

## Motion till riksdagen 2006/07:Sk246

av Lars Ohly m.fl. (v)

# Miljöanpassad vägtrafik

## 1 Innehållsförteckning

2	Förslag till riksdagsbeslut .....	3
3	Trafikens påverkan på miljön .....	5
4	Miljöbilar och biodrivmedel .....	6
4.1	Miljöbilspremie .....	6
4.2	Efterkonvertering till etanoldrift .....	6
4.3	Skrotningsavgift .....	8
4.4	Ökad inblandning av biodrivmedel .....	8
4.5	Krav på ägare till bensinstationer .....	9
4.6	Stöd utvecklingen av biodrivmedel .....	9
4.7	Statligt inköp av miljöbilar .....	10
5	Miljövänliga skatter inom trafiken .....	10
5.1	Skatt på etanol och biogas .....	10
5.1.1	Bort med EU-tullarna .....	10
5.1.2	Moms på etanol och biogas .....	11
5.1.3	Svensk eller importerad etanol? .....	11
5.2	Gör fordonsskatten mer koldioxidbaserad .....	12
5.3	Fordonsskatt för äldre bilar .....	12
5.4	Kilometerskatt för tunga fordon .....	13
5.5	Bensin- och dieselskatt .....	14
5.5.1	Koldioxid- och energiskatt på drivmedel .....	14
5.5.2	”Svavelfri” Europadiesel .....	15
5.6	Miljöinriktad förmånsbeskattning .....	15
5.6.1	Förmånsbilssystemet .....	15
5.6.2	Förmånsparkering .....	16
5.7	Försäljningsskatt som är koldioxidrelaterad .....	16
5.8	Reseavdrag som gynnar kollektivt resande .....	17
5.9	Regional kompensation och differentiering .....	17
6	Vägarna och infrastrukturen .....	18
6.1	Buller är ett växande miljö- och hälsoproblem .....	18
6.2	Hastigheten på vägarna .....	19
6.3	Externhandel av dagligvaror .....	19

**Fel! Okänt namn på**

7	Stat, kommun och arbetsgivare .....	20
7.1	Staten ska vara ett gott exempel.....	20
7.2	Öka det kommunala självstyret.....	21
7.2.1	Trängselskatt.....	21
7.2.2	Kommunala transportplaner.....	22

## 2 Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen begär att regeringen återkommer till riksdagen med ett förslag om hur det kan bli möjligt att efterkonvertera en bil till biogasdrift.<sup>1</sup>
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att lagstiftningen för statens inköp av miljöbilar även ska omfatta efterkonverterade bilar.<sup>1</sup>
3. Riksdagen begär att regeringen återkommer med förslag om hur Sverige ska verka inom EU för att påskynda konverteringen av de europeiska vägfordonen.<sup>1</sup>
4. Riksdagen begär att regeringen återkommer med förslag om en höjd skrotningspremie och som samtidigt innebär att man säkerställer att bilägaren verkligen kan tillgodogöra sig den höjda premien.<sup>2</sup>
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening att Sverige i EU ska driva krav på att det ska vara möjligt att öka inblandningen av etanol i bensin med upp till 10 %.<sup>2</sup>
6. Riksdagen begär att regeringen återkommer med ett konkret förslag för ett system med biodrivmedelscertifikat och som kan införas senast den 1 januari 2008.<sup>1</sup>
7. Riksdagen begär att regeringen återkommer med ett handlingsprogram för hur staten kan stödja och bidra till uppkomsten av nya förnybara biodrivmedel.<sup>2</sup>
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att inriktningen av ett forsknings-, utvecklings- och demonstrationsprogram, som ska främja jämställdhetsmålet och könsfördelningen mellan de anlitade forskarna, bör eftersträva en jämn fördelning.<sup>1</sup>
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen utifrån ett miljöperspektiv under 2007 bör utvärdera och föreslå förändring av lagstiftningen för statens miljöbilsdefinition, så att nya regler kan träda i kraft den 1 januari 2008.<sup>1</sup>
10. Riksdagen begär att regeringen återkommer med lagförslag som innebär att tullavgiften på importerad etanol tas bort.<sup>3</sup>
11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen i EU kraftfullt bör verka för att tullavgifterna för etanol utanför EU tas bort.<sup>3</sup>
12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen skyndsamt bör låta utreda om det är möjligt att med hjälp av ekonomiska styrmedel gynna försäljningen av förnybara drivmedel.<sup>2</sup>
13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att fordonsskatten bör ändras enligt Naturvårdsverkets förslag, vilket betyder att vi får en ännu mer koldioxidrelaterad fordonsskatt.
14. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen bör låta utreda om det är möjligt att införa en koldioxidbaserad fordonsskatt för äldre bilar.

**Fel! Okänt namn på**

15. Riksdagen begär att regeringen snarast, sedan utredningen om kilometerskatt för tunga fordon presenterats, återkommer med förslag om när ett sådant system skulle kunna införas i Sverige.
16. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen låter utreda hur förmånsskattesystemet kan ändras så att förmånsvärdet kopplas till bilarnas koldioxidutsläpp.
17. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att förmån av fri parkering inte bör ingå i värderingen av förmånsbil utan hanteras inom systemet för beskattning av parkeringsförmån.
18. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen låter utreda om det är möjligt att införa miljöbaserad försäljningsskatt för personbilar.
19. Riksdagen begär att regeringen återkommer med ett förslag till regional differentiering av beskattningen av bilismen.
20. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen ska låta utreda möjligheten att bilda tysta områden med skyddsstatus.<sup>4</sup>
21. Riksdagen begär att regeringen återkommer med ett förslag om bullerkrav på snöskotrar.<sup>1</sup>
22. Riksdagen begär att regeringen, i syfte att utveckla befintliga stadskärnor, lägger fram förslag om att i PBL införa särskilda bestämmelser om detaljhandelsanläggningar i externa lägen.<sup>4</sup>
23. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen på samma sätt som man gjort i exempelvis Danmark, i avvaktan på lagändringar enligt motionens förslag, omgående bör införa ett moratorium för externa köpcentrum.<sup>4</sup>
24. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening att de statliga myndigheterna bör göra den miljöanpassade resan till norm och varje myndighet bör anta en resepolicy.<sup>2</sup>
25. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att kommuner bör ges rätt att ta ut trängselavgifter i tätort.
26. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att trängselavgifterna snarast bör återinföras i Stockholm och att intäkterna bör användas till att förbättra kollektivresandet i Stockholmsregionen.
27. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att kommuner ska kunna ålägga verksamhetsutövare att etablera transportplaner för minskat transportbehov och miljövänligare resor.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Yrkandena 1–3, 6, 8, 9, 21 och 27 hänvisade till TU.

<sup>2</sup> Yrkandena 4, 5, 7, 12 och 24 hänvisade till MJU.

<sup>3</sup> Yrkandena 10 och 11 hänvisade till NU.

<sup>4</sup> Yrkandena 20, 22 och 23 hänvisade till CU.

### 3 Trafikens påverkan på miljön

Det globala klimatet hotas av människans utsläpp av växthusgaser. Det är framför allt förbränningen av fossila energislag – olja, kol och naturgas – som gör att halten av klimatgaser ökar.

Halten av växthusgaser kommer att fortsätta att stiga i många decennier om inte åtgärder vidtas för att minska utsläppen. Fortsätter utsläppen att öka på samma okontrollerade sätt som idag riskerar vi klimatförändringar och extrema klimathändelser som kommer att vålla stor förödelse och stort lidande runt om i världen. Det är därför viktigt att utsläppen av klimatstörande gaser radikalt minskar.

