

Miljöbilsbästa parti 2010

-

**Centerpartiet
och
Miljöpartiet
Bäst
Kristdemokraterna
Sämst**

**Rapport
Juli 2010**

Miljöbilbästa parti 2010: C och Mp bäst, Kd sämst

Det politiska intresset för att bidra till en mer hållbar bilism är större än någonsin tidigare, med klara åtaganden i alla partier. Det är ett stort framsteg jämfört med valrörelsen 2006, då Gröna Bilister också granskade de politiska partierna och riksdagskandidaterna. Inget av partierna övertygar dock helt. Betygen 9 och 10 gröna bilar förblir oanvända, medan centerpartiet och miljöpartiet de gröna får 8 gröna bilar av tio möjliga. Kristdemokraterna får lägsta betyg, med 3 gröna bilar av tio möjliga.

Bedömningen och betygen är baserade på en omfattande granskning av hur partierna agerat den gångna mandatperioden, vad partierna själva profilerar inför valet och hur partiet, riksdagsledamöter och -kandidater svarat på vår enkät. Minst vikt har vi fäst vid den tid som passerat; detta är inte en utvärdering av åren 2006-2010 utan en bedömning av vilka som kan förväntas agera bäst åren 2010-2014. Vi har kompletterat de partivisa granskningarna med en översikt av den borgerliga Alliansen respektive de Rödgröna.

Parti	Plus	Minus
Centerpartiet <i>8 poäng</i>	Slutår för fossilbränslebilen 2020 Skärpt, enhetlig miljöbilsdefinition Mer klimatlaterad fordonsskatt Supermiljöbilspremie Förmånsskattesänkning för miljöbilar	Har skjutit på avvecklingsåret för fossilbränslebilen Inget efterhandskonverteringsstöd Omfattande vägbyggen inkl Förbifart Stockholm Mot sänkt etanoltull Mot km-skatt, höjd CO2-skatt, höjd bensinskatt Inte fullt teknikneutrala
Folkpartiet <i>6 poäng</i>	Mer klimatlaterad fordonsskatt Utsläppsbaserad klimatbilsbonus Stort engagemang i frågorna Ja till sänkt tull för utomeuropeisk etanol Förmånsskattesänkning: Vissa miljöbilar	Vill avskaffa skattebefrielse för biobränslen Ensidigt elbilsfokus Mot km-skatt, höjd CO2-skatt Inte teknikneutrala
Kristdemokraterna <i>3 poäng</i>	Har släppt kravet på sänkt bensinskatt	Ointresse för frågorna, inga egna förslag, motståndare eller passiva till andra Allianspartiers förslag, mot km-skatt, höjd CO2-skatt
Moderaterna <i>5 poäng</i>	Mer klimatlaterad fordonsskatt Ingen tull för utomeuropeisk etanol	Nej till skärpt miljöbilsdefinition Inget slutår för fossilbränslebilen Mot km-skatt, höjd CO2-skatt Ingen ny miljöbilspremie Inget stöd till efterhandskonvertering
Miljöpartiet <i>8 poäng</i>	Skärpt och samlad miljöbilsdefinition Skärpt beskattning av bensin/diesel Nej till bilbaserade infrastrukturplaner Införd km-skatt, höjd CO2-skatt Avståndsbaserat reseavdrag Miljökrav på biobränslen Nytt Klimp-bidrag Ingen tull för utomeuropeisk etanol CO2-baserad försäljningsskatt	Oklart gällande miljöbilsstöd Otydligt om miljökrav på fossila drivmedel Otydligt om slutår för fossilbränslebilen
Socialdemokraterna <i>6 poäng</i>	Införd km-skatt, höjd CO2-skatt Stärkt klimatkoppling av fordonsskatt Stöd till efterhandskonvertering Nytt Klimp-bidrag	Inget slutår för fossilbränslebilar Knappast teknikneutralt reseavdrag
Vänsterpartiet <i>7 poäng</i>	Slutår för fossilbränslebilar 2013 Införd km-skatt, höjd CO2-skatt Nytt Klimp-bidrag Hållbarhetskrav även på fossila drivmedel Ingen tull för utomeuropeisk etanol	Tveksamma till ändrat reseavdrag Tveksamt drivmedelscertifikat Generellt sänkt fordonsskatt i glesbygd Sänkt fordonsskatt för dieslbilar

Partimässiga bedömningar

Centerpartiet

Den gångna mandatperioden

Centerpartiet har under den gångna mandatperioden haft ett huvudansvar för utvecklingen av svensk miljöbilspolitik, med miljöbilspremie som sedan ersattes av fem års fordonsskattebefrielse, med skärpta krav på myndigheter att köpa och leasa miljöbilar, något höjd koldioxidskatt, stöd för utbyggnad av fler tankställen för biogas och etanol och flera andra satsningar. Dessa presenteras mer utförligt under genomgången av Alliansen (se nedan).

Vår bedömning är att Centerpartiet många gånger under mandatperioden velat mer än vad man faktiskt fick igenom. Det gäller t.ex. en skärpt och enhetlig miljöbilsdefinitionen, vilket miljöminister Carlgren öppet drivit mot finansdepartementets och moderaternas vilja. Det gäller också partiets förslag om att bilar som endast kan framföras på fossila drivmedel inte ska tillåtas efter år 2015, vilket återkommande utlovades som regeringsförslag men aldrig lades fram. Centerpartiets företrädare har också varit de mest aktiva och vokala i försvaret av biobränslen (främst etanol) när det angripits i debatten.

Centerpartiet var delade i frågan om trängselavgifter, med flera ledande partiföreträdare i nätverket Borgerligt Ja till Trängselavgifter. I frågan om Förbifart Stockholm förföll partiet dock till en enkel retorik i form av "Det är inte bilarna vi ska bekämpa, det är utsläppen".

På internationell nivå har Centerpartiet troligen fått ge med sig när framför allt Moderaterna och Folkpartiet agerat för avskaffandet av tullen på utomeuropeisk etanol, i direkt konflikt med LRF. Tullfriheten är motiverad av såväl miljö- som utvecklingsskäl; brasiliansk sockerrörsetanol är klimatbättre än europeisk spannmålsetanol. Därför är det ledsamt att Centerpartiet mot slutet av mandatperioden angett att regeringen inte längre arbetar för tullfriheten.

Kommande mandatperiod – om partiet får bestämma

Centerpartiet preciserar sin fordonspolitik i rapporten "En Grön Bilpark"¹, med underrubrik "Sverige visar vägen ut ur fossilsamhället!". De viktigaste punkterna i rapporten är:

- **År 2030 ska Sverige ha en fossiloberoende fordonsslotta.** "Alla vägfordon ska kunna drivas på annat än fossil energi, och i princip också göra det." Detta är en skarpare skrivning än regeringens gemensamma *bör*, även om årtalet är det samma.
- **Mellan 2015 och 2020 fasas försäljningen av bilar som enbart drivs med bensin och diesel ut.** Detta är dock en väsentlig försämring jämfört med det tidigare löftet om ett stopp av nybilsförsäljning av bilar som enbart kan drivas med bensin och diesel år 2015.
- **Eldrift tar över.** "2030 ska användas 10 TWh el för att i princip kunna driva alla Sveriges personbilar på el och delvis även för tyngre fordon. 15 TWh biogas och andra effektiva biodrivmedel kompletterar el för personbilar." Som skrivningen visar är partiet otydligt i denna fråga; el ska dominera men samtidigt är andelen andra drivmedel större än elen.

