

Onsdag 9 augusti 2017

Följ SVD i sociala medier

För snabbaste uppdatering: facebook.com/svenskadagbladet, twitter.com/SVD, instagram.com/svenskadagbladet

# Bilägare

→ SVD.se  
Birgitta Forsberg:  
Stenbeck hade redan  
fått nog av Borg.  
SVD.se/av/birgitta-forsberg



## Slag efter slag mot dieselbilen

Det ter sig alltmer riskabelt att äga en dieselbil. Allt fler av världens länder överväger att förbjuda dem. Här är några av signalerna om att dieselbilar – och till viss del också bensinbilar – är på väg bort från våra vägar, främst i stadskärnorna.

### 1 Larm om kartell kring utsläppsfusk i Tyskland

I slutet på förra veckan kom avslöjandet, som är bland de tyngsta sedan VW-skandalen briserade: De tyska biltillverkarna Volkswagen, Audi, Porsche, BMW och Daimler har sedan 1990-talet i hemlighet samarbetat kring bland annat teknik, leverantörer, strategier – och utsläppsfusk.

Avslöjandet kom efter att både Daimler och VW lämnat in skriftliga "självrättelser" som Der Spiegel tog del av.

### 2 Mercedes tvingas att återkalla 3 miljoner bilar ...

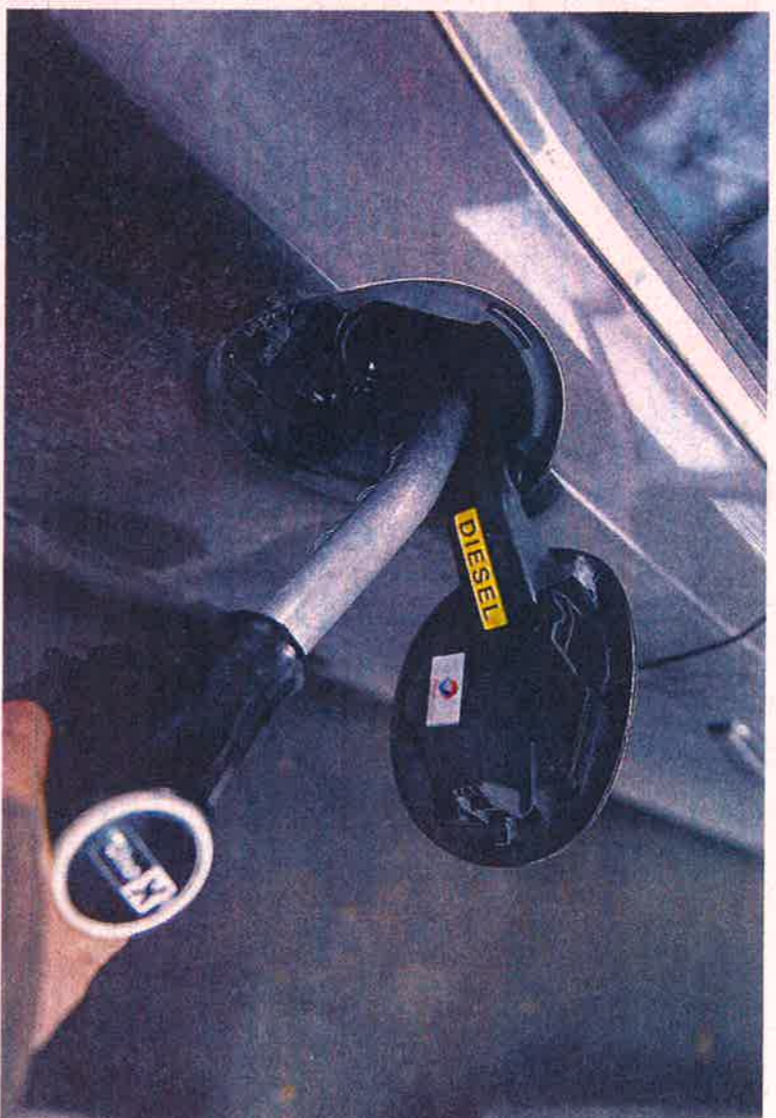
Några dagar tidigare gick biltillverkaren Daimler ut med att de återkallar 3 miljoner dieselfordon av märket Mercedes-Benz i Europa. Orsaken: motorerna måste uppdateras med ny teknik som minskar utsläppen av kväveoxid.