Den växthusgas som framför allt trafiken ger upphov till kommer från koldioxid. Transportsektorns andel av koldioxidutsläppen är ca 45 procent. Vägtransporterna står för cirka en tredjedel av Sveriges koldioxidutsläpp och 96 procent av vägtransporternas klimatpåverkan kommer från växthusgasen koldioxid.

Trafiksektorn är det enda samhällsområde i den icke-handlande sektorn där utsläppen ökat kraftigt under senare år och där prognosen visar fortsatt kraftig ökning. Riksdagen har fastlagt att utsläppen av koldioxid från transporter i Sverige 2010 bör ha stabiliserats på 1990 års nivå. Istället har utsläppen ökat med 9 procent och prognoser visar att det kommer ske en ökning med 2 procent per år.

Vi presenterar i denna motion en rad förslag inom vägtrafiksektorn för att minska koldioxidutsläppen. Förslagen berör miljöbilar, förnybara drivmedel, utformningar av infrastrukturen samt kommuners och arbetsgivares roll.

Var och en av dessa åtgärder leder inte till att vi vrider utvecklingen åt rätt håll, men tillsammans fungerar de som en radikal omställning till en miljöanpassad vägtrafik.

Strukturellt och långsiktigt handlar det även om en samhällsplanering och ett byggande som minskar behovet av fysiska transporter och en planering som bygger på mer energisnåla och miljövänliga transporter, t.ex. kollektiva transporter med järnväg och buss.

Flera förslag leder även till att skillnaden mellan kvinnors och mäns resursutnyttjande inom trafiksektorn minskar. Normalt är trafiken en mansdominerad värld, där män i mycket större utsträckning använder sig av bil än vad kvinnor gör. Sedan 2001 har staten infört ett nytt transportpolitiskt delmål, som anger att kvinnors och mäns transportbehov ska vägas lika, att könen ska ha samma möjligheter och att deras värderingar ska vägas lika tungt. Vänsterpartiet var mycket pådrivande för att införa detta sjätte delmål om jämställdhet i transportpolitiken.

Fel! Okänt namn

## 4 Miljöbilar och biodrivmedel

Det är viktigt att vi får till en omställning från bensin- och dieslbilar till miljöbilar. Men då räcker det inte med att bara ge en miljöbilspremie vid köp av en ny miljöbil. Vi vill se ett paket av åtgärder som även tar hänsyn till att alla människor faktiskt inte har råd att köpa sig en ny bil.

Det är positivt att Volvo, Saab och Ford med flera biltillverkare nu satsar på försäljning av etanolfordon. Även utvecklingen av hybrid- och biogasbilar är en positiv utveckling för att få fram flera olika typer av miljöbilar. Vi måste stimulera olika tekniker och drivmedel och inte låsa fast oss vid en enda teknik, som vi gjort med bensinbilen. Mot bakgrund av det är det mycket olyckligt att Volvo Personvagnar avbryter sin biogasutveckling. Det är inte att ta ett samhällsansvar!

### 4.1 Miljöbilspremie

Om samhället vill stimulera bilägare att köpa miljöbilar kan en miljöbilspremie vara ett av flera ekonomiska styrmedel. Den borgerliga regeringen har i valrörelsen lovat att en sådan premie ska införas och de har nämnt en subventionsnivå på 10 000 kr.

Vi tycker förslaget har vissa poänger och förväntade oss ett förslag i budgetpropositionen 2007. Tyvärr finns dock inget konkret att hämta i budgeten. Regeringen säger följande i denna fråga: "Regeringen avser återkomma vad gäller en miljöbilspremie i form av skattesubvention för privatpersoner som köper nya miljöbilar för att ge incitament till bränslesnåla bilar och fordon med miljövänliga bränslen." Det är beklagligt att den enda åtgärd som regeringen tänkt sig för att ställa om till en mer miljöanpassad vägtrafik inte ens får plats inom ramen för regeringens första budget, utan att regeringen avser att senare återkomma till frågan. När det blir i tiden är idag oklart.

Men vi vill även rikta kritik mot själva förslaget. En miljöbilspremie till en bilägare kan lätt förfela sitt syfte, om ägaren ändå använder sig av fossila drivmedel. Ett stöd till en hybridbil som går på både etanol och bensin kan slå helt fel om bilägaren enbart tankar bensin. Speciellt utifrån den situation vi har idag, där bensinpriset är lägre än etanolpriset (med hänsyn till att etanol drar ca 30 procent mer bränsle). Då är det bättre att på olika sätt stimulera till att de förnybara drivmedlen är billigare att köpa än de fossila bränslena. En sådan ekonomisk styrning är mer träffsäker.

### 4.2 Efterkonvertering till etanoldrift

Sverige har idag 4,1 miljoner personbilar och 225 000 motorcyklar. Genomsnittsåldern på svenska personbilar är mer än 10 år. Att allt fler nya bilar säljs som miljöbilar är bra, men även fortsättningsvis kommer en mycket stor del av vägfordonen vara fossildrivna. Potentialen för konvertering av fossilbräns-

## Fel! Okänt namn på

ledrivna vägfordon är med andra ord stor. De med låga inkomster och kvinnor har i högre grad äldre bilar. För dem är det kanske inte aktuellt eller möjligt att köpa en ny bil och då skulle en efterkonvertering ändå möjliggöra en aktiv insats mot en mindre miljöpåverkan.

Det har funnits ett antal hinder och problem för den som vill konvertera sitt fossilbränslefordon till etanoldrift. Vägverket fick i regleringsbrevet för 2005 i uppdrag att granska förutsättningarna för en svensk reglering som tillåter efterkonvertering av personbilar för alternativa drivmedel. Slutsatserna presenterades i oktober 2005.

Vägverket kommer fram till att det är möjligt med efterkonvertering, men att det måste till ändringar av gällande regelverk. Vägverket presenterar även förslag till författningsändringar, och i slutet av förra mandatperioden var det tänkt att dåvarande regering skulle ha presenterat en lagrådsremiss om efterkonvertering. Dessvärre blev lagrådsremissen fördröjd och efter valet den 17 september har en annan regering tillträtt. Men på goda grunder kan vi alltså hävda att det är möjligt att redan under 2007 få till stånd en lagändring som gör det möjligt att efterkonvertera bilar till etanoldrift.

Kostnaden för konvertering av en personbil varierar kraftigt. Olika experter hamnar i intervallet 4 000–30 000 kr. Men det höga beloppet är dock mer kopplat till bilar med årsmodell 2000 och senare. För bilar mellan 1985 och 1999 bör kostnaderna, inklusive arbetskostnad, snarare ligga i intervallet 5 000–10 000 kr, beroende på val av konverteringssats. Vi föreslår i motion 2006/07:Fi245 att det införs en statlig subvention till bilägaren om hon/han efterkonverterar sin bils bil till etanol.

Subventionen ska omfatta 5 000 kr och dras av mot fordonsskatten. Det betyder att man under 3–4 år är befriad från att betala fordonsskatt. Subventionen ska omfatta årsmodellerna 1985–1999 och beräknas kosta ca 400 miljoner kronor under första året. Beräkningen baseras på att 10 procent av bilägarna varje år under mandatperioden låter sin bils bil genomgå en efterkonvertering. Subventionen ska kunna erhållas under 2007 och 2008.