1 <http://www.centerpartiet.se/Documents/rapporter/2010/En%20gr%c3%b6n%20bilpark%20c-rapport%2019maj10.pdf>

- **Ingen efterhandskonvertering.** Det är ”bortkastat att använda skattebetalarnas pengar till konvertering av gamla bilar så att livslängden på miljödåliga bilar förlängs ytterligare”.
- **Supermiljöbilspremie.** ”En grön bilpremie på 30 000-50 000 kronor bör införas till konsumenter som köper en bil som släpper ut mindre än 50 gram per kilometer. Premien ska vara teknikneutral under utsläppskravet på 50 gram, men stimulera till inköp av bil som drivs av den allra senaste tekniken, i dagsläget el- och laddhybrider.” Skrivningarna är otydliga; hur stor summa föreslås, vad innebär ”bör införas” och hur kan premien båda vara teknikneutral och särskilt stimulera namngivna tekniker?
- **Sänkt förmånsbeskattning för miljöbilar.** ”Ytterligare nedsättningar bör göras för elbilar och laddhybrider. De nuvarande nivåerna för E85 bilar om 20% eller högst 8.000 kr och för gasbilar om 40% eller högst 16.000 kr behålls.” Det är välkommet med besked i frågan, men ledsamt att kopplingen till bränsle behålls, istället för att fokusera på klimatnyttan.
- **Fordonsskatten differentieras ytterligare.** ”Därmed blir det dyrare för konsument med en bil som är bränsleslukande och släpper ut mycket koldioxid, och billigare med bränslesnålare bilar”. Positivt besked, men oklart om enbart den redan beslutade förändringen avses eller om man vill gå vidare efter det och oklart om man differentierar mellan fossil och förnybar koldioxid eller inte.
- **Lönsamt tanka rätt.** ”Biodrivmedel ska vara billigare för konsument än fossila drivmedel genom skattebefrielse för biodrivmedel även efter 2013 eller annat system som säkerställer prisskillnad mellan förnybart och bensin.” Positivt, men oklart vad det innebär, särskilt som regeringen inte tog några initiativ på detta område när E85 var klart dyrare än bensin 2009.
- **Offentlig elbilsupphandling.** ”Ett program för samordnad av offentlig upphandling av elbilar införs”. Positivt, men varför enbart för elbilar och i vad mån behövs detta initiativ efter den samordnade upphandling av elbilar som Vattenfall och Stockholm Stad initierat?
- **Biobränslesatsning.** ”Sverige bör satsa på att bli värd för minst en av EU:s gemensamma pilotanläggningar för en ny generation effektiva biodrivmedel”. Positivt, särskilt att inte något enskilt bränsle pekas ut.
- **Batteriutveckling.** ”Starta ett FoU program kring batteriutveckling med pengar från Batterifonden.” Oklart i vad mån det är kostnadseffektivt eller ens framkomligt för Sverige att etablera sig som batteriindustri årtal efter att andra länder och regioner startat sin fokusering på batterier för elbilar.
- **Nej till kilometerskatt.** Centerpartiet är emot kilometerskatt för lastbilar, trots att detta bl.a. föreslogs från klimatberedningen utan att Centerpartiets representant då sade emot.
- **Nej till bensinskattehöjning.** Centerpartiet stoltserar med den höjning av skatten på bensin och diesel som genomförts under mandatperioden, men säger nej till ytterligare höjningar.

Folkpartiet

Den gångna mandatperioden

Folkpartiet har mandatperioden 2006-10 varit i regeringsställning, men de statsrådsposter partiet haft har endast haft begränsad beröring med utveckling av hållbar bilism – ansvaret för forskning kommer närmast. Detta har dock inte hindrat Folkpartiet från att ha en uttalad profil i ett antal miljöbilsrelaterade frågor. I media har detta främst synts som ett motstånd mot befintlig stimulans till miljöbilar och biodrivmedel, men det föreslås också ett stöd till elbilar och relaterad teknik.

Om Folkpartiet haft större inflytande i regeringen i dessa frågor, är det troligt att koldioxid- och energiskattebefrielsen för framför allt etanol skulle strukits under mandatperioden, och att miljöbilspremien avslutats i förtid utan att ersättas med skattebefrielse för miljöbilar. En ökad stimulans till elbilar och laddhybrider hade troligen införts, men av begränsad praktisk betydelse den gångna perioden.

Kommande mandatperiod – om partiet får bestämma

Folkpartiet har inför valet presenterat flera rapporter som direkt berör omställningen till hållbar bilism. I rapporten "Bered Europaväg för elbilen"² presenteras ett antal konkreta förslag:

- **Kärnkraft är bra.** "EU:s mål för transportsektorn är att fordonen ska drivas till minst 10 % av förnybar energi till 2020. Även bilar som drivs på kärnkraftsel leder till stora utsläppsminskningar jämfört med fossila bränslen. Därför bör även kärnkraftsel få räknas in i måluppfyllelsen." Fp anger också att "Den el som elbilar går på genereras i den handlande sektorn. Ju fler elbilar, desto större efterfrågan på utsläppsrätter och desto högre pris på utsläppsrätterna." Detta är dock osäkert eftersom det i nuläget råder ett mycket stort överskott på utsläppsrätter. Dessutom är det troligt att mängden utsläppsrätter ökar om elbilarna räknas in.
- **Vikta om elbilarna.** "Eldrivna fordon som drivs på koldioxidfri el ger mycket mindre utsläpp av växthusgaser än bilar som drivs med biodrivmedel. Därför måste EUs mål för transportsektorn också modifieras så att elbilarna väger tyngre i måluppfyllelsen."
- **Höjt mål.** Om kärnkraft räknas in "kan målet för transportsektorn höjas från 10 % förnybar energi till 2020, till exempelvis 15 % koldioxidfri energi till 2020."
- **El-hybridbilar** bör "ges bättre skattemässiga villkor än t. ex. stora etanolbilar som ger betydligt mer utsläpp av koldioxid. Själva miljöbilsdefinitionen bör också ses över och successivt avgränsas."
- **Se över förmånsbeskattningen,** "så att företagen kan gå före i övergången till elbilar"
- **Miljonmål.** EU ska till 2020 ha minst 1 miljon elbilar som rullar på vägarna.
- **Se över subventioner av biodrivmedel.** "Det är i de flesta fall bättre att göra el av bibränslet och sedan använda för eldrift, än att använda biodrivmedel. Utvecklingen av andra generationens biodrivmedel, som har potential att bli mer effektivt, ska dock fortsätta i rimlig skala."
- **Bygg ut struktur.** Infrastruktur för laddning av hybrid- och elbilar ska vara väl utbyggd senast år 2011, t.ex. "genom att regeringen inför en investeringsfond ur vilken kommuner, mackägare och andra kan söka investeringsbidrag för att installera laddstolpar. Senast år 2011 ska bilister i Sverige kunna ladda sin bil vid de flesta köpcentra, i parkeringshus, vid järnvägsstationer, på större parkeringsplatser som infartsparkeringar, på särskilda laddningsparkeringar och snabbaddningsstationer (med 10-15 min snabbaddning), på färjor, mm."
- **Elbilsforska.** Forsknings- och utvecklingsåtgärder som rör elbilar måste prioriteras, både i Sverige och inom EU.

Folkpartiet kopplar elbilssatsningen till en utbyggnad av kärnkraften; "För Sveriges del skulle elförbrukningen öka med ca 10 TWh/år, dvs. något mindre än kapaciteten hos en ny finsk kärnreaktor.

Folkpartiet vill också överföra medel från investeringar i utveckling av andra generationens biodrivmedel, "som visat sig oekonomisk", "till utveckling av lönsamma hybridbilar". Det är oklart varför det behövs stimulans för vad som ändå är lönsamt. Partiet argumenterar för "En engångsvis big push från statens sida [...] för att snabbt eliminera osäkerhet hos bilköparna och i ett slag skapa en allmänt tillgänglig infrastruktur som ger s.k. nätfördelar för alla med el-hybridbilar.[...] El-hybridbilar måste ges likvärdiga, eller bättre, skattemässiga villkor jämfört med andra miljöåtgärder vad gäller bilar. Lika stort stöd i form av skatterabatter mm som ges till

2 http://www.folkpartiet.se/ImageVault/Images/id_5877/scope_0/ImageVaultHandler.aspx

biobränslen och till bioenergidrivna fordon ska ges till hybridbilar. El-hybridbilar måste ges likvärdiga, eller bättre, skattemässiga villkor jämfört med andra miljöåtgärder vad gäller bilar. Lika stort stöd i form av skatterabatter mm som ges till biobränslen och till bioenergidrivna fordon ska ges till hybridbilar”. Folkpartiet vill också ge el- och hybridbilar ytterligare nedsättning av förmånsbeskattningen, bortom de 40% som ges idag. Vidare menar man att elen för elbilar bör vara gratis; ”ska föraren betala för den nedladdade elen krävs mer avancerade och därmed dyrare laddstolpar, t ex att man ska kunna betala för elen med kreditkort. I första hand bör incitament finnas för att sätta upp enklare elstolpar”. Folkpartiet vill också stärka koldioxidkomponenten i fordonsskatten och skärpa miljöbilsdefinitionen utifrån energieffektivitet och låga koldioxidutsläpp.

