



Vägtrafikens miljöanpassning

Sammanfattning

I detta betänkande behandlas 31 yrkanden i 19 motioner om vägtrafikens miljöanpassning från den allmänna motionstiden 2007. De huvudområden som tas upp i betänkandet är fordons-, bränsle- och trafikrelaterade.

Förslagen rör bl.a. energieffektivisering i transportsektorn, definition av begreppet miljöbil, fordonsutveckling, utfasning av fossila bränslen, satsning på biogas och förbud mot dubbdäck. Samtliga motioner avstyrks av utskottet med hänvisning främst till pågående beredningsarbete. Utskottet förutsätter i flera fall att syftet med motionsförslagen kan komma att tillgodoses.

I betänkandet hänvisas också till den forskningsöversikt avseende de förnybara drivmedlens roll när det gäller klimatpåverkan som utskottet låtit genomföra.

Till betänkandet har fogats 10 reservationer och 3 särskilda yttranden.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
Utskottets förslag till riksdagsbeslut	4
Redogörelse för ärendet	7
Ärendet och dess beredning	7
Bakgrund	7
Utskottets överväganden	20
Fordonsrelaterade miljöfrågor	20
Energieffektivisering inom transportsektorn	20
Definition av begreppet miljöbil	24
Miljöklassning av fordon	27
Fordonsutveckling	28
Försäljning av miljöbilar	31
Konvertering av fordonsmotorer	32
Drivmedelsrelaterade miljöfrågor	33
Utfasning av fossila bränslen	33
Satsning på biogas	36
Trafikrelaterade miljöfrågor	40
Tillfälliga inskränkningar i trafiken	40
Sparsam körning	43
Bilsamåkning	46
Övriga miljörelaterade vägtrafikfrågor	47
Forskning om miljövänliga transporter	47
Strategi för minskad saltanvändning	49
Buller från vägtrafiken	52
Förbud mot dubbdäck	55
Reservationer	58
1. Energieffektivisering inom transportsektorn, punkt 1 (v, mp)	58
2. Definition av begreppet miljöbil, punkt 2 (s)	59
3. Definition av begreppet miljöbil, punkt 2 (v)	59
4. Fordonsutveckling, punkt 4 (s)	60
5. Utfasning av fossila bränslen, punkt 7 (s)	61
6. Utfasning av fossila bränslen, punkt 7 (mp)	63
7. Satsning på biogas, punkt 8 (s)	64
8. Satsning på biogas, punkt 8 (mp)	65
9. Tillfälliga inskränkningar i trafiken, punkt 9 (mp)	66
10. Förbud mot dubbdäck, punkt 15 (mp)	67
Särskilda yttranden	68
1. Konvertering av fordonsmotorer, punkt 6 (v)	68
2. Utfasning av fossila bränslen, punkt 7 (v)	68
3. Satsning på biogas, punkt 8 (v)	69
<i>Bilaga</i>	
Förteckning över behandlade förslag	70
Motioner från allmänna motionstiden hösten 2007	70

Tabeller

Tabell: Bakomliggande orsaker till de förändrade utsläppen av koldioxid	8
Tabell: Miljöklassindelning	10
Figur: Huvudsakliga omvandlingsvägar från råvara till fordonsbränsle för de mest aktuella drivmedlen.	11

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

Fordonsrelaterade miljöfrågor

1. Energieffektivisering inom transportsektorn

Riksdagen avslår motionerna

2007/08:T327 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkande 8 och

2007/08:T546 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkande 1 i denna del.

Reservation 1 (v, mp)

2. Definition av begreppet miljöbil

Riksdagen avslår motionerna

2007/08:T327 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkandena 15 och 16 samt

2007/08:T438 av Michael Hagberg (s) yrkande 1.

Reservation 2 (s)

Reservation 3 (v)

3. Miljöklassning av fordon

Riksdagen avslår motion

2007/08:T491 av Lars Lilja (s).

4. Fordonsutveckling

Riksdagen avslår motion

2007/08:MJ412 av Mona Sahlin m.fl. (s) yrkande 20.

Reservation 4 (s)

5. Försäljning av miljöbilar

Riksdagen avslår motion

2007/08:T337 av Ulf Holm och Peter Rådberg (båda mp) yrkandena 1–3.

6. Konvertering av fordonsmotorer

Riksdagen avslår motion

2007/08:T489 av Lars Gustafsson och Eva Johnsson (båda kd).

Drivmedelsrelaterade miljöfrågor

7. Utfasning av fossila bränslen

Riksdagen avslår motionerna

2007/08:T456 av Gunilla Carlsson i Hisings Backa (s) yrkande 1,

2007/08:T517 av Hans Hoff och Bo Bernhardsson (båda s),

2007/08:T546 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkande 1 i denna del och

2007/08:MJ412 av Mona Sahlin m.fl. (s) yrkande 21.

Reservation 5 (s)

Reservation 6 (mp)

8. Satsning på biogas

Riksdagen avslår motionerna

2007/08:T406 av Claes-Göran Brandin (s),

2007/08:T438 av Michael Hagberg (s) yrkande 2,

2007/08:T456 av Gunilla Carlsson i Hisings Backa (s) yrkandena 2–4 och

2007/08:MJ465 av Per Bolund m.fl. (mp) yrkandena 1, 12 och 23.

Reservation 7 (s)

Reservation 8 (mp)

Trafikrelaterade miljöfrågor

9. Tillfälliga inskränkningar i trafiken

Riksdagen avslår motion

2007/08:MJ455 av Tina Ehn m.fl. (mp) yrkande 4.

Reservation 9 (mp)

10. Sparsam körning

Riksdagen avslår motionerna

2007/08:T235 av Karin Granbom (fp),

2007/08:T264 av Stefan Tornberg och Birgitta Sellén (båda c) och

2007/08:T362 av Kerstin Engle (s).

11. Billsamåkning

Riksdagen avslår motion

2007/08:T300 av Mikael Oscarsson (kd).

Övriga miljörelaterade vägtrafikfrågor

12. Forskning om miljövänliga transporter

Riksdagen avslår motion

2007/08:T236 av Christer Winbäck (fp).

13. Strategi för minskad saltanvändning

Riksdagen avslår motion

2007/08:T263 av Stefan Tornberg och Åke Sandström (båda c).

14. Buller från vägtrafiken

Riksdagen avslår motion

2007/08:T303 av Staffan Anger (m).

15. Förbud mot dubbdäck

Riksdagen avslår motion

2007/08:MJ455 av Tina Ehn m.fl. (mp) yrkande 3.

Reservation 10 (mp)

Stockholm den 17 april 2008

På trafikutskottets vägnar

Ibrahim Baylan

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Ibrahim Baylan (s), Jan-Evert Rådström (m), Ulla Löfgren (m), Christina Axelsson (s), Sten Nordin (m), Sven Bergström (c), Hans Stenberg (s), Nina Larsson (fp), Claes-Göran Brandin (s), Marie Nordén (s), Annelie Enochson (kd), Eliza Roszkowska Öberg (m), Peter Pedersen (v), Pia Nilsson (s), Ingemar Vänerlöv (kd), Karin Svensson Smith (mp) och Sten Bergheden (m).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I detta betänkande behandlar utskottet 31 yrkanden i 19 motioner om vägtrafikens miljöanpassning från den allmänna motionstiden 2007. De huvudområden som tas upp i betänkandet är fordons-, bränsle- och trafikrelaterade.

Utskottet har låtit genomföra en forskningsöversikt avseende de förnybara drivmedlens roll när det gäller klimatpåverkan. Vidare anordnade utskottet den 14 februari 2008 en offentlig utfrågning i samma ämne. Såväl forskningsöversikten som de stenografiska uppteckningarna har publicerats under rubriken Förnybara drivmedlens roll för att minska transportsektorns klimatpåverkan (2007/08:RFR14).

Bakgrund

Vägtrafikens miljöpåverkan

När kol, olja, naturgas och andra fossila bränslen förbränns frigörs den koldioxid som har legat bunden i jordskorpan och förs upp i atmosfären. Koldioxid är den viktigaste av de växthusgaser som påverkar världens klimat genom en ökad växthuseffekt.

Enligt EU:s officiella statistik uppgick transporterens andel av den totala energianvändningen i EU-staterna till nästan 31 % år 2005; därav utgjorde vägsektorns andel ca 82 %. Transporterens andel av utsläppen av koldioxid uppgick under samma år till drygt 27 %, medan vägsektorns andel därav var nästan 72 %.

I Sverige var år 2006 transporterens andel av den totala energianvändningen 25 % (exkl. utrikes transporter), varav vägsektorns andel uppgick till 93 % enligt Energimyndighetens statistik. Naturvårdsverket beräknar att de inrikes transporterens andel av koldioxidutsläpp samma år var 39 %, och därav stod vägsektorn i sin tur för 93 %.

Enligt beräkningar av Energimyndigheten har transportsektorns energianvändning (exkl. bunkring för utrikes sjöfart) ökad med 80 % mellan åren 1970 och 2006. Energimyndigheten har under år 2007 genomfört en förstudie avseende hur energistatistiken för transportsektorn kan förbättras. En slutrapport med olika förslag kommer att redovisas under hösten 2008.

Vägtrafikens stora andel av utsläppen beror på att fordonen fortfarande till största delen använder fossila drivmedel. Sambandet mellan bränsleförbrukning och utsläpp innebär att 1 liter bensin eller diesel ger mer än 2 kg koldioxid. En normalbilist beräknas släppa ut omkring 3 ton koldioxid per år. På motsvarande sätt kan en långträdare under ett år bidra med 150 ton koldioxid. Alltjämt saknas teknik för att rena utsläppen från koldioxid.

Tre faktorer bestämmer hur stora utsläppen av koldioxid blir från vägtransportsektorn, nämligen:

- *Trafikarbetet*, dvs. hur mycket fordonen körs. Sedan år 1970 har trafikarbetet ökat med 70 %.
- *Energiförbrukningen per kilometer*. Det som påverkar energiförbrukningen är bl.a. motorns bränleeffektivitet, fordonets vikt, körsättet och en rad andra faktorer. Energiförbrukningen har i detta avseende minskat.
- *Andelen fossila bränslen*. Omkring 96 % av det bränsle som i dag används till vägtransporter är av fossilt ursprung. Till följd av bl.a. inblandningen av etanol i bensin med 5 % har andelen fossila bränslen inte ökat trots det ökade trafikarbetet.

Enligt uppgifter från Vägverket har bränsleförbrukningen för nya bensin- och dieseldrivna bilar minskat från 7,8 l/100 km (189 g CO₂) år 2006 till 7,3 l/100 km (181 g CO₂). Det är den största minskningen av bränsleförbrukningen för nya bilar sedan år 1978, vilket är det år då uppgifterna först registrerades. Andelen biodrivmedel inom vägtransportsektorn ökade från 3,5 % år 2006 till 4,5 % år 2007. Trots denna positiva utveckling ökade utsläppen från vägtransporter med nästan 2 % under år 2007.

Tabell: Bakomliggande orsaker till de förändrade utsläppen av koldioxid

Orsak	Utsläppsförändring 2006–2007
Bränslesnålare personbilar	–150 000 ton
Ökad användning av biodrivmedel	–210 000 ton
Trafikökning	+620 000 ton
Ökad vikt och last på lastbilar	+40 000 ton
Total förändring utsläpp	+300 000 ton

Källa: Vägverket.

För klimatet har ett mål, det s.k. tvågradersmålet, satts upp av såväl EU som Sverige. Det innebär att den globala temperaturhöjningen ska begränsas till att inte överstiga med än 2 grader över den förindustriella nivån. För att detta ska kunna uppnås beräknas de globala utsläppen av växthusgaser behöva minskas med 80–90 % fram till år 2050.

I EU har ett mål antagits som går ut på att EU till år 2020 ska uppnå

- en minskning på minst 20 % av växthusgaserna jämfört med år 1990,
- en ytterligare förbättring av energieffektiviteten med 20 % samt
- en ökning av andelen förnybar energi till 20 % av de totala energikällorna och andelen biobränslen på motorbränslemarknaden inom EU till 10 %.

Fordon

Olika slags fordon

Fordon med förbränningsmotor

Ett *fordon med förbränningsmotor* drivs genom förbränning av ett bränsle, t.ex. fossila såsom bensin, diesel och naturgas eller förnybara såsom etanol och biogas.

Ett *flerbränslefordon* (s.k. bifuel) har en förbränningsmotor som kan drivas med såväl fossila bränslen (t.ex. bensin) som bibränslen (etanol eller biogas).

Fordon med elmotor

Ett *elfordon* drivs med en eller flera elmotorer, som får elen från ett batteri. Batteriet laddas i sin tur antingen kontinuerligt under färd eller när fordonet står stilla. En särskild miljöklass finns för elfordon – miljöklass El. Till begreppet miljöbil räknas elfordon enligt förordningen om myndigheters inköp av miljöbilar som alternativbränslefordon (se nedan).

Ett *elhybridfordon* har dels en förbränningsmotor som drivs med t.ex. bensin, diesel eller etanol, dels en elmotor. Systemen samverkar såtillvida att elmotorn tar över vid stadskörning och hjälper till vid acceleration. Så kallade plug-in-hybrider (eller ladd-hybrider) är en vidareutveckling av tekniken, nästa generations elhybrider. Dessa innebär att batteriet laddas direkt och snabbt i ett vanligt eluttag. Om elen produceras på ett förnybart sätt, t.ex. vindkraft, solkraft eller biomassa, blir driften klimatneutral. Bränsleförbrukningen minskas genom att förbränningsmotorns drift kan optimeras och energin återvinnas. Sålunda kan t.ex. energin vid bromsning utnyttjas för att ladda batteriet (lagring av energin) och därefter återanvändas vid framdrivningen av fordonet. I förordningen om myndigheters inköp och leasing av miljöfordon räknas elhybrider som bränslesnåla konventionella fordon.

Bränslecellsfordon är ett elfordon som drivs med en bränslecell. En sådan kan liknas vid ett batteri som omvandlar kemiskt bunden energi (bränsle) till elström. Bränsleceller för fordon utvecklas i första hand för att tankas med vätgas eller metanol.

Miljöfordon

Begreppet *miljöbil* är knutet till ett fordons utsläpp av koldioxid. Definitionen av ett sådant fordon finns i bl.a. förordningen (2004:1364) om myndigheters inköp och leasing av miljöbilar.

Miljöklassade fordon

Begreppet *miljöklassade fordon* är knutet till utsläpp av fordons avgaser i form av kolmonoxid, kolväten, kväveoxider och partiklar. Bestämmelser finns i lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbräns-

len. Alla personbilar och lätta lastbilar från 1993 års modell och därefter är miljöklassade i Sverige. Kraven har skärpts i omgångar, och från 2002 har nya miljöklasser införts som framgår av följande tabell.

Tabell: Miljöklassindelning

Miljöklass 2000	Miljöklass 2005	Miljöklass 2008	Miljöklass EEV	Miljöklass El och Hybrid
Äldre personbilar samt ett fåtal bilar i slutserier	Bilar som uppfyller obligatoriska krav	Bilar som uppfyller beslutade kommande krav	Bilar som uppfyller krav för särskilt miljövänliga fordon	Bilar som är inrättade som elbilar, dvs. drivs enbart med elektricitet från batterier (Miljöklass El)

Källa: Vägverket.

Drivmedel

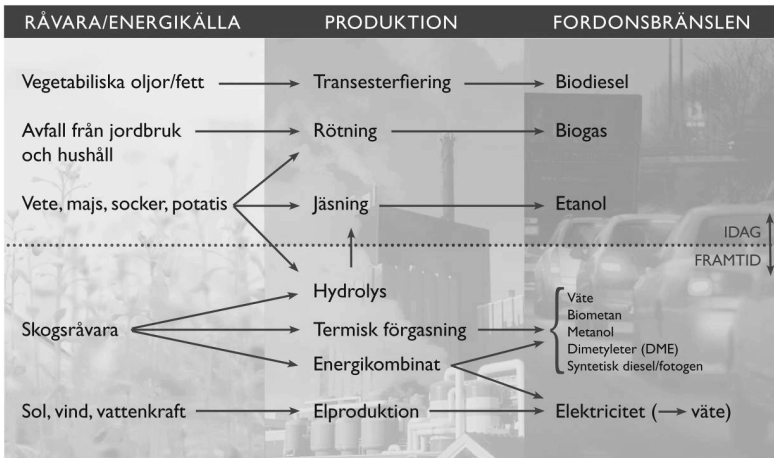
Drivmedel kan delas in i konventionella och alternativa. Med konventionella menas fossila, sådana som inte är förnybara inom överskådlig tid. Alternativa drivmedel kallas de som inte är konventionella. Biodrivmedel är sådana som produceras av biomassa som är förnybar inom överskådlig tid.

Fordonsgas är en benämning för såväl naturgas (fossil gas) som biogas/biometan. Som biogas betecknas sådan gas som framställs genom rötning av organiskt avfall; planer finns för framställning av biometan genom termisk förgasning av vedartad cellulosa.

El är en energibärare. En sådan kan vara ett ämne eller system som lagrar och/eller transporterar energi, exempelvis el och vätgas. En energibärare är alltså inte en energikälla i sig.

När det gäller förnybara drivmedel talar man numera om olika generationers drivmedel. Den första generationens drivmedel, t.ex. etanol, framställs genom jäsnings med *sockerrör* (socker) eller *vete* (stärkelse) som råvara. Andra generationens drivmedel har däremot *ved* som råvara som och framställs genom t.ex. förgasning.

Figur: Huvudsakliga omvandlingsvägar från råvara till fordonsbränsle för de mest aktuella drivmedlen.



Källa: Rapporten från riksdagen: Förnybara drivmedels roll för att minska transportsektorns klimatpåverkan (2007/08:RFR14).

Arbetet i EU

Transportsektorn står för cirka en tredjedel av den totala energiförbrukningen i EU, och 97 % av energiförbrukningen inom transportsektorn kommer i sin tur från vägtrafiken. Under senare år har en rad förslag i form av vit- och grönböcker och konkreta förslag lagts fram med syftet att främja långsiktigt hållbara transporter i EU från bl.a. kommissionen.

Vitboken om transporter

År 2001 presenterade kommissionen vitboken Den gemensamma transportpolitiken fram till 2010: Vägval inför framtiden. En halvtidsöversyn av denna vitbok lades fram år 2006 (KOM[2006] 314). I denna konstaterades att många förutsättningar hade ändrats, inte minst när det gällde utvecklingen av efterfrågan på transporter.

Direktiv om främjande av förnybara energikällor

Förslaget om främjande av förnybara energikällor (KOM[2008] 19) gäller nationella bindande mål för andelen förnybar energi av den slutliga energianvändningen och bindande mål för andelen förnybar energi i transporter. Utöver målen finns bestämmelser om att medlemsstaterna ska lämna in handlingsplaner med nationella sektorsmål och åtgärder för hur målen ska nås. Det ska också säkerställas att biodrivmedel produceras på ett miljömässigt hållbart sätt.

Direktiv om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon

Enligt förslaget KOM(2007) 817 ska marknadsintroduktionen av rena och energieffektiva fordon främjas och därmed bidra till energieffektiva miljöanpassade resor och transporter. Förslaget går ut på att offentliga myndigheter ska åläggas krav vid upphandling av vägtransportfordon, men det berör även operatörer som upphandlar enligt avtal med någon myndighet. Förslaget berör dessutom upphandling av fordon för kollektivtrafiktjänster, om dessa kräver tillstånd eller licens från myndighet.

Förordning om typgodkännande av vätkärlsdrivna motorfordon, m.m.

Enligt förslaget KOM(2007) 593 ska vätkärlsdrivna personbilar, bussar och lastbilar komma att omfattas av EG:s typgodkännandelagstiftning. Det innebär samtidigt att hög allmän säkerhetsnivå säkerställs och att buller- och luftkvalitetsnivåer förbättras.

Förordning om utsläpp från tunga bilar, m.m.

Förslaget KOM(2007) 851 är ett av flera inom programmet Ren luft i Europa, CAFE. Syftet är att minska utsläppen av kväveoxider, kolväten och partiklar. Ännu strängare utsläppsgränser för partiklar och kväveoxider föreslås liksom en harmonisering av kraven som rör provningsförfarandet.