Vi önskar även en utveckling där det är möjligt att efterkonvertera sin bil till att drivas på biogas. Här finns det dock behov av vidare utredning i frågan. Regeringen bör återkomma till riksdagen med ett förslag till hur det kan bli möjligt att efterkonvertera en bil till biogasdrift. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Det finns en statlig definitionen av miljöbil i samband med upphandling av miljöbilar. Den regleras i förordningen (2004:1364) om myndigheters inköp och leasing av miljöbilar. Det är högst rimligt att lagstiftningen för statens inköp av miljöbilar även ska omfatta efterkonverterade bilar. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Sverige bör även driva frågan om konvertering i EU, inte minst mot bakgrund av att vi har EU:s mest fossilbränsleslukande personbilar. Regeringen bör återkomma med förslag om hur Sverige ska verka inom EU för att påskynda konverteringen av de europeiska vägfordonen. Detta ska ges regeringen till känna.

Fel! Okänt namn

### 4.3 Skrotningsavgift

Dagens skrotningspremie har följande utformning:

- ? 700 kr för högst 7 år gamla bilar
- ? 1 200 kr för 7–16 år gamla bilar
- ? 1 500 kr för bilar som är mer än 16 år gamla.

Det finns ett stort behov av att förnya den svenska bilparken. En höjd skrotningspremie för de allra äldsta bilarna skulle kunna bidra till att få bort de bilar som förorenar mest, samtidigt som vi kan förhindra att uttjänta bilar ”hamnar” i naturen.

Vi vill att premien för de bilar som är mer än 16 år gamla höjs till 5 000 kr och att det görs under fem år. Om vi antar att 200 000 fordon per år omfattas av den höjda premien så rymmer inte den ökade utgiften inom ramen för dagens skrotfond, som finansieras genom en avgift vid försäljning av nya bilar. Det bör alltså utredas vidare hur en sådan utgift skulle kunna finansieras.

Det återstår även att lösa hur själva premien ska utbetalas. Det finns en risk att det höjda beloppet inte tillfaller själva bilägaren utan hamnar hos bilskrotningsföretaget. Det skulle då inte stimulera den enskilda bilägaren att skrota sin bil och köpa en mer miljövänlig bil, vilket därmed skulle motverka själva syftet med förslaget.

Regeringen bör därför återkomma med ett förslag om en höjd skrotningspremie och som samtidigt innebär att man säkerställer att bilägaren verkligen kan tillgodogöra sig den höjda premien. Detta ska ges regeringen till känna.

### 4.4 Ökad inblandning av biodrivmedel

Ett sätt att öka andelen förnybara drivmedel är att blanda in biodrivmedel i vanlig bensin eller diesel. Idag är det enligt EU-regler tillåtet att blanda in högst 5,75 procent etanol i bensin. I den transportpolitiska propositionen, som riksdagen antog våren 2005, enades samarbetspartierna v, mp och s om att det är viktigt att höja inblandningen till 10 procent. Sverige ska därför i EU driva krav på att det ska vara möjligt att öka inblandningen av etanol i bensin med upp till 10 procent. Detta ska ges regeringen till känna.

Riksdagen har, efter förslag från v, mp och s, våren 2006 även fastslagit att det ska vara möjligt att blanda in upp till 5 procent FAME (fetttsyrametylestrar) i diesel. Den vanligaste formen av FAME är RME (rapsmetylestrar). En ökad inblandning av RME i diesel är särskilt viktigt med tanke på att diesel används av den tunga trafiken.

Olika utredningar har visat på behovet av att införa biodrivmedelscertifikat. Utredningen om förnybara drivmedel (SOU 2004:133) föreslog att Sverige bör införa ett certifikatsystem inom drivmedelsområdet. Den som producerar eller importerar ett förnybart bränsle får i förslaget ett certifikat för varje MWh som bränslet motsvarar. Alla som säljer bränsle åläggs att köpa ett visst antal certifikat. Om man inte köpt tillräckligt många certifikat drabbas man av en sanktionsavgift. Utifrån förslaget i Utredningen om förnybara drivmedel bör



regeringen återkomma med ett konkret förslag för ett system med biodrivmedelscertifikat och som kan införas senast 1 januari 2008. Detta ska ges regeringen till känna.

## 4.5 Krav på ägare till bensinstationer

Vi har nyligen medverkat, i samarbete med Socialdemokraterna och Miljöpartiet, till en ny lag som ålägger en näringsidkare, som har en viss försäljningsvolym, att tillhandahålla minst ett förnybart drivmedel på bensinstationen.

För att lagen inte ska missgynna utvecklingen av andra förnybara drivmedel, såsom biogas, har lagen kompletterats med en speciell stödform. Det innebär att riksdagen har avsatt 150 miljoner kronor i ett speciellt anslag, varifrån en ägare till en bensinstation kan söka bidrag från till investeringar i pumpar med förnybart drivmedel. Utan detta speciella anslag hade det funnits anledning att utgå från att det på en majoritet av de aktuella säljställen endast skulle finnas en pump med förnybart drivmedel. Och eftersom en installation av etanolkpump är 10 gånger billigare än om man skulle välja biogas hade lagförslaget konsekvent missgynnats biogasen och därmed inte varit teknikneutralt.

Vikten av teknikneutralitet är av stor betydelse inför framtiden. Vi får inte redan nu låsa in oss i en form av biodrivmedel. Samhället måste uppmuntra till olika tekniklösningar. Vi ser därför dessa 150 miljoner kronor som en betydelsefull åtgärd för att stimulera olika sorters miljöteknik.

## 4.6 Stöd utvecklingen av biodrivmedel

Transportsystemet står inför stora förändringar. Om vi ska gå från traditionella fossila till koldioxidneutrala bränslen krävs ett teknikskifte. Men ett teknikskifte är även förenat med kostnader i form av forskning och demonstrationsprojekt. Staten bör därför stödja både forskning och uppförande av pilot- och demonstrationsanläggningar som tillverkar förnybara drivmedel.

I Utredningen om förnybara fordonsbränslen föreslås ett forsknings-, utvecklings- och demonstrationsprogram som totalt omfattar 150 miljoner kronor per år i statliga utgifter. Genom olika typer av medfinansiering kan dock de totala insatserna bli det dubbla, enligt utredningen. Vi föreslår (i motion med anledning av prop. 2006/2007:1 Utgiftsområde 22) att det avsätts 100 miljoner kronor till ett forsknings-, utvecklings- och demonstrationsprogram.

Regeringen bör även återkomma med ett handlingsprogram för hur staten kan stödja och bidra till uppkomsten av nya förnybara biodrivmedel. Detta ska ges regeringen till känna.

Inom trafikforskningen är de ofta män som arbetar, och det är ofta även mannens rese-mönster och värderingar som styr de kunskapsområden som utvecklas. Därför måste inriktningen av ett forsknings-, utvecklings- och demonstrationsprogram främja jämställdhetsmålet och könsfördelningen

**Fel! Okänt namn på**

mellan de anlitade forskarna bör vara jämn. Detta bör ges regeringen till känna.

## 4.7 Statligt inköp av miljöbilar

Gällande lagstiftning för statens köp av miljöbilar gäller från 1 januari 2006. Lagen är ett resultat av samarbetet mellan v, mp och s. Tanken var att lagen skulle revideras vart annat år, för att möjliggöra för staten att ”flytta fram” kraven på vad som är en rimlig definition av en miljöbil. Vid revideringen var det tänkt att se över gränserna för vad som ska räknas som miljöbil när det gäller utsläppsnivåer och bränsleförbrukning. Även en förändring som leder till att fler utryckningsfordon är miljöbilar är väsentlig.