I rapporten ”Bioenergin i klimatpusslet”³ föreslår partiet ett skärpt EU-krav på utsläppsminskningar från biobränslen samt märkning och certifiering av biobränslen. Däremot föreslår partiet ingenstans några som helst krav på de fossila drivmedlen.

Partiet anger att ”EUs tullar på etanol bör avskaffas. Under överskådlig tid kommer framför allt brasiliansk sockerrörsetanol, men även så småningom etanol producerad i från rörsocker i länder som Kenya, Tanzania, Mozambique, Mellanamerika, osv, att kunna bli viktigt för att minska växthusgasutsläppen i transportsektorn. Det får dock inte innebära att mark för självhushållning med mat, foder eller energi omöjliggörs, eller att det blir en så snabb omställning av markanvändning och produktionsinriktning att livsmedelspriserna skenar, realinkomster och tillgångar snabbt eroderas med konsekvensen att fattigdom och hunger ökar.”

Rapporten ”Ja till klimatbilspremie”, med undertitel ”Nej till fortsatta skatteubventioner för etanol, på blott tre sidor inklusive försättsblad, är den som uppmärksammats mest⁴. Här anges att ”Villkoren för uppfyllelse av den tidigare miljöbilspremie och den nuvarande fordonsskattebefrielsen är inte tillräckligt klimatvänliga. Särskilt tydligt blir detta när det gäller de bilar som kan skifta mellan bensindrift och gas- eller etanoldrift och som tillåts ha högre bränsleförbrukning än vad som motsvarar koldioxidutsläpp på 120 gram per kilometer. Det undantaget är ett dubbelfel. Det både banar väg för storskaliga satsningar på biodrivmedel som i ett globalt perspektiv kan visa sig ohållbara och det möjliggör att bränsletörstiga bilar fortsätter rulla på våra vägar under grön täckmantel. Det är dags att, förutom att successivt skruva åt befintliga styrmedel i mer klimatvänlig riktning, införa nya styrmedel som stimulerar spetstekniker på marknaden. Vi måste öka takten i utvecklingen och åstadkomma ett marknadsgenombrott för riktiga miljöbilar. Det behövs därför en stimulans gentemot konsumentledet i form av en ny teknikneutral klimatbilspremie. En sådan skulle bidra till frihetliga förutsättningar för teknisk utveckling.” Som synes har Folkpartiet i denna rapport en mer oförsonlig linje mot biobränslen, och föredrar ”spetstekniker” utan att definiera dessa på andra sätt än icke-biobränslebilar.

Folkpartiet föreslår en klimatbilspremie på 5 000 kr/år för bilar med utsläpp på max 110 gCO₂/km, 100 g ska ge 10 000, med högsta premie 25 000 kr för bilar med utsläpp under 70 g CO₂/km och rena elbilar. ”Den högsta premien bör även bli tillämpbar i den mån det utvecklas en marknad för bilar med annan teknik än el, till exempel vätgas, som energibärare. Premien bör utformas så att laddhybrider i rimlig grad kan tillgodogöra sig de minskade utsläpp som eldriften medför.” Folkpartiets utgångspunkt för premiesättningen är dock inte klimatnyttan; ”Den höga premien för de bästa klimatbilarna motiveras av det förväntade höga försäljningspriset, och behövs därmed för att ge effekt på försäljningen.” och påståendet ”Utformningen är i grunden teknikneutral” är som vi sett inte korrekt.

”Mycket tyder på att det i ett längre perspektiv inte är globalt hållbart med storskaliga satsningar på etanol. Konflikter med biologisk mångfald och livsmedelsförsörjning väntar om en allt större andel av världens fordonsflotta ska drivas med biodrivmedel”, anger partiet men anger på annan plats att ”Biodrivmedel kan på kort och medellång sikt vara en del av lösningen i transportsektorn men höga krav måste ställas på drivmedlen så att de verkligen leder till utsläppsminskningar. Hållbarhetskriterierna bör därför successivt skärpas.”

3 http://www.folkpartiet.se/ImageVault/Images/id_3446/scope_0/ImageVaultHandler.aspx

4 http://www.folkpartiet.se/ImageVault/Images/id_7233/scope_0/ImageVaultHandler.aspx

Folkpartiet är emot fortsatt skattebefrielse för biodrivmedel efter 2013, ”biobränsleproduktion [bör] inte subventioneras utan konkurrera fritt med andra branscher om bioråvaran.” De anger att ”biodrivmedel som är bra för klimatet klara sig i högre utsträckning på egna meriter”, utan att precisera hur det ska ske.

Enligt det klimatpolitiska programmet⁵ ska miljöbilsdefinitionen fokusera på fordonets utsläpp av växthusgaser och partiklar, vara teknikneutral men ”Elhybridbilar måste ges likvärdiga, eller bättre, skattemässiga villkor jämfört med andra miljöbilsdefinitioner vad gäller bilar. Folkpartiet vill här gå längre än som skett i klimatbeslutet 2009. Särskilt angeläget är det att se över denna balans så länge biodrivmedel är undantagna från energiskatt. Förmånsbeskattningen av tjänstebilar ska kopplas tydligare till bilens utsläpp av koldioxid. Förmånsskatten blir då lägre för de flesta elbilar och elhybrider jämfört med andra miljöbilar.”

”Koldioxidkomponenten i fordonsskatten bör kontinuerligt skrivas upp för att öka attraktiviteten hos bilar med låga utsläpp. EU:s regler för bränslekvaliteten bör ändras så att den tekniskt lämpliga nivån på inblandning av etanol i bensin tillåts. EU:s tullar på etanol bör avskaffas.

”En princip om försiktighet leder oss till att föreslå en utfasning av besluten om att subventionera och prioritera just biodrivmedel. Inga mer medel bör tillskjutas till miljöbilspremie efter juli 2009 och skattebefrielsen för biodrivmedel bör fasas ut.”

Kristdemokraterna

Den gångna mandatperioden

Kristdemokraterna gick 2006 till val på sänkt bensinskatt. Den gångna mandatperioden har de omprövat denna ståndpunkt och inte agerat för någon sänkning utan tvärtom accepterat en viss höjning. I regeringen har Kristdemokraternas ministerposter varit fjärran från de ansvarsområden som främst berör hållbar bilism, och man har inte alls profilerat sig inom dessa frågor. Att det är möjligt att profilera sig inom dessa frågor trots att ansvarsområdena är helt andra visas av folkpartiet, se ovan, vilket också pekar på att Kristdemokraternas engagemang i dessa frågor är begränsat.

Kommande mandatperiod – om partiet får bestämma

Kristdemokraterna skriver under på Alliansens gemensamma åtaganden och löften gällande hållbar bilism, men har mycket lite eget att komma med.

