

Koldioxidbovar ska inte kallas miljöbilar

Den svenska miljöbilsdefinitionen är ett lapp-täcke som komponerats ihop med annat än logik som främsta ledord.

För många bilköpare kan valet av en så kallad miljöbil framstå som att det nya fordonet är i det närmaste koldioxidneutralt och därmed inte påverkar miljön.

Men begreppet "miljöbil" är gravt missvisande. Inom ramen för vad som får kallas "miljöbil" i Sverige ryms en mängd fordon som faktiskt släpper ut höga halter av koldioxid, om än lägre nivåer än de allra tyngsta bilmodellerna med störst motorer.

Flera modeller i småbilsklassen som klassifice-

ras som miljöbilar släpper ut upp till 1,2 kilo koldioxid per mil. Det måste betecknas som mycket med tanke på att bilarna är så små att de oftast används för transporter av enskilda individer, och knappast är ett alternativ för exempelvis en barnfamilj.

Samtidigt finns också miljöbilar som knappt släpper ut någon koldioxid alls. Till dessa räknas förstas eldrivna bilar, men också de modeller som drivs med biogas; det drivmedel som i dag har klart lägst utsläpp av koldioxid och flera andra skadliga ämnen.

En Volvo V70 med biogasdrift släpper till exempel ut försumbara 117 gram koldioxid per mil, en åttondel



Per Åsling

Ledamot av riksdagens finansutskott (c)



Stefan Edman

Miljödebattör, fd generalsekreterare i oljekommissionen

av de bensindrivna småbilar som också klassas som miljöbil. Räknat i koldioxidutsläpp går det alltså 10 fullastade biogasdrivna familjekombi på en enda bensindriven miljöbil – trots att dessa tillhör de minsta bilarna på marknaden.

Mot bakgrund av detta blir nuvarande miljöbilsdefinition trubbig. En miljöbil ska väl ändå vara ett fordon som knappt genererar några utsläpp alls? Lite tillspetsat skulle man kunna säga att dagens miljöbilsdefinition ger en osann bild av bilarnas egentliga miljöpåverkan.

Visst är vi självklart för att små bensindrivna fordon ska premieras framför stora.

Men i dag klassas alltför många fordon som miljöbilar trots att de släpper ut ansenliga mängder koldioxid och andra farliga ämnen. Vi föreslår därför en uppdelning i "miljöbilar" och "lägutsläpps-bilar", där i praktiken bara bilar som drivs med förnybara bränslen som biogas och etanol klarar gränsen för miljöbilsklassen.

Om Sveriges transportsektor inom överskådlig tid ska bli oberoende av fossila bränslen krävs politiska beslut som möjliggör en sådan utveckling.

Med nuvarande miljöbilsdefinition är trenden snarare än annan. Den cementerar en marknad där majoriteten av bilarna är bensin- och dieseldrivna.