Förordning om koldioxidkrav för lätta bilar

Förslaget KOM(2007) 856 är en del av EG-åtgärderna för minskade koldioxidutsläpp från personbilar. Genom förordningen regleras hur biltillverkarna ska nå målet på 130 g koldioxid/km i genomsnitt till år 2012. Den kommer att kompletteras med förslag på hur den återstående minskningen om 10 g koldioxid/km kan uppnås. Det genomsnittliga målet på 130 g koldioxid/km är tänkt att nås med hjälp av en gränsvärdeskurva. En möjlighet för biltillverkarna att bilda pooler för att tillsammans nå respektive utsläppsmål föreslås.

Direktiv om kvaliteten på bensin och dieselbränslen m.m.

Förslaget KOM(2007) 18 innebär ändringar i bränslekvalitetsdirektivet och det marina bränsledirektivet och ett upphävande av svavelhaltsdirektivet. Syftet är att förenkla EG-lagstiftningen inom bränsleområdet.

Meddelande om resultaten av översynen av strategin för minskade koldioxidutsläpp från lätta bilar

I förslaget KOM(2007) 19 påminns om dagens frivilliga överenskommelse med bilindustrin inom EU, Japan och Korea om målet 140 g CO₂/km i snitt från nya personbilar år 2008/09. Ett andra steg är målet att år 2012

nå 120 g CO₂/km, vilket motsvarar ungefär 5 liter/100 km för en bensinbil och 4,5 liter/100 km för en dieselbil. Det föreslås att den frivilliga överenskommelsen ersätts med bindande krav.

För att stärka EU:s strategi för att minska CO₂-utsläppen från lätta bilar föreslår kommissionen att den frivilliga överenskommelsen ersätts med bindande krav på 120 g CO₂/km i snitt för nya personbilar år 2012. Målet ska uppnås dels genom förbättrad fordonsteknik, dels genom kompletterande åtgärder såsom t.ex. tekniska förbättringar av däck och ökad biodrivmedelsanvändning. Kommissionen kommer att föreslå lagstiftning, om möjligt i slutet av 2007 och senast i mitten av 2008.

Hållbar europeisk transportpolitik

Europaparlamentet antog den 11 mars 2008 ett initiativbetänkande om Europeisk transportpolitik. Det innehåller förslag om bl.a. lägre avgifter för miljövänliga bilar, bättre utveckling av järnvägsnätet och strategier för att få fler i städerna att lämna bilen hemma. Vidare innefattas förslag om teknisk utveckling och möjligheten att ta ut miljö- eller trängselavgifter. Vidare ska miljövänliga transportsätt främjas. I betänkandet påpekas också vikten av strategier för stadstrafiken – såväl för gods- som persontransport. Fler ska också förmås att utnyttja kollektiva transportmedel och att gå eller cykla.

Grönboken Mot en ny kultur för rörlighet i städer

Kommissionen presenterade hösten 2007 sin grönbok *Mot en ny kultur för rörlighet i städer* (KOM[2007] 55) i syfte att skapa en diskussion om vad som kan göras åt trafikutvecklingen i Europas städer.

Handlingsplan för godslogistik

I sin handlingsplan för godslogistik föreslår kommissionen (KOM[2007] 607) ett flertal åtgärder på kort och medellång sikt för att säkra ett konkurrenskraftigt och hållbart godstransportsystem i Europa, med sikte på att integrera även länder utanför EU i logistikkedjan.

Åtgärdsförslagen omfattar bl.a. planer för införande av e-frakt och olika applikationer av ITS (Intelligent Transport System), arbete med att identifiera och lösa flaskhalsar (operativa, administrativa och infrastrukturrelaterade), administrativa förenklingar i transportkedjan, standarder för intermodala lastbärare och fordons mått/vikter och identifiering/stöd till/utbyggnad av gröna transportkorridorer (järnvägsnät inriktat på frakt och sjömotorvägar).

Direktiv om rena och energieffektiva fordon

Kommissionen har lagt fram ett förslag om rena och energieffektiva vägtransportfordon (KOM[2007] 817). Syftet är att genom krav i samband med offentlig upphandling främja marknadsintroduktionen av sådana fordon och därmed bidra till minskad bränsleförbrukning, minskade koldioxidutsläpp och förbättrad luftkvalitet.

Förordning om typgodkännande av vätagasdrivna fordon

Vidare har kommissionen presenterat ett förslag till förordning om typgodkännande av vätagasdrivna motorfordon m.m. (KOM[2007] 593). Sådana motorfordon på väg omfattas inte av EG:s lagstiftning om typgodkännande. Detta förhållande kan resultera i skilda produktstandarder bland medlemsstaterna och orsaka onödiga hinder för handel inom gemenskapen. Detta motverkar i sin tur införandet av tekniken med vätagasdrivna fordon som betecknas som miljövänlig. Det framlagda förslaget till förordning innebär sålunda att vätagasdrivna personbilar, bussar och lastbilar kommer att omfattas av denna lagstiftning och att harmoniserade bestämmelser för dessa fordon införs. Förslaget innebär samtidigt en hög allmän säkerhetsnivå och att buller- och luftkvalitetsnivåer förbättras.

Europeiska miljöbyrån EEA

Rapporten Klimat för ändrade transporter är en årlig publikation från Europeiska miljöbyrån (European Environment Agency, EEA). Inom ramen för miljörapporteringsmekanismen TERM övervakas framsteg och effektivitet i arbetet för att integrera strategier för transport och miljö. Enligt den rapport som redovisades den 3 mars 2008 måste transportsektorn i EU vidta kraftfulla åtgärder för att EU ska nå sina mål för minskade utsläpp av växthusgaser. När antalet passagerare stiger och godstransporterna ökar snabbare än tillväxten i ekonomin, blir transportsektorn mindre effektiv – trots tekniska framsteg, framhålls det. Politiska beslutsfattare uppmanas att sätta upp krävande men realistiska mål för transportsektorn samtidigt som problemet med ökande efterfrågan på transporter bör lösas på ett seriöst och förutsättningslöst sätt.

Av EEA:s rapport framgår att biltillverkarnas frivilliga åtaganden för att förbättra bränsleeffektiviteten inte har givit tillräckliga resultat. Dessutom har beläggningsgraden för privatbilar gradvis sjunkit. Cirka 12 % av de totala koldioxidutsläppen i EU kommer från personbilarnas bränsleförbrukning.

Arbetet i Sverige

Transportpolitiska mål

Det övergripande transportpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Delmålet En god miljö innebär att transportsystemets utformning och funktion ska bidra till att miljö kvalitetsmålen uppnås. För detta delmål finns även kvantifierade etappmål, vilka anger lämpliga steg på vägen mot de långsiktiga målen.

För närvarande pågår ett arbete med en revidering av de transportpolitiska målet, se nedan under rubriken Sika.

Vägverket

Vägverket har det övergripande ansvaret för vägtransportsystemets miljöpåverkan. Målet är att vägtrafiken ska vara energieffektiv, resurssnål samt kretslopps- och miljöanpassad. Vägverket arbetar inom följande fem områden:

- *Mindre buller:* Asfalt som bullrar mindre och lågbullrande däck är två viktiga steg mot mindre hälsopåverkan.
- *Begränsad klimatpåverkan:* Mer bränsleeffektiva fordon, bättre körsätt och dämpad efterfrågan på transporter syftar till lägre koldioxidutsläpp.
- *Landskap:* Vägtransportsystemet ska utvecklas i samspel med de värden som finns i naturen och i kulturmiljöer.
- *Frisk luft:* Partiklar som slits loss från vägbanan bidrar till ohälsa, framför allt i tätorter. Att på olika sätt minska mängden slitagepartiklar har därför högsta prioritet.
- *Vatten och material:* Vägverket arbetar för att säkra dricksvattentäkter och åtgärda vandringshinder för vattenlevande djur.

Statens naturvårdsverk

Statens naturvårdsverk har som central myndighet på miljöområdet ett övergripande ansvar för miljömålsfrågor. I rapporten Tvågradersmålet i sikte? Scenarier för det svenska energi- och transportsystemet till år 2050 (rapport 5754) anges att transportsektorn i dag står för över 40 % av de svenska utsläppen av växthusgaser och att andelen är ökande. I rapporten föreslås en strategi för att åstadkomma ett snabbt resultat utan att man för den skull riskerar att hamna i en återvändsgränd.

Miljömålsrådet

Miljömålsrådet har regeringens uppdrag att lämna regeringen underlag för arbetet med att uppnå de sexton nationella miljö kvalitetsmål som ska styra arbetet mot ett hållbart samhälle. Av utvärderingsrapporten år 2008, Miljö målen – nu är det bråttom, framgår att tillståndet i miljön utvecklas åt rätt håll, dock med undantag för klimatmålet. Tre åtgärdsstrategier är utfor-

måde för att få fram de styrmedel och åtgärder som ger mest nytta för alla miljö kvalitetsmål. Effektivare energianvändning och transporter (EET) syftar främst till att minska utsläppen från dessa sektorer och öka andelen förnybar energi. Miljömålsrådet lägger fram förslag om ett femtiotal nya eller förändrade styrmedel i strategin för att åstadkomma de åtgärder som prioriteras.

Sika

Statens institut för kommunikationsanalys (Sika) har genomfört en rad uppdrag med anknytning till transportsektorns miljö- och klimatpåverkan.

Uppföljning av det transportpolitiska målet och dess delmål

I rapporten Uppföljning av det transportpolitiska målet och dess delmål (rapport 2007:3) redovisas Sika:s bedömning av hur delmålet En god miljö och anknytande etappmålen har uppfyllts:

- De nationella miljö kvalitetsmålen om utsläpp av HC och SO₂ verkar uppnås till år 2010, medan NO_x-målet kräver ytterligare åtgärder.
- Transporterna utgör viktiga utsläppskällor till dessa ämnen.
- Det nationella miljö kvalitetsmålet om frisk luft kräver ytterligare åtgärder för att uppnås. Transporternas bidrag till marknära ozon och partiklar utgör särskilda problem i tätortsområden.
- Etappmålet om koldioxid från transporter kommer inte att nås utan ytterligare kraftfulla åtgärder. Utsläppen från godstransporter på väg uppvisar den sämsta utvecklingen av klimatpåverkan.
- Etappmålet om trafikbuller förefaller mycket svårt att nå, och inga påtagliga nivåförbättringar kunde noteras år 2006.

Revidering av transportpolitiska mål

Sika, fick den 24 juli 2007 regeringens uppdrag att se över och lämna förslag till revidering av de transportpolitiska målen (N2007/6048/TR). Uppdraget ska redovisas till Näringsdepartementet senast den 27 juni 2008. Rapporten ska bl.a. innehålla förslag om målstruktur samt mål och mått.

Enligt uppdraget ska den långsiktiga inriktningen på transportpolitiken vara oförändrad, dvs. det övergripande målet kvarstår, liksom de komponenter som uttrycks genom de sex befintliga delmålen. Däremot kan delmålens gestaltning, liksom utformning och val av etappmål, indikatorer etc., bli föremål för utvärdering och eventuell revision. I uppdraget betonas betydelsen av transportsystemet som en förutsättning för nationell och regional tillväxt samt betydelsen av ett omfattande samråd i revisionsprojektet. Mot denna bakgrund har SIKÄ formulerat projektets övergripande mål att utveckla ett väl underbyggt förslag på transportpolitiska mål som är förankrat hos relevanta aktörer.

Vinnova

Omkring 20 % av Vinnovas medel till forskning och utveckling (FoU) avser transportsektorn, inkl. fordonsutveckling. En av två huvudinriktningar gäller Hållbara effektiva transportsystem. Härutöver går 20 % till miljö- och energiteknik. Enligt Vinnova finns mycket stora besparingspotentialer (minskning inom parentes):

- Körsätt (ca 20–30 %, på lång sikt).
- ”Rätt fordon” (ca 30–40 %).
- Samlastning (s.k. fleet management/ITS, ca 25–50 %).
- Alternativa tekniker (hybridsystem, aerodynamik, ca 25–30 %).
- Förpackningsteknik (ca 30 %).
- Inblandning med bibränslen med ca 20 % (5–15% minskning av CO₂ till år 2025).

Hamnstrategiutredningen

Hamnstrategiutredningen presenterade hösten 2007 sitt betänkande Hamnstrategi – strategiska hamnoder i det svenska godstransportsystemet (SOU 2007:58).

Utredningen om strategiska godsnoder

I betänkandet Strategiska godsnoder (SOU 2007:59) föreslås hur gods kan transporteras effektivare genom att kombinera olika transportslag.

Klimatberedningen

Klimatberedningen har i sitt betänkande Svensk klimatpolitik (SOU 2008:24) lämnat följande förslag.

- Mål för klimatpolitiken på kort, medellång och lång sikt
- En handlingsplan för att uppnå målet till år 2020
- Svenskt agerande i de internationella klimatförhandlingarna.

När det gäller förslaget till handlingsplan lägger beredningen fram bl.a. följande förslag som i större eller mindre utsträckning berör transportsektorn:

Tvärsektoriella åtgärder och styrmedel

Forskning och teknikutveckling

Ny teknologi är mycket viktig särskilt för de mycket långtgående utsläppsminskningar som fordras på längre sikt. Det krävs forskning och utveckling och politik som skapar marknader för kommersialisering av dessa teknologier. Beredningen föreslår bl.a. ett nytt forskningsprogram, teknikupphandling och offentlig upphandling m.m.

Energieffektivisering

Energieffektivisering är en viktig åtgärd för att nå långtgående klimatmål, och det finns en betydande potential för energieffektivisering i olika delar av samhället. Beredningen föreslår att styrmedlen för energieffektivisering vidareutvecklas och även andra insatser för energieffektivisering.

Verksamheter som inte omfattas av EU:s system för handel med utsläppsrätter: transporter

Om utsläppen av växthusgaser i transportsektorn ska kunna minska behöver en rad olika åtgärder genomföras. Energieffektiviteten hos fordon och farkoster behöver öka samtidigt som fossila bränslen behöver ersättas med förnybara drivmedel och energibärare som el och vätgas. Energieffektiviteten i hela transportsystemet bör också öka genom att de olika transportslagen utnyttjas och samordnas effektivare samtidigt som den totala efterfrågan på transporter behöver reduceras. Genom att använda generellt verkande styrmedel, t.ex. skatter på fossila drivmedel eller handel med utsläppsrätter, skapas incitament för alla de ovan nämnda förändringarna. Generellt verkande styrmedel behöver dock kompletteras med riktade styrmedel, t.ex. i form av utsläppskrav och standarder för att bana väg för de tekniska förändringar som behöver ske. Långsiktiga investeringar i infrastruktur och övrig samhällsplanering behöver inriktas på att skapa förutsättningar för en utveckling mot ett allt energieffektivare transportsystem med lägre växthusgasutsläpp.

Infrastrukturinvesteringar

Beslut om investeringar i infrastruktur bör inriktas på att skapa goda förutsättningar för en utveckling mot allt energieffektivare och koldioxidsnåla transportsystem. Beredningen föreslår bl.a. att den transportslagsövergripande infrastrukturplaneringen ska vidareutvecklas – inkl. utredning om en sammanslagning av trafikverken, en utbyggnad av järnvägen och klimatanpassade infrastrukturinvesteringar i EU.

Samhällsplanering

Beredningen anser att strävan att minimera utsläpp av växthusgaser bör genomsyra samhällsplaneringen. Bland annat ska planer bidra till minskade koldioxidutsläpp.

Drivmedels-, kilometer- och trängselskatter

Priset på bensin och diesel behöver bli högre för att det svenska klimatmålet till 2020 ska kunna nås. Beredningen föreslår bl.a. höjd drivmedelsskatt med ytterligare stegvisa höjningar, avvägning av nivåerna på skattehöjningarna, översyn av reseavdraget, kilometerskatt för tunga lastbilstransporter samt ändring av villkoren för trängselskatter.

Biodrivmedel och andra alternativa tekniker

Sverige hör till de länder globalt som har högst ambitioner och störst möjligheter när det gäller att öka andelen biodrivmedel. Beredningen är av uppfattningen att Sverige har ansvar för att bidra till bättre globala förutsättningar för framställning och användning av biodrivmedel med hög klimatnytta (resurs- och energieffektivitet), låg påverkan på biologisk mångfald och på markanvändning samtidigt som även andra målkonflikter lindras. Beredningen föreslår att man ska pröva att

- höja andelen icke-fossila energibärare i transportsektorn,
- verka för att tullarna på etanol avskaffas,
- införa certifieringssystem för hållbar produktion av biodrivmedel,
- införa en enhetlig miljöbilsdefinition med skärpta krav på energieffektivitet,
- utveckla andra generationens biodrivmedel och satsa på fordonsforskning,
- stödja utvecklingen av biogasdrift samt
- utreda styrmedel för att stimulera biodrivmedel.

Effektivare vägfordon och arbetsmaskiner

Effektivare vägfordon och arbetsmaskiner kan ge ett väsentligt bidrag till minskningen av koldioxidutsläppen. Beredningen föreslår EU-regler för bilars koldioxidutsläpp, koldioxiddifferentierad fordonsskatt, en utredning om skattesystemet för förmånsbilar, ändrad beskattning av drivmedelsförmån och en utredning om att skattebefria kollektivtrafikkort som löneförmån.

Utskottets överväganden

Fordonsrelaterade miljöfrågor

Energieffektivisering inom transportsektorn

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motioner (v, mp) om energieffektivisering. Utskottet ansluter sig till motionärernas uppfattning om vikten av sådan effektivisering och påminner om de möjligheter som erbjuds genom ITS. Vidare hänvisar utskottet till aviserade propositioner som förutsätts beröra frågan om energieffektivisering inom transportsektorn.

Jämför reservation 1 (v, mp).

Motionerna

I motion 2007/08:T327 av Lars Ohly m.fl. (v) sägs att statens ekonomiska styrmedel bör inriktas mot att även främja en ökad energieffektivitet hos fordon. På sikt är det viktigt att de transporter som måste utföras på vägar utförs av fordon som är ekologiskt hållbara. Utvecklande av miljöbilar ska således inte bara kopplas till drivmedlet i sig utan i hög grad till hur energieffektivt fordonet är (yrkande 8).

I motion 2007/08:T546 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) anförts att minskad användning av fossila bränslen och ökad energieffektivitet bör vara en huvudinriktning inom Sveriges energipolitik och att det bör finnas mål för denna inriktning (yrkande 1).

Kompletterande uppgifter

Energieffektiviseringsarbetet

Arbetet i EU

I direktivet (2006/32/EG) om effektivare slutanvändning av energi och om energitjänster fastställs ett vägledande energibesparingsmål om minst 9 % fram till år 2016. Alla sektorer i samhället berörs, däribland transportsektorn och offentlig sektor. Varje medlemsstat ska för kommissionen redovisa en handlingsplan med uppgift om vilka styrmedel man avser att använda för att uppnå det vägledande målet. En viktig princip i direktivet är att den offentliga sektorn ska ha en nyckelroll och vara förebild och föregångare för andra aktörer när det gäller energieffektivisering. Medlems-

staterna ska också se till att aktörerna har tillgång till information om energieffektivisering och skapa lämpliga förutsättningar och incitament för förstärkta informationsinsatser inom energieffektiviseringsområdet.

Arbetet i Sverige

Energieffektiviseringsutredningen

Energieffektiviseringsutredningen har i uppgift att lägga fram förslag om hur EG-direktivet ska genomföras i Sverige. Den 11 mars 2008 överlämnades delbetänkandet Ett energieffektivare Sverige (SOU 2008:25), i vilket bl.a. ett förslag till handlingsplan presenterades. I transportsektorn bedöms den ekonomiska potentialen för energieffektivisering uppgå till totalt 12 TWh.

Utredningen har identifierat ett trettiotal möjliga styrmedel. För transportsektorn rekommenderas följande:

- Bindande utsläppskrav för biltillverkare
- Höjd drivmedelsbeskattning
- Skärpt förmånsbeskattning
- Koldioxidifferentierad fordonsskatt
- Ändrad definition för miljöbilar
- Lägre hastigheter
- Förbättrad logistik
- Offentligt program för sparsam körning
- Samhällsplanering
- Ökade offentliga satsningar på forskning, utveckling och demonstration
- Konsumentupplysning om fordons bränsleförbrukning

I sitt slutbetänkande avser utredningen återkomma med förslag om hur de möjliga tillkommande styrmedlen ska prioriteras med utgångspunkten att de som anges i direktivets artikel 4.1 ska vara kostnadseffektiva, genomförbara och skäligena.