I partiets handlingsprogram ”13 steg till ett mänskligare Sverige” tar de upp klimat och miljö, men enbart i allmänna termer som inte är möjliga att översätta i konkret politik. Skrivningen lyder i dess helhet ”Vi måste minska påverkan på klimatet och satsa på miljön – för framtidens skull. Ekonomisk utveckling och miljöarbete måste gå hand i hand. Det ska vara dyrt att förorena miljön samtidigt som det ska finnas goda möjligheter att leva, resa, tillverka och transportera på ett klimatsmart sätt. Så att det blir jobbigt att vara miljöovänlig, men enkelt att vara miljövän”.⁶

Kristdemokraterna har också en särskild skrift om miljö och energi, men där nämns inte bilar, fordon eller bränslen alls⁷. Det samma gäller partiets faktablad om klimat samt partiets faktablad om energi, liksom skriften om Kommunikationer och IT⁸.

Dock bör poängteras att Kristdemokraterna denna valrörelse inte går till val på att sänka priserna på fossila drivmedel.

5 http://www.folkpartiet.se/ImageVault/Images/id_7243/scope_0/ImageVaultHandler.aspx

6 <http://www.kristdemokraterna.se/www.kristdemokraterna.se/Val2010>

7 <http://www.kristdemokraterna.se/VarPolitik/Politikomraden/MiljoOchEnergi=>

8 <http://www.kristdemokraterna.se/VarPolitik/Politikomraden/KommunikationerOchIT>

Moderaterna

Den gångna mandatperioden

Moderaterna har haft ett huvudansvar för finanspolitiken den gångna mandatperioden, vilket i förlängningen innebär ett mycket stort inflytande över miljöbilspolitiken. Det är alltid vanskligt att i en regeringskonstellation bestående av flera partier avgöra vilket parti som ansvarat för vad, men i vissa frågor har debatten partierna emellan varit publik vilket gett en viss insikt, vilket vi kompletterat med egna samtal och granskningar.

I frågan om miljöbilspremien står det för oss klart att moderaterna var drivande i att premien utformades ”10 000 kr för alla privatpersoner”, vilket framför allt gynnade små dieslbilar (med utsläpp precis under 120 g CO₂/km) på framför allt gasbilars bekostnad (med utsläpp på ca 20 g fossil CO₂/km). De var också tongivande i att premien avskaffades tidigare än riksdag ursprungligen beslutat, samt i att premien ersattes med en fordonsskattebefrielse, lika för alla miljöbilar, som ånyo främst gynnade dieslbilar med relativt höga utsläpp på de mest klimateffektiva fordonens bekostnad. Moderaterna har också varit tydliga i sitt motstånd mot en skärpning av miljöbilsdefinitionen, i direkt konflikt med Centerpartiet och miljöminister Andreas Carlgren.

Moderaterna var starkt emot trängselavgifternas införande i Stockholm och det enda borgerliga parti som inte hade någon betydande partiföreträdare engagerad på ja-sidan i folkomröstningen. Däremot har man varit positiv till avgifternas införande i Göteborg, där kopplingen till utbyggd infrastruktur dock är mycket starkare. Moderaterna är också starkt drivande för Förbifart Stockholm och andra betydande vägsatsningar.

I samarbete med Gröna Bilister har Moderaterna samlat bränslebranschen för att få till stånd en prisbild som gör det lönsamt att tanka E85 istället för bensen, men Moderaterna har inte tagit några finansiella initiativ för att säkerställa att så verkligen sker.

Moderaterna har internationellt återkommande lyft fram den svenska miljöbilsboomen som ett föredöme.

Kommande mandatperiod – om partiet får bestämma

Moderaternas miljöbilspolitik är inte särskilt utförligt beskriven, till stor del beroende på att Alliansen huvudsakligen har en gemensam politik på området. Det har dock inte förhindrat Centerpartiet från att ha en utförlig och detaljerad politik på området, som på flera punkter går betydligt längre än Alliansens gemensamma (se ovan).

Alliansens arbetsgrupp för klimat presenteras på Moderaternas webbplats, men inte på övriga medverkande partiers, vilket måhända pekar på att Moderaterna varit drivande i denna grupp, även om den letts av miljöminister Carlgren⁹. Här anges att:

- År 2030 bör Sverige ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen. Observera detta ”bör” som alltså är svagare än Centerpartiets ”ska”.
- Till år 2020 ska Sverige ha 50 procent förnybar energi. I transportsektorn ska vi nå 10 procent förnybar energi. Dessa 10 % är blott hälften mot vad Naturvårdsverket, ansvarig myndighet för klimatfrågor,, anger som rimligt mål.

I Moderaternas handlingsprogram behandlas transporter och konsumtion¹⁰:

”De miljöskadliga utsläppen från transporterna måste bli väsentligt lägre än i dag. Skatter, avgifter och miljöklasser på transportområdet ska förändras med en inriktning mot rakare och tydligare miljöstyrning. På det viset kan utvecklingen mot allt renare fordonsteknik och fordonsbränslen snabbas på.”

9 http://www.moderat.se/web/Alliansen_uppfyller_klimatmalet.aspx

10 http://www.moderat.se/web/Vart_handlingsprogram.aspx

Vidare:

”Transporterna ska föras in i ett europeiskt, men helst globalt, system för handel med utsläppsrätter. Samhället behöver också öka satsningen på forskning av nya transportlösningar och miljövänligare fordon.”

Samt:

”Alla trafikslag rör sig mot målet att minska användningen av fossilt bränsle och på vägområdet finns redan i dag fossilbränslefria fordon men utvecklingen av nya bränslen och fordon måste fortsätta. Därför vill vi skärpa miljöbilsdefinitionen och att EU ska ställa tydliga krav på att begränsa personbilars och den tunga trafikens utsläpp.”

I frågan om prissättning och beskattning av drivmedel är Moderaterna inte särskilt tydliga:

”Förnybara fordonsbränslen som etanol, metanol, biodiesel och biogas är viktiga för att minska växthusgasutsläppen men de kommer inte att bli mycket billigare än bensin och diesel då alla bränslen säljs på samma marknad.”¹¹

I ett separat dokument diskuteras kopplingen mellan biobränslen och tillgången på mat:

”Att det finns människor som svälter och har ont om mat beror främst på två problem. Det värsta problemet är inbördeskrig och diktaturregimer och det största problemet är att det odlas för lite och många länder har en svag ekonomi där folk har svårt att arbeta så de får råd att köpa mat. För att lösa svältproblemen behöver det odlas mer. Det behöver även odlas mer för att tillverka kläder, industriprodukter och bränslen utan att använda fossila råvaror som försämrar klimatet. Vi har en politik för att det skall odlas mer skog och mer åkergrödor i Sverige så vi kan exportera mer mat och industriprodukter och även tillverka mer biobränslen. Vi är för frihandel och import av biobränslen från länder som till exempel kan odla sockerrör och tillverka etanol. Vi skall även handla med vår teknik och exportera effektivare sätt att tillverka etanol, energisnål utrustning för att bygga upp länders ekonomi och energisnåla fordon.”¹²

Miljöpartiet de gröna

Den gångna mandatperioden

Miljöpartiet har varit i opposition 2006-10, med begränsade möjligheter att genomföra egen politik, varför bedömningen främst får göras utifrån vad partiet föreslagit i motioner, debattartiklar, pressmeddelanden etc. Vi bedömer inte en granskning av hur partiet agerade i som regeringsunderlag 2002-06 (eller tidigare) som särskilt fruktbar, då situationen både nationellt och globalt förändrats kraftigt sedan dess.

Miljöpartiet har kritiserat regeringen för att miljöbilspremien inte utformades så att de miljövänligaste fordonen gynnades mest, samt därefter för att den avskaffades tidigare än riksdagen ursprungligen beslutat. Man har velat skärpa miljöbilsdefinitionen, velat införa ett efterhandskonverteringsstöd, öka anslagen till utbyggnad av biogasmackar och fullfölja ”pumplagen”.

På Miljöpartiets kongress i maj 2010 beslutade partiet efter votering att man inte vill ”återinföra miljöbilspremien”, utifrån en argumentation från framför allt ungdomsförbundet att inga bilar är miljöbilar, bilen är ”en tvåtons plåtlåda”.¹³ Riktigt vad beslutet innebär är oklart eftersom varken partiet självt, de Rödgröna eller den nuvarande regeringen vill återinföra den tidigare miljöbilspremien.