Regeringen bör utifrån ett miljöperspektiv under 2007 utvärdera och förändra lagstiftningen för statens miljöbilsdefinition, så att nya regler kan träda ikraft 1 januari 2008. Detta ska ges regeringen till känna.

## 5 Miljövänliga skatter inom trafiken

Jämfört med andra EU-länder har Sverige en tradition av låg beskattning av vägtrafiken. Enligt EG-kommissionen har Sverige det lägsta skattetrycket med ca 2 procent av BNP. Övriga länder ligger i intervallet 2–4 procent av BNP.

Idag har Sverige Europas mest energislukande vägfordon för persontransporter och därmed de mest koldioxidalkande fordonen per körd sträcka. Detta vill vi ändra på.

### 5.1 Skatt på etanol och biogas

#### 5.1.1 Bort med EU-tullarna

Tidigare har det kraftigt ökande priset på fossila bränslen gjort att etanoldrift blivit ekonomiskt intressant för svenska fordonsägare. Just nu ser vi en tendens med sjunkande råoljepriser, samtidigt som priset på etanol stiger. Detta är en oroande utveckling, eftersom det riskerar att minska efterfrågan på etanol och därmed på miljöbilar.

Orsaken till det stigande etanolpriset är dels ökande tullhanteringskostnader, dels ökad efterfrågan i hela världen på etanol. Den ökade efterfrågan är det svårt att göra någonting åt på kort sikt. Vi lever i en marknadsekonomi, där priset på en vara bestäms av utbud och efterfrågan. Och just nu är det framför allt USA som har börjat köpa upp mängder av etanol, detta p.g.a. av att de nyligen förbjudit en bensintillsats som de nu ersätter med etanol. Men etanolproduktionen är för tillfället begränsad och då stiger priset på varan.

**Fel! Okänt namn på**

Om ett år har USA antagligen lyckats få igång egen etanolproduktion (av majs) för att täcka den inhemska efterfrågan.

De ökade tullkostnaderna kan vi dock göra något åt. Det är inte rimligt att det ska finnas särskilda tullar på brasiliansk etanol när det inte finns några tullar på råolja, som sen blir bensin eller diesel. Tullarna verkar mer syfta till att försvara den sydeuropeiska vinetanolen. Vi anser att Sverige ska ta bort tullavgiften på importerad etanol. Regeringen bör återkomma med en lag om detta.

I motion 2006/07:Fi245 avsätter vi 200 miljoner kronor för att finansiera statens intäktsbortfall när Sverige tar bort tullen på importerad etanol.

Regeringen bör inom EU kraftfullt verka för att tullavgifterna för etanol utanför EU tas bort. Detta ska ges regeringen till känna.

### **5.1.2 Moms på etanol och biogas**

Etanol eller biogas är idag befriade från energi- och koldioxidskatt. Orsaken är att man vill stimulera till ökad användning av ett miljövänligare bränsle. Vi anser att det är av stor betydelse att skattebefrielsen kvarstår även långsiktigt för de förnybara drivmedlen.

Alla varor och tjänster är belagda med moms. Det gäller även förnybara drivmedel. Drivmedel har i Sverige en momsnivå på 25 procent, vilket är den vanliga momssatsen. Det har framförts krav på att ta bort eller sänka momsen på förnybart drivmedel. En lägre momssats på biodrivmedel skulle gynna utvecklingen mot en mer miljövänlig vägtrafik. Vi tycker att det är ett mycket intressant förslag och har därför undersökt om detta skulle vara möjligt. Tyvärr visar det sig, efter både kontroll med EU-upplysningen och Riksdagens utredningstjänst, att EU:s mervärdedirektiv inte tillåter en sådan lösning. Direktivet är mycket detaljerat och reglerar i detalj vad ett land får göra eller inte göra. Vi har inte rätt att sänka skatten på drivmedel till vare sig 12 eller 6 procent. Inte heller får vi ta bort momsen på förnybara drivmedel. Vi har dock rätt att sänka 25-procentsnivån till 15 procent, men det skulle då omfatta även fossila bränslen och alla andra produkter som idag har den momssatsen. Detta skulle vi inte vinna något på när det gäller den relativa fördelningen av priset mellan fossila och förnybara drivmedel. Men det är väsentligt att få fram åtgärder som inte missgynnar försäljningen av förnybara drivmedel. Därför bör regeringen skyndsamt utreda om det är möjligt att med hjälp av ekonomiska styrmedel gynna försäljningen av förnybara drivmedel. Detta ska ges regeringen till känna.

### **5.1.3 Svensk eller importerad etanol?**

Det är viktigt att stödja en inhemsk produktion av etanol. Det gäller framför allt utvinning ur cellulosa som nog får betraktas som det mest intressanta spåret med tanke på Sveriges skogsarealer. Inhemsk etanolproduktion kan kanske på sikt bidra till lägre priser. För överskådlig tid är dock etanol importerad från Brasilien billigare än svenskproducerad. Det som gör etanolproduktionen billig i Brasilien är dels att råvaran till etanol i huvudsak är en

## Fel! Okänt namn på

biprodukt vid sockerodling, dels att sockerrör har en mycket hög avkastning per hektar.

Miljöorganisationer bedömer att etanolproduktionen i Brasilien kan öka utan nämnvärd ökad miljöbelastning jämfört med dagens situation. Det är även så att importerad etanol från Brasilien, trots den långa transportsträckan, faktiskt leder till mindre koldioxidutsläpp per liter än dagens etanolproduktion i Sverige.

Etanolproduktionen i Brasilien har blivit alltmer lönsam och Brasilien investerar under de närmaste åren 20 miljarder kronor i utökad etanolproduktionskapacitet. Men då efterfrågan på etanol ökar globalt så kan naturligtvis prisrelationer snabbt ändras, vilket gör svensk inhemsk etanolproduktion intressant.

## 5.2 Gör fordonsskatten mer koldioxidbaserad

Den nya fordonsskatten som började gälla 1 oktober 2006 är omlagd från en viktbaserad fordonsskatt till en koldioxidbaserad skatt. Det är en lagstiftning som Vänsterpartiet medverkat till och ställt sig bakom.

Dock skulle fordonsskatten kunna vara ännu mer miljöinriktad. Naturvårdsverket har lämnat ett förslag som innebär att den fiskala basskatten på 360 kr avskaffas; istället höjer man koldioxidkomponenten från 15 kr/g CO<sub>2</sub> till 24 kr/g CO<sub>2</sub>. Det skulle då betyda att bilar med låga utsläpp av koldioxid gynnas. För dessa bilar kan en sådan fordonsskattförändring betyda att de får en sänkt fordonsskatt med 800 kr, medan mer bränsleslukande bilar får en höjd skatt med 1 200 kr. Förslaget är statsfinansiellt neutralt, eftersom det endast sker en omfördelning av intäkterna från fordonsskatten.

Vi vill att fordonsskatten ändras enligt Naturvårdsverkets förslag, så att vi får en ännu mer koldioxidrelaterad fordonsskatt. Detta ska ges regeringen till känna.

## 5.3 Fordonsskatt för äldre bilar

Äldre bilar har både högre bilavgasutsläpp och högre koldioxidutsläpp. Detta kommer sig av att äldre bilar ofta har sämre teknik, både avseende hälsofarliga bilavgaser och bränsleeffektivitet, samt att bilar med ålder och körsträcka släpper ut mer bilavgaser på grund av förslitning.