Klimatberedningen

Även Klimatberedningen har i sitt betänkande Svensk klimatpolitik (SOU 2008:24) behandlat frågor rörande energieffektivisering, i vissa avseenden med hänvisning till Energieffektiviseringens förslag.

ITS

Begreppet ITS står för Intelligent Transport System och är ett område med aktiviteter inom bl.a. EU och Sverige. Det innebär att man integrerar informations- och kommunikationsteknologin med transportinfrastrukturen, fordonen och användarna.

Arbetet i EU m.m.

I det föregående har en överblick lämnats över relevanta EU-dokument, däribland halvtidsöversynen över vitboken om transporter, vitboken om godslogistik och grönboken om urbana transporter. Med utgångspunkt i bl.a. dessa inriktningsdokument arbetar kommissionen med en handlingsplan för vägtrafikens miljöanpassning inom EU med ITS som stöd. Beredningen i Sverige pågår inom Vägverket, bl.a. med avseende på urval av åtgärder som bedöms effektiva. Kommissionen beräknas kunna presentera dokumentet under sommaren 2008.

Vidare pågår arbete med ITS inom ramen för den europeiska branschorganisationen Ertico – ITS Europe (European Road Transport Telematics Implementation Coordination Organisation), som består av omkring 100 medlemmar. Målet är att främja säker, trygg, ren, effektiv och bekväm mobilitet för personer och varor i Europa genom utnyttjande av ITS. Genom ökad effektivitet, t.ex. minskad trängsel, kan man bidra till en mer miljöanpassad vägtrafik. I februari 2008 har nya sammanslutningar lanserats (s.k. Partner Topic Groups, PTG), med syftet att utvecklandet och användningen av ITS ska accelerera inom fyra områden, varav miljön är ett. I detta avseende är målen att gå från breda strategiska riktlinjer till detaljerade mål och handlingsplaner.

Arbetet i Sverige

Fram tills för några år sedan har ITS-tekniken främst varit inriktad på de trafikpolitiska delmålen Framkomlighet och Trafiksäkerhet. Det gäller framför allt de hastighetskameror som monterats utmed vägnätet. Från Vägverkets sida har konstaterats att den genomsnittligt sänkta hastigheterna också – såsom en bieffekt – har inneburit en avsevärd sänkning av koldioxidutsläppen. På motsvarande sätt har även trängselskatten i Stockholm där ITS kommer till användning för registrering av och debitering för passager bidragit till minskade koldioxidutsläpp.

Under de senaste åren har dock även miljörelaterade frågor tagits upp inom ramen för det strategiska ITS-arbetet. Det handlar primärt om att föra in ITS i redan befintliga åtgärder för minskad miljö- och klimatbelastning; ITS ses sålunda som ett av flera verktyg för att nå uppsatta mål. Ett inslag i arbetet går ut på att tillskapa en enhetlig definition av hur bränsleförbrukningen ska mätas. ITS används också som stödssystem i samband med sparsam körning (även kallat eco-driving). Det rör främst forskningsprojekt ihop med bilindustrin, främst tillverkare av tunga lastfordon. Ett sådant går ut på ett system med automatisk avkänning av vägens lutning och kurvatur och en motsvarande optimering av bränsletillförseln i motorn.

Utskottets ställningstagande

Utskottet ansluter sig till motionärernas uppfattning om vikten av energieffektivisering. Med effektivare energianvändning menas att man ska få ut mer nytta, t.ex. värme eller transportarbete, av varje enhet använd energi. Alternativt ska man utvinna samma nytta som tidigare, men med en mindre mängd använd energi. Det innebär att den totala energianvändningen kan få öka, om t.ex. befolkningen växer eller produktionen stiger. Effektiviseringar ska dock leda till att energianvändningen blir mindre än den skulle ha varit utan effektiviseringsåtgärder.

I detta sammanhang vill utskottet särskilt påminna om de möjligheter som erbjuds genom användningen av IT i transportsystemet, s.k. ITS (intelligenta transportsystem). Ett omfattande internationellt samarbete pågår för utvecklande av ITS, och Sverige deltar aktivt i en betydande del av detta arbete. Stora trafikmängder kräver stora system och stora resurser. Behovet av ITS kan vara stort även i mindre tätorter eller ute på landsbygden. ITS kan lösa en rad olika slags problem på platser med något mindre trafikmängder, innebär att man inte behöver tillgripa fysiska – och därmed dyrare – åtgärder som också kan ta lång tid att färdigställa. Genom ITS kan man också åstadkomma en optimering av körsträckan (bl.a. genom användning av GPS) och förbättrade trafikflöden.

Vid utskottets studiebesök hos Statens väg- och transportinstitut (VTI) i mars 2008 betonade företrädare för VTI vikten av forskning och utveckling när det gäller ITS och att man kommer att fokusera på detta område även i fortsättningen.

Sverige kommer att vara värd för den 16:e världskongressen om ITS; den kommer att äga rum i Stockholm år 2009. Ett mål är att samla deltagare från hela världen för kunskapsutbyte och för fortsatt utveckling av ITS. Bland ämnesområdena kan nämnas trafikledning, resandeförmedling, logistik, systemstöd för trafiksäkerhet, säkerhet/skydd och elektroniska betalningar. Uppläggningsen innebär även att dessa ämnesområden ska kombineras med ett antal horisontella fokusområden varav miljö är ett. En nyhet jämfört med tidigare kongresser är att även godstransporter och inte bara persontransporter kommer att behandlas. Miljöanpassat körsätt är ett av de områden där Sverige kommer kunna visa upp kunskap och produkter.

Regeringen har aviserat en rad propositioner som – i större eller mindre utsträckning – kommer att avse åtgärder för att minska transportsektorns negativa påverkan på klimatet och miljön. Sålunda pågår arbete inom Regeringskansliet med en infrastrukturproposition, en klimatproposition, en miljömålsproposition och en forskningsproposition. Utskottet utgår från att de synpunkter som utskottet har framfört inte minst om möjligheterna till energieffektivisering genom ITS kommer att beaktas av regeringen i dessa sammanhang.

Mot bakgrund av det sagda finner utskottet att motionerna 2007/08:T327 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkande 8 och 2007/08:T546 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkande 1 helt eller delvis kommer att kunna bli tillgodosedda med vad utskottet här har uttalat.

Definition av begreppet miljöbil

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motioner (s, v) med krav på en enhetlig definition av begreppet miljöbil med hänvisning till det pågående beredningsarbetet och att motionerna i och med det förutsätts bli tillgodosedda.

Jämför reservationerna 2 (s) och 3 (v).

Motionerna

I motion 2007/08:T327 av Lars Ohly m.fl. (v) krävs att regeringen snarast lägger fram ett lagförslag som skapar en enhetlig definition av vad som är en miljöbil. I dag råder en viss begreppsförvirring, påpekar motionärerna. Dessutom anser de att begreppet miljöbil är missvisande eftersom alla bilar påverkar miljön negativt. I stället bör begreppet vara miljöanpassad bil (yrkande 15). Vidare bör regeringen med utgångspunkt i ett miljöperspektiv under år 2007 utvärdera och förändra lagstiftningen för statens miljöbilsdefinition, så att nya regler kan träda i kraft den 1 januari 2008 (yrkande 16).

I motion 2007/08:T438 av Michael Hagberg (s) sägs att Vägverket bör ges i uppdrag att utfärda en gemensam definition av vad som ska betraktas som miljöbil (yrkande 1).

Kompletterande uppgifter

Gällande bestämmelser

Förordningen (2004:1364) om myndigheters inköp och leasing av miljöbilar innehåller riktlinjer för fordon som drivs med konventionella bränslen. Den innehåller också ett krav på att minst 85 % av det totala antalet fordon som myndigheter köper eller leasing under ett år ska vara miljöbilar.

Enligt den statliga miljöbilsdefinitionen accepteras fordon som släpper ut upp till 218 gram koldioxid per kilometer om de kan använda ett bi drivmedel.

Förordningen (2007:380) om miljöbilspremie har till syfte att med miljöbilspremier främja en ökad försäljning och användning av nya miljöbilar. Den innehåller bestämmelser om en subvention om 10 000 kr till privatpersoner som köper bränslesnåla och bränsleflexibla personbilar. Med miljöbil

avses i förordningen en personbil som är indelad i Miljöklass 2005, Miljöklass 2005 PM, Miljöklass El eller Miljöklass Hybrid enligt bilaga 1 till lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen, och

1. enligt uppgift i vägtrafikregistret släpper ut högst 120 gram koldioxid per kilometer vid blandad körning, om bilen är utrustad med teknik för drift endast med bensen,
2. enligt uppgift i vägtrafikregistret släpper ut högst 120 gram koldioxid och 5 milligram partiklar per kilometer vid blandad körning, om bilen är utrustad med teknik för drift endast med diesel,
3. enligt uppgift i vägtrafikregistret har en bränsleförbrukning som inte överstiger 9,2 liter bensen per 100 kilometer blandad körning, om bilen är utrustad med en motor med styrd tändning och med teknik för drift helt eller delvis med annat bränsle än bensen eller gasol,
4. enligt uppgift i vägtrafikregistret har en bränsleförbrukning som inte överstiger 9,7 kubikmeter gas per 100 kilometer blandad körning, om bilen är utrustad med en motor med styrd tändning och med teknik för drift helt eller delvis med annat bränsle än bensen eller gasol, eller
5. enligt uppgift från bilens tillverkare eller generalagent inte förbrukar mer elenergi än 37 kilowattimmar per 100 kilometer körning, om bilen är indelad i Miljöklass El.

En bil ska anses vara en miljöbil enligt första stycket 3 eller 4 även om den inte är typgodkänd för sådan drift som anges där, om bilens tillverkare eller generalagent kan visa att bilen uppfyller de krav som gäller för indelning i Miljöklass 2005. Om det finns medel för det syfte som anges i 1 §, ska en miljöbilspremie med 10 000 kr betalas ut

- till en fysisk person som under tiden fr.o.m. den 1 april 2007 t.o.m. den 31 december 2009 har förvärvat en ny miljöbil som tidigare inte har varit påställd enligt förordningen (2001:650) om vägtrafikregister och ställer på bilen i enlighet med den förordningen,
- tidigast sex månader efter den dag då bilen förvärvades, och
- endast om den person som anges i 1 enligt uppgift i vägtrafikregistret inte har överlåtit bilen till en ny ägare.

Vidare finns *bestämmelser om nedsatt förmånsvärde i skattehänseende* för vissa miljöbilar. Kriteriet är grundat på vilken motorteknik som används i bilen.

Lokala bestämmelser avseende miljöbil finns i Stockholm, Göteborg och Malmö. Enligt angivna villkor medges undantag från trängselskatt (i Stockholm) och lättnader i eller undantag från krav på parkeringsavgifter. Under år 2007 har dessa lokala miljöbilsdefinitioner ändrats i de tre städerna, och numera gäller sålunda den definition som anges i förordningen (2005:1228) om myndigheters inköp och leasing av miljöbilar.

Utredningen om energieffektivisering

Enligt vad som anges i delbetänkandet Ett energieffektivare Sverige (SOU 2008:25) bör den svenska miljöbilsdefinitionen ändras om Sverige ska kunna bidra till att EU når målet om högst 120 gram per kilometer år 2012. Den genomsnittliga bränsleförbrukningen i nya E 85-bilar har ökat kraftigt under de senaste två åren. En möjlighet skulle, enligt utredningen, kunna vara att stegvis skärpa kraven på hur hög bränsleförbrukningen hos ”miljöbilar” får vara. Kravet bör vara teknik- och drivmedelsneutralt. Utredningen menar att det från ett utsläppsperspektiv inte finns skäl att fortsätta att premiera elhybrider framför andra lösningar som ger lika låg bränsleförbrukning. Utredningen föreslår att Vägverkets definition ska gälla för alla statliga incitament till inköp av miljöbilar. Det innebär att mycket bränsleeffektiva bensin- och dieselfordon inkluderas. Vidare bör enligt utredningen en skärpning av kravet på energieffektivitet för fordon som kan köra med biodrivmedel prövas.

Klimatberedningen

I sitt betänkande Svensk klimatpolitik (SOU 2008:24) har Klimatberedningen berört frågan om definition av begreppet miljöbil, och beredningen konstaterar att det i dag finns flera definitioner av detta begrepp. Vägverket har tagit fram en definition som används vid offentlig upphandling av statliga myndigheter och för att miljöbilspremien ska betalas ut. I Vägverkets definition ingår ett krav på högsta tillåtna bränsleförbrukning för miljöbilar som kan köras med biodrivmedel. Sådana krav saknas i andra definitioner. Även särskilt bränsleeffektiva bilar som drivs med diesel och bensin klassas som miljöbil enligt Vägverkets definition. Energimyndigheten och Naturvårdsverket föreslår att Vägverkets definition ska utgöra grund för alla statliga incitament till inköp av miljöbilar samt att kravet på högsta tillåtna bränsleförbrukning för miljöbilar som kan köras med biodrivmedel ska skärpas i definitionen så att kravet hamnar under det genomsnittliga specifika koldioxidutsläppet från nya bilar som drivs med konventionella drivmedel. Liksom Oljekommissionen anser myndigheterna att en miljöbil bör kännetecknas av att den har en bättre energieffektivitet jämfört med en vanlig bil.

Beredningen anser att Vägverkets miljöbilsdefinition i fortsättningen bör användas för alla statliga incitament till inköp av miljöbilar. Kravet på energieffektivitet för bilar som kan drivas med biodrivmedel behöver dessutom skärpas i definitionen.

Utskottets ställningstagande

Begreppet miljöbil är i lagstiftningen knutet till utsläpp av koldioxid och därmed till frågan om vägtrafikens inverkan på klimatet. Ett problem har varit att den legala definitionen av begreppet miljöbil har varit olika i olika sammanhang. Då riksdagen behandlade motsvarande förslag våren

2007 konstaterades (bet. 2006/07:TU7) att definitionen av miljöbil hade ändrats så att även bilar som är bränslesnåla innefattades. Vidare hänvisade utskottet till Vägverkets uppdrag att fortlöpande se över definitionen av miljöbil. Utskottet framhöll det värdefulla i att begreppet miljöbil är tydligt definierat samtidigt som ambitionsnivån höjs. Härefter har viss samordning åstadkommits genom att Stockholm, Göteborg och Malmö under år 2007 har ändrat sin respektive lokala miljöbilsdefinition till att vara likalydande med den som gäller enligt förordningen om myndigheters inköp och leasing av miljöbilar. Utskottet konstaterar emellertid att det alltjämt finns skilda definitioner och anser alltjämt att dessa bör samordnas. Som redovisats i bakgrundsbeskrivningen har frågan om en gemensam miljöbilsdefinition uppmärksammats nyligen i två utredningsbetänkanden. Båda dessa bereds för närvarande i Regeringskansliet.

Med hänvisning till vad som här har anförts om pågående beredning av begreppet miljöbil utgår utskottet från att motionärernas förslag kommer att bli tillgodosett. Motionerna 2007/08:T327 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkandena 15 och 16 samt 2007/08:T438 av Michael Hagberg (s) yrkande 1 avstyrks därmed.

Miljöklassning av fordon

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår en motion (s) med förslag om en översyn av systemet med miljöklassning.

Motionen

I motion 2007/08:T491 av Lars Lilja (s) begärs en översyn av dagens system med miljöklassning av bilar. Motionären menar att sättet att mäta bränsleförbrukningen inte motsvarar den verkliga förbrukningen, t.ex. vid kallstart av etanoldrivet fordon eller en hybridbil som framförs på långresa i motorvägsfart. Dessutom kritiseras att flertalet miljöklassade bilar är mycket små och krocksäkerhetsmässigt sämre än större familjebilar – trots att de har samma antal stjärnor i EuroNCAP.

Kompletterande uppgifter

Begreppet miljöklassning

Begreppet miljöklassning av fordon är knutet till fordons avgaser i form av kolmonoxid, kolväten, kväveoxider och partiklar. Alla personbilar och lätta lastbilar från 1993 års modell och därefter är miljöklassade i Sverige. Kraven har skärpts i omgångar, och från 2002 har nya miljöklasser införts.

Indelningen görs i enlighet med lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen (se tabell i det föregående under avsnittet Bakgrund).

Definition av bränsleförbrukning

För alla nya personbilar ska bränsleförbrukningen redovisas enligt bestämmelser som har sin grund i ett EG-direktiv (1980/1268). Uppgifterna tas fram genom provning i en standardiserad körcykel. Testet består av två delar, en som simulerar stadstrafik och en som simulerar landsvägskörning. Värdet för blandad körning är ett genomsnitt av bränsleförbrukningen under hela testet, viktat efter körsträckan i varje del.

Utskottets ställningstagande

Systemet med miljöklassning av fordon går ut på att genom tekniska krav begränsa fordonens utsläpp av avgaser, t.ex. kväveoxider. Det infördes 1993, och sedan 2008 gäller ytterligare skärpta krav. Systemet är baserat på gemenskapsregler i EU. Under senare år har parallellt ett frivilligt system för klassificering av bilar med avseende på kriterier för säkerhetsegenskaper vuxit fram under beteckningen EuroNCAP. Någon formell koppling finns inte mellan systemen.

Enligt vad utskottet har erfårit pågår ett löpande arbete med att såväl skärpa som utveckla kriterierna och körcyklerna enligt miljöklassningssystemet. Det är å ena sidan viktigt att systemet medför en teknikutveckling men å andra sidan att branschen ges möjlighet att anpassa sig efter nya och högre krav innan nya krav ställs. Mot bakgrund av det anförda anser utskottet att något särskilt uttalande från riksdagens sida inte är påkallat, och motion 2007/08:T491 av Lars Lilja (s) avstyrks därför.

Fordonsutveckling

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår en motion (s) om svensk fordonsindustri. Utskottet instämmer med motionärerna om att ett samarbete mellan staten och svensk fordonsindustri är viktigt. Utskottet pekar på den satsning på plug-in-hybrider som nyligen presenterats. Det är samtidigt angeläget att Sverige i EU verkar för ökade ansträngningar i samma riktning.

Jämför reservation 4 (s).

Motionen

Svensk fordonsindustri är en nyckel till omställningen av transportsektorn, hävdas i motion 2007/08: MJ412 av Mona Sahlin m.fl. (s). Ett samarbete mellan staten och näringslivet när det gäller andra generationens förnybara drivmedel och teknik är därför angeläget. Staten bör genom bl.a. forskning och utveckling bl.a. öka tillgången på förnybara drivmedel, och fordonsindustrin bör öka sina ansträngningar för en långsiktigt hållbar fordonsflotta. Ett handslag med svensk fordonsindustri skulle bekräfta ett sådant samarbete (yrkande 20).

Kompletterande uppgifter

Offentligt stöd till utveckling av miljöfordon

Vinnova har två huvudinriktningar för insatser inom transportforskningen. Den ena, Hållbara effektiva transportsystem, handlar om att utveckla och genomföra bärkraftiga och effektiva tjänster och produkter inom såväl gods- som persontransportsektorn samt att utveckla väl fungerande policyinstrument. Inom temat Transporter och miljö återfinns Programrådet för fordonsforskning (PFF) som ansvarar för införandet av programmen Gröna bilen 1 respektive 2, för utvecklande av mer miljöanpassade fordon. Programmen grundar sig på ett avtal mellan svenska staten och nationella fordonstillverkare och har tillkommit för att möta de ökande miljökraven och den allt hårdare internationella konkurrensen inom fordonsområdet.

I mars 2008 tillkännagavs att ett samarbete skulle inledas mellan svensk bilindustri och svensk kraftindustri för en gemensam satsning på utveckling och demonstration av nästa generations miljöbilar. Genom projektet beräknas hybridfordon som laddas med el direkt ur vägguttaget (s.k. plug-in-bilar) från Saab och Volvo vara tillgängliga på marknaden om några år. Regeringen satsar 240 miljoner kronor för att delfinansiera miljöinriktad fordonsforskning. Totalt satsas 62 miljoner kronor i projektet, varav Energimyndigheten bidrar med 20 miljoner kronor. Det anges att Elföretagens forskningsorganisation (Elforsk) har beräknat att om 70 % av de svenska bilarna skulle drivas med el, skulle utsläppen av koldioxid från personbilstrafiken minska med 80 %.