11 http://www.moderat.se/web/om_fornybarenergi.aspx

12 http://www.moderat.se/web/om_etanolen_och_svalten_i_varlden.aspx

13 DN debatt 11 maj 2010

Kommande mandatperiod – om partiet får bestämma

De Rödgröna har i hög grad en gemensam politik för kommande mandatperiod. Miljöpartiet har dock en egen profilering av dessa frågor¹⁴.

De Rödgrönas förslag till höjd koldioxidskatt (10 öre 2011 och 7 öre 2012, vilket kompenseras med höjt reseavdrag om 75 öre 2011 och 150 öre 2012), är troligen en eftergift åt Socialdemokraterna, eftersom Miljöpartiet tidigare pläderat för högre skattehöjningar och ett annorlunda utformat reseavdrag. Skrivningen ”Under mandatperioden ska en utredning tillsättas med syfte att se över reseavdragen och föreslå förändringar som gynnar kollektiva transporter” är rimligen svagare än partiet önskat sig.

Partiet föreslår 5 000 kr i stöd till den som konverterar sin bensinbil till en etanolbil och 10 000 kr till den som bygger om sin bensinbil till en biogasbil. Miljöpartiet har länge ansett att ”det är färdigutrett” gällande kilometerskatt för lastbilar, men får nu godta Rödgrönas skrivning att ”kilometerskatt kan införas tidigast år 2013 och ska användas för att finansiera investeringar i infrastruktur.”¹⁵

Partiet har tidigare varit drivande för ett förnyat miljöbilsstöd, kombinerat med en skärpt och samlad miljöbilsdefinition, men efter kongressbeslut (se ovan) är det osäkert vilka former av miljöbilsstöd partiet driver.

Miljöpartiet har på egen hand föreslagit att skattebefrielse för alternativa drivmedel villkoras med miljökrav och livscykelanalyser. Inga miljökrav på fossila drivmedel har lagts fram¹⁶.

Miljöpartiet har ställt sig bakom det tidigare förslaget om slutår för nyförsäljning av fossilbränslebilar till år 2015, vilket inte föreslås av de Rödgröna.

Miljöpartiet vill ge kommunerna generell rätt att införa trängselavgifter utan riksdagens godkännande. Partiet är motståndare till Förbifart Stockholm, vilket efter en uppgörelse med Socialdemokraterna ska avgöras i folkomröstning där alla i länet har rösträtt. Partiet är också kritiskt till huvuddelen av den bilinriktade infrastrukturplanen som regeringen lade fram våren 2010.

Socialdemokraterna

Den gångna mandatperioden

Socialdemokraterna har varit i opposition 2006-10, med begränsade eller obefintliga möjligheter att genomföra egen politik, varför bedömningen främst får göras utifrån vad partiet föreslagit i motioner, debattartiklar, pressmeddelanden etc. Vi bedömer inte en granskning av hur partiet agerade i regeringsposition 2002-06 (eller tidigare) som särskilt fruktbar, då situationen både nationellt och globalt förändrats kraftigt sedan dess.

Partiet har kritiserat regeringen för att det gått ”brant utför för miljöbilar” (men andelen miljöbilar är många gånger högre än under socialdemokratisk ledning), med förslag på fortsatt miljöbilspremie, undantag för trängselskatt och skrotningsskatt.¹⁷ Regeringen kritiserades också för att man inte infört någon enhetlig

14 http://www.mp.se/templates/mct_177.aspx?number=205238

15 http://www.mp.se/templates/mct_177.aspx?number=198987

16 http://www.mp.se/files/138400-138499/file_138410.pdf

17 <http://www.socialdemokraterna.se/media/pressarkivet/nyhetsarkivet-2001--/brant-utfor-for-miljobilar/>

nationell miljöbilsdefinition.¹⁸ En kombinerad skrotnings- och miljöbilspremie på upp till 25 000 kronor och ett investeringsstöd för att bygga upp laddstationer för elbilar eller tankställen för biogasbilar föreslogs också.¹⁹

Kommande mandatperiod – om partiet får bestämma

Socialdemokraterna är det största partiet i den Rödgröna alliansen, som till stor del har gemensam politik för hållbar bilism. Det hindrar inte att Socialdemokraterna själva presenterar hur de vill agera kommande mandatperiod²⁰:

- **Höjd koldioxidskatt.** ”Koldioxidskatten ska höjas med 10 öre 2011 och ytterligare 7 öre 2012. Detta motsvarar 29 öre 2011 och 20 öre 2012 i bensinskatt i konsumentled. En genomsnittsbilist som kör 1500 mil om året får ökade kostnader med 29 kronor per månad första året och 49 kronor per månad andra året.” Detta är i linje med vad Rödgröna lagt fram gemensamt, medan Miljöpartiet tidigare föreslagit mer långtgående höjningar (vilket också Socialdemokraterna stått bakom bl.a. i Klimatberedningen), varför man får sluta sig till att de nivåer som nu presenteras ligger nära eller är över vad Socialdemokraterna själva önskar.
- **Höjt reseavdrag.** ”För att kompensera för dem som behöver bilen för att ta sig till och från arbetet, och de som använder bilen i arbetet, höjer vi reseavdraget med 75 öre 2011 och 150 öre 2012.” Detta är tydligt socialdemokratisk politik, då Miljöpartiet tidigare agerat för ett trafikslagsneutralt reseavdrag.
- **Stöd till efterkonvertering.** ”Vi föreslår att 25 miljoner kronor årligen 2011-2012 avsätts till efterkonvertering av bilar så att fler kan köra miljövänligt. 5000 kr ska ges i stöd till den som konverterar sin bensinbil till en etanolbil.” Rödgröna har gemensamt också ett stöd på 10 000 kr/bil för ombyggnad till biogas- eller eldrift, vilket Socialdemokraterna alltså inte har med i sina partiegna skrivningar.
- **Nystart för Klimatinvesteringsprogrammet.** ”600 miljoner avsätts till Klimp över perioden 2011-2012. Programmet ska bidra till ökad klimateffektivitet och utveckling av ny, grön teknik samt gå till de samhällsekonomiskt mest lönsamma projekten.” Hur kommande Klimp ska utformas preciseras inte, men bidraget är starkt förknippat med Socialdemokraterna, medan Vänsterpartiet och Miljöpartiet varit mer ljumma.
- **Kilometerskatt för tung lastbil.** ”En kilometerskatt kan införas tidigast år 2013 och ska användas för att finansiera investeringar i infrastruktur. Vid införandet av en kilometerskatt ska hänsyn tas till skogsindustrin som saknar alternativ till transport på väg. En möjlig lösning för detta är att geografiskt differentiera skatten. Vi vill införa en skatt i nivå med vad SIKA och klimatberedningen har föreslagit - cirka en krona per kilometer i 2001 års prisläge. Detta motsvarar cirka fyra miljarder kronor i intäkter.”

Vänsterpartiet

Den gångna mandatperioden

Vänsterpartiet har varit i opposition 2006-10, med begränsade eller obefintliga möjligheter att genomföra egen politik, varför bedömningen främst får göras utifrån vad partiet föreslagit i motioner, debattartiklar,

18 <http://www.socialdemokraterna.se/media/pressarkivet/nyhetsarkivet-2001--/regeringen-sviker-miljobilarna/>

19 <http://www.socialdemokraterna.se/media/pressarkivet/nyhetsarkivet-2001--/s-kraver-besked-om-28-miljarderspaketet-till-fordonsindustrin/>

20 <http://www.socialdemokraterna.se/Var-politik/Var-politik-A-till-O/Miljo/>

pressmeddelanden etc. Vi bedömer inte en granskning av hur partiet agerade som regeringsunderlag 2002-06 (eller tidigare) som särskilt fruktbar, då situationen både nationellt och globalt förändrats kraftigt sedan dess.