Den fordonsskatt som gäller fr.o.m. 1 oktober 2006 (och som bara omfattar nya bilar) innebär en genomsnittlig höjning av fordonsskatten med 100 kr/bil. Det skulle möjligen därför vara rimligt att även höja den årliga fordonsskatten med 100 kr för äldre bensinbilar med katalysator. Ännu äldre bilar (före 1989) har avsevärt högre bilavgasutsläpp och är mer bränsleslukande, och de mest bränsleslukande av dessa kommer att ha avsevärt lägre årlig fordonsskatt än nya bilar. Detta försenar en utskrotning, vilket ger sämre bränsleeffektivitet i bilparken. Naturvårdsverket har föreslagit att för att internalisera de högre bilavgasutsläppen och bidra till ökad bränsleeffektivitet ska bensinbilar

utan katalysator och dieslbilar av årsmodell 1988 och äldre ges ett påslag. För att bibehålla skillnaden på i genomsnitt 500 kr mellan bilar med respektive utan katalysatorer föreslår de ett påslag med 36 procent (i genomsnitt 600 kr/bil) på årlig fordonsskatt.

Istället för att höja fordonsskatten för äldre bilar generellt tror vi att det skulle vara bättre att förändra fordonsskatten för dessa bilar så att den blir koldioxidrelaterad på liknande sätt som den fordonsskatt vi föreslår för nya bilar. Det kan finnas problem med att retroaktivt införa ett nytt system i en gammal konstruktion. Men vi anser att regeringen bör utreda om det är möjligt att införa en koldioxidbaserad fordonsskatt för äldre bilar. Detta bör ges regeringen till känna.

## 5.4 Kilometerskatt för tunga fordon

Det är lastbilstransporterna som stått för den största delen av trafikökningen på vägarna. Eftersom transportkostnaden för de flesta näringsbranscher oftast är endast ett par procent av varuvärdet finns det små incitament att ställa om till ett mer ekologiskt hållbart transportsätt. För att motverka ytterligare ökning av den tunga trafiken och stimulera bränsleeffektivare fordon kan det vara nödvändigt att successivt höja dieselskatten och/eller att införa en kilometerskatt för tunga fordon.

Vi tycker att en kilometerskatt för tunga fordon skulle vara ett bra styrmedel ur miljöhänseende. En kilometerskatt effektiviserar utnyttjandet av infrastrukturen och styr mot minskade vägtransportvolym, eftersom skatten tas ut efter de rörliga kostnaderna. Kilometerskatt finns idag i Schweiz, Tyskland och Österrike och i Storbritannien finns det planer på att införa det.

Om varje lastbil har GPS-mottagare är det möjligt att avläsa hur långt den körts och i vilket land. De olika länderna kan sedan ta ut olika skattenivåer om de vill. Det finns även möjlighet att differentiera skatten på olika vägar, vilket är bra utifrån ett regionalpolitiskt perspektiv. På så sätt kan t.ex. vägar med mycket transporter av skogsprodukter och där det saknas alternativ till vägtransporter, få en annan skattenivå.

Förutom miljöperspektivet kan en kilometerskatt även bidra till kostnadsneutralitet mellan svenska och utländska åkare. Alla tunga fordon som förflyttar sig på svenska vägar får betala, oberoende i vilket land fordonet är registrerat, och det går inte att undgå beskattning genom att tanka utomlands.

Sika (Statens institut för kommunikationsanalys) utreder för närvarande hur ett konkret förslag till kilometerskatt för tunga fordon skulle kunna genomföras i Sverige. Utredningen är beräknad att vara klar i december 2006. Regeringen bör snarast efter det att utredningen om kilometerskatt för tunga fordon presenterats återkomma med när ett sådant system skulle kunna införas i Sverige. Detta ska ges regeringen till känna.

Fel! Okänt namn

## 5.5 Bensin- och dieselskatt

### 5.5.1 Koldioxid- och energiskatt på drivmedel

Priset på transporter ska inkludera kostnader för miljöskador, hälsoeffekter, trafikolyckor och andra samhällsekonomiska kostnader. Vi behöver i större utsträckning försöka få över trafik från vägar till ekologiskt hållbara färdmedel. Bensinskatten är här ett ekonomiskt styrmedel för att styra till transporter som är bättre för miljön.

Bensinskatterna är även omfördelning från män till kvinnor, eftersom det är män som i större utsträckning är användare och ägare av bilar. Oavsett inkomstläge, ärende och resväg åker männen oftare med bil. Den dagliga körsträckan är för män 44 km och för kvinnor 21 km.

Egentligen är den s.k. bensinskatten uppdelad i två olika punktskatter på bensin. För t.ex. bensin miljöklass 1 utgår det en energiskatt på 2,86 kr/liter och en koldioxidskatt på 2,13 kr/liter, dvs. totalt 4,99 kr/liter. Diesel har en likvärdig nivå när det gäller koldioxidskatten, men en betydligt lägre nivå på energiskatten (0,73 kr/liter). Syftet med de här två skatterna (energi- och koldioxidskatt) ska ses som rena konsumtionsskatter. Med andra ord får man betala för att konsumera energi och man får betala för vad det kostar att släppa ut koldioxid i luften.

Dieselskatten är alltså lägre än bensinskatten. Bensinfordon ger något större utsläpp av växthusgaser än dieselfordon beroende på att dieselmotorn har högre verkningsgrad och alltså använder bränslet effektivare. Men diesel ger i sin tur upphov till större utsläpp av kväveoxider, partiklar och cancerframkallande ämnen än bensin. Det går dock inte entydigt att hävda att det ena drivmedlet är bättre eller sämre än det andra, eftersom bruket av båda har negativa konsekvenser. Båda bidrar nämligen till att de nationella miljömålen inte nås. Så länge detta förhållande råder bör bensin och diesel likställas i beskattning. Huvudstrategin måste vara att ersätta de fossila bränslena med förnybara. Men i takt med förbättringar i form av ny teknik, t.ex. att nya dieslbilar får partikelfilter som effektivt tar bort partiklar, kväveoxider och cancerframkallande ämnen, kan en omprövning ske. Även ett införande av kilometerskatt för tunga fordon kan leda till en skattesänkning av energiskattedelen eller att fordonsskatten för kilometerpliktiga fordon sänks. Det som är avgörande för nivåerna på diesel- och bensinskatten är vilken total miljöpåverkan respektive drivmedel orsakar. Vi ser gärna att drivmedelsskatten delas in i tre delar – en koldioxidkomponent, en fiskal komponent (dvs. energiskatten) och en komponent för övriga miljöegenskaper.

I dagsläget skulle det alltså vara rimligt att höja dieseln. Den samhällsekonomiska kostnadstäckningen är enligt Sika och Vägskatteutredningen mycket lägre för dieseldrivna bilar än för bensindrivna. Naturvårdsverket, Energimyndigheten och Miljövårdsberedningen har föreslagit en höjning med 50 öre i ett första skede. Det skulle då ge ca 1 400 miljoner kronor i intäkter till statskassan. Vi föreslår, i Vänsterpartiets budgetmotion 2006/07:Fi245 med anledning av proposition 2006/2007:1, att det för 2007 sker en höjning med 10 öre för dieselskatten, samtidigt som denna skatteintäkt på 280 miljoner

kronor används för att sänka fordonsskatten på dieslbilar. På så sätt styr vi mot ett högre pris på de rörliga transportkostnaderna och ett lägre på de fasta transportkostnaderna. Det påminner därför om det system för kilometerskatt för tunga fordon som vi vill införa så snart det är möjligt. Växlingen mellan höjd dieselskatt och sänkt fordonsskatt för dieslbilar är ett första steg mot ett system som påminner om kilometerskatt för tunga fordon.

