

Motion till riksdagen 2006/07:T364

av Michael Hagberg (s)

Miljöbilar

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om att Vägverket får i uppdrag att utfärda en gemensam definition av vad som ska betraktas som miljöbil.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om att de beslut om att ställa krav på ägarna till bensinstationerna att tillhandahålla förnybara bränslen som den socialdemokratiska regeringen och riksdagen antog i våras ska fullföljas.

Motivering

Sverige måste fortsätta att driva miljöpolitiken framåt och fortsätta att vara ett av de länder som driver utvecklingen fram samt vara föregångare på miljöområdet. Det kräver tydliga miljömål och konkreta förslag på klimatområdet. Ett av de mest angelägna områdena är att minska utsläppen från trafiken.

Sedan trängselskatteförsöket infördes i Stockholm har marknaden för miljöbilar ökat markant. Under året har drygt 20 000 miljöbilar registrerats, och vid årets slut kommer vi att ha över 50 000 bilar som kör på etanol eller andra förnybara bränslen. Den snabba framgång som miljöbilarna har fått har också inneburit att det saknas klara definitioner av miljöbilar. Bedömningen av vad som kallas miljöbilar är också olika från olika delar av landet.

I Stockholmsförsöket undantogs miljöbilar genom en teknisk definition. Den tog ingen hänsyn till vilka utsläpp bilarna hade, vilket ledde till i vissa fall besynnerliga konsekvenser. En liten Toyota med ett släpp på 109 gram koldioxid per kilometer definierades inte som en miljöbil medan en stor Lexus med hybridmotor från samma tillverkare med utsläpp på 192 gram klassas som miljöbil och får både skattelättnader och undantag från trängselskatt. Under samma tid som Stockholmsförsöket pågick tog Vägverket fram en annan definition baserad just på utsläppen av koldioxid. Ett annat

Fel! Okänt namn på

problem är att det som betraktas som miljöbilar kan köras på bensin utan att det går att kontrollera med dagens system.

Finansplanen och den lagda budgeten innehåller inga åtgärder om den borgerliga regeringens miljöpolitik utan endast formuleringar om icke-förpliktande skrivningar utan eget ansvar. Inget besked ges om hur det blir med trängselavgifter trots att regeringen har svängt i frågan. Vi välkomnar dock omsvängningen och besked att regeringen vill fortsätta det miljöarbete som den socialdemokratiska regeringen påbörjade med Stockholmsförsöket. För att ett fortsatt aktivt miljöarbete inom transportsektorn ska bli framgångsrikt krävs det en tydlig definition av vad som ska betraktas som en miljöbil.

Tillgången till förnybara bränslen – en förutsättning

En förutsättning för att den positiva utvecklingen av nya miljöbilar ska fortsätta är att det finns en väl utbyggd infrastruktur för tillgången till alternativa bränslen. Tillgången är fortfarande starkt begränsad i stora delar av Sverige. På många håll saknas förnybara bränslen helt medan det i de större städerna oftast finns begränsade möjligheter att tanka förnybara bränslen. Den utbyggnad av etanol- och biogaspumpar som påbörjats måste fortsätta och utökas så att det stimulerar bilindustrin att fortsätta utvecklingen av nya motorer. Volvos beslut att lägga ned tillverkningen av gasbilar grundar sig på bristen av tankställen. Volvos beslut är inte bara ett nederlag för miljöarbetet utan ger också negativa effekter på sysselsättningen.

Den socialdemokratiska regeringen och riksdagen tog våren 2006 ett antal kraftfulla beslut om att öka takten på utbyggnaden. Hur den borgerliga regeringens politik på området ser ut är fortfarande mycket oklart. För att försätta övergången till förnybara bränslen måste beslut tas för att kraftigt öka tillgången och ge stimulanser så att det är ekonomiskt lönsamt att köra på alternativa bränslen.

Stockholm den 26 oktober 2006

Michael Hagberg (s)