Vänsterpartiet har under mandatperioden drivit ett antal frågor på egen hand men har successivt drivit allt mer politik gemensamt med de båda andra Rödgröna partierna. De föreslog exempelvis i statsbudgeten för 2008 en höjning av bensin- och dieselskatten med 75 öre under tre år, dvs. 25 öre per år. Huvuddelen av övriga förslag de lagt har inte fått något gehör och har åter lagts som en del av partiets inriktning för kommande mandatperiod och presenteras därför nedan.

Kommande mandatperiod – om partiet får bestämma

Vänsterpartiets valplattform nämner inte hållbar bilism alls och har knappt med klimatfrågan²¹. Vänsterpartiets rapport ”Miljön och Transporterna” från våren 2010 har en lång rad förslag som går bortom eller är mer preciserade än vad de Rödgröna gemensamt presenterat²²:

- Från år 2013 får det inte säljas bilar som bara använder sig av fossil drift
- Internationell certifiering för hållbar odling av bioenergi. Genom t.ex. biståndsmedel ska institutionell kapacitet byggas upp i fattigare länder för att dessa ska kunna säkerställa efterlevnaden av certifieringssystemen. Alla fordonsbränslen ska certifieras utifrån kriterier om att det som produceras också ska vara socialt och ekologiskt hållbart. ”Det kan inte vara rimligt att det ska ställas högre krav på biobränslen än på fossila bränslen”.
- En utredning tillsätts som på vetenskaplig grund ska gå igenom olika bränslesorter utifrån ett livscykelperspektiv
- Staten stödjer forskning och uppförande av pilot- och demoanläggningar som tillverkar förnyelsebara drivmedel eller drivmedelssystem. Medel för forskning ska inte bara användas till biodrivmedel utan även till förnyelsebara drivmedelsprojekt som inte bygger på biomassa, t.ex. laddhybrider
- Öka inblandning av biodrivmedel i vanlig bensin och diesel
- Biodrivmedelscertifikat införs 2012, ”Alla som säljer bränsle åläggs att köpa ett visst antal certifikat. Om man inte köpt tillräckligt många certifikat drabbas man av en sanktionsavgift”.
- En enhetlig miljöbilsdefinition tas fram, med skärpta kriterier och fokus på energieffektivitet.
- Ett pantsystem för uttjänta bilar med ett pantbelopp på 5 000 kr.
- Drivmedelskatterna höjs, men kompenseras med sänkt inkomstskatt för låginkomsttagare, sänkt fordonskatt i glesbygd, sänkt trafikförsäkringspremie och ett riktat stöd till kollektivtrafik i glesbygd
- Dieselskatten höjs med 10 öre per år, samtidigt som fordonsskatten för dieselfordon sänks med motsvarande belopp staten får in
- Tullavgiften på importerad etanol avskaffas; ”är inte rimligt att det ska finnas särskilda tullar på brasiliansk etanol när det inte finns några tullar på råolja, vilket omvandlas till bensin eller diesel. Fossila bränslen bör inte skattesubventioneras på detta sätt”.

21 <http://www.vansterpartiet.se/images/stories/media/dokument/Plattformar/valplattform.72dpi.pdf>

22 <http://www.vansterpartiet.se/images/stories/media/dokument/rapporter/trafikrapport.pdf>

- Sverige ska i EU agera för att mervärdessdirektivet (momsen) ändras så att det blir möjligt att sänka momsen på biodrivmedel
- Det införs en koldioxidbaserad fordonskatt för äldre bilar
- Ett koldioxidbaserat förmånsskattesystemet införs
- Nya bilar påläggs en koldioxidrelaterad försäljningskatt
- Reseavdraget blir avståndsbaseerat
- Staten utreder hur regional differentiering av beskattningen av bilismen kan utformas
- Kommuner får själva besluta om trängselskatt, men intäkterna ska framförallt gå till kollektivtrafik.
- ”Pumplagen” ska utvärderas utifrån teknikneutralitet, stimulerad tillgång till flera olika förnybara bränslen och ekonomiska konsekvenser för enskilda näringsidkare

I ett pressmeddelande föreslår Vänsterpartiet ”en premie på 5 000 kronor till de bilägare som ställer om sin bil så att den kan köras på etanol istället för bensin. Stödet ska omfatta bilar av årsmodell 1985-1999 och ges som ett avdrag på fordonskatten. Det betyder att bilen befrias från fordonskatt under 3-4 år. En uppskattning visar att kostnaden för de flesta bilägare, inklusive arbete, blir i intervallet 5 000-10 000 kronor, beroende på val av konverteringssats. Om 10 procent av bilägarna till de aktuella årsmodellerna efterkonverterar sina bilar så blir kostnaden omkring 400 miljoner kronor det första året.” Detta är i linje med vad Rödgröna driver gemensamt, men mycket mer preciserat och avgränsat.

Alliansen

Den gångna mandatperioden

Alliansen införde våren 2007 miljöbilspremien på 10 000 kronor för alla privatpersoner. Premien hade stor betydelse för miljöbilsmarknadens utveckling, men avskaffades ett halvår tidigare än vad riksdagen ursprungligen beslutat, främst av statsfinansiella skäl. Den ersattes med fem års fordonskattebefrielse, gällande för alla som köper miljöbil. Delar av resultatet är att vi gått från 23 000 miljöbilar december 2005 till över 300 000 miljöbilar till dags dato – mer än var tredje bil som säljs är en miljöbil. 2009 skedde också den största minskningen av koldioxidutsläpp från nya bilar sedan mätningarna startade 1978, till 164 gram koldioxid per kilometer mot 194 år 2005 (1990-2005 sänktes utsläppen 26 gram). Miljöbilsdefinitionen har inte skärpts trots löften från miljöministern att så skulle ske.

Under Alliansens fyra år vid regeringsmakten har försäljningen av E85 har ökat åtta gånger och biogasen tre gånger sedan år 2006, dock för E85 till stor del beroende på ”pumplagen” som Allianspartierna varit motståndare till. Ekonomiskt stöd för utbyggnad av fler tankställen för biogas och etanol med 150 miljoner kronor har införts. Vintertid har det flera år varit dyrare att tanka E85 än bensin, vilket regeringsföreträdare kritiserat men regeringen inte agerat mot.

Regeringen har skärpt kraven på myndigheter att köpa och leasa miljöbilar, till 100 % men med åtskilliga undantag.

Regeringens höjde koldioxidskatten 6 öre/kg koldioxid med budgeten 2008, samtidigt som reseavdraget höjdes med 50 öre till 18.50 kr vilket drygt motsvarar skattehöjningarna på drivmedel.

Under Alliansens regeringsår har trängselavgifter införts i Stockholm, efter en folkomröstning då merparten av Alliansens företrädare argumenterade för ett nej. Riksdagen har på regeringens förslag beslutat om införande av trängselavgifter i Göteborg, med en stark koppling till finansiering av infrastrukturåtgärder. Regeringen har beslutat om Förbifart Stockholm, en satsning på cirka 30 miljarder kronor som framför allt underlättar att också fortsatt välja bilen. Den nya nationella infrastrukturplanen, gällande drygt tio år framåt i tiden, har också den ett

starkt fokus på vägbygge. Sedan november 2009 får kommuner införa lokala begränsningar av dubbdäcksanvändningen för att minska skadliga partikelutsläpp i tätorter.

På internationell nivå har den borgerliga alliansen lyft fram den svenska miljöbilsboomen, tidvis agerat för ett avskaffande av tullen på utomeuropeisk etanol och arbetat för att tillåta en högre andel etanol i bensinen (10 procent mot tidigare 5). Dock har regeringen mot slutet av mandatperioden angett att man inte längre arbetar för tullfriheten – kanske en eftergift åt en svensk bonderörelse som aldrig varit bekväm med detta – och regeringen har inte infört en höjd låginblandning av etanol i bensinen trots att EU nu tillåter detta. Regeringen har också drivit en utpräglad ”Skydda Volvo och Saab”-linje i frågan om vilka utsläpp som ska tillåtas från nya bilar i EU, där den svenska linjen har varit att tillåta tyngre bilar att släppa ut betydligt mer än lättare fordon.