Energieffektiviseringsutredningen

Enligt Energieffektiviseringsutredningen kan marknaden för plug-in-hybridbilar i Sverige och Europa komma att bli betydande. Utvecklingen bestäms i hög grad av hur styrmedlen för miljöfordon utformas. Med totalt ca 4,3 miljoner fordon i Sverige och en tillväxt som historiskt varierat mellan 0,8 och 2,3 % uppgår nybilsförsäljningen i Sverige i dag till ca 300 000 fordon årligen. Skrotningen av gamla fordon uppgår till i medeltal ca 7 % per år. Trenden i Sverige har varit mot tyngre och större personbilar med högre bränslebehov än genomsnittet inom EU. Trenden har också varit en

ökad andel miljöbilar. I november 2007 utgjordes ca 22 % av nybilsförsäljningen av miljöbilar. Det är i nuläget mycket svårt att bedöma marknadsutvecklingen för plug-in-hybrider. Inom miljöbilsområdet konkurrerar många olika koncept med varandra. Plug-in-hybrider har en stor potential. Det som talar till plug-in-hybridernas fördel är bl.a. följande:

- Fordonen är energieffektiva genom att elmotorn utnyttjas under en stor del av fordonens körsträcka.
- Fordonen kan bidra till att minska utsläppen av koldioxid.
- Fordonen kan bidra till att minska oljeberoendet; el har större verkningsgrad och ger därför lägre driftskostnader i förhållande till andra drivmedel.
- Biodrivmedel kan bara försörja en begränsad del av dagens fordonsflotta. Däremot räcker biodrivmedel till betydligt fler fordon vid en växande andel plug-in-hybrider.

Till plug-in-hybrid-fordonens nackdel talar i dag framför allt relativt höga kostnader, och enligt vissa bedömare kommer kostnaderna att vara höga även i framtiden. Vidare krävs ytterligare utveckling av batteritekniken, för att medge ökad räckvidd för fordonet. Litiumjonbatterier är mindre och mer kraftfulla än dagens batterier, men de är alltför känsliga för överhettning. Man måste också räkna in kostnader för kupévärmning, som kräver en extra energikälla, liksom för stationer och stolpar för laddning. Elen måste vara klimatneutralt producerad.

Klimatberedningen

Enligt Klimatberedningen kommer det att behövas flera olika teknologier för att minska utsläppen av växthusgaser. Det är svårt och knappast önskvärt att i dag försöka identifiera de teknologier som kommer att vara viktigast om 20, 50 eller 100 år. Det kan ändå vara intressant att ta upp några av de teknologier som i dag framstår som särskilt intressanta för svensk forskning och utveckling.

Ny fordonsteknologi som ger alternativ till fossila bränslen är nödvändig för att kraftigt reducera utsläppen från transportsektorn. På kort sikt kan främst biobränslen spela en roll, liksom ytterligare effektiviseringar av konventionella motorer. De svenska lastbilstillverkarna är bland de ledande för utveckling av effektiva motorer och hybridteknologi. På medellång sikt är utvecklingen av s.k. plug-in-hybrid-bilar viktig. På längre sikt kan rena elbilar och bilar som drivs med vätgas i bränsleceller också vara intressanta.

Utskottets ställningstagande

Utskottet delar motionärernas synpunkter om vikten av satsningar på kunskap och teknikutveckling för att det som kallas framtidens bil snabbt ska kunna bli verklighet. Stora framsteg har vunnits under bara de senaste åren när det gäller att få fram bilar som är mer bränsleeffektiva med mins-

kade utsläpp av framför allt koldioxid men också även i andra avseenden mer miljöanpassade. Det är viktigt att komma ihåg att denna utveckling ofta varit resultatet av många små steg och med avseende på många olika delar av en bils konstruktion och utrustning. Det kan gälla material i kaross och optimering av elsystemet eller motorn. Men samspillet med utvecklandet av förnybara drivmedel är också nödvändigt, inte minst när det gäller utvecklandet av den andra generationens drivmedel, dvs. med ved eller cellulosa som råvara.

I det föregående har utskottet redovisat pågående och planerat forsknings- och utvecklingssamarbete mellan staten och fordonsindustrin med framför allt Vinnova som ansvarig myndighet. Som anförs i motionen bör detta samarbete mellan staten och fordonsindustrin fortsätta för att man ska kunna uppnå målen om en uthållig transportsektor men också en konkurrenskraftig svensk fordonsindustri. Utskottet har erfarit att i kommande fordonsforskningsprogram kommer områdena klimat och miljö att vara prioriterade.

Utskottet instämmer med motionärerna om att ett samarbete mellan staten och svensk fordonsindustri är viktigt för att kunna genomföra den nödvändiga omställningen av transportsektorn i hållbar riktning. I sammanhanget vill utskottet peka på den satsning på s.k. plug-in-hybrider som nyligen har presenterats. Som exempel på samarbete kan nämnas det som inleddes i mars 2008 om stolpar för laddning i Stockholms stad mellan staden, Fortum och Toyota. Utskottet utesluter inte även andra incitament från statens sida, inte minst när det gäller infrastruktursatsningar. Det är samtidigt angeläget att Sverige i EU verkar för ökade ansträngningar i samma riktning.

Mot bakgrund av det anförda finner utskottet att motion 2007/08: MJ412 av Mona Sahlin m.fl. (s) yrkande 20 är väl tillgodosett. Utskottet avstyrker därför motionen i berörd del.

Försäljning av miljöbilar

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår en motion (mp) om försäljning av miljöbilar. Utskottet utgår från att Sverige i EU driver därmed sammanhängande frågor.

Motionen

I motion 2007/08:T337 av Ulf Holm och Peter Rådberg (båda mp) krävs ett förbud i Sverige mot att fr.o.m. år 2015 sälja nyttillverkade bilar som drivs med fossila bränslen (yrkande 1). Vidare sägs att Sverige bör verka för ett förbud inom EU mot att sälja nyttillverkade bilar som drivs med

fossila bränslen fr.o.m. år 2015 (yrkande 2). Motionärerna begär även att alla nya bilar som från år 2010 säljs i hela EU ska drivas med något förnybart drivmedel (yrkande 3).

Utskottets ställningstagande

Vägverket för kontinuerlig statistik över försäljningen av antalet miljöbilar. En kraftig försäljningsökning har noterats under det senaste året. Sålunda utgjordes i januari 2007 ca 15 % av nybilsförsäljningen i hela landet av miljöbilar; i januari i år hade andelen ökat till ca 36 %.

Utskottet vill betona vikten av att Sverige inom ramen för EU-samarbetet aktivt arbetar för att främja utvecklingen och användningen av miljöbilar och förnybara drivmedel inom EU och att omställningen i dessa avseenden kan genomföras skyndsamt så att fordonsparken i såväl Sverige som EU i huvudsak består av miljöfordon. Med hänvisning till vad utskottet nu har uttalat avstyrks motion 2007/08:T337 av Ulf Holm och Peter Rådberg (båda mp) yrkandena 1–3.

Konvertering av fordonsmotorer

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår en motion (kd) om konvertering av fordonsmotorer med hänvisning till den lag härom som nyligen antagits.

Jämför särskilt yttrande 1 (v).

Motionen

I motion 2007/08:T489 av Lars Gustafsson och Eva Johnsson (båda kd) redovisas att förutsättningarna att köra bil på etanol inte är avgränsade till nya bilar, utan många fordon av tidigare årgångar kan genom konvertering av motorn drivas med etanol. Det sägs att efterkonverterade fordon bör kunna klassas som miljöfordon med åtföljande förmåner.

Utskottets ställningstagande

Riksdagen har nyligen behandlat regeringens förslag om efterkonvertering i Efterkonvertering av personbilar för alternativbränslen, m.m. (prop. 2007/08:46, bet. 2007/08:TU4). Lagstiftningsförslagen om typgodkännande av system för sådan konvertering antogs, medan däremot motionsförslag med krav på bl.a. ekonomiska incitament för den som låter installera en utrustning för efterkonvertering av fordon avlogs. Utskottet välkomnade regeringens förslag om att konverteringssatser ska kunna typgodkännas i fråga om avgasrening. Samtidigt framhöll utskottet vikten av att den äldre bilparken ersätts med moderna och miljöklassade fordon. Med anledning

av ett motionsförslag påpekade utskottet att ett efterkonverterat fordon åsätts en kod i fordonregistret genom vilken det anges att fordonet är klassat som miljöbil. Mot denna bakgrund avstyrker utskottet motion 2007/08:T489 av Lars Gustafsson och Eva Johnsson (båda kd).

Drivmedelsrelaterade miljöfrågor

Utfasning av fossila bränslen

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motioner (s, mp) om åtgärder för att minska oljeberoendet i transportsektorn. Enligt utskottets mening krävs åtgärder, såväl inom EU som i Sverige, för att begränsa vägtrafikens utsläpp av luftförorenande och klimatpåverkande ämnen. En viktig signal är att den offentliga sektorn går före och gör medvetna val vid upphandling.

Jämför reservationerna 5 (s) och 6 (mp) samt särskilt yttrande 2 (v).

Motionerna

Mona Sahlin m.fl. (s) begär i motion 2007/08:MJ412 åtgärder för ett minskat oljeberoende i transportsektorn. Därför behövs ett brett arbete för effektivare transporter, ökad produktion av förnybara bränslen och övergång till en fordonspark som inte enbart är hänvisad till fossila bränslen. I motionen preciseras en rad förslag med detta som syfte (yrkande 21).

I motion 2007/08:T517 av Hans Hoff och Bo Bernhardsson (båda s) anförs att regeringen i EU bör driva frågan om att upprätta en plan för snabb utfasning av bilar och lastbilar som drivs med fossila bränslen.

Enligt vad som sägs i motion 2007/08:T546 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) bör en minskad användning av fossila bränslen och ökad energieffektivitet vara en huvudinriktning inom Sveriges energipolitik, och det bör finnas mål för denna inriktning (yrkande 1).

Kompletterande uppgifter

Vägverket

Vägverket arbetar för att minska de klimatpåverkande utsläppen genom att verka för

- effektivare fordon
- ökad andel förnybara bränslen, bl.a. genom ökad låginblandning av etanol

- sparsamt körsätt
- dämpad efterfrågan på resor och transporter.

Enligt uppgifter från Vägverket sjönk såväl bensin- som dieselförbrukningen i nyregistrerade bilar under år 2007 från i genomsnitt 7,8 liter till 7,3 liter per 100 kilometer. Det konstateras samtidigt att vägtrafikens koldioxidutsläpp ökade med nästan 3 %.

Forskningsöversikt avseende förnybara drivmedel

Utskottet har låtit genomföra en forskningsöversikt avseende förnybara drivmedels roll för minskad klimatpåverkan. Slutsatserna är följande:

- För att nå tvågradersmålet är det nödvändigt med teknikeffektivisering, koldioxidneutral energi och att dagens snabba ökning av vägtransporter och flygresande bryts.
- Biodrivmedel räcker bara till en begränsad del av transportsektorns energibehov.
- Eldrift i form av plug-in-hybrider, batterielbilar och spårtrafik kan på sikt ge ett betydande bidrag till energieffektivitet och utsläppsminskningar.
- Dagens biodiesel från oljeväxter och etanol från vete och majs är långsiktigt inte hållbara, varken ekonomiskt, resursmässigt eller ur ett klimatperspektiv.
- Framtida biodrivmedel – den s.k. andra generationens drivmedel – som utgår ifrån vedråvara och/eller restflöden har potentiellt mycket låga livscykelutsläpp av växthusgaser och hög yteffektivitet.
- För användning av vätgas och bränsleceller är utvecklingen osäker, men den kan under vissa omständigheter ge ett bidrag på längre sikt.

Sammanfattningsvis konstateras att det – för att man ska kunna reducera utsläppen av växthusgaser till år 2050 – krävs en kombination av åtgärder på tre områden:

- Kraftfull teknikeffektivisering i alla samhällssektorer.
- Betydande ökning av mängden koldioxidneutral energi.
- Brytande av den snabba volymtillväxten av flygresande, vägtransporter och annan resursintensiv konsumtion.

Härutöver förordas spårtrafik, förbättrad godslogistik, tillgänglighet via IT och en transportsnål stadsplanering.

Klimatberedningen

I sitt betänkande har Klimatberedningen konstaterat att det i Sverige redan finns en lång rad incitament som främjar en omfattande introduktion av biodrivmedel och användning av fordon som kan drivas med andra drivmedel än bensin och diesel. Av beräkningar som Energimyndigheten och Naturvårdsverket har genomfört framgår att användningen av biodrivmedel – med dagens styrmedel – kan komma att öka fram till år 2022. Hur stor

ökningen blir beror i hög grad av hur försäljningen av bränsleflexibla bilar och hur priset på etanol samt tillgången på etanol som uppfyller kommande hållbarhetskriterier kommer att utvecklas. Man bedömer att elhybridbilar inom en fem- till tioårsperiod kan komma att introduceras i större omfattning. Mycket talar för att mål för minskad användning av fossila drivmedel i transportsektorn inte enbart bör kopplas till hur användningen av biodrivmedel utvecklas utan ha en bredare utformning.

I betänkandet diskuteras vidare möjliga förändringar av styrmedlen för en fortsatt introduktion av biodrivmedel i Sverige. De gäller

- energi- och koldioxidskatter, kvotplikt och drivmedelscertifikat
- investeringsbidrag till biogas som drivmedel
- miljöbilsdefinitionen (se i det föregående).

Sammanfattningsvis anför Klimatberedningen att om dess samlade handlingsplan genomförs, skapar man förutsättningar för att Sverige på sikt kan anta mer långtgående nationella mål för biodrivmedel och andra icke fossila energibärare än det EU-gemensamma målet till år 2020.

Tidigare behandling

Våren 2006 behandlade utskottet ett lagstiftningsförslag om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel (prop. 2005/06:16, bet. 2005/06:TU6). Utskottet ansåg det angeläget att främja användningen av förnybara bränslen på ett teknikneutralt sätt. Mot denna bakgrund föreslogs riksdagen att anta regeringens förslag till lag om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel med den ändringen att ikraftträdandet senarelades till den 1 april och – som en konsekvens av detta – med en senareläggning även av de senare etapperna av lagens successiva genomförande. I sammanhanget föreslog utskottet att riksdagen riktade ett tillkännagivande till regeringen om åtgärder med syftet att stimulera tillgången och efterfrågan på flera förnybara bränslen. Utskottet tillstyrkte samtidigt regeringens förslag till nationellt mål om användning av förnybara drivmedel. Riksdagen anslöt sig till utskottet och biföll delvis propositionen och motionerna om lagförslaget och sammanhängande åtgärder för att främja förnybara drivmedel.

I budgetpropositionen för år 2007 föreslogs 97,7 miljoner kronor i bidrag till tankställen för förnybara drivmedel för år 2007. Syftet med bidraget är att stimulera användning av även andra förnybara drivmedel än etanol vid tankställen för allmänheten. Pumpförordningen beslutades av regeringen den 21 december 2006, och den trädde i kraft den 1 februari 2007.

Utskottets ställningstagande

Inledningsvis kan utskottet notera att förbrukningen av bensin och diesel i Sverige har minskat. Enligt Vägverkets bedömning rör det sig om den kraftigaste minskningen under de 30 år som verket har fört statistik. En större andel dieslbilar och bränslesnålare motorer anges vara den huvudsakliga förklaringen till minskningen. Även ekonomiska incitament i form av miljöbilspremie och undantag från trängselskatt för miljöbilar sägs ha bidragit. Dessa faktorer har i sin tur bidragit till att koldioxidutsläppen i Sverige under år 2007 minskade från 189 gram till 181 gram per körd kilometer.

Samtidigt har den svenska bilparken ökat liksom den totala körsträckan. Trafikarbetet på väg ökade i genomsnitt med 2,8 % under år 2007, varav ökningen för personbilar uppgick till 2,2 % och för tunga lastbilar till 5,8 %.

Enligt utskottets mening krävs åtgärder, såväl inom EU som i Sverige, för att begränsa vägtrafikens utsläpp av luftförorenande och klimatpåverkande ämnen. En viktig signal är att den offentliga sektorn går före och gör medvetna val vid upphandling.

Utskottet utgår från att regeringen agerar kraftfullt i denna riktning och lägger fram samlade förslag – där helheten och långsiktigheten belyses – till riksdagen i enlighet med vad utskottet nu uttalat.

Med hänvisning till utskottets uttalande avstyrks motionerna 2007/08:T517 av Hans Hoff och Bo Bernhardsson (båda s), 2007/08:T546 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkande 1 och 2007/08:MJ412 av Mona Sahlin m.fl. (s) yrkande 21.

Satsning på biogas

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motioner (s, mp) om bl.a. en strategi för produktion och användning av biogas. Utskottet noterar i likhet med motionärerna de olika fördelar som tillskrivs biogas som fordonsbränsle. Emellertid vill utskottet inte föregripa den beredningsprocess som nu förestår när det gäller de förslag som har lagts fram i olika utredningsbetänkanden och som bl.a. berör biogas. Vad utskottet uttalat torde i huvudsak tillgodose de förslag om biogas som här har anförts.

Jämför reservationerna 7 (s) och 8 (mp) samt särskilt yttrande 3 (v).

Motionerna

Klimatutmaningen måste tas på allvar, framhålls det i motion 2007/08:T406 av Claes-Göran Brandin (s). Motionären påpekar att mycket dock har hänt när det gäller människors miljömedvetande. Som exempel nämns att antalet biogasmackar har ökat från en handfull till ett åttiotal i dag. Stora satsningar krävs på bl.a. alternativa fordonsbränslen. Han förordar i första hand biogas, då det ger klart lägre utsläpp av koldioxid än andra alternativa bränslen på marknaden, såsom etanol. I utsläpp från biogas finns inte heller tungmetaller, svaveloxider eller stoft och sot. Motionären framhåller vidare att biogas är ett bränsle som produceras inom Sverige, vilket kan ge arbetstillfällen. Dessutom används biogasen inom något tiotal mil från produktionsplatsen, vilket bara det ger miljövinster. Mot denna bakgrund kräver motionären en nationell strategi för förnybara fordonsbränslen och särskilt för ökad användning av biogas.

Även i motion 2007/08:T456 av Gunilla Carlsson i Hisings Backa (s) begärs en nationell strategi för att göra Sverige självförsörjande med fordonsbränslen på lång sikt. Framför allt bör man satsa på biogas, eftersom den har lågt pris och låga utsläpp (yrkande 1). Vidare efterlyser man stimulans för att användningen av fordonsgas ska öka (yrkande 2). Motionären kräver också att satsningar görs på fler produktionsanläggningar (yrkande 3). Även fler tankställen behövs; erfarenheten visar att efterfrågan på biogas snabbt blivit stor på alla ställen i landet där tankställen för biogas har satts upp, hävdar hon (yrkande 4).

Enligt vad som anförs i motion 2007/08:T438 av Michael Hagberg (s) bör det beslut om att ställa krav på ägarna till bensinstationerna att tillhandahålla förnybara bränslen som den socialdemokratiska regeringen och riksdagen antog våren 2006 fullföljas (yrkande 2).

I motion 2007/08: MJ465 av Per Bolund m.fl. (mp) anförs att reningsverksgas för lokala bussflottor, sopbilar, taxi m.m. är navet i biogasutbyggnaden (yrkande 1). Vidare föreslås införande av krav på kommuner att utveckla sin kollektivtrafik, färdtjänst och egna fordon mot mer förnybara bränslen och särskilt biogas. Linköping lyfts fram som exempel, med 5 % av drivmedelsförsäljningen bestående av biogas (yrkande 12). Motionärerna kräver också ett mål om att det ska finnas minst en biogasmack i varje kommun senast år 2020 (yrkande 23).

Kompletterande uppgifter

Biogas

När organiskt material bryts ned i syrefri miljö uppkommer en gas, som i huvudsak består av metan. I industriell tillverkning skiljer man mellan biogas, som produceras genom rötning av socker- och stärkelsehaltig biomassa, och biometan, som framställs genom termisk förgasning av cellulosahaltig biomassa (vedråvara). I båda fallen är gasen förnybar. Den

kan också blandas med naturgas (fossilgas) och utnyttjas i samma distributionssystem. Biogas och biometan kan användas såväl som fordonsbränsle som till el- och värmeproduktion. Begreppet fordonsgas avser såväl biogas och biometan som naturgas (fossilgas) eller kombinationer av dem.

