



## Rödgrönt Miljöfordonspaket

*Omställningen av den svenska fordonsparken har kommit av sig och miljöbilsandelen av fordonsförsäljningen ökar inte längre. Parallellt med detta befinner sig den svenska fordonsindustrin i djup kris. Det gäller inte bara de två stora personbilstillverkarna, som dominerar den allmänna debatten, utan också buss-, lastbils- och arbetsmaskinstillverkare. Underleverantörer drabbas mycket hårt, liksom själva bilhandeln. Fordonsindustrins aktörer, berörda fackförbund och miljörelse är tydliga med att det behövs insatser för att ställa om den svenska fordonsparken.*

*Svensk fordonsindustri måste påskynda omställningen till produktion av mer miljösmarta fordon för att vara konkurrenskraftig i framtiden. Vårt budskap är tydligt till fordonsindustrin. Vi kommer att ställa allt hårdare krav på de fordon som säljs i Sverige. Kostnaden för att äga och använda fordon med höga utsläpp kommer att öka. Men vi är också tydliga med att vi är beredda att ta ansvar för att stimulera till en omställning av fordonsparken. Vi vill öka stimulanserna för att få bort gamla miljöfarliga bilar och andra miljöfarliga fordon och istället få in nya miljöbilar och mer miljövänliga tyngre fordon. Volvo och SAAB miljöbilar och Volvo och Scantias tyngre fordon med miljöprofil ska naturligtvis stimuleras, inte motarbetas.*

*Vi lägger nu ett gemensamt förslag som skulle minska bilismens miljöpåverkan och bidra till att vi når våra klimatmål samtidigt som svensk fordonsindustri gynnas.*

### Tydlig miljöbilsdefinition

- De oklarheter som idag råder kring definitionen av ”miljöbil” hämmar försäljningen av miljösmarta bilar. Idag gäller olika regler för olika lagstiftningar, det finns även oklarheter mellan det lokala och nationella regelverket. Vi föreslår en enhetlig miljöbilsklassning. Vi vill att det ska finnas tre klasser som används vid alla regelverk som rör miljöbilar.
- Klassindelningen ska vara sådan att den successivt skärps i takt med att hela bilparken förändras i miljövänlig riktning.
- Miljöbilsdefinitionen ska inkludera hårda säkerhetskrav, i linje med kraven på statliga fordonsinköp (5 stjärnor i Euro-NCAP och antisladdsystem).
- Vi föreslår att Vägverket ges i uppdrag att presentera förslag till en sammanhållen och skärpt miljöbilsdefinition att införa 2010.

### Beskattning av fordon

- Bilar med låga utsläpp ska gynnas och bilar med höga utsläpp ska betala mer, t.ex. genom en ökad koldioxidrelaterad av förmånsbeskattningen och fordonsbeskattningen.

### Miljöbilspremie

- Vi föreslår en förlängd miljöbilspremie året ut om 10 000 kronor per bil, för en kostnad om 250 miljoner kronor.

#### Allmän skrotningspremie

- Vi vill investera i en tillfällig allmän skrotningspremie under 2009. Premien ska uppgå till 5 000 kronor per bil. Bilen måste vara tillverkad före 1989.

#### Upp till 25 000 kronor i grön bonus: kombinerad skrotnings- och miljöbilspremie

- En tillfällig extra generös skrotningspremie införs med krav på att man ersätter den skrotade bilen med en ny miljöbil på 20 000 kronor. Antalet skrotningspremier begränsas till en per person och år och bilen måste ha ägts i minst ett år av den som skrotar.
- Om bilen är tillverkad före 1989 utgår även en allmän skrotningspremie på 5 000 kronor. Sammanlagt uppgår då premien till 25 000 kronor.

#### Stimulans för utbyggnad av infrastruktur för nya bränslen

- Biogas: Vi vill påskynda utbyggnaden av förnyelsebara bränslen genom ett investeringsprogram från och med nästa år. Programmet ska stimulera en utbyggnad av den svenska biogasproduktionen och distributionen för att möjliggöra tillgångar på mackar med biogas runt om i landet. El-laddstationer: Vi vill också främja utbyggnaden av el-laddstationer.
- I år vill vi avsätta närmare 100 miljoner kronor i särskilda stimulanser för utbyggnad av laddstationer för elbilar och biogas.

#### Efterhandskonvertering

- Vi vill i år och nästa år införa en konverteringspremie för byte från bensin till etanol/biogas/el, inom en budgetram på minst 175 miljoner över en tvåårsperiod. 5 000 kronor för byte bensin till etanol och 10 000 kronor för byte till biogas och el.
- Efterhandskonvertering syfte är att kompensera för den svenska bilparkens bristande miljöbilprofil. Stödet är också motiverat ur ett fördelningspolitiskt perspektiv. Stödet till efterhandskonvertering ska inte göras permanent.

#### Omställning av tunga fordon

- Vi vill ge ett tydligt besked till landets tillverkar av tunga fordon att även dessa måste ta ansvar för omställningen. Vi vill se över möjligheterna att införa stimulanser för att påskynda utbytet till bussar och lastbilar som framförs på förnybara bränslen, el, hybrid, bränslecell.
- I år vill vi avsätta 50 miljoner i ett tillfälligt investeringsstöd för att stimulera förnyelsen av bussparken i en mer miljövänlig riktning. Stödet ska utformas tillsammans med bussbranschen och utgå om 50 till 100 000 kronor.

#### Kostnad för hela programmet

Miljöbilspremie, skrotningspremie och grönbonus:	400 miljoner år 2009
Infrastruktur nya bränslen:	100 miljoner år 2009
Efterhandskonvertering	100 miljoner år 2009 (och 75 år 2010)
Investeringsstöd bussar	50 miljoner år 2009

#### **Totalt**

**650 miljoner kronor år 2009**