Regeringen avskaffade det enligt de oberoende revisorernas granskning relativt välfungerande och kostnadseffektiva Klimp-bidraget för kommuners klimatarbete med Hållbara städer, vars inriktning är mer diffus och kostnadseffektiviteten sämre.

Regeringen har beslutat om en starkare koldioxidkoppling för personbilarnas fordonsskattning, vilket införs 1 januari 2011, samt en koldioxidbaserad fordonsskatt för lätta lastbilar, lätta bussar och husbilar. Parallellt med detta har regeringen aviserat att man inte har för avsikt att förlänga förmånsskattereduktionen för etanol-, gas-, el- och hybridbilar (20 till 40 procent), när det löper ut efter år 2011, vilket lett till stor oro främst på gasbilssidan. Regeringen har satsat tre miljarder kronor på ett nytt forsknings- och utvecklingsbolag för att främja teknikutveckling och framställandet av alternativa drivmedel inom den svenska fordonsparken. 450 miljoner kronor om året satsas av staten på fordonsforskning tillsammans med motsvarande del från branschen. Tillsammans med bilbranschen görs även en satsning på elbilar och laddhybrider.

Kommande mandatperiod om Alliansen får bestämma

Alliansens arbetsgrupp för klimat, ledd av miljöminister Carlgren, har presenterat en rad punkter för hållbar bilism:²³

- År 2030 bör Sverige ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen. Observera detta ”bör”, svagare än Centerpartiets ”ska”.
- Till år 2020 ska Sverige ha 50 procent förnybar energi. I transportsektorn ska vi nå 10 procent förnybar energi. Dessa 10 % är blott hälften mot vad Naturvårdsverket, ansvarig myndighet för klimatfrågor, anger som rimligt mål.

I Moderaternas handlingsprogram behandlas transporter och konsumtion²⁴:

”De miljöskadliga utsläppen från transporterna måste bli väsentligt lägre än i dag. Skatter, avgifter och miljöklasser på transportområdet ska förändras med en inriktning mot rakare och tydligare miljöstyrning. På det viset kan utvecklingen mot allt renare fordonsteknik och fordonbränslen snabbas på.”

Vidare:

”Transporterna ska föras in i ett europeiskt, men helst globalt, system för handel med utsläppsrätter. Samhället behöver också öka satsningen på forskning av nya transportlösningar och miljövänligare fordon.”

Samt:

”Alla trafikslag rör sig mot målet att minska användningen av fossilt bränsle och på vägområdet finns redan i dag fossilbränslefria fordon men utvecklingen av nya bränslen och fordon måste fortsätta. Därför vill vi skärpa

23 http://www.moderat.se/web/Alliansen_uppfyller_klimatmalet.aspx

24 http://www.moderat.se/web/Vart_handlingsprogram.aspx

miljöbilsdefinitionen och att EU ska ställa tydliga krav på att begränsa personbilars och den tunga trafikens utsläpp.”

I frågan om prissättning och beskattning av drivmedel är Moderaterna inte särskilt tydliga:

”Förnybara fordonsbränslen som etanol, metanol, biodiesel och biogas är viktiga för att minska växthusgasutsläppen men de kommer inte att bli mycket billigare än bensin och diesel då alla bränslen säljs på samma marknad.”²⁵

I ett separat dokument diskuteras kopplingen mellan biobränslen och tillgången på mat:

”Att det finns människor som svälter och har ont om mat beror främst på två problem. Det värsta problemet är inbördeskrig och diktaturregimer och det största problemet är att det odlas för lite och många länder har en svag ekonomi där folk har svårt att arbeta så de får råd att köpa mat. För att lösa svältproblemen behöver det odlas mer. Det behöver även odlas mer för att tillverka kläder, industriprodukter och bränslen utan att använda fossila råvaror som försämrar klimatet. Vi har en politik för att det skall odlas mer skog och mer åkergrödor i Sverige så vi kan exportera mer mat och industriprodukter och även tillverka mer biobränslen. Vi är för frihandel och import av biobränslen från länder som till exempel kan odla sockerrör och tillverka etanol. Vi skall även handla med vår teknik och exportera effektivare sätt att tillverka etanol, energisnål utrustning för att bygga upp länders ekonomi och energisnåla fordon.”²⁶

Rödgröna Den gångna mandatperioden

Under mandatperioden har de Rödgröna huvudsakligen agerat som individuella partier (se dessa), men våren 2009 presenterade man den gemensamma rapporten Rödgrönt Miljöfordonspaket²⁷. Huvuddelen av förslagen gällde 2009-2010:

- Enhetlig miljöbilsklassning med tre klasser som successivt skärps. Hårda säkerhetskrav ska ingå, i linje med kraven på statliga fordonsinköp.
- Ökad koldioxidrelatering av förmånsbeskattningen och fordonsbeskattningen.
- Förlängd miljöbilspremie hela 2009 ut om 10 000 kronor per bil.
- Tillfällig allmän skotningspremie under 2009 på 5 000 kr/bil äldre än 1989, dessutom 20 000 kr för den som köper ny miljöbil.
- Närmare 100 milj kr 2009 för utbyggnad av laddstationer för elbilar och biogas.
- Konverteringspremie 2009-2010, 5 000 kr för byte bensin till etanol och 10 000 kr för byte till biogas och el.

Kommande mandatperiod om Rödgröna får bestämma

Rapporten Rödgrönt Miljöfordonspaket (se ovan) är fortsatt av relevans för en förståelse av vad de Rödgröna vill på området, även om många av förslagen är överspelade. I det gemensamma Rödgröna manifestet ”Ny

25 http://www.moderat.se/web/om_fornybarenergi.aspx

26 http://www.moderat.se/web/om_etanolen_och_svalten_i_varlden.aspx

27 http://www.socialdemokraterna.se/upload/Rapporter/S_V_MP/Miljofordonspaket090429.pdf

färdriktning – Fler jobb, grön omställning och mindre klyftor för hela Sverige” finns flera avsnitt som direkt berör hållbar bilism²⁸:

”Transportsystemets klimatpåverkan måste brytas. Hela transportsystemet står i dag för cirka 40 procent av de svenska växthusgasutsläppen. Det här är inte hållbart. För att nå klimatmålet är det viktigt att bryta Sveriges stora beroende av fossila bränslen för transporter.”

Vidare:

”För många människor är det ofta svårt att få ihop jobb och fritid utan bil – och många har inte råd att köpa en ny miljöbil. Vi föreslår därför att efterkonvertering av bilar införs så att fler kan köra miljövänligt. Premien bör vara cirka 5 000 kronor för byte av bensin till etanol och cirka 10 000 kronor för byte till biogas och el. Stödet uppgår till 25 miljoner kronor per år.”

De Rödgröna vill införa en allmän skrotningspremie för bilar tillverkade före 1989. Ersättningen som utgår bör vara cirka 5 000 kronor per bil, ”Vi är även intresserade av att hitta andra incitament för att människor ska lämna in sin bil för skrotning. Ett sätt skulle kunna vara att införa ett pantsystem, som skulle kunna fungera på samma sätt som inom glasåtervinningen.”

Rödgrönas ”gemensamma uppfattning är att fordon med låga utsläpp ska gynnas och bilar med höga utsläpp ska betala mer. Vi vill i samråd med fordonsindustrin utreda hur ett sådant system kan utformas. En modell som vi vill pröva är en nybilsskatt/bonus, som gynnar miljöfordon och beskattar fordon med större påverkan på miljön hårdare. Under mandatperioden kommer vi också att skärpa koldioxidrelateringen av fordonsbeskattningen samt utreda hur förmånsbeskattningen kan reformeras så att inköp av fordon med låga utsläpp gynnas bättre än i dag.”