Produktionen av *biogas* uppgår i Sverige till ca 1,3 TWh. Andelen som används för fordonsdrift är omkring 20 % av den totala produktionen. Enligt uppgifter från Svenska gasföreningen används biogas till ca 13 500 personbilar (och ett antal bussar och sopfordon), medan potentialen för befintlig gas är 200 000 personbilar. Hur stor potentialen är beror på bl.a. vilka slags avfall som beräknas kunna utgöra råvara. Svenska gasföreningen anser att potentialen uppgår till 13 TWh.

För framställning av *biometan* finns olika försöksanläggningar. Enligt vissa bedömningar skulle en produktion kunna komma i gång år 2012, förutsatt att vissa villkor är uppfyllda, och potentialen beräknas totalt vara mellan 40 och 80 TWh.

Gällande bestämmelser

När det gäller distributionen av fordonsgas finns bestämmelser i lagen (2005:1248) om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel (den s.k. pumplagen). Lagen gäller sedan våren 2006. Syftet är att stimulera etablerandet av tankställen för andra förnybara drivmedel än etanol. Närmare bestämmelser finns i förordningen (2006:1591) om statligt stöd till åtgärder för främjande av distribution av förnybara drivmedel.

Om det finns medel får statligt stöd ges till kostnader för investeringar i åtgärder för distribution av förnybara drivmedel på försäljningsställe för motorbensin, dieselbränsle eller sådant förnybart drivmedel som avses i lagen. Stöd får ges till den som ansöker om stöd för kostnader för sådana investeringar om de stödberättigande åtgärderna påbörjas senast den 31 december 2008 och avslutas senast den 31 december 2009. Stöd får inte lämnas i vissa angivna fall. I förordningen finns också regler för hur stödets storlek ska beräknas. En ansökan ska lämnas in till Naturvårdsverket, som är beslutande myndighet. När en stödmottagare har slutfört samtliga åtgärder som omfattas av stödet ska stödmottagaren lämna en slutrapport till Naturvårdsverket. Verket ska i sin tur lämna uppgifter till Institutet för tillväxtpolitiska studier för uppföljning av stöd som har betalats ut.

När det gäller finansieringen anslog riksdagen 47,7 miljoner kronor i tilläggsbudgeten för år 2006 till ett statligt bidrag för att öka användningen av förnybara drivmedel. I budgeten för år 2007 har riksdagen anslagit ytterligare 97,7 miljoner kronor till bidrag.

Administrationn av stödet ombesörjs av Naturvårdsverket. Till och med februari 2008 har sammanlagt 59 miljoner kronor beviljats i bidrag till tankställen för biogas. Enligt uppgift omfattas drygt 60 tankställen i 16 län och 48 kommuner. Tankställena är belägna över i stort sett hela landet, från Ystad till Luleå. Av beviljade medel återstår omkring 86 miljoner kronor att fördela. En åtgärd får inte påbörjas innan ett beslut om bidrag har

fattats. Enligt de ursprungliga bestämmelserna skulle åtgärder vara påbörjade senast den 31 december 2007 och avslutade senast den 31 december 2009 för att få stöd. Det har dock visat sig att flera planerade åtgärder skulle få svårt att komma i gång under 2007. Regeringen har därför beslutat att skjuta fram tidpunkten för när en åtgärd senast måste ha påbörjats, med ett år till den 31 december 2008. Ändringen trädde i kraft den 1 november 2007.

Utredningen om jordbrukets roll som bioenergiproducent

I betänkandet Jordbrukets roll som bioenergiproducent (SOU 2007:36) sågs att jordbruket kan bidra till en ökad användning av förnybar energi. Detta kan minska risken för negativ klimatpåverkan och öka försörjningstryggheten för energi. Hur mycket som ska produceras på de svenska åkrarna är ytterst en fråga för marknaden att avgöra. På vissa områden bör samhället dock under begränsad tid gå in med hjälp; enligt utredningens mening är det önskvärt att man utvecklar tekniken för framställning av biogas som i huvudsak baseras på gödsel. Utredningen anser att biogas har flera fördelar som energibärare. Samtidigt konstateras att det för närvarande är svårt att uppnå lönsamhet. Därför föreslås att ett investeringsstöd på maximalt 30 % av kostnaden kan ges inom ramen för nuvarande landsbygdsprogram. Enligt utredningens bedömning kan drivmedel, framställda ur lignocellulosa, marknadsintroduceras om cirka tio år. Det föreslås att Energimyndigheten, med utgångspunkt i dagens satsningar, tar fram en nationell handlingsplan för att prioritera satsningarna på framtidens tillverkning av biodrivmedel.

Utredningens förslag har remissbehandlats, och förslaget bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

Klimatberedningen

I Klimatberedningens betänkande Svensk klimatpolitik behandlas produktion m.m. av biogas i flera olika sammanhang. Följande förslag läggs fram:

- *Stöd till utvecklingen av biogasdrift.* Särskilda stöd bör avsättas för den fortsatta utvecklingen av biogasdrift. Styrmedlen på avfallsområdet behöver utformas så att de i ännu högre grad stimulerar till minskade utsläpp av växthusgaser genom minskade avfallsmängder och ökad återvinning.
- *Särskilda stöd till biogas från organiskt avfall.* På många orter finns en potential för ökad rötning av organiskt avfall. Särskilda stöd bör avsättas till anläggningar för produktion, uppgradering och distribution av biogas från organiskt avfall.
- *Investeringsbidrag till biogasproduktion.* Förslaget i utredningen Bioenergi från jordbruket – en växande resurs (SOU 2007:36) om ett begränsat investeringsbidrag för att utveckla biogasproduktion från stallgödsel och samrötning med upp till 50 % andra substrat bör genomföras.

Utskottets ställningstagande

Utskottet ansluter sig till motionärernas uppfattning att biogas är ett klimatvänligt alternativ till bensin och diesel. Biogas torde också vara det förnybara drivmedel som hittills – utöver etanol – är mest aktuellt för marknaden. Med en ökad användning av biogas minskar trafikens klimatpåverkan.

Vidare vill utskottet erinra om att i samband med riksdagens ställningstagande till lagförslaget om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel förutsattes att regeringen noga skulle följa utvecklingen och återkomma till riksdagen med ytterligare förslag för att säkerställa teknikneutralitet och kostnadseffektivitet i det fall det visar sig att något förnybart bränsle gynnas framför andra (bet. 2005/06:TU6).

Utskottet kan nu konstatera biogas genom stödet till nya tankställen blir tillgängligt i en större del av landet. Stödet har i sin tur kompletterat de s.k. klimatinvesteringsprogrammen som ger kommuner och andra aktörer möjlighet att söka bidrag för bl.a. produktion av biogas. Dessa program upphör under år 2008. Som framgår i det föregående har förslag presenterats som innebär statligt stöd till olika slags åtgärder för att främja produktion och användning av biogas.

Utskottet noterar i likhet med motionärerna de olika fördelar som tillskrivs biogas som fordonsbränsle. Emellertid vill utskottet inte föregripa den beredningsprocess som nu förestår när det gäller de förslag som i olika utredningsbetänkanden har lagts fram och som bl.a. berör biogas. Vad utskottet uttalat torde i huvudsak tillgodose de förslag om biogas som här har anförts. Något riksdagsuttalande ter sig mot denna bakgrund inte behövligt. Därmed avstyrks motionerna 2007/08:T406 av Claes-Göran Brandin (s), 2007/08:T456 av Gunilla Carlsson i Hisings Backa (s) yrkandena 1–4, 2007/08:MJ465 av Per Bolund m.fl. (mp) yrkandena 1, 12 och 23 samt 2007/08:T438 av Michael Hagberg (s) yrkande 2.

Trafikrelaterade miljöfrågor

Tillfälliga inskränkningar i trafiken

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår en motion (mp) om förslag till tillfälliga inskränkningar i trafiken. Utskottet hänvisar till de möjligheter att begränsa tung trafik som ges enligt trafikförordningen och till de styrmedel i övrigt som finns eller övervägs för att begränsa luftföroreningarna och klimatpåverkan till följd av vägtrafik.

Jämför reservation 9 (mp).

Motionen

Tina Ehn m.fl. (mp) begär i motion 2007/08: MJ455 att statliga myndigheter och kommuner tillförsäkras möjlighet att under extrema förhållanden införa tillfälliga inskränkningar av trafiken. För Stockholm kan det handla om mellan två och sex dagar per år när miljökvalitetsnormerna överskrids mångfaldigt. Om dessa överskrids avsevärt och om en inskränkning av trafiken skulle vara effektiv för att minska utsläppen bör myndigheterna kunna stänga av trafiken på statliga vägar, detta även om kommunerna inte agerar, anser motionärerna (yrkande 4).

Kompletterande uppgifter

Gällande bestämmelser

I *lagen (1990:1070) om tillfälliga bilförbud* anges att regeringen eller – efter regeringens bemyndigande – en kommun får meddela föreskrifter om tillfälligt förbud mot trafik med person- och lastbilar inom vissa områden av kommunen, om luftföroreningarna i kommunen innebär akuta hälsorisker för dem som vistas där. Om någon kör ett fordon i strid mot ett förbud enligt denna lag får polisen hindra fortsatt färd.

I förordningen (1990:1080) om tillfälliga bilförbud anges att Göteborgs kommun får meddela föreskrifter enligt lagen om tillfälliga bilförbud. För att få meddela förbud krävs att förekomsten av luftföroreningar innebär akuta hälsorisker när koncentrationen i luften av kolmonoxid, kvävedioxid och svaveldioxid överskrider angivna s.k. timmedelvärden under fyra timmar.

Vidare får förbud bara meddelas om förekomsten av luftföroreningar innebär akuta hälsorisker, förbudet kan antas förhindra att luftföroreningarna består eller förvärras och om luftföroreningarna kan antas bestå under minst ett dygn. Även vissa andra villkor gäller för att förbud ska få meddelas. Förbudsområdena ska utformas så, att den genomgående trafiken inte hindras i onödan. Undantag från förbudet kan medges under vissa angivna villkor, tex. för transport av sjuka personer till och från läkare eller sjukvårdsinrättning.

I *trafikförordningen (1998:1276)* finns i 5 kap. 22–24 §§ bestämmelser om s.k. miljözoner. De går ut på att tung trafik kan förbjudas i vissa zoner i en tätort.

I en miljözon får sålunda tunga bussar och tunga lastbilar som är utrustade med teknik för drift endast med diesel föras endast om första registrering, oavsett första registreringsland, skett under de senaste sex åren, innevarande år oräknat. Undantag gäller för fem slags fordon som anges i förordningen, bl.a. för fordon vars motor vid tidpunkten för typgodkännande, registrering eller ibruktagande uppfyllde minst de emissionskrav som anges i rådets direktiv 88/77/EEG av den 3 december 1987 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot utsläpp av

gasformiga föroreningar från dieselmotorer som används i fordon, i dess lydelse enligt rådets direktiv 91/542/EEG, rad B i tabellen i avsnitt 6.2.1 i bilaga 1, får föras i miljözon under en period av åtta år räknat från första registreringen, registreringsåret oräknat. Det finns också krav på att man vid färd i en miljözon måste medföra handlingar som visar att den berörda bussen eller lastbilen är utrustad med föreskriven teknik.

För närvarande tillämpas reglerna om miljözoner i Stockholm, Göteborg, Malmö, Lund och – sedan den 1 januari 2008 – Helsingborg. I de berörda tätorterna har lokala trafikföreskrifter utfärdats med närmare uppgifter om avgränsning av miljözonen. I t.ex. Göteborg ändrades genom sådana föreskrifter gränserna för miljözonen i november 2007 med anledning av avstängningen av Götatunneln för trafik.

I *miljöbalken (1998:808)* finns i 5 kap. regler om miljö kvalitetsnormer och miljö kvalitetsförvaltning. Regeringen får för vissa geografiska områden eller för hela landet meddela föreskrifter om kvaliteten på mark, vatten, luft eller miljön i övrigt, om det behövs för att varaktigt skydda människors hälsa eller miljön eller för att avhjälpa skador på eller olägenheter för människors hälsa eller miljön (miljö kvalitetsnormer). Miljö kvalitetsnormer ska bl.a. ange föroreningsnivåer som människor kan utsättas för utan fara för olägenheter av betydelse eller som miljön eller naturen kan belastas med utan fara för påtagliga olägenheter och som inte får överskridas eller underskridas efter en viss angiven tidpunkt eller under en eller flera angivna tidsperioder. Om det behövs för att en miljö kvalitetsnorm ska kunna uppfyllas, ska regeringen eller den eller de myndigheter eller kommuner som regeringen bestämmer upprätta ett förslag till åtgärdsprogram. Sådana åtgärdsprogram, som är grundade på ett EG-direktiv, är bindande för berörda myndigheter och kommuner.

Utskottets ställningstagande

Lagen om tillfälliga bilförbud antogs av riksdagen hösten 1990. I sitt betänkande (bet.1990/91:TU4) underströk trafikutskottet vikten av att den nya lagen tillämpades mot den bakgrund och med de villkor som hade angivits och avstyrkte därmed de motioner som väckts med anledning av propositionen.

Våren 1997 behandlades en motion (m) som gick ut på att lagen om tillfälliga bilförbud skulle upphävas (bet. 1996/97:TU7). Motionärerna anförde att Göteborg i förarbetena till lagen helt felaktigt utpekats som en miljömässigt speciellt drabbad ort. De ansåg att fjärrvärmeutbyggnaden i Göteborg hade gjort lagen inaktuell. Vidare påpekades att betydande förbättringar skett på fordonssidan genom tillkomsten av katalysatorer, citydiesel och bättre förbränningsteknik. Motionärerna påminde också om bestämmelserna om miljözoner och menade att lagen härigenom ytterligare hade förlorat i aktualitet. Utskottet underströk vikten av att lagar regelbundet följs upp och utvärderas. Lagar som inte längre behövs och som inte

kan tillämpas därför att erforderliga föreskrifter och åtgärder saknas bör upphävas. Utskottet hänvisade till då pågående beredningsarbete om den framtida utformningen av miljözoner. Enligt vad utskottet vid denna tidpunkt erfarit från Kommunikationsdepartementet skulle den av motionären påtalade lagstiftningen därvid omprövas. Utskottet bedömde därmed att syftet med motionen torde komma att tillgodoses och avstyrkte följaktligen det berörda motionsyrkandet.

Härefter aktualiserades lagen om tillfälliga bilförbud av Miljöbalksutredningen, som föreslog att den – tillsammans med ett femtontal andra lagar – skulle samordnas i en miljöbalk. Regeringen förde emellertid inte förslaget vidare i proposition 1997/98:45.

Göteborgs stad har uppgett att lagen om tillfälliga bilförbud, som enligt förordningen uteslutande avser Göteborg, aldrig har kommit till användning. Som har framkommit har Göteborg infört systemet med miljözoner, och bestämmelserna för dessa ändras när detta bedöms nödvändigt med avseende på luftsituationen i staden.

Utskottet konstaterar att den nu nästan 20 år gamla lagen aldrig har tillämpats. Enligt utskottets mening har det uttalande som utskottet gjorde vid behandlingen år 1997 än större bärkraft. Utskottet betonar därför ånyo vikten av att gällande lagstiftning kontinuerligt omprövas; inte minst bör detta ske mot bakgrund av det regelförenklingsarbete som inletts av regeringen. Med anledning av förslaget i motion 2007/08: MJ455 av Tina Ehn m.fl. (mp) yrkande 4 vill utskottet hänvisa till de möjligheter att begränsa tung trafik som ges enligt trafikförordningen och till de styrmedel i övrigt som finns eller övervägs för att begränsa luftföroreningarna och klimatpåverkan till följd av vägtrafik. Motionen avstyrks därmed.

Sparsam körning

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motioner (s, fp, c) om sparsam körning. Bland annat har Energieffektiviseringsutredningen förespråkat ett offentligt program för ett sådant körsätt. Utskottet utgår från att regeringen följer hur arbetet fortlöper och vidtar de ytterligare åtgärder som behövs för att såväl personbilsförare som yrkesförare i stor skala ska tillämpa sparsam körning.

Motionerna

Ett sätt att minska användandet av icke förnybara bränslen är att använda sig av s.k. sparsam körning, framhåller Kerstin Engle (s) i motion 2007/08: T362. Genom att förbättra sitt körsätt kan medelbilisten minska sin bränsleförbrukning med ca 10 %, vilket motsvarar en besparing på ca 1 500 kr per år för den enskilda bilisten. För Sveriges samtliga bilister skulle det

handla om en besparing på ca 6,5 miljarder kronor per år. Härtill kommer att trafiksäkerheten ökar, framhåller motionären. Eftersom effekterna av sparsam körning är så positiva bör alla bilister få del av undervisning i detta. Regeringen bör låta genomföra en kraftfull satsning på information och utbildning så att såväl yrkestrafik som privatbilism kan bidra till en bättre miljö.

Även i motion 2007/08:T235 av Karin Granbom (fp) begärs åtgärder för att främja privatbilisters utbildning i s.k. eco-driving. Hon påpekar att sådan körning är ett viktigt komplement till miljömässigt bra val av fordon och bränsle. Regeringen bör se över möjligheterna att främja utbildning för privatbilister i eco-driving, är förslaget.

I motion 2007/08:T264 av Stefan Tornberg och Birgitta Sellén (båda c) förespråkas insatser för att stödja utbildning och utveckla metoder för användning av sparsam körning för att långsiktigt minska koldioxidutsläppen från transportsektorn.

Kompletterande uppgifter

Med sparsam körning (s.k. eco-driving) uppnås följande fördelar:

- minskad bränsleförbrukning med 4–10 %
- minskat däckslitage och därmed lägre kostnader för däck
- mindre slitage på fordonet och därmed lägre kostnader för service och underhåll
- bättre arbetsmiljö till följd av minskad stress för förarna
- lägre utsläpp av koldioxid och därmed minskad klimatpåverkan
- lägre utsläpp av ämnen som påverkar hälsa och miljö.

Råd om hur man kör på ett sparsamt sätt återfinns bl.a. på Vägverkets hemsida och är följande.

- Kör med framförhållning – undvik stopp.
- Växla upp tidigt och kör på så hög växel som möjligt.
- Kör med jämnt gaspådrag och håll hastighetsgränserna.
- Motorbromsa.
- Kör inte på tomgång.
- Rulla i medlut, håll jämnt gaspådrag i motlut.
- Använd motorvärmare.
- Ge bilen regelbunden service.
- Ta bort takbox m.m.

Utskottets ställningstagande

Frågan om sparsam körning (s.k. eco-driving) har behandlats vid en rad tillfällen av riksdagen. Våren 2007 uttryckte utskottet (bet. 2007/08:TU7) sin uppfattning att sparsam körning borde ges möjlighet till ett stort genomslag bland förarna. På samma gång som det är en enkel metod för körning

är det ett effektivt sätt att minska utsläppen av koldioxid från vägtrafiken samtidigt som trafikanter och företag kan minska sina transportkostnader, framhöll utskottet.

Vägverket introducerade 2006 en ny kursplan för körkortsbehörighet B, i vilken biltrafikens miljöeffekter, medvetet val av färdmedel samt ett miljövänligt och sparsamt körsätt fick ett tydligt utrymme. Dessa kunskaper prövas alltså numera i såväl teori- som körprov. Momentet finns även med i utbildningen av privata handledare.

Enligt vad utskottet har erfarit pågår för övriga körkortsbehörigheter ett arbete med att ändra kursplaner och prov i samma riktning. Kunskapen om sparsam körning av tunga fordon kommer också att öka genom de skärpta kompetenskrav för nya yrkesförare som införs år 2008. I den nyligen framlagda propositionen Kompetens hos yrkesförare (prop. 2007/08: 10) anges sålunda att den föreslagna grundutbildningen och fortbildningen enligt yrkesförardirektivet syftar till trafiksäkerhet och sparsam körning. I propositionen erinras också om att en körteknik som ger bättre trafiksäkerhet och lägre bränsleförbrukning även kommer att medföra minskade utsläpp av koldioxid. Utöver lagstiftning behövs en rad åtgärder, däribland administration för kontroll av efterlevnaden samt för informationsinsatser och samråd. Även inom företagen behövs åtgärder.