Inför budget 2008 avser vi att återkomma med ett samlat förslag till hur man ytterligare kan stimulera till ett hänsynstagande till de rörliga transportkostnaderna och vilka ekonomiska styrmedel som är effektiva att använda i utformningen av en politik som leder mot högre pris på de rörliga transportkostnaderna.

En höjd dieselskatt påverkar åkerinäringen. Vägverket har pekat på att man på olika sätt ska tydliggöra effekten av företagets och transportköparnas strategiska verksamhetsbeslut för mängden transporter och klimatpåverkan. Man kan införa krav på koldioxidredovisning för olika transporter i företagets ekonomiska redovisningar, man kan införa koldioxidrevision av företagets verksamhet, etc. Man kan också utveckla logistiken inom transportverksamhet, där företag samarbetar med mål om att minska den samlade klimatpåverkan. Man ska naturligtvis också sträva efter att köra gods på järnväg och till sjöss, vilket är långt mer energieffektivt än vägtransporter. Man bör även komma ihåg att transportkostnaderna för näringslivet i stort endast är 2 procent av varuvärdet. Det är endast ett fåtal branscher som har höga transportkostnader och är i behov av låga transportpriser.

### 5.5.2 "Svavelfri" Europadiesel

Det har framförts krav på att den s.k. svavelfria Europadieseln ska ha samma skattesats som diesel i miljöklass 1. Begreppet svavelfri kan tolkas som om denna diesel inte innehåller något svavel, men så är inte fallet. Den s.k. svavelfria dieseln har minst lika mycket svavelinnehåll som miljöklass 1, men den hamnar i en annan miljöklass framför allt på grund av att den orsakar mycket större utsläpp av polyaromater, som är cancerframkallande. Moderna bilar kan komma till rätta med de stora utsläppen av polyaromater, men den överväldigande majoriteten fordon använder gammal teknik med större utsläpp. Det påverkar därmed människors hälsa i större utsträckning och ska därför beskattas hårdare. Vi anser att det är den samlade miljöbedömningen vid konsumtion av bränsle som ska avgöra skattenivåerna. Det är därför rimligt med en högre skatt på denna dieselkvalitet.

## 5.6 Miljöinriktad förmånsbeskattning

### 5.6.1 Förmånsbilssystemet

Eftersom så många nya personbilar köps av företag är det viktigt att förmånsystemet har koppling till miljöpåverkan. Idag finns det vissa fördelar med att skaffa miljöbil. Reglerna betyder att man kan få mellan 60 och 80 procents nedsättning om man har en miljöbil.

**Fel! Okänt namn på**

Det är bra att premiera inköp av miljöbilar, men dagens utformning av reglerna leder till låg priskänslighet och det får till effekt att nya bilar är tyngre, motorstarkare och mer bränsleslukande jämfört med bilar i många andra EU-länder. Eftersom de flesta bilar som säljs är fossilbilar, så måste förmånssystemet ändras så att det inte försvårar eller motverkar strävan att nå miljömål. Oljekommissionen (med bl.a. representanter från Volvo och LRF) har pekat på att en ändrad förmånsbeskattning är en av tre viktiga åtgärder för att få fram bränslesnåla fordon. Dagens förmånsbeskattning kan nästan ses som en riktad satsning till män att inte behöva ta hänsyn till miljöpåverkan. Ungefär 85 procent av förmånsbilarna går till män.

Naturvårdsverket har undersökt vilka miljöeffekterna blir om Sverige skulle ha ett liknande system som det Storbritannien införde 2002. Storbritanniens utgångspunkter var att minska klimatpåverkan och förbättra den lokala luftkvaliteten. Resultatet av Naturvårdsverkets analys visar att koldioxidutsläppen skulle minska med nästan 4 procent, vilket måste anses vara högt för en enskild åtgärd. Den goda effekten uppstår eftersom uppskattningsvis 25 procent av nybilsförsäljningen är förmånsbilar.

Vi anser att förmånssystemet ska ändras så att det baseras på bilarnas miljöpåverkan. Regeringen bör utreda hur förmånsskattesystemet kan ändras så att förmånsvärdet kan kopplas till bilarnas koldioxidutsläpp. Detta ska ges regeringen till känna.

### **5.6.2 Förmånsparkering**

Förmånen av fri parkering ingår i schablonen för bilförmån. Detta oavsett om förmånsbilen används i tjänsten eller privat eller var i landet man bor. En p-plats måste anses ha olika värde beroende på var i landet man befinner sig. En schablon kan därmed inte täcka in denna förmån. Förmån av fri parkering bör därför inte ingå i värderingen av förmånsbil, utan hanteras inom systemet för beskattning av parkeringsförmån. Detta ska ges regeringen till känna.

## **5.7 Försäljningsskatt som är koldioxidrelaterad**

Sverige är ett av få EU-länder som inte har en försäljnings- eller registreringsavgift. EG-kommissionen har lagt ett förslag som går ut på att länderna ska avskaffa sina försäljnings- eller registreringsavgifter. Det finns dock ännu inget slutgiltigt beslut i frågan.

Miljövårdsberedningen, miljöorganisationer och Utredningen om en handlingsplan för hållbar konsumtion för hushållen (SOU 2005:51 Bilen, biffen och bostaden) anser att Sverige ska införa en försäljningsskatt. Det är viktigt att ge tydliga signaler om vilken väg samhället vill att fordonstillverkare ska gå. En försäljningsskatt tydliggör livscykelkostnaden samtidigt som den uppmuntrar till köp av mindre bilar. Vi vill utreda om det är möjligt att införa miljöbaserad försäljningsskatt för personbilar. Detta ska ges regeringen till känna.



## 5.8 Reseavdrag som gynnar kollektivt resande

Det vore önskvärt att få till ett reseavdragssystem som inte missgynnar kollektivtrafikresenärer (i huvudsak kvinnor), vilket dagens system gör. Det bör vara möjligt att hitta ett system som gynnar den enskilda att färdas med kollektivtrafik där så är möjligt, samtidigt som det inte heller missgynnar den som bor i glesbygd och därmed inte har något alternativt färd sätt.

I propositionen Moderna transporter 17.2 Utredning om skattelättnader för att stimulera kollektivt resande kan följande läsas i rutan:

Ett ökat kollektivt resande är en viktig del ... för att få ned koldioxidutsläppen från transportsektorn. Regeringen vill ytterligare stimulera resande med kollektivtrafik, i första hand från och till arbetet. En utredning skall därför tillsättas med uppdrag att lämna förslag som stimulerar till ett ökat utnyttjande av kollektiva färdmedel. Förslagen kan avse skattelättnader för resor med sådana färdmedel.

Det är vår förhoppning att den nya regeringen inte förhindrar att denna utredning genomförs.

## 5.9 Regional kompensation och differentiering

Förslag om höjning av skatter på fossila drivmedel möter ofta på motstånd från framför allt glesbygdsbilister, motor- och väglobbyorganisationer. Om man studerar det faktiska resandet i olika regioner finner man att det genomsnittliga antalet resor, restiden och reslängden är relativt lika över landet. Kortast restid har man i tätorter i norra delen av landet och längst i Stockholm, storstadsregionerna Göteborg och Malmö samt norra glesbygden.

