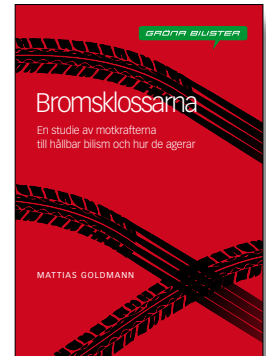


# Bromsklossarna

## – ny bok granskar motkrafterna till hållbar bilism

Gröna Bilister och Mattias Goldmanns nya bok "Bromsklossarna" är en svidande och systematisk uppgörelse med motkrafterna till hållbar bilism. Boken är särskilt relevant för alla som har att hantera motkrafter – i trafik- och miljöarbetet eller på andra områden.

Beställ boken på [info@gronabilister.se](mailto:info@gronabilister.se) eller köp den direkt på [www.gronabilister.se](http://www.gronabilister.se). Pris endast 80 kr för Gröna Bilisters medlemmar och prenumeranter på Miljöbilens Värld, 100 kr för övriga. Boken är fullt ut klimatkompenserad med FN-certifierade CDM-projekt, inklusive distributionen.



De senaste åren har svensk nybilsförsäljning genomgått en mycket snabb förändring i mer miljöanpassad riktning, troligen den snabbaste i Europa eller till och med hela världen. Det är miljöbilsomställningen som regeringen lyfter fram för att visa vad man åstadkommit, och som oppositionen menar att man lade grunden för redan under förra mandatperioden.

Också på andra områden inom hållbar bilism har det skett mycket de senaste åren, bl.a. med trängselavgifter i Stockholm och på gång i Göteborg, vilket för bara några år sedan framstod som fullständigt orealistiska. På vissa områden har det dock gått trögare, bl.a. när det gäller att skärpa definitionen på vad som faktiskt är en miljöbil och att ställa krav på dem som får miljöbilsförmåner från stat och kommun.

Omställningen till mer hållbar bilism har dock inte varit utan motkrafter. Förvisso har knappast någon seriös aktör aktivt, systematiskt och medvetet motarbetat själva omställningen, men snart sagt varje enskild komponent har kritiserats och motarbetats.






I denna bok granskas de senaste fem årens mest omdiskuterade frågor när det gäller omställningen till mer hållbar bilism:

1. Införandet av miljöbilsdefinitionen och förslagen till skärpning av densamma
2. Kravet på myndigheter att huvudsakligen köpa, leasa och långtidshyra miljöbilar
3. Förslaget att komplettera miljöbilsförmåner med krav på att fordonen verkligen ska tankas med därför avsett bränsle
4. Införandet av trängselavgifter i Stockholm, samt förslaget om detsamma i Göteborg
5. Förslaget på införande av skrotningssubvention för äldre bilar

Dessa frågor är granskade utifrån följande kriterier:

- Vem låg bakom förslaget?
- Vem var för respektive emot dess genomförande?
- Hur blev utfallet?
- Varför gick det som det gick?

Fem tunga aktörers agerande är i fokus:

-  • Regeringen, som avgör vilka förslag som läggs fram för riksdagens beslutande
-  • Oppositionspartierna, som kan förväntas agera motkrafter till regeringsförslag
-  • BilSweden, branschorganet för bilindustrin
-  • Motormännen, den största motororganisationen
-  • Gröna Bilister, den ur påverkanssynpunkt snabbast växande motororganisationen

Motkrafternas handlingsätt granskas och sätt att bemöta dem presenteras. Genomgången är särskilt angelägen för de som har att hantera motkrafter i sitt arbete, vare sig det gäller miljö- och trafikfrågor eller helt andra områden.

Bromsklossarna är skriven av Mattias Goldmann, mångårig miljödebattör, talesperson för Gröna Bilister, tidigare lobbyist, politiker och journalist.



## I en värld utan motkrafter...

Om det inte vore för motkrafterna till hållbara trafiklösningar hade vi:

- **Haft en kraftigt skärpt miljöbilsdefinition**, med ett tak på cirka 100 gram fossil koldioxid per kilometer. Såväl stora delar av regeringen 2006-2010 som den samlade oppositionen önskade detta, men det förhindrades av motkrafter som såg en risk för minskade intäkter för bilhandeln respektive försämrade möjligheter att skryta om en hög miljöbilsandel. Resultatet är en långsammare omställning av bilparken, onödigt höga kostnader för miljöbilsförmåner och indirekt troligen behovet att avveckla miljöbilspremien i förtid eftersom det höga antalet miljöbilar gjorde premien för dyr.
- **Haft tankningskrav på etanol- och gasbilar**; att deras ägare ska kunna visa upp minst 50 eller 70 procent "rätt" tankning. Därmed hade miljönyttan med dessa fordon ökat kraftigt, utifrån att de tidvis i hög utsträckning tankats med bensin och därmed har klimatnyttan på cirka 50 respektive 85 procent gått om intet. Dessutom skulle tankningskravet ha bemött en vanlig kritik mot miljöbilsförmånerna; "de tankar ju ändå bensin". Politiker rädda för en FRA-liknande integritetsdebatt stoppade förslaget.
- **Haft en miljödriven skrotningspremie**, enbart för den som skrotar sin äldre, icke-katalysatorrenade bil och antingen ersätter den med en med avsevärt lägre klimat- och miljöpåverkan, eller inte ersätter den alls. Flera EU-länder införde en sådan premie, men i Sverige blev den inte av utifrån att bilbranschen, Motormännen och andra ensidigt argumenterade för en skrotningspremie helt utan klimatkomponent. Därmed försattes ett tillfälle att modernisera bilparken med fordon med låga utsläpp, kombinerat med ny stimulans för kollektivtrafik och bilpooler.
- **Haft färre undantag** i kraven på myndigheter att köpa och leasa miljöbilar, vilket framför allt Polisen satt käppar i hjulet för. Därmed är utsläppen från myndigheternas fordonsflotta högre än annars, samtidigt som lagstiftningen med dess olika undantag är mer svåröverskådlig och svår att följa upp än annars.
- **Haft trängselavgifter i Stockholm** utan de våldsamma överdrifter och den polarisering som kännetecknade frågan, och som vi glädjande nog lagt bakom oss i samband med beslutet om införandet i Göteborg.

Listan kan säkert göras mycket längre, eftersom vi endast granskat fem frågor inom hållbar trafik. Det är också – åtminstone inom ett spann – säkert möjligt att kalkylera hur många tusen ton extra koldioxid, och därmed hur mycket förvärrad klimatpåverkan, som motkrafterna gett upphov till. På samma sätt bör det gå att kvantifiera antalet extra personer med luftrörsbesvär eller värre åkommor på grund av de ökade utsläpp från bilismen som motkrafterna ansvarat för. Vi avstår från detta. Vi blickar hellre framåt. Inte till en framtid utan motkrafter. Men väl till en framtid där motkrafter agerar mer konstruktivt och där de som arbetar för hållbar bilism bättre bemöter och hanterar motkrafterna.

**Beställ boken på [info@gronabilister.se](mailto:info@gronabilister.se) eller köp den direkt på [www.gronabilister.se](http://www.gronabilister.se). Pris endast 80 kr för Gröna Bilisters medlemmar och prenumeranter på Miljöbilens Värld, 100 kr för övriga. Ange om du vill ha boken i tryckt form eller som pdf. Boken är fullt ut klimatkompenserad med FN-certifierade CDM-projekt, inklusive distributionen.**