Enligt utskottets mening är det angeläget att man kan mäta bränsleförbrukningen på ett korrekt sätt för att det nya körsättet ska etableras varaktigt. I det föregående har utskottet påmint om de fördelar som finns med s.k. ITS för att åstadkomma energieffektivisering inom transportsektorn. Olika system finns för elektronisk mätning av bränsleförbrukningen. För yrkesförare finns bl.a. ett elektroniskt system, det s.k. tvåkortssystemet: ett kort för föraren och ett för fordonet. En sammanställning av vilka såväl tekniska som administrativa hjälpmedel som i dag är tillgängliga på marknaden redovisas på Vägverkets hemsida.

Utskottet vill återigen peka på de stora vinster som kan uppnås med ett mer skonsamt och bränslesnålt körsätt. Först och främst handlar det om att reducera transporterens – och inte bara vägtransporternas – klimatpåverkan genom minskade koldioxidutsläpp. Samtidigt kan den enskilda bilisten spara flera tusen kronor och yrkesföraren för sitt företag tiotusentals kronor per år. Det är dock viktigt att man inte bara utbildar förare i sparsam körning utan också att bränsleförbrukningen systematiskt följs upp. För stora åkerier kan detta vara ett sätt att stärka konkurrenskraften. Utskottet har noterat att Vägverket på sin hemsida hänvisar till ett flertal företag som anges ha fått kostnadsfördelar och därmed konkurrensfördelar genom att systematiskt tillämpa sparsam körning.

Sammanfattningsvis finner utskottet att det bedrivs ett arbete på bred front för att introducera sparsam körning bland olika förarkategorier. Bland annat har Energieffektiviseringsutredningen förespråkade ett offentligt program för sparsam körning. Utskottet utgår från att regeringen följer hur arbetet fortlöper och vidtar de ytterligare åtgärder som behövs för att såväl

personbilsförare som yrkesförare i stor skala ska tillämpa sparsam körning. Med hänvisning till det sagda avstyrker utskottet motionerna 2007/08:T235 av Karin Granbom (fp), 2007/08:T264 av Stefan Tornberg och Birgitta Sel-lén (båda c) samt 2007/08:T362 av Kerstin Engle (s).

Bilsamåkning

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår en motion (kd) om bilsamåkning. Utskottet finner att Vägverkets insatser för att främja sådan samåkning är ändamålsenliga men utesluter inte att ytterligare ansträngningar kan göras för att fästa allmänhetens uppmärksamhet på denna möjlighet att effektivisera vägtrafiken.

Motionen

Mikael Oscarsson (kd) påpekar i motion 2007/08:T300 att de ökande bensinkostnaderna bör stimulera till alternativa transportlösningar, däribland s.k. samåkning. Den enskilde har emellertid svårt att organisera ett sådant system. Han hänvisar till ett system i USA med en lokal samåkningscentral som borde kunna tjäna som förebild i Sverige, företrädesvis med länsstyrelserna som ansvariga. Även andra förslag lämnas i motionen för att främja samåkning.

Kompletterande uppgifter

Vägverkets arbete avseende samåkning

Samåkning innebär att flera personer reser i samma bil, vanligtvis vid regelbunden färd till samma plats vid samma tid. Detta kan t.ex. gälla vid daglig pendling till eller från en arbetsplats.

Vägverket lät under år 2005 göra en kartläggning av s.k. samåkning. Den anges alltjämt vara en aktuell sammanställning av vad som görs och har gjorts i Sverige samt vilka slutsatser som kan dras. Bland annat framkom att ju längre tid resan tar och ju längre avståndet är, desto större är motivationen att samåka. Den lägre reskostnaden är ett tydligt skäl, och andra ekonomiska faktorer (trängselskatt, parkeringsavgifter, reseavdrag) kan ytterligare gynna samåkning. Dessa faktorer väger olika tungt i olika situationer och för olika personer. En viktig faktor för att samåkning ska fungera är trygghet och bekvämlighet. Det kan handla om alltifrån rädsla för övergrepp till småsaker som fel musik på radion. Helst ska det vara enkelt att plocka upp den som ska åka med i bilen. I rapporten redovisas de faktorer som — enligt många års erfarenhet gynnar samåkning:

- samma start- eller målpunkter, samma informationsnät och personer som känner varandra
- snarlika och regelbundna tider
- samma kön – kvinnor åker helst med kvinnor
- lång färdväg – minst 20 km enkel väg
- liten tidsförlust jämfört med att köra själv
- inte utbyggd eller dåligt fungerande kollektivtrafik – få alternativ till bil
- få eller dyra parkeringsplatser vid arbetsplatsen.

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar att samåkning kan vara en både billig och relativt enkel lösning för att skapa en effektiv trafiklösning för den som har lång bilväg till arbetet eller studierna. Samåkning bör ses som ett komplement till andra transportlösningar, inklusive den egna bilen.

Enligt utskottets uppfattning ger den av Vägverket genomförda kartläggningen en god överblick av de mer organiserade försöken att öka graden av samåkning. En av slutsatserna från kartläggningen är att samåkningen till stor del ser likadan ut nu som för 30 år sedan. Som påpekas i rapporten har möjligheterna till koordinering av åkningen underlättats genom Internet eller ett intranät. Det finns numera sidor för matchning av samåkare, till vilka det hänvisas på Vägverkets hemsida, där även övrig information om samåkning är samlad.

Utskottet finner att Vägverkets insatser för att främja samåkning är ändamålsenliga men utesluter inte att ytterligare ansträngningar kan göras för att fästa allmänhetens uppmärksamhet på denna möjlighet att bidra till minskat resande, effektivare vägtransporter och därmed en begränsning av påverkan på klimatet. Med det nu sagda finner utskottet att motion 2007/08: T300 av Mikael Oscarsson (kd) är tillgodosedd, varför den avstyrks.

Övriga miljörelaterade vägtrafikfrågor

Forskning om miljövänliga transporter

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår en motion (fp) om forskning och utveckling av miljövänliga transporter. Utskottet utgår från att regeringen, bl.a. i den kommande forskningspropositionen kommer att lägga fram förslag som innebär att forsknings- och utvecklingsverksamheten på fordons- och drivmedelsområdena vidmakthålls och utvecklas. Utskottet har erfarit att miljö och klimat kommer att vara prioriterade områden i nya fordonsforskningsprogram.

Motionen

Forskning och utveckling av miljövänliga transporter är nödvändiga för vår framtid, framhålls i motion 2007/08:T236 av Christer Winbäck (fp). Forskningen bör inriktas på hållbara bränslen som kan produceras på ett hållbart sätt och som inte bidrar till växthuseffekten. Den bör även inriktas på mer bränslesnåla fordon och dessutom på att vägarna inte i onödan medverkar till försämrad miljö. Medel till forskning om miljövänliga transporter efterfrågas i motionen.

Utskottets ställningstagande

Utskottet delar den positiva syn på forskningen om miljövänliga transporter i stort och om miljövänliga och bränslesnåla fordon och förnybara och energieffektiva bränslen som kommer till uttryck i motionen. I det föregående har utskottet lämnat en beskrivning av pågående arbete som bedrivs på bred front för att utvecklingen mot hållbara transporter ska ta ett stort steg framåt.

Transam är en samarbetsorganisation inom transportområdet med Vinnova som ansvarig samordnarmyndighet. Sammantaget satsar staten minst trekvarts miljard kronor årligen på forskning, utveckling och demonstration (FUD) inom transportområdet. Mer än ett dussin myndigheter finansierar eller bedriver FUD inom transportområdet.

Vidare vill utskottet hänvisa till forskningsprojektet Hållbara energi- och transportsystem 2050 (HET), som är ett fyraårigt forskningspartnersamarbete mellan Naturvårdsverket, Vinnova, Energimyndigheten och Vägverket med en budget på omkring 30 miljoner kronor. Det ska ge underlag för myndigheters arbete att utforma strategier, investeringsplaner och andra planer, åtgärder och styrmedel inom energi- och transportområdena. Vidare ska programmet nyttjas till kommande fördjupade uppföljningar av miljömålen. Forskningen som HET stöder ska avkasta kunskap som kan omsättas i praktiken t.ex. genom att bidra till att politiska beslut och myndighetsbeslut blir välgrundade. Sådan forskning som leder till kunskap som kommer till användning inom politiken och för utvecklingsaktiviteter hos alla tänkbara berörda aktörer ska prioriteras.

I det föregående har utskottet nämnt det nyligen presenterade samarbetet mellan staten och fordons- och kraftindustrierna för att utveckla och lansera hybridfordon som kan laddas med el direkt ur vägguttaget (plug-in-hybrider). Staten, genom regeringen, satsar sålunda 240 miljoner kronor för att delfinansiera miljöinriktad fordonsforskning. Energimyndigheten stöder det nya samarbetsprojektet med 20 miljoner kronor. Utskottet ser positivt på en sådan samverkan mellan staten och berörda delar av näringslivet som ger möjligheter att påskynda utvecklingen av miljövänliga och energisnåla fordon och motorer. Samverkan ökar förutsättningarna för att åstadkomma det tekniksprång som behövs för att kunna väsentligt minska vägtrafikens klimatpåverkan.

I detta sammanhang vill utskottet också påminna om den forskningsöversikt som trafikutskottet låtit genomföra avseende förnybara drivmedel och vilken roll de kan ha för att minska transportsektorns klimatpåverkan. Av denna framgår vilken inriktning på kort respektive längre sikt som förordats i olika forskningsrapporter.

Vidare har utskottet i det föregående redovisat pågående program inom fordonsforskningen som stöds av Vinnova. Dessa program avslutas under innevarande år, och utskottet utgår från att regeringen, bl.a. i den kommande forskningspropositionen kommer att lägga fram förslag som innebär att forsknings- och utvecklingsverksamheten på fordons- och drivmedelsområdena vidmakthålls och utvecklas. Utskottet har i sammanhanget erfarit att miljö och klimat kommer att vara prioriterade områden i nya fordonsforskningsprogram. Med vad utskottet nu har anfört avstyrks motion 2007/08:T236 av Christer Winbäck (fp).

Strategi för minskad saltanvändning

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår en motion (c) om en strategi för minskad saltanvändning. Samtidigt understryker utskottet starkt vikten av att saltanvändningen snarast nedbringas. Utskottet känner stor oro för miljöstörningar, främst på grundvattnet, som saltningen ger upphov till. Mot denna bakgrund utgår utskottet från att regeringen ombesörjer att effektiva åtgärder vidtas i enlighet med vad utskottet har anfört.

Motionen

I motion 2007/08:T263 av Stefan Tornberg och Åke Sandström (båda c) efterlyser man en strategi för att minska saltanvändningen efter vägarna i områden med vinterväglag. Det påpekas att trafikutskottet upprepade gånger understrukit vikten av att saltanvändningen vid halkbekämpning snarast ska minskas, men enligt motionärernas mening har inte någon utveckling i denna riktning skett. En övergång till mekanisk halkbekämpning med väghyvlar i kombination med spridning av sand och sandningsgrus förespråkas av motionärerna.

Kompletterande uppgifter

Vägverket

Vinterväghållning består av snöröjning, saltning och sandning. Enligt sin instruktion för år 2008 har Vägverket som långsiktigt mål att alla stora väntäckter (mer än 10 kubikmeter per dygn i genomsnitt eller som betjä-

nar mer än 50 personer per år) längs det statliga vägnätet, vilka utnyttjas för uttag av vatten som är avsett att användas som dricksvatten, senast år 2010 ska uppfylla gällande svenska normer för dricksvatten av god kvalitet med avseende på föroreningar orsakade av vägar och vägtrafik. Vidare ska Vägverket genomföra åtgärder som leder till att antalet konsumenter med skyddad dricksvattentäkt ökar.

Vägverket har fört statistik på sin saltspridning sedan år 1976. Vintern 1976/77 spreds ca 125 000 ton salt. Under många år var spridningen uppe i drygt 200 000 ton vägsalt varje år, med ett maximum vintern 1993/94 på drygt 410 000 ton.

För verksamhetsgrenen god miljö har Vägverket getts ett långsiktigt mål avseende saltning. Senast år 2010 ska alla stora vattentäkter (dvs. större än 10 m³ per dygn i genomsnitt eller som betjänar mer än 50 personer per år) längs det statliga vägnätet, vilka utnyttjas för uttag av vatten som är avsett att användas som dricksvatten, uppfylla gällande svenska normer för dricksvatten av god kvalitet med avseende på föroreningar orsakade av vägar och vägtrafik.

Vägverket har sedan ett antal år en strategi för minskad saltanvändning i vinterväghållningen. Miljöanpassad framkomlig vinterväg ska säkerställa att Vägverket, med fortsatt hög framkomlighet och trafiksäkerhet, minimerar saltanvändningen i vinterväghållningen på ett sådant sätt att den motsvarar medborgarnas och näringslivets krav och önskemål. Strategin ska vara förenlig med rådande miljökrav och med Vägverkets ambition att vara en miljömedveten och effektiv väghållare som sätter kunden i centrum.

VTI

VTI genomför i Sverige åren 2006–2008 ett projekt om attityder till information om halka (Slippery Road Information System, SRIS). Det syftar till att utveckla ett system för att utvärdera vinterväglag i realtid.

Information om väglaget hämtas både från de väderstationer (VViS) som står längs vägnätet och från vanliga fordon i trafik. En friktionsestimering görs utifrån bilens befintliga sensorer, och informationen sänds till en central enhet som sammanställer all information och beräknar ett halkindex som sedan presenteras på en webbsida.

En vidareutveckling av systemet skulle kunna göra det möjligt för förare att få halkinformationen skickad till bilen. Det är också möjligt att halkinformationen från SRIS skulle kunna vara användbar för de driftentreprenörer som sköter vinterväghållningen. För att undersöka yrkeschaufförers och driftentreprenörers inställning till sådana halkinformationssystem har bl.a. genomförts diskussioner i fokusgrupper.

Utskottets ställningstagande

Utskottet noterar att Vägverket sedan några år har minskat användningen av salt vid halkbekämpning. Visserligen torde den låga saltförbrukningen under de två senaste vintrarna inte helt vara ett resultat av Vägverkets nya strategi, utan har också sin förklaring i milda vintrar.

Konsekvenserna om man skulle byta salt mot sand har belysts av Vägverket i en rapport; Vägverket gör bedömningen att detta skulle innebära att man inte kan garantera bibehållen trafiksäkerhet eller framkomlighet. Uppfattningen är vidare att inte heller väghyvlar kan ersätta kemisk halkbekämpning, detta bl.a. på grund av låg kapacitet och att det därmed kan upplevas som hinder i trafiken. Samtidigt testas nya slags plogar som är effektivare på att ”ploga rent”, vilket innebär att man kan använda mindre halkbekämpningsmedel. De försök som gjorts att använda socker (glykos) som halkbekämpningsmedel har enligt Vägverkets mätningar hittills visat sig positiva. Under innevarande och föregående vinter har proven emellertid varit begränsade då ett riktigt vinterklimat på provplatsen i Hagfors har saknats.

Den av Vägverket uttalade ambitionen att ytterligare minska saltanvändningen välkomnas av utskottet, som också konstaterar att Vägverket kontinuerligt bedriver försök med nya metoder för snöröjning och halkbekämpning. Snöröjningen svarar för en stor andel av Vägverkets kostnader för vinterväghållningen. Att effektivisera snöröjningen med hjälp av nya metoder och verktyg för att pressa ned kostnader är därför av stor betydelse.

Som utskottet anfört tidigare är det förkastligt att – vilket förekommer enligt vissa uppgifter – utföra saltning utan föregående snöröjning/plogning. Principen bör sålunda vara att i första hand röja bort snön för att därefter – och först sedan det konstaterats ett verkligt behov – påföra salt. Det bör i sammanhanget understrykas att vägsaltning över huvud taget inte bör användas för att fordonen ska kunna köras lika fort som i torrt väglag eller sommarväglag. I sammanhanget vill utskottet erinra om möjligheten till s.k. variabla hastigheter och kan för sin del se att ett sådant system skulle kunna vara ett verksamt sätt att få förare att anpassa sin hastighet efter väglaget. Enligt utskottets uppfattning är det också viktigt att olika metoder och lösningar utvecklas för olika delar av landet eftersom förutsättningarna kan variera så starkt dem emellan.

Sammanfattningsvis ansluter sig utskottet till vad som framförs i motionen och vill starkt understryka vikten av att saltanvändningen snarast kan nedbringas. Utskottet känner stor oro för miljöstörningar, främst på grundvattnet, som saltningen ger upphov till. Mot denna bakgrund utgår utskottet från att regeringen ombesörjer att effektiva åtgärder vidtas i enlighet med vad utskottet har anfört i detta avseende. Motion 2007/08:T263 av Stefan Tornberg och Åke Sandström (båda c) avstyrks därmed.

Buller från vägtrafiken

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår en motion (m) om bullerminskande åtgärder inom vägtrafiken. Utskottet utgår från att arbetet för att begränsa bullerstörningarna från vägtrafiken kommer att bedrivas aktivt även i fortsättningen, inte minst med avseende på olika slags ljudabsorberande vägbeläggningar.

Motionen

I motion 2007/08:T303 av Staffan Anger (m) erinrar motionären om genomförda försök med s.k. tyst asfalt. Enligt motionären bör utvecklingen följas noga när det gäller bullerminskande åtgärder, både när det gäller åtgärder för redan bullerutsatta områden och inför framtida infrastruktursatsningar.

Kompletterande uppgifter

Vägtrafikbuller

Vägtrafikbuller är ett utbrett miljöproblem och den störning som berör flest människor i Sverige; ca 2 miljoner människor beräknas vara utsatta för trafikbuller högre än 55 dBA utomhus vid bostaden. Långvarig bullerexponering kan leda till ökad stress, som innebär förhöjd risk för hjärt- och kärlsjukdomar. Vidare påverkas både prestations- och inlärningsförmågan.

Buller ingår i miljö kvalitetsmålen God bebyggd miljö, Hav i balans samt levande kust och skärgård och Storslagen fjällmiljö. Flera delmål handlar om buller. Riksdagen har angett riktvärden för trafikbuller som normalt inte bör överskridas vid nybyggnation av bostadsbebyggelse eller vid nybyggnation eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur.

Riktvärdena vid nybyggnation av bostadsbebyggelse eller vid nybyggnation eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur är:

- 30 dBA ekvivalentnivå inomhus
- 45 dBA maximalnivå inomhus nattetid
- 55 dBA ekvivalentnivå utomhus (vid fasad)
- 70 dBA maximalnivå vid uteplats i anslutning till bostad.

Vid tillämpning av riktvärdena vid åtgärder i trafikinfrastrukturen bör hänsyn tas till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. Om det inte går att reducera utomhusnivån till riktvärdena bör inriktningen vara att inomhusvärdena inte överskrids.

Vägtrafikbuller beror på flera faktorer. De viktigaste är antalet fordon och typ av fordon, hastighet, körsätt, däck och vägbeläggningar. Tunga fordon bullrar mer än lätta. Bullret ökar med hastigheten, och ett ryckigt körsätt ger mer buller än jämn fart.

Tre källor för buller har identifierats, nämligen vägbeläggningen, fordonet (motorn) och däckens. Vid hastighet över 50–70 kilometer i timmen dominerar däcksljuden. Orsaken till sådana ljud är främst att luft sugas in i och pressas ut ur håligheter mellan däckets gummilameller.

Vägverket

Vägverkets arbete tar sikte på att minska antalet människor som är utsatta för buller. Åtgärderna är att antingen vid källan hindra att buller uppkommer eller att söka dämpa bullret när det väl uppkommit.

Enligt sin instruktion för år 2008 har Vägverket som långsiktigt mål att antalet människor som utsätts för bullernivåer från vägtrafiken som överstiger de riktvärden som riksdagen ställt sig bakom för buller i bostäder ska ha minskat med 5 % till år 2010 jämfört med år 1998. Inriktningen för att nå bullermålet bör vara effektivast möjliga reduktion av störningar och prioritering av de mest bullerutsatta människorna. Vägverket ska vidare genomföra åtgärder som leder till att antalet människor som utsätts för bullernivåer från vägtrafiken som överstiger de riktvärden som riksdagen ställt sig bakom för buller i bostäder minskar.

Hittills har åtgärderna i stor utsträckning inriktats på bullerdämpande åtgärder. På det statliga vägnätet har åtskilligt gjorts för dem som är värst utsatta. Den största andelen bullerutsatta finns emellertid längs kommunala vägar i tätorter och städer. Genom Vägverket kan kommunerna få stöd som täcker 50 % av kostnaderna för åtgärder mot vägtrafikbuller för de värst utsatta.