Nästän alla Mercedes med dieselmotor som sålts 2008–2016 har de aktuella motorerna – i Sverige rör det sig om tiorusentals bilar.

Beskedet kommer en vecka efter att det tyska transportdepartementet kallade in Daimler till ett extrainsatt möte efter miss-tankar om omfattande utsläppsfusk, som kan jämföras med Volkswagenskandalen.

### 3 ...och Audi att återkalla 850 000 bilar

Strax senare gick Audi ut med ett liknande besked. 850 000 återkallas för att få ny mjukvara som kompletterar utsläppen. Även VW-bilar eller Porsche med dieselmotorer från Audi återkallas för uppdatering. Liksom för Daimler, är återkallandet en del av en överenskommen med det tyska transportdepartementet.



Dieselbilens trycke får törn efter törn. Foto: Terje Pedersen/NTB scanpix/TT

### 4 Förbud i: Stockholm kan förbjuda dieselbilar 2020

Samtidigt haglar förbud över världen – bland annat i Stockholm. Runt sex av tio bilar kommer förbjudas i Stockholms innerstad från 2020, om ett förslag om miljözoner i staden går igenom.

Trafikborgarrådet Daniel Hell-dén (MP) hoppas att förbudet träder i kraft "så snart som möjligt".

– Jag tycker stockholmarna ska undvika att köpa dieselbil, sade han till SVD i början av juli.

Konsekvens: svenska bilköpare skeptiska till dieselbilen

Bilförsäljare i Stockholm har också berättat för SVD om hur svenska bilköpare blir alltmer skeptiska till dieselbilar.

Robert Chudzinski, säljare av begagnade bilar på Norrort Bil i Upplands Väsby, berättade att han allt oftare får frågor om diesel.

– En del säger ju att dieselbilarna kan komma att förbjudas i framtiden, och många köper ju en bil för att ha den under en längre tid, sade han.

### 7 Fler förbud: Norge går längre än Sverige

"Vilket fantastiskt grymt bra land", twitterade Tesla-grundaren Elon Musk efter beskedet: Norge kommer att förbjuda försäljning av alla bensin- och dieselbilar

från 2025, enligt ett besked från 2016.

Även Nederländerna och Österrike har liknande förslag på gång, med planer att förbjuda nybilförsäljning av bensin- och dieselbilar 2025 respektive 2020.

### 5 Svensk expert: "Byt bort dieselbilen"

Samtidigt som bilarna riskerar att bli förbjudna ökar också de ekonomiska riskerna med att äga en dieselbil på grund av en eventuellt kommande värde-minskning. Flera experter har varnat internationellt för en kommande bilånebubbla – och även i Sverige finns problemen, enligt Sharon Lavie, familjeekonom på Ikano Bank.

– Funderar man redan på att byta bort dieselbilen kan det definitivt vara en bra idé att göra det nu, sade hon nyligen till SVD.

### 8 Chocken: Tyskland vill följa efter Norge

Inga nya bilar med förbränningsmotorer ska få rulla på Tysklands vägar från 2030. Det vill Tysklands förbundsrad, som förra sommaren antog en resolution som knapptast får landets starka

### 6 Storstäder har tröttnat på utsläppen

Stockholm är inte ensam om att vilja förbjuda dieselbilar i stadskärnorna.

Tidigare har också flera av världensorstäder – bland andra Paris, Madrid, Aten och Mexico City – offentliggjort att de kommer att förbjuda dieselbilar inne i stadskärnorna, rapporterade The Guardian förra sommaren.

bilindustri att ta glädjeskutt. Beslutet har ingen lagstiftande effekt – men stötts av politiska representanter från samtliga tyska delstater.

Peter Alestig  
peteralestig@svd.se

→ SVD.se  
Är alternativen kinesiska elbilar?  
PREMIUM  
Fler exempel på slag som drabbat dieselbilen finns på SVD.se



**Klimatet.**

# ”Vi blir fossilfria tio år före regeringens klimatmål”

Regeringens mål är att Sverige ska ha en fossilfri fordonsflotta år 2030. Arla Sverige antar utmaningen: vi kommer vara 100 procent fossilfria redan år 2020. Vi utmanar nu näringslivet att snabba på omställningen både för klimatet och för att regeringen ska släppa hotet om beskattning, skriver **Patrik Hansson**, vd Arla Sverige.