Rödgröna ”vill göra en nystart för Klimatinvesteringsprogrammet (Klimp) som ger kommuner, företag och andra aktörer ekonomiska möjligheter att satsa på klimatvänlig teknik. Vi föreslår att 600 miljoner avsätts till Klimp över perioden 2011-2012.” Partiet har också på egen hand föreslagit ”Forskning, utveckling och demonstration av storskaliga anläggningar för förnyelsebar produktion av bland annat drivmedel.”²⁹

Enkätsvaren

Gröna Bilister skickade i början av juni månad en enkät till samtliga riksdagsledamöter, samtliga riksdagspartiers huvudkanslier och till toppkandidaterna i varje valkrets för riksdagsval. Flera påminnelser skickades för att maximera svarsfrekvensen. Enkätsvaren har kompletterats med egna granskningar av partierna. Svartalernativ som gavs var Ja och Nej, med möjlighet att för varje fråga komplettera med en motivering. Frågorna var:

1. Avser du verka för en mer progressiv fordonsbeskattning, så att skillnaden i beskattning ökar mellan de miljövänligaste och mest miljöbelastande fordonen?

Centerpartiet 100% ja, Folkpartiet 0 % ja, Kristdemokraterna 25 % ja, Moderaterna 22 % ja
Miljöpartiet 100 % ja, Socialdemokraterna 100 % ja, Vänsterpartiet 100 % ja

2. Avser du verka för en förmånsbeskattning av bilar som baseras på bilens klimatpåverkan?

Centerpartiet 100% ja, Folkpartiet 33 % ja, Kristdemokraterna 25 % ja, Moderaterna 0 % ja
Miljöpartiet 100 % ja, Socialdemokraterna 100 % ja, Vänsterpartiet 100 % ja

28

<http://www.socialdemokraterna.se/upload/Rodgront%20samarbete/Varmotion/100503%201030%20V%c3%85M.pdf>

29 http://www.mp.se/templates/mct_177.aspx?number=139582

3. Avser du verka för ett transportslagsneutralt reseavdrag, så att man inte får lägre ersättning om man t.ex. väljer att cykla eller åka kollektivt till jobbet, jämfört med om man tar bilen?

Centerpartiet 90% ja, Folkpartiet 8 % ja, Kristdemokraterna 0 % ja, Moderaterna 0 % ja
Miljöpartiet 100 % ja, Socialdemokraterna 25 % ja, Vänsterpartiet 100 % ja

4. Avser du verka för en skärpt miljöbilsdefinition, att införas under 2011?

Centerpartiet 80% ja, Folkpartiet 0 % ja, Kristdemokraterna 0 % ja, Moderaterna 0 % ja
Miljöpartiet 100 % ja, Socialdemokraterna 100 % ja, Vänsterpartiet 100 % ja

5. Avser du verka för att kravet på att statliga myndigheter ska köpa och leasa miljöbilar kompletteras med motsvarande ägardirektiv på statliga bolag?

Centerpartiet 60% ja, Folkpartiet 0 % ja, Kristdemokraterna 0 % ja, Moderaterna 0 % ja
Miljöpartiet 100 % ja, Socialdemokraterna 67 % ja, Vänsterpartiet 100 % ja

6. Avser du verka för att miljöbilsförmåner (såsom den redan beslutade befrielsen från fordonsskatt) kombineras med krav på att bilar som framförs med förnybara drivmedel till övervägande del (t.ex. 70 %) ska tankas med avsett bränsle?

Centerpartiet 60% ja, Folkpartiet 0 % ja, Kristdemokraterna 0 % ja, Moderaterna 0 % ja
Miljöpartiet 100 % ja, Socialdemokraterna 50 % ja, Vänsterpartiet 50 % ja

7. Avser du verka för att förnybara drivmedel som etanol och biogas långsiktigt är billigare än fossila drivmedel som bensin och diesel (genom skattebefrielse eller på annat sätt)?

Centerpartiet 78 % ja, Folkpartiet 0 % ja, Kristdemokraterna 0 % ja, Moderaterna 0 % ja
Miljöpartiet 88 % ja, Socialdemokraterna 75 % ja, Vänsterpartiet 50 % ja

8. Avser du verka för att ge kommunerna rätt att själva besluta om införande av trängselavgifter, miljözoner också för personbilar samt parkerings- och skrotningsförmåner? (Om du endast vill svara ”ja” för vissa av dessa, ange detta som kommentar)

Centerpartiet 33 % ja, Folkpartiet 9 % ja, Kristdemokraterna 0 % ja, Moderaterna 14 % ja
Miljöpartiet 75 % ja, Socialdemokraterna 25 % ja, Vänsterpartiet 50 % ja

9. Avser du verka för att regeringens och riksdagens klimatkompensation av flygresor utvidgas till att gälla alla resor?

Centerpartiet 70 % ja, Folkpartiet 0 % ja, Kristdemokraterna 0 % ja, Moderaterna 0 % ja
Miljöpartiet 88 % ja, Socialdemokraterna 75 % ja, Vänsterpartiet 100 % ja

10. Avser du verka för ett mål på 20 % biodrivmedel eller mer inom transportsektorn till år 2020, i enlighet med bl.a. Naturvårdsverkets rekommendation?

Centerpartiet 70% ja, Folkpartiet 8 % ja, Kristdemokraterna 50 % ja, Moderaterna 14 % ja
Miljöpartiet 100 % ja, Socialdemokraterna 100 % ja, Vänsterpartiet 100 % ja

11. Avser du verka för en lagstiftning som säkerställer att alla nya bensindrivna personbilar också kan framföras på etanol (E85) och alla dieslbilar på diesel med upp till minst 30 % biodiesel (B30)?

Centerpartiet 10% ja, Folkpartiet 0 % ja, Kristdemokraterna 0 % ja, Moderaterna 17 % ja
Miljöpartiet 75 % ja, Socialdemokraterna 75 % ja, Vänsterpartiet 100 % ja

12. Avser du verka för långtgående hållbarhetskrav såväl för biodrivmedel som för fossila drivmedel, gällande social, ekonomisk och miljömässig påverkan? (Om du endast vill svara "ja" för endera av av dessa, ange detta som kommentar)

Centerpartiet 90% ja, Folkpartiet 8 % ja, Kristdemokraterna 0 % ja, Moderaterna 14 % ja
Miljöpartiet 75 % ja, Socialdemokraterna 25 % ja, Vänsterpartiet 50 % ja

13. Avser du verka för krav på ursprungsmärkning av såväl biodrivmedel som fossila drivmedel, så att konsumenten vet var och av vad drivmedlet är framställt (t.ex. "sockerrörsetanol från delstaten Sao Paulo, Brasilien" respektive "bensin av tjärsandsursprung, Alberta, Kanada"), med ungefärlig mix angiven när råvarorna är flera?

Centerpartiet 60% ja, Folkpartiet 14 % ja, Kristdemokraterna 50 % ja, Moderaterna 0 % ja
Miljöpartiet 75 % ja, Socialdemokraterna 75 % ja, Vänsterpartiet 50 % ja

14. Är du beredd att genom politiska beslut ekonomiskt stödja utvecklingen av marknaden för elbilar så att Sverige kan bli ett föregångsland inom området?

Centerpartiet 86 % ja, Folkpartiet 20 % ja, Kristdemokraterna 50 % ja, Moderaterna 38 % ja
Miljöpartiet 75 % ja, Socialdemokraterna 75 % ja, Vänsterpartiet 50 % ja

*Gröna Bilister är Sveriges enda miljödrivna motororganisation, utser Miljöbästa Bil, granskar landets kommuner ur miljöbilsperspektiv och påverkar politiken i grön riktning. www.gronabilister.se
Det behövs vardagshjältar. Vi måste bli fler som tar ansvar för framtidens bilism. Med dig som medlem i Gröna Bilister ökar möjligheterna att få en bilism anpassad till människa och miljö. Det förtjänar både du och naturen. www.gronabilister.se/medlemskap*