Nu är inriktningen att mer måste göras för att minska utsläppen av buller vid själva källan. Olika beläggningar ger olika höga ljudnivåer. Den tystaste beläggningen är öppen s.k. dränasfalt som kan ge 3–6 dB lägre ljudnivå än standardbeläggningen. Mest bullrande beläggning är t.ex. gatsten, som kan ge 2–3 dB högre ljud än standardbeläggningen

Försök pågår vidare med en ny slags *vägbeläggning*. En typ som prövats på bl.a. E 4 och en lokalgata i Sigtuna är s.k. tyst asfalt. Den bullerminskande effekten beror på att asfalten har en mer öppen yta och små håligheter. Ljudnivån kan sänkas med upp till 9 dB, vilket motsvarar en halvering av bullret. Även s.k. gummiasfalt har testats av Vägverket. Sådan asfalt tillverkas genom att man blandar gummigranulat från krossade återvunna bildäck med asfaltens bindemedel. Gummiblandningen tillsätts sedan i asfaltverket på traditionellt sätt. Andelen gummi i den färdiga asfalten är under 2 %. Gummiasfalt har använts under många år i USA, där den har visat sig ha betydligt längre livslängd än traditionell asfalt, och samtidigt har både bullret och andelen partiklar vid vägen minskat. Detta innebär vinster för både miljön och ekonomin. Så kallad tunnskiktbeläggning är vidare en teknik för att åstadkomma bullerdämpning på väg.

Ett viktigt utvecklingsområde är även *däcken*. Lågbullrande däck skulle innebära en avsevärd förbättring i bullerhänseende. Likaså när det gäller själva *fordonet* kan åtgärder vidtas. Enligt uppgift har både bullret och andelen partiklar vid vägen minskat. Detta innebär en vinst för både miljön och ekonomin.

Utskottets ställningstagande

Frågan om buller från vägtrafiken har behandlats av riksdagen under en följd av år. I sitt betänkande 2006/07:TU7 anförde utskottet bl.a. att man delade den uppfattning om vägtrafikbullrets skadlighet för människors hälsa som förts fram i den berörda motionen.

Utskottet anser alltså att det är av största vikt att bullret från vägtrafiken i möjligaste mån minskas, inte minst mot bakgrund av de ytterligare forskningsrön som framkommit om bullrets skadlighet.

Som har framgått bedriver Vägverket ett omfattande arbete för att minska bullerstörningen från vägtrafiken. Ett av Vägverkets verksamhetsmål beträffande God miljö har varit att under år 2006 åtgärda vägtrafikbullret för boende som utsätts för ljudnivåer överstigande 65 dB(A) utomhus. Vidare ska antalet bullerstörda boende minska såväl längs det statliga vägnätet som utmed kommunernas vägnät där åtgärder utförs med hjälp av statliga bidrag.

I sammanhanget vill utskottet erinra om det internationella arbete som pågår inom ramen för FN:s ekonomiska kommission för Europa (UNECE), med bl.a. inriktningen att begränsa buller redan vid källan, där Sverige deltar aktivt. Inom EU drivs två projekt, Qcity (Quiet city transport) och Silence, som båda är inriktade på bullerdämpning i stadsmiljöer.

Sammanfattningsvis utgår utskottet från att arbetet för att begränsa bullerstörningarna från vägtrafiken kommer att bedrivas aktivt även i fortsättningen, inte minst med avseende på olika slags ljudabsorberande vägbeläggningar. Utskottet har således ingen annan uppfattning än motionären i dessa frågor och anser därför att motionen torde bli tillgodosedd genom vad här har framförts. Mot bakgrund härav avstyrker utskottet motion 2007/08:T303 av Staffan Anger (m).

Förbud mot dubbdäck

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår en motion (mp) med förslag om förbud mot dubbdäck. Utskottet utgår från att regeringen noga överväger alla möjligheter som kan bidra till minskade partikelutsläpp från bl.a. dubbdäcksanvändning och vidtar de åtgärder som bedöms nödvändiga och lämpliga för att detta syfte ska kunna nås.

Jämför reservation 10 (mp).

Motionen

I motion 2007/08: MJ455 av Tina Ehn m.fl. (mp) krävs att regeringen lägger fram förslag om förbud mot användning av dubbdäck. Dock ska det enligt motionärerna finnas en möjlighet till dispens om särskilda skäl föreligger. De åberopar de överväganden som bl.a. Vägverket och Naturvårdsverket har gjort för att minska de negativa effekterna för luftkvaliteten till följd av dubbdäcksanvändningen. Motionärerna påpekar att dubbdäckens trafiksäkerhetseffekt är tveeggad. Att använda dubbfria vinterdäck samtidigt som man håller skyltade hastighetsgränser vore ett mer skonsamt sätt att minska olycksriskerna vid halt väglag, samtidigt som man uppnår fördelar för miljö och hälsa (yrkande 3).

Kompletterande uppgifter

Allmänt om partikelemissioner från dubbdäck

Partiklar i luften kommer från olika källor, varav vägtrafiken är en betydande sådan. Med PM10 (particulate matter, dvs. materia i form av partiklar) menas partiklar som passerar genom ett selektivt intag som med 50 % effektivitet skiljer av partiklar med en aerodynamisk diameter av 10 µm. Enligt miljökvalitetsnormer ska halten underskrida 50 µg/m³.

Åtgärder för att sänka halten av PM10 från vägtrafiken är minskad användning av dubbdäck, användning av dammbindande medel samt minskade hastigheter och minskad trafikmängd. Att öka vägbeläggningens motståndskraft mot slitage är ytterligare en åtgärd.

Uppdrag till Vägverket

Vägverket har haft i uppdrag att – i samråd med Naturvårdsverket och Sveriges Kommuner och Landsting – utreda möjliga åtgärder för att minska partikelemissionerna från slitage och uppvirvling från vägtrafiken. Uppdraget innefattar bl.a. en redovisning av möjliga åtgärder när det gäller dubbdäcksanvändning och väghållning. Vidare bör tekniska, miljömässiga,

ekonomiska och juridiska konsekvenser av de möjliga åtgärderna belysas. I uppdraget ingår även att beakta effekterna på andra transportpolitiska mål, särskilt trafiksäkerheten.

Resultatet av uppdraget redovisades i mars 2007. Sammanfattningsvis förordar Vägverket att dubbdäcksanvändningen minskas på frivillig väg genom långsiktig kommunikation med trafikanterna. På det mindre vägnätet är vintervägunderhållet ofta inte lika bra som på de mer trafikerade vägarna, och risken är att man där kan få framkomlighetsproblem under vissa dagar på vintern. Samtidigt med kommunikationsinsatserna bör man emellertid förbereda för införande av styrmedel. Olika tänkbara sådana styrmedel anges i en bilaga till rapporten. Enligt Vägverkets uppfattning är ett förbud mot dubbdäcksanvändning inte aktuellt. Visserligen påverkas miljön negativt, men bedömningen är att dubbdäck ibland är nödvändiga för framkomligheten för vissa grupper av trafikanter. Vägnätet ser mycket olika ut, det är stora skillnader i klimatet mellan de olika landsdelarna, och trafikanter har olika behov.

När det gäller trafiksäkerhetsaspekterna är Vägverkets bedömning att man kan minska andelen dubbdäcksanvändning i de större tätorterna med höga partikelhalter. Däremot behövs en viss andel dubbdäck för att rugga upp vägbeläggningens yta och därmed skapa friktion för de dubbfria vinterdäcken. Det finns emellertid inte något vetenskapligt underlag för att kunna bestämma den andelen. Vägverket återoppar beslut i Norge om en andel på 10–20 % dubbdäcksanvändning i de största städerna där.

Utskottets ställningstagande

Frisk luft handlar om att människor inte ska bli sjuka på grund av att halterna av farliga ämnen är för höga. Utskottet konstaterar att vägtrafikens utsläpp av hälsofarliga och miljöfarliga ämnen har minskat tack vare renare bränslen och motorer med effektivare reningsutrustning. Samtidigt är det oroväckande att luften i många tätorter alltjämt är dålig på grund av utsläpp från vägtrafiken. Ett allvarligt problem är utsläppen av partiklar. Forskningsresultat visar att sådana utsläpp har betydande hälsoskadliga effekter, inte minst när det gäller barn.

Enligt Vägverkets bedömning är det inte en framkomlig väg att förbjuda dubbdäck. Däremot bör användningen minskas genom långsiktig kommunikation med trafikanterna. För tätorter med höga partikelhalter förordas ekonomiska styrmedel. Enligt vad utskottet erfarit har vissa kommuner begärt att få möjlighet till ett lokalt förbud mot dubbdäck. Vägverket menar att det skulle bli svårt att tillämpa sådana bestämmelser genom risken för att dubbdäcksförbud skulle finnas vid olika tidpunkter i olika delar av landet.

I sammanhanget vill utskottet peka på den utvecklingsverksamhet som bedrivs inom branschen för att få fram däck som ska klara olika typer av vinterväglag utan att skada vägbanan och därmed åstadkomma partikelut-

släpp. Även den tekniska utvecklingen av fordon med t.ex. antisladdsystem samt eventuellt nya hastighetsgränser kan minska riskerna vid körning på vinterväglag.

Utskottet instämmer med motionärerna om vikten av kraftfulla åtgärder för att minska partikelutsläppen från vägtrafiken. Man bör alltså tillmäta effekterna på hälsa och miljö en större vikt än vad som hittills varit fallet. Enligt vad utskottet har erfarit förs en dialog mellan Vägverket och Regeringskansliet (Näringsdepartementet) om möjligheterna att vidta åtgärder för att minska vägtrafikens partikelutsläpp, framför allt från användningen av dubbdäck. Utskottet utgår från att regeringen noga överväger alla möjligheter som kan bidra till minskade sådana partikelutsläpp och vidtar de åtgärder som bedöms nödvändiga och lämpliga för att detta syfte ska kunna nås. Genom vad utskottet nu har uttalat förutsätts motion 2007/08: MJ455 av Tina Ehn m.fl. (mp) yrkande 3 bli i huvudsak tillgodosedd; den avstyrks därmed i berörd del.

Reservationer

Utskottets förslag till riksdagsbeslut och ställningstaganden har föranlett följande reservationer. I rubriken anges vilken punkt i utskottets förslag till riksdagsbeslut som behandlas i avsnittet.

1. **Energieffektivisering inom transportsektorn, punkt 1 (v, mp)**

av Peter Pedersen (v) och Karin Svensson Smith (mp).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 1 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna

2007/08:T327 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkande 8 och

2007/08:T546 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkande 1 i denna del.

Ställningstagande

Det globala klimatet hotas av människans utsläpp av växthusgaser och halten av sådana gaser kommer att fortsätta att stiga i många decennier om inte åtgärder vidtas för att minska utsläppen. Transporter har utvecklats till att vara en av samhällets mest energikrävande sektorer, och vägtransporterna står för cirka en tredjedel av Sveriges koldioxidutsläpp.

Transportsektorn är det enda samhällsområdet i den s.k. icke-handlande sektorn där utsläppen ökat kraftigt under senare år och där prognosen visar fortsatt kraftig ökning.

En ansvarsfull energipolitik har energieffektivisering som en huvudinriktning. Under de senaste decennierna har energieffektiviteten i transportsektorn som helhet försämrats kraftigt, främst till följd av att alltför transporter utförs med ineffektiva trafikslag, såsom person eller lastbil. Dessutom är fossila bränslen icke förnybara och på väg att ta slut. Eftersom tillgången på även andra energikällor är begränsad, kommer energi att bli en bristvara. Enligt vår uppfattning måste denna utveckling vändas: en större andel godstransporter bör föras över från väg till järnväg och sjöfart.

Att ha överblick över transporternas energieffektivitet – hur stort transportarbete samhället får för en viss energiinsats – är viktigt för att ge vägledning om åtgärder behövs och i så fall inom vilket delområde.

Vi anser att Statens institut för kommunikationsanalys (Sika) eller annan relevant myndighet bör ges i uppdrag att kontinuerligt övervaka transporternas energieffektivitet och återrapporera resultaten till regeringen.

Arbetet på att utveckla så kallade miljöbilar bör inte bara kopplas till drivmedlet utan i hög grad till energieffektivitet. En huvudinriktning för statens åtgärder med bl.a. ekonomiska styrmedel måste vara att även en ökad energieffektivitet hos fordon ska främjas. Vi anser det särskilt viktigt att tydliga mål ställs upp för detta arbete. Vidare bör staten inrikta de ekonomiska styrmedlen så att de främjar en ökad energieffektivitet hos fordon.

Detta bör ges regeringen till känna.

2. Definition av begreppet miljöbil, punkt 2 (s)

av Ibrahim Baylan (s), Christina Axelsson (s), Hans Stenberg (s), Claes-Göran Brandin (s), Marie Nordén (s) och Pia Nilsson (s).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 2 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion

2007/08:T438 av Michael Hagberg (s) yrkande 1 och

bifaller delvis motion

2007/08:T327 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkandena 15 och 16.

Ställningstagande

Vi vill framhålla att det krävs en tydlig och enhetlig definition av begreppet miljöbil för att underlätta ett fortsatt aktivt miljöarbete inom transportsektorn och att det också ska bli framgångsrikt. Regeringen har utlovat en sådan översyn, men hittills har inte något resultat redovisats. Det är angeläget att denna fråga får en snar lösning eftersom nuvarande begreppsförvirring skapar osäkerhet för både bilköparna och bilindustrin och därmed skadar arbetet mot klimatförsämringen. Om den positiva trenden med ett ökande antal miljöbilar ska hålla i sig krävs tydliga definitioner av vad en miljöbil är. Sverige måste fortsätta att driva miljöpolitiken framåt både i vårt land, i EU och i resten av världen och fortsätta att vara ett av de länder som driver utvecklingen framåt samt vara föregångare på miljöområdet. Det kräver tydliga miljömål och konkreta förslag på klimatområdet.

Detta bör ges regeringen till känna.

3. Definition av begreppet miljöbil, punkt 2 (v)

av Peter Pedersen (v).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 2 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2007/08:T327 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkandena 15 och 16 samt bifaller delvis motion 2007/08:T438 av Michael Hagberg (s) yrkande 1.

Ställningstagande

I dag råder det en viss begreppsförvirring om vad som kan räknas som en miljöbil. Staten har knappast bidragit till att underlätta definitionen för vad som räknas som en miljöbil. Olika avgränsningar och villkor finns i lagstiftningen. Vad som är en miljöbil kan alltså skilja sig åt beroende på om det handlar om förmånsbeskattning, trängselskatt eller statliga myndigheters uppköp av miljöbilar. Detta är en helt orimlig ordning och regeringen bör därför snarast lägga fram ett lagförslag som skapar en enhetlig definition av vad som är en miljöbil. Samtidigt kan man ifrågasätta begreppet i sig. Enligt vår mening borde inte något fordon betecknas som miljöbil, eftersom alla bilar påverkar miljön negativt på något sätt. Därför borde definitionen egentligen avse benämningen ”miljöanpassad bil”.

Detta bör ges regeringen till känna.

4. Fordonsutveckling, punkt 4 (s)

av Ibrahim Baylan (s), Christina Axelsson (s), Hans Stenberg (s), Claes-Göran Brandin (s), Marie Nordén (s) och Pia Nilsson (s).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 4 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2007/08: MJ412 av Mona Sahlin m.fl. (s) yrkande 20.

Ställningstagande

Svensk fordonsindustri är en nyckel till omställningen av transportsektorn. Ett samarbete mellan staten och näringslivet om den andra generationens förnybara drivmedel och teknik är därför angeläget. Vi vill därför att ett handslag ska bekräfta ett sådant samarbete med svensk fordonsindustri. I samarbetet bör ingå ett åtagande från statens sida att via skatteregler, infrastruktursatsningar, forskning och utveckling bland annat öka tillgången på förnybara bränslen. Det är samtidigt avgörande för utvecklingen att Sverige driver på arbetet i EU i samma riktning. Fordonsindustrin bör för sin del åta sig att öka sina ansträngningar för en långsiktigt hållbar fordonsflotta.

Detta bör ges regeringen till känna.

5. Utfasning av fossila bränslen, punkt 7 (s)

av Ibrahim Baylan (s), Christina Axelsson (s), Hans Stenberg (s), Claes-Göran Brandin (s), Marie Nordén (s) och Pia Nilsson (s).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 7 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna

2007/08:T456 av Gunilla Carlsson i Hisings Backa (s) yrkande 1,

2007/08:T517 av Hans Hoff och Bo Bernhardsson (båda s) och

2007/08:MJ412 av Mona Sahlin m.fl. (s) yrkande 21 och

bifaller delvis motion

2007/08:T546 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkande 1 i denna del.

Ställningstagande

Vi anser att vägtrafiksektorns beroende av olja bör brytas genom ett brett arbete för effektivare transporter, ökad produktion av förnybara drivmedel och genom en övergång till en fordonspark som inte enbart är hänvisad till fossila bränslen. Framför allt bör det vara ekonomiskt fördelaktigt och förmånligt att välja miljövänliga alternativ. Dessutom krävs en samhällsplanering som tar hänsyn till ett minskat oljeberoende och att samspelet mellan de olika transportslagen förbättras.

Vidare måste en ökad låginblandning av biodrivmedel snarast genomföras från 5 till 10 %.

Kollektivtrafiken behöver byggas ut och moderniseras. Restiderna med tåg, framför allt mellan stora befolkningscentrum, måste minska. De ekonomiska drivkrafterna för att använda kollektivtrafik till och från arbetet ska öka.

Vidare ska bonussystem för samåkning införas för att minska antalet resor och därmed också växthusgasutsläppen.

Det svenska näringslivet är, med de stora avstånden mellan företagen både inom Sverige och till kontinenten, starkt beroende av snabba och leveranssäkra transporter. För att minska transporterens negativa miljöpåverkan måste transportsektorns beroende av olja brytas. Det ska ske på ett sätt som inte skadar konkurrensen och försvårar för svenska företag och svensk ekonomi.

Det finns mycket energi att spara om godslogistiken effektiviseras och stora mängder bensin och diesel ersätts med biodrivmedel från skog och jordbruksgrödor. En metod som främjar såväl ekonomi som minskad oljeanvändning är att kontinuerligt öka lastbilarnas fyllnadsgrad och att förbättra både logistik och motorteknik. Även bättre trafikplanering och ruttoptimering, med hjälp av ITS (intelligenta transportsystem) inklusive GPS, ger möjligheter till en effektivare användning av fordonsparken.

Socialdemokraternas mål är att minst varannan bil som säljs år 2010 ska vara en miljöbil. Det är avgörande att de miljöbilar som säljs faktiskt också körs på förnybara bränslen. Priset på förnybara drivmedel måste därför vara konkurrenskraftigt. Tillgången på alternativa drivmedel ska säkras genom successivt högre krav på bensinhandlarna att erbjuda sina kunder förnybara drivmedel.

Skattenedsättningen på biodrivmedel ska förlängas till år 2013. En avgörande förutsättning för att åstadkomma minskade utsläpp är att personbilsflottan, som i dag är ca 20 % ”törstigare” än genomsnittet i EU, blir avsevärt mycket mer bränsleeffektiv.

För att minska transportsektorns oljeberoende vill vi också införa drivmedelscertifikat som stimulerar en ökad användning och produktion av förnybart bränsle, exempelvis genom att en viss andel av bensinbolagens drivmedelsförsäljning ska bestå av förnybara drivmedel. Åtgärderna för att nå målet kan vidtas inom företaget eller köpas av andra genom drivmedelscertifikat.

En enhetlig miljöbilsdefinition som även tar hänsyn till motorns energi-effektivitet måste införas snarast. Miljöbilspremien ökar visserligen intresset för miljöbilar men ger inte en tillräckligt snabb modernisering av personbilsflottan. Enligt vår mening räcker inte satsningen på nya miljöbilar. De gamla bilarna måste också ställas om till alternativa bränslen. Vi vill därför ge en skattestimulans åt dem som konverterar sin gamla bil till en miljöbil.

Efterkonvertering av bilar ger en direkt miljöeffekt och kan utnyttjas av många människor som inte har möjlighet att köpa en ny bil.