Regionalpolitik ska i första hand bedrivas genom styrmedel som är miljöneutrala eller miljöförbättrande, och inte genom subvention av miljöskadliga företeelser, exempelvis fossildrivna vägtransporter. Ekonomiska styrmedel som t.ex. koldioxidskatt på fossila drivmedel är nödvändiga för att nå miljömålen.

På grund av långa avstånd i glesbygd kan dock generellt höjda kostnader för att använda motorfordon bli en börda där tillgången till kollektivtrafik och service är dålig. Vi anser därför att beskattningen av bilismen måste differentieras utifrån regionala skillnader. Fordonsskatten är redan nedsatt i 35 kommuner i sju skogslän i inlandet. En åtgärd kan vara att sänka avdragsgränsen för bilreseavdraget i de områden som idag har sänkt fordonsskatt. Regeringen bör återkomma med ett förslag till regional differentiering av beskattningen av bilismen. Detta ska ges regeringen till känna.

En regional differentiering av vägtrafikens kostnader görs om man t.ex. inför trängselavgifter i tätorter. Detta gör att vägtrafiken kan betala sina samhällsekonomiska kostnader där den gör mest skada.

Fel! Okänt namn

## 6 Vägarna och infrastrukturen

### 6.1 Buller är ett växande miljö- och hälsoproblem

Buller är ett stort folkhälsoproblem. I motsats till många andra miljöproblem ökar bullret fortfarande och det är en av de få miljöfaktorer för vilka allmänhetens klagomål ökat sedan 1992. Den skapar förutom sömnproblem och påverkan på vila även stressreaktioner, försämrat psykosocialt välbefinnande och ökad risk för hjärt-kärlsjukdomar. Delmål för minskad påverkan av buller i vår miljö finns i flera av våra nationella miljökvalitetsmål. Den ökade trafiken på våra vägar gör att vi får svårt att nå delmålet om att antalet personer som utsätts för trafikbullerstörningar ska minskas till 2010.

För att minska bullerpåverkan från bl.a. motordrivna fordon i skärgården och fjällen och därmed nå delmålen inom de närmaste 5–10 åren krävs skyndsamma åtgärder. Ökade åtgärder för att minska störningar från buller samt bevara områden med liten bullerpåverkan är därför av stor betydelse för att människor ska kunna leva i samt uppleva god miljö. Kunskapen om vilken övrig påverkan buller har på djurlivet är bristfällig inte minst för de organismer som lever i vatten. Det är därför av betydelse även för vår kunskap om den biologiska mångfalden att referensområden med ringa bullerpåverkan finns både på land och i havet.

Våra fjäll och skärgårdar tillhör de miljöer som har höga natur- och upplevelsevärden. Många av våra talrika sjöar och vattendrag hör också dit. De är också områden där vi generellt är känsligare för störningar i form av buller då vi har högre förväntningar på att uppleva tystnad.

Tystnaden i rekreationsområden är ofta en förutsättning för att upplevelsen ska ge vila och avkoppling. Den förutsätter att det är tillräckligt bullerfritt så att naturliga ljud såsom fågelsång och vågskvalp kan uppfattas. Ett tyst område kan sålunda definieras som ett område med avsaknad eller liten påverkan av buller men förekomst av önskade naturliga ljud. Våra tätorter är idag fyllda av oönskade ljud, framför allt från trafiken. Det är viktigt att det skapas tysta områden runt om i landet, även tätortsnära, för att skapa frizoner där många människor kan få uppleva tystnad och naturliga ljud. Vi anser att regeringen ska utreda möjligheten att bilda tysta områden med skyddsstatus. Detta ska ges regeringen till känna.

Bullerstörningar i fjällen har stått i fokus under en lång tid i debatten. Inte minst buller från snöskotrar har länge varit en het fråga. Regeringen bör utforma ett förslag om bullerkrav på snöskotrar. Detta ska ges regeringen till känna.

I motion 2006/07:C205, Buller i tätort, utvecklar vi vår politik kring buller i själva tätorterna.

## 6.2 Hastigheten på vägarna

Största orsakerna till dödsfall inom trafiken är dels hastighetsöverträdelser, dels alkoholpåverkan. Det är främst män som omkommer i trafiken. Oberoende om vi mäter i absoluta tal eller relativa tal är männen överrepresenterade i olycksstatistiken, och särskilt överrepresenterade är de yngre männen. Vi anser att hastigheten på vägar och motorvägar måste vara restriktiv. Vi är inte beredda att medverka till att höja motorväghastigheten. En självklar anledning är naturligtvis utifrån ett säkerhetsperspektiv, eftersom höga hastigheter leder till fler dödsfall och svåra skador. Trafiksäkerhetsfrågor utvecklar vi en särskild motion (2006/07:T358 Trafiksäkerhet).

Men hastighetsnivåerna är även viktiga utifrån ett miljöperspektiv, eftersom högre hastigheter leder till större utsläpp av koldioxid, vilket har en negativ klimatpåverkan. En lägre hastighet minskar bränsleförbrukningen och därmed även miljöfarliga utsläpp av kväve, kolväten och koldioxid.

Vi har aktivt drivit krav på fler hastighetskameror och är därför glada att det nu monteras upp 700 nya kameror runt om i Sverige på platser som är särskilt trafikfarliga och orsakat många dödolyckor. Fartkameror minskar bilismens miljöpåverkan, vilket vi anser är ett av syftena.

Om alla höll hastighetsbegränsningen så skulle det leda till 100 färre döda i trafiken och 700 000 ton lägre utsläpp av koldioxid. Fartkameror är därför både en trafiksäkerhetsfråga och ett av verktygen för att få minskade koldioxidutsläpp inom transportsektorn. Den samhällsekonomiska vinsten av hastighetskameror har i försök visat sig vara drygt 200 procent. Med bakgrund av att det krävs många åtgärder för att minska vägtrafikens miljöbelastning är fartkameror en kostnadseffektiv miljöåtgärd.

## 6.3 Externhandel av dagligvaror

Det sker idag en skenande utbyggnad av externhandel med livsmedel, kläder, husgeråd och fritidsartiklar utanför centrum och bostadsområden. Kommunerna saknar ofta samordning och övergripande konsekvensutredningar för handelns utveckling. Alla kommuner är dock skyldiga att verka för de nationella miljömålen om god luft och god byggd miljö. Kommunen och länsstyrelsen ska också se till att inblandade kommuner samråder inför beslut som får konsekvenser för grannkommunerna.

När externa affärer etableras börjar fler använda bilen och man åker längre. Ökat bilberoende ger miljöpåverkan med buller, resursförbrukning, barriäreffekter från nya vägar och mer asfalt, ökad energiförbrukning och utsläpp av hälso- och klimatstörande ämnen.

Även den som inte har tillgång till bil drabbats hårt. Det är lätt att glömma bort att det faktiskt är många människor som inte har bil. Kvinnor, pensionärer, funktionshindrade och låginkomsttagare är grupper där tillgången till bil är lägre. Glesbygdsverket har gjort en sammanställning som visar att utbyggnad av externhandel är en viktig orsak till att allt fler affärer stänger både i städer och på landsbygden. Verket kräver därför ett tillfälligt stopp för ut-

## Fel! Okänt namn på

byggnaden. Mellan 1980 och 1999 minskade antalet livsmedelsaffärer med 20 procent, under 2002 stängde ytterligare 3 procent. Allt fler får svårt att klara sina dagliga inköp, vilket inte minst berövar människor social kontakt. Kommunens ekonomi belastas då hemtjänsten tvingas ägna allt mer resurser till att handla åt dem som inte längre kan ta sig till affären. Pensionärernas Riksorganisation (PRO) tillhör därför de som är kritiska till utbyggnaden av externa köpcentrum.

