

Motion till riksdagen 2010/11: MJ3

av Åsa Romson m.fl. (MP)
med anledning av prop. 2010/11:51

Nya lagar om avgasrening och drivmedel

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen snarast bör återkomma med förslag på ett teknikneutralt klimat- och kostnadseffektivt stöd och en utsläppsklassificering för att minska miljöbelastningen från motorfordon.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att E85 bör innehålla minst 85 % etanol under sommarperioden.

Ett samordnat system för stöd och utsläppsklassificering

I propositionen Nya lagar om avgasrening och drivmedel föreslår regeringen också ändringar i miljöklassningen av bilar. Regeringen föreslår bl.a. en ny miljöklass, laddhybrid, för sådana hybridbilar som har möjlighet till extern laddning av elektrisk energi.

Det är i propositionen oklart hur de nya utsläppsklasserna ska användas som styrmedel för att ställa om bilparken i en mer klimat- och miljöriktig riktning. Det blir också motsägelsefullt att nu definiera en ny miljöklass utifrån specifik teknik och laddningssätt samtidigt som teknikneutralitet eftersträvas i systemet.

Gränsdragningarna mellan olika typer av elhybrider kan i dagsläget skapa förvirring. Förslaget kan både öka krånglet och hämma den tekniska utvecklingen.

Miljöbilsmarknaden har i dag stort behov av tydliga och moderna spelregler för att kunna vara en del av den viktiga klimatomställningen.

Fel! Okänt namn på

Vi menar att styrmedel för fordon behöver utformas på ett sätt som har större miljöstyrande effekt. Vi föreslog inför denna mandatperiod att ett nytt stödsystem för nya bilar med låga utsläpp skulle utredas i samråd med fordonsindustrin. En modell som vi särskilt vill pröva är en nybilsskatt/-bonus, som gynnar fordon med mindre miljöbelastning och beskattar fordon med större påverkan på miljön hårdare. Ett liknande system har införts i Frankrike och lett till en omställning av bilmarknaden från bränsletörstiga modeller till bilar med betydligt lägre utsläpp. Tillsammans med stöd och satsningar för förnybara bränslen skulle ett sådant system kunna ha stor positiv klimatpåverkan på Sveriges bilpark.

Incitament till mindre törstiga bilar skulle ge bra utdelning till svenska bilförare i takt med att oljepriset och klimatkostnaden stiger. Systemet kan också ge utrymme för bilfabrikanterna att introducera ny miljöteknik i fordonen. Särskilt elbilar och andra bilar med särskilt låga utsläpp skulle gynnas kraftigt och kunna konkurrera på allvar med dagens bilmodeller.

Regeringen uppgav i budgetpropositionen för 2011 att den avser införa en kontant premie för bilar med särskilt låga utsläpp. Detta kallade den för en ”supermiljöbilspremie”. Det är dock ännu oklart vilka bilar som omfattas. Många gissar att premien kommer att omfatta elbilar och snåla biogasbilar. Resultatet är att elbilar och snåla biogasbilar som kan komma att omfattas av premien får ett mycket svårt läge 2011 då knappast någon vill köpa en bil detta år som de kan få billigare nästa år. Samtidigt lovade regeringen i budgeten att nedsättningen av förmånsvärdet för bl.a. gasfordon skulle fortsätta. Regeringen aviserade att den skulle återkomma under 2011 med förslag om vilka bilar som nedsättningen kommer att omfatta. Denna nedsättning består dock bara för 2011 och är oklar för kommande år. Den stora andel köpare av nya bilar som säljs som tjänstebilar och som regelmässigt har treåriga avtal har därmed inte heller fått rimliga spelregler för sina beslut. Ryckiga regler krånglar till det i onödan och motverkar en bra marknadsutveckling.

Reglerna för utsläppsklasser för motorfordon är samordnade med styrsystem för att minska miljöbelastningen från trafiken.

Vi föreslår därför att regeringen snarast återkommer med ett klimat- och kostnadseffektivt teknikneutralt förslag på vilka regler som ska gälla för att få nedsatt förmånsvärde eller andra rabatter av miljöskäl och vilka utsläppsklassificeringar som behövs utifrån detta.

Specifikation för E85

Ett självklart krav på specifikationer för bränsle är att bränslet motsvarar rimliga förväntningar som konsumenter kan ha utifrån marknadsföringen.

Regeringens förslag till drivmedelslag anger att bara minst 75 volymprocent av E85 behöver utgöras av etanol under sommaren, vilket är den period då det inte finns några tekniska hinder för hög etanolandel.

När ett drivmedel marknadsförs som ”E85” är det rimligt att konsumenten uppfattar det som ett bränsle som normalt innehåller 85 % etanol. Kunderna

Fel! Okänt namn på

uppfattar andelen etanol som garanten för att bränslet gör klimatnytta. Vi anser inte att det är befogat att sommartid sälja ett drivmedel som har 10 procentenheter högre halt av fossilt drivmedel än marknadsföringen ger sken av. Det är ett redlighetskrav att drivmedlet håller vad det lovar.

Vi anser därför att E85 bör innehålla minst 85 procent etanol under sommaren.

Stockholm den 2 februari 2011

Åsa Romson (MP)

Kew Nordqvist (MP)

Tina Ehn (MP)