Inkomsterna från trängselskatten i Stockholm ska inte enbart gå till vägar utan också användas till att förbättra kollektivtrafiken i Stockholmsregionen. Det ska stå alla kommuner fritt att själva besluta om införande av trängselavgifter och att använda intäkterna på det sätt som de själva önskar.

Införandet av den koldioxidbaserade fordonsskatten ska utvärderas.

Kilometerskatten för tunga fordon bör införas och utformas efter svenska förhållanden och med hänsyn till näringslivets konkurrenskraft i hela Sverige.

Ett sparsamt körsätt (eco-driving) ska vara ett obligatoriskt inslag i yrkesutbildningen av förare för den tunga trafiken, för traktorer, för entreprenadmaskiner m.m.

Miljökraven för tjänstebilarna måste fortlöpande ses över och höjas. Den som har en tjänstebil som kan drivas med miljövänliga bränslen ska få förmånsvärdet reducerat. Den offentliga sektorn ska vara föregångare vid inköp av miljöfordon.

För att utveckla framtidens bilar behöver vi kunskap och teknikutveckling. Utvecklingen av ny miljövänlig teknik ska därför stimuleras. Det är angeläget att samarbetet mellan staten och fordonsindustrin fortsätter, bl.a. vad gäller forskningsprogrammen Gröna Bilen för förnybara drivmedel, en utållig transportsektor och en konkurrenskraftig svensk fordonsindustri.

Gods från vägtransporter ska styras över till kombinationer av väg-, järnvägs och sjötransporter genom stöd till nya logistiklösningar, exempelvis ett antal strategiskt placerade omlastningsterminaler för sjöfart, järnväg och vägtransporter.

Detta bör ges regeringen till känna.

6. Utfasning av fossila bränslen, punkt 7 (mp)

av Karin Svensson Smith (mp).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 7 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna

2007/08:T456 av Gunilla Carlsson i Hisings Backa (s) yrkande 1,

2007/08:T517 av Hans Hoff och Bo Bernhardsson (båda s),

2007/08:T546 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkande 1 i denna del och

2007/08:MJ412 av Mona Sahlin m.fl. (s) yrkande 21.

Ställningstagande

I dag är det ingen tvekan om att användningen av fossila bränslen i världen och i Sverige måste minska kraftigt under de kommande decennierna för att vi ska kunna undgå en storskalig klimatförändring. Eftersom tillgången på andra energikällor är begränsad är det också uppenbart att energi kommer att bli en bristvara. Ingen annan känd förnybar energikälla kommer i närheten av att kortsiktigt kunna tillhandahålla den mängd energi som i dag används i världen.

De samhällen som i dag använder stora mängder energi, bl.a. Sverige, står därför inför en stor omställning som inte bara medför en dramatiskt minskad användning av fossila bränslen, utan även en kraftigt minskad användning av energi, oavsett källa. Detta är också innebörden i den slutrapport som presenterades av kommissionen mot oljeberoende i juni 2006, vilken hade brett stöd i samhället. Enligt rapporten bör det svenska samhället som helhet till år 2020 kunna effektivisera sin energianvändning med 20 % och därigenom samtidigt skapa en fördjupad, kostnadseffektiv och mera långsiktigt hållbar välfärd. Kommissionen föreslog vidare en mins-

kad användning av fossila bränslen i alla samhällssektorer, framför allt i transportsektorn, där användningen bör kunna minska med 40–50 TWh, dvs. nästan halveras.

Att minska användningen av fossila bränslen och samtidigt använda mindre energi genom att utnyttja den smartare, mer effektivt, än i dag bör vara en huvudinriktning inom Sveriges energipolitik, och det bör finnas mål för denna inriktning.

Detta bör ges regeringen till känna.

7. Satsning på biogas, punkt 8 (s)

av Ibrahim Baylan (s), Christina Axelsson (s), Hans Stenberg (s), Claes-Göran Brandin (s), Marie Nordén (s) och Pia Nilsson (s).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 8 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna

2007/08:T406 av Claes-Göran Brandin (s),

2007/08:T438 av Michael Hagberg (s) yrkande 2 och

2007/08:T456 av Gunilla Carlsson i Hisings Backa (s) yrkandena 2–4 och bifaller delvis motion

2007/08:MJ465 av Per Bolund m.fl. (mp) yrkandena 1, 12 och 23.

Ställningstagande

Biogas har enligt vår mening stora fördelar jämfört med andra alternativa drivmedel. För det första ger biogas klart lägre utsläpp av koldioxid än andra alternativa bränslen på marknaden, t.ex. etanol. Inget annat miljöbränsle kan mäta sig med biogasen i detta avseende. Dessutom saknar biogasen helt utsläpp av tungmetaller, svaveloxid, stoft och sot.

Ytterligare en fördel är att biogas är ett bränsle som produceras inom Sveriges gränser. Härtill kommer att biogasen används inom bara något tiotal mil från den plats där den producerats. Jämfört med andra drivmedel innebär denna lokala produktion och konsumtion stora miljövinster – att transportera drivmedel kors och tvärs över jordklotet är ju lika illa oavsett om transportererna innehåller traditionell olja eller andra bränslen, exempelvis etanol.

Vi anser att regeringen bör utforma en nationell, långsiktig strategi för att på lång sikt göra Sverige självförsörjande på fordonsbränslen, framför allt biogas eftersom det är ett energieffektivare bränsle med lågt pris och ännu lägre utsläpp. En sådan strategi kommer både att ge arbetstillfällen och bättre miljö i Sverige i stället för miljöförstöring i andra länder.

I en långsiktig nationell strategi bör ingå mål för och satsningar på såväl produktionsanläggningar för biogas som distribution av biogasen. Enligt vår uppfattning är båda dessa faktorer nödvändiga för att biogasen ska kunna slå igenom på bred front i Sverige.

När det gäller distributionen kan konstateras att det för tio år sedan bara fanns en handfull tankställen för biogas i hela Sverige. I dag uppgår antalet till 82 stycken. Det är visserligen en klar förbättring – men långt ifrån tillräckligt. I stora delar av Sverige saknas sådana tankställen helt. För att fortsätta övergången till förnybara bränslen måste staten ta ansvar och lämna ekonomiska stimulanser. Att köra på alternativa bränslen måste vara ekonomiskt lönsamt. Även gasbranschen och bilindustrin har självklart ett ansvar.

Sammanfattningsvis anser vi alltså att regeringen bör ta initiativ till en sådan långsiktig strategi för ökad produktion och användning av biogas för fler arbetstillfällen och bättre miljö i Sverige. I detta ligger också att riksdagens beslut våren 2006 – på den socialdemokratiska regeringens initiativ – om krav på ägarna till tankställen att tillhandahålla förnybara bränslen bör fullföljas genom ytterligare satsningar.

Detta bör ges regeringen till känna.

8. Satsning på biogas, punkt 8 (mp)

av Karin Svensson Smith (mp).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 8 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion

2007/08:MJ465 av Per Bolund m.fl. (mp) yrkandena 1, 12 och 23 samt bifaller delvis motionerna

2007/08:T406 av Claes-Göran Brandin (s),

2007/08:T438 av Michael Hagberg (s) yrkande 2 och

2007/08:T456 av Gunilla Carlsson i Hisings Backa (s) yrkandena 2–4.

Ställningstagande

Att använda biogas som drivmedel har många stora fördelar. Biogas kan

- ersätta stora mängder bensin och diesel i Sverige och de flesta andra länder,
- ge bättre ekonomi åt jordbruket, särskilt för mjölkgårdar,
- ge arbetstillfällen som är väl utspridda över landet, minska jordbrukets stora utsläpp av växthusgaser,
- minska övergödningen på land och i vatten,
- minska buller och avgaser i städer och

- minska behovet av handelsgödsel.

Vidare kan biogas bidra till att rädda den svenska fordonsindustrin och ge sysselsättningstillfällen i flera led inom svensk exportindustri.

Visserligen kan allt detta låta visionärt, men enligt min mening finns alla förutsättningarna redan på plats. Flera olika bilmodeller finns som kan köras på biogas, såväl personbilar som bussar och andra tyngre fordon. Det finns också ett biogasdrivet tåg på sträckan Linköping–Västervik. Nu finns ett sjuttio-tal biogasmackar i Sverige, men det kommer snart att bli 130. Även i andra länder finns många gasmackar. Vidare finns det ett stort antal anläggningar – fler än 200 – i Sverige som producerar biogas; både produktionen och verkningsgraden har ökat på kort tid. Potentialen är dessutom stor: det finns lätt tillgängliga råvaror för att producera 50 gånger mer biogas än i dag.

Det är viktigt att inse att marknadsvolymen i hög grad styrs av politiken. För att öka andelen biogasbilar bör det utredas hur förmånsbilssystemet kan anpassas så att kostnaden för en förmånsbil baseras på bilens koldioxidutsläpp. Genom ett sådant system gynnas både effektiva bilar och biogasbilar.

Reningsverksgas för lokala bussflottor, sopbilar, taxi m.m. är navet i biogasutbyggnaden. Vidare bör kommuner ha krav på sig att utveckla sin kollektivtrafik, färdtjänst och egna fordon mot mer förnybara bränslen och särskilt biogas. Slutligen bör ett mål om minst en biogasmack i varje kommun senast år 2020 sättas upp.

Detta bör ges regeringen till känna.

9. Tillfälliga inskränkningar i trafiken, punkt 9 (mp)

av Karin Svensson Smith (mp).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 9 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2007/08: MJ455 av Tina Ehn m.fl. (mp) yrkande 4.

Ställningstagande

Det finns i dag vissa möjligheter att begränsa den tunga trafiken genom att inrätta s.k. miljözoner. Det är viktigt att man säkerställer för både kommuner och statliga myndigheter att under extrema förhållanden kunna tillfälligt starkt reglera eller helt stänga av trafiken genom tätbebyggda områden på de värsta dagarna på vägar som respektive nivå ansvarar för. För Stockholm kan det handla om två till sex dagar per år när miljökvalitetsnormerna överskrids mångfaldigt. Under sådana omständigheter och om

det minskar luftutsläppen bör myndigheterna stänga av trafiken på statliga vägar även om kommunen inte agerar. Regeringen bör uppmanas att göra en översyn av de möjligheter som nu är tillgängliga i syfte att samordna och förstärka reglerna så att syftet med motionsförslaget uppnås.

Detta bör ges regeringen till känna.

10. Förbud mot dubbdäck, punkt 15 (mp)

av Karin Svensson Smith (mp).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 15 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2007/08: MJ455 av Tina Ehn m.fl. (mp) yrkande 3.

Ställningstagande

Vägverket har visat att mindre användning av dubbdäck är den bästa åtgärden om man vill få bättre luft i tätorter. Samtidigt har verket avvisat alla framställningar om tidpunkter för dubbdäcksförbud; man menar att det inte går att ha olika regler och olika tidpunkt i olika kommuner. I stället förordar Vägverket en speciell skatt i tätorter för bilar med dubbdäck. Detta avvisas i sin tur av Skatteverket, som menar att det inte är administrativt genomförbart.

Eftersom den nuvarande situationen är ohållbar och myndigheterna dömer ut olika förslag till sär lösningar för städerna återstår enligt min mening bara ett förbud mot användningen av dubbdäck. Förbudet kan behöva begränsas till bilar vars ägare bor i södra Sverige, åtminstone till en början. Man kan peka på att åtskilliga länder har infört ett förbud mot eller särskilda avgifter för dubbdäck.

Inte heller kan användningen av dubbdäck motiveras med trafiksäkerhets-skäl. Effektiviteten är dock olika i olika väglag. Att hålla hastighetsgränserna har stor betydelse i detta avseende. Dessutom måste trafiksäkerhets-intresset vägas mot t.ex. miljöintresset – luftföroreningarna från trafiken tar livet av fler än de ca 450 personer som årligen dör i olyckor. Barn som växer upp i trafikförorenad luft får försämrad lungkapacitet för resten av livet.

Eftersom det kan finnas människor som bor eller arbetar så att det helt saknas acceptabla alternativ bör det finnas en möjlighet att få dispens från dubbdäcksförbudet om det finns speciella omständigheter.

Regeringen bör således uppmanas att lägga fram ett förslag om förbud mot användning av dubbdäck, med möjlighet till dispens om särskilda skäl föreligger.

Detta bör ges regeringen till känna.

Särskilda yttranden

1. Konvertering av fordonsmotorer, punkt 6 (v)

Peter Pedersen (v) anför:

Jag anser att det är viktigt att man nu tar till vara intresset för miljöbilar som drivs med förnybara bränslen. Det finns stora miljövinster att göra genom att det nu blir möjligt att efterkonvertera sin bil till drift med förnybara bränslen. I sammanhanget vill jag påminna om att det var den socialdemokratiska regeringen som, med stöd av Vänsterpartiet och Miljöpartiet de gröna, gav utredningsuppdraget om efterkonvertering till Vägverket.

Men eftersom efterkonvertering är dyrt är det stor risk att en låg- eller medelinkomsttagare inte har råd att köra miljövänligt. Dessutom är det viktigt att få till stånd en storskalig övergång från fossila till förnybara bränslen. Det är uppenbart att det behövs någon form av ekonomiskt incitament för konvertering. Därför har Vänsterpartiet föreslagit att bilägare som vill efterkonvertera sina bensinbilar till mer miljövänliga alternativ ska få statligt stöd och att beloppet ska vara ett tillräckligt högt belopp så att betydligt fler bilägare än det antal som regeringen räknat med låter efterkonvertera sina bilar.

2. Utfasning av fossila bränslen, punkt 7 (v)

Peter Pedersen (v) anför:

Många av de förslag som Vänsterpartiet har lagt fram i motion 2007/08: T327 av Lars Ohly m.fl. går ut på att åstadkomma en utfasning av fossila bränslen. Förslagen har remitterats till olika utskott, såsom trafikutskottet, skatteutskottet, näringsutskottet samt miljö- och jordbruksutskottet. Detta innebär att man inte kan få en samlad bild av de åtgärdsförslag som motionen innehåller och som samtliga är nödvändiga för att man ska få en effektiv och uthållig utfasning av fossila bränslen. Bland förslagen finns krav på certifiering av fordonsbränslen med utgångspunkt i kriterier om en hållbar produktion och att det bör tillsättas en utredning som på vetenskaplig grund ska göra en översyn av olika bränsleslag med utgångspunkt i ett livscykelperspektiv. Vidare anser vi att det ska införas ett system med biodrivmedelcertifikat; detta bör kunna införas senast den 1 januari 2009. Vi har också lagt fram en rad förslag om olika åtgärder på skatteområdet, såsom införande av en koldioxidbaserad fordonsskatt för äldre bilar

Vidare bör staten även stödja både forskning och uppförande av pilot- och demonstrationsanläggningar som tillverkar förnybara drivmedel, vilket Vänsterpartiet föreslog i sin motion med anledning av prop. 2007/2008:1 Utgiftsområde 21; ytterligare 100 miljoner kronor bör enligt vår uppfattning anslås till dessa ändamål.

När det gäller infrastrukturen för drivmedel anser jag att man måste se till att den så kallade pumplagen inte missgynnar utvecklingen av flera olika slags förnybara drivmedel, t.ex. biogas. Inför framtiden är det av största vikt att man säkerställer teknikneutralitet. Vi bör alltså inte nu låsa oss för ett slags förnybart drivmedel. Staten måste uppmuntra till olika tekniska lösningar.

I detta sammanhang vill jag också peka på vad jag anfört i det särskilda yttrandet 1 om konvertering av fordonsmotorer och i det särskilda yttrandet 3 om satsning på biogas.

3. Satsning på biogas, punkt 8 (v)

Peter Pedersen (v) anför:

Jag anser att det är positivt att biltillverkare nu satsar på tillverkning och försäljning av fordon som är mer miljöanpassade och som kan drivas med andra drivmedel än fossila. Utvecklingen av etanol-, hybrid- och biogasbilar är ett steg i rätt riktning. Det är viktigt att satsningarna från statens sida görs teknikneutrala. Det är framför allt angeläget att man fokuserar på hur biodrivmedel framställs innan man avgör om bränslet är bra eller dåligt ur miljö- eller klimatsynpunkt. Att utveckla produktionen och distributionen av drivmedel som kan framställas av befintliga resurser, såsom avfall, kan mot den bakgrunden vara intressant. Biogas har också fördelen av att kunna både produceras och användas lokalt.

BILAGA

Förteckning över behandlade förslag

Motioner från allmänna motionstiden hösten 2007

2007/08:T235 av Karin Granbom (fp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att främja privatbilisters utbildning i ecodriving.

2007/08:T236 av Christer Winbäck (fp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om medel till forskning om miljövänliga transporter.

2007/08:T263 av Stefan Tornberg och Åke Sandström (båda c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att en strategi för att minska saltanvändningen efter vägarna i områden med vinterväglag bör utarbetas.

2007/08:T264 av Stefan Tornberg och Birgitta Sellén (båda c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om insatser för att stödja utbildning och utveckla metoder för användning av sparsam körning för att långsiktigt minska koldioxidutsläppen från transportsektorn.

2007/08:T300 av Mikael Oscarsson (kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om bilsamåkning.

2007/08:T303 av Staffan Anger (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om tyst asfalt.

2007/08:T327 av Lars Ohly m.fl. (v):

8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att statens ekonomiska styrmedel inriktas mot att även främja en ökad energieffektivitet av fordon.
15. Riksdagen begär att regeringen snarast lägger fram ett lagförslag som skapar en enhetlig definition av vad som är en miljöbil.

16. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen utifrån ett miljöperspektiv under 2007 bör utvärdera och förändra lagstiftningen för statens miljöbilsdefinition, så att nya regler kan träda i kraft den 1 januari 2008.

2007/08:T337 av Ulf Holm och Peter Rådberg (båda mp):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ett förbud i Sverige mot att sälja nytillverkade bilar som drivs med fossila bränslen fr.o.m. år 2015.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att verka för ett förbud inom EU mot att sälja nytillverkade bilar som drivs med fossila bränslen fr.o.m. år 2015.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att senast år 2010 bör alla nya bilar som säljs i hela EU drivas med något förnybart drivmedel.

2007/08:T362 av Kerstin Engle (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om sparsam körning.

2007/08:T406 av Claes-Göran Brandin (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en nationell strategi för fordonsbränsle och ökad användning av fordonsgas.

2007/08:T438 av Michael Hagberg (s):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen 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 som anförs i motionen om att beslut om att ställa krav på ägarna till bensinstationerna att tillhandahålla förnybara bränslen som den socialdemokratiska regeringen och riksdagen antog våren 2006 ska fullföljas.

2007/08:T456 av Gunilla Carlsson i Hisings Backa (s):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om nationell strategi för fordonsbränsle.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om stimulans till ökad användning av fordonsgas.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om satsningar på fler produktionsanläggningar.

4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om satsningar på fler tankställen.

2007/08:T489 av Lars Gustafsson och Eva Johnsson (båda kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om fordonskonvertering.

2007/08:T491 av Lars Lilja (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om miljöklassning av bilar.

2007/08:T517 av Hans Hoff och Bo Bernhardsson (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen i EU bör driva frågan om att upprätta en plan för snabb utfasning av bilar och lastbilar som drivs med fossila bränslen.

2007/08:T546 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att en minskad användning av fossila bränslen och ökad energieffektivitet bör vara en huvudinriktning inom Sveriges energipolitik och att det bör finnas mål för denna inriktning.

2007/08:MJ412 av Mona Sahlin m.fl. (s):

20. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ett handslag med svensk fordonsindustri.
21. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om åtgärder för ett minskat oljeberoende i transportsektorn.

2007/08:MJ455 av Tina Ehn m.fl. (mp):

3. Riksdagen begär att regeringen återkommer till riksdagen med förslag om förbud mot användning av dubbdäck, med möjlighet till dispens om särskilda skäl föreligger.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att säkerställa möjligheten för statliga myndigheter och kommuner att under extrema förhållanden införa tillfälliga inskränkningar av trafiken.

2007/08:MJ465 av Per Bolund m.fl. (mp):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att reningsverksgas för lokala bussflottor, sopbilar, taxi m.m. är navet i biogasutbyggnaden.

12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att kommuner ska ha krav på sig att utveckla sin kollektivtrafik, färdtjänst och egna fordon mot mer förnybara bränslen och särskilt biogas.
23. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om mål om minst en biogasmack i varje kommun senast 2020.