Etableringen av externa köpcentrum är en miljöfråga, en jämlikhetsfråga och en jämställdhetsfråga. De billösa i samhället drabbas, och 70 procent av bilförarna är män. Bland de äldre är fördelningen ännu skevare. I de fall där pensionärer drabbas, drabbas alltså kvinnliga pensionärer mer, i de fall där låginkomsttagare drabbas är kvinnorna fler. Införandet av fler externhandelscentrum kring våra städer ger oss inte en mer jämställd infrastruktur. Kvinnorna drabbas hårdast om den bostadsnära servicen försämras eller – som på många platser – försvinner helt.

I flera europeiska länder finns starka restriktioner mot köpcentrum utanför stadskärnorna. I Plan- och bygglagskommitténs slutbetänkande, Får jag lov, ansåg man dock inte att det fanns några skäl att föreslå särskilda bestämmelser som rör enbart detaljhandelsanläggningar. Vänsterpartiet ställer sig delvis bakom detta, såtillvida att möjligheterna att reglera handelsändamålet i detaljplan därmed föreslås kvarstå. Vi anser dock att lagstiftningen idag är otillräcklig för att garantera att tillräckliga sociala hänsyn tas vid etableringen av externa köpcentrum. Plan- och bygglagskommittén presenterade inte några tillfredsställande förslag på förändringar då det gäller utbyggnaden av externa köpcentrum.

Lagstiftningen på området bör skärpas. I den fortsatta beredningen av dessa frågor bör man eftersträva ett stopp för vidare utbyggnader av dagligvaruhandeln i externa lägen. Med syfte att utveckla befintliga stadskärnor ska det i PBL införas särskilda bestämmelser rörande detaljhandelsanläggningar i externa lägen. Detta bör ges regeringen till känna.

På samma sätt som man gjort i exempelvis Danmark, bör regeringen i avvaktan på lagändringar enligt ovan omgående införa ett moratorium mot externa köpcentrum. Detta bör ges regeringen till känna.

Vi utvecklar även vår syn på externhandeln utifrån ett jämställdhetsperspektiv i motion 2006/07:C239, Jämställdhet och fysisk planering.

## 7 Stat, kommun och arbetsgivare

### 7.1 Staten ska vara ett gott exempel

Staten har en viktig roll när det gäller att ställa om till ett hållbart samhälle och minska transportberoendet. Om de statliga verksamheterna har effektiva och miljöanpassade transporter leder det lätt till att detta uppfattas som norm. Det sänder även ut positiva signaler om vilken väg man både bör och kan gå.

Det finns antagligen en stor möjlighet att i upphandling av transporttjänster styra mot att minska transporternas miljöpåverkan. Stockholms stad är ett exempel där man i en upphandling haft som syfte att lägga om till miljöfordon och utöka samordningen. Man beräknar att transporternas omfattning kommer att minska med 30 procent, vilket får till följd att koldioxidutsläppen kraftigt minskar. En positiv bieffekt är sparad arbetstid.

I Göteborg har man antagit en resepolicy, som bl.a. inneburit att förmåns- och tjänstebilar ersatts med miljöbilspooler och "förmånskort" för kollektivtrafik. De statliga myndigheterna skulle kunna leda miljöomställningen till en miljöanpassad vägtrafik genom ett aktivt och norminriktat arbete. De statliga myndigheterna bör göra den miljöanpassade resan till norm och varje myndighet bör anta en resepolicy. Detta bör ges regeringen till känna.

## 7.2 Öka det kommunala självstyret

Kommunerna är viktiga i arbetet med att få en miljöanpassad bilism. På många håll bedriver man en bra och utvecklad politik för att minska resursförbrukning, få ned energikonsumtionen och ställa om till ett mer hållbart resande. Men det finns även områden där det kommunala självstyret behöver stärkas, för att möjliggöra att kommunerna kan vara aktiva i arbetet med att få en miljöanpassad vägtrafik.

### 7.2.1 Trängselskatt

Den intensiva privatbilismen i våra större städer är ett stort miljöhot som måste åtgärdas. Då krävs det att kommunerna ges verktyg att förbättra situationen; ett viktigt verktyg är då rätten att införa trängselavgifter kombinerat med betydande satsningar på den kollektiva trafiken.

Det finns de som hävdar att trängselskatt i första hand skulle drabba familjer som redan har svårt att få ekonomin att gå runt. Det är inte riktigt. De flesta som använder bil är män och höginkomsttagare. Undersökningar bekräftar att trängselavgifter i kombination med att intäkterna används till kollektivtrafik har en svag positiv fördelningseffekt; kvinnor, låginkomsttagare, äldre och barn gynnas. Det är dessa grupper som i större utsträckning använder sig av kollektivtrafik.

Det råder en viss oklarhet om riksdagen kan delegera till kommuner att införa trängselavgifter eller om det måste till ändring av grundlagen. Hur som helst bör kommuner ges rätt att ta ut trängselavgifter i tätort. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Stockholm har i folkomröstning tydligt tagit ställning för trängselskatter. Från statligt håll har Vänsterpartiet lovat att följa folkomröstningsresultatet. Det kommunala självstyret måste råda. Det är därför en självklarhet att trängselavgifterna snarast återinförs i Stockholm och att intäkterna användas till att förbättra kollektivresandet i Stockholmsregionen. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Fel! Okänt namn på

I övrigt när det gäller frågan om trängselskatt utvecklar vi vår politik inom detta område i en annan motion.

### 7.2.2 Kommunala transportplaner

Vid större exploateringsprojekt finns det krav på att exploatör ska visa på vilka miljökonsekvenser själva förslaget ger på markanvändningen. Däremot behöver en exploatör inte redovisa vilka transportbehov som uppkommer i och med exploateringen. Exploatören behöver överhuvudtaget inte ta ansvar för hur man kan minimera eller styra transportslag så att det ger en positiv effekt på miljö och hälsa. Det här minskar ju självklart möjligheterna att få effektiva och miljövänliga transporter.

I utredningen Bilen, biffen och bostaden (SOU 2005:51) nämns ett antal exempel som skulle kunna ingå i en transportplan:

En transportplan bör innehålla åtgärder som placering och utformning av hållplatser, informationssystem för kollektivtrafiken, placering av byggnader så att avståndet till kollektivtrafik minimeras, infrastruktur för videokonferenser, säkra p-platser för cyklar, särskilda p-platser för bilpoolsbilar, tankställen för miljöfordon och ekonomiska incitament för miljöanpassat resande, införande av bilpool, parkerings- och resepolicy.

Mycket talar för att ett upprättande av transportplaner skulle få positiva effekter för att minska transporternas miljöbelastning. Det skulle sannolikt även gynna grupper som har en lägre tillgång till bil, vilket gäller för barn, pensionärer och låginkomsttagare. Även kvinnors transportbehov skulle lättare kunna tillgodoses. Vi anser därför att kommuner ska kunna ålägga verksamhetsutövare att etablera transportplaner, för minskat transportbehov och miljövänligare resor. Detta bör ges regeringen till känna.

Stockholm den 25 oktober 2006

*Lars Ohly (v)*

*Marie Engström (v)*

*Elina Linna (v)*

*Alice Åström (v)*

*Wiwi-Anne Johansson (v)*

*Kent Persson (v)*

*Peter Pedersen (v)*