**R**egeringen diskuterar ett omtag kring förslagen till lastbilsskatt. Utsläppen från tunga transporter i Sverige måste självklart sänkas – dels för klimatet och dels för att vi ska uppfylla våra förpliktelser i de klimatmål och klimatavtal som Sverige har. Det finns dock en risk att när regeringen funderar kring styrmedel och beskattning för att minska utsläppen så kommer förslag som hämmar företagande utanför storstäderna. Arla är ett kooperativ som ägs av mjölkbönder. Våra mjölktankbilar som hämtar mjölk på runt 2800 gårdar runt om i landet lägger ungefär 2 miljoner mil per år på vägarna. Mjölkgårdarna levererar mjölk, håller landskapet öppet, bevarar för ekosystemen viktiga arter och genererar arbetstillfällen på landsbygden. En förutsättning för att gårdarna ska kunna existera är att tankbilen hämtar den dagsfärska mjolken på gården. Det går helt enkelt inte att dra fram järnväg till varenda mjölkgård.

**Nästa månad stultför vi** omställningen till helt fossilfria transporter från gårdarna när vi installerar vår egen cistern med fossilfri syntetisk diesel (HVO) på mejeriet i Östersund. Med denna investering är Arlas mjölktransporter från mjölkgårdarna 100 procent fossilfria. Mjölkbönder är beroende av att naturen, klimatet och ekosystemen fungerar. Att minska vår klimatpåverkan är ett naturligt inslag i vår verksamhet. Arlas globala mål är att minska vår totala klimatpåverkan med 30 procent på gårdarna till år 2020 jämfört med 1990. Klimatpåverkan från förpackningar, mejeri och transport ska minska med 25 procent under perioden 2005–2020.

På Arla är det största livsmedelsföretaget i Sverige är vi också en av de största transportörerna med tung trafik. Med vår storlek kommer också ett stort ansvar för att leda omställningen till fossilfri tung trafik. Det är också därför vi under de senaste tio åren, kanske lite i skymundan, arbetat med omställningen.

Vårt största mejeri ligger i Kallhäll utanför Stockholm. Mejeriet hämtar mjölk från gårdar i Stockholmsområdet. Vi har under de senaste tio åren ställt mycket höga krav även när det gäller transporter från mejerierna. Sedan något år tillbaka är lastbilstransporter med paketerad mjölk, yoghurt, ost från Kallhällsmejeriet till våra kunder, skolor, affärer, sjukhus etc runt om i Stockholm 100 procent fossilfria. Vi har introducerat den absolut senaste tekniken med etanol diesel på de lastbilar som körs i Stockholm.

**Förra året investerade** Arla Sverige i 17 nya etanollastbilar och vi har tagit beslut att köpa in ytterligare sju som tas i drift i år. Vi har ett nära samarbete med och köper våra lastbilar från Scania i Södertälje. Den etanol vi använder



Sedan något år tillbaka är lastbilstransporter från Kallhällsmejeriet i Stockholm 100 procent fossilfria. Vi har introducerat den absolut senaste tekniken med etanol diesel på de lastbilar som körs i Stockholm, skriver Patrik Hansson. Foto: Arla

produceras i Norrköping. På samma sätt är våra transporter till och från anläggningarna på Gotland, i Jönköping och Göteborg redan i dag helt fossilfria.

**Arla har investerat** hundratals miljoner i omställningen av vår fordonsflotta under de senaste tio åren för komma bort från fossila bränslen. Förutom de 2 miljoner fossilfria mil vi kör när vi hämtar mjölk har vi även 2 miljoner mil på vägarna för våra leveranser. Vi har kommit långt även där och nu spänner vi bågen ännu högre. Arla Sverige har tagit beslut om att den totala omställningen av vår egen tunga fordonsflotta i Sverige ska vara genomförd till år 2020.

När vi samtransporterar med andra eller får transporter från mejerier i utanför Sverige kommer vi inte att nå målet till år 2020. Vi kommer ställa krav på att även dessa transporter utförs fossilfritt och göra vad vi kan för att omställningen ska gå snabbare.

Arla är ett globalt företag men av det vi säljer i Sverige är 93 procent producerat av svenska råvaror. Vi har en stor utmaning da mjölkproduktionen i Sverige minskat med 15 procent de senaste tio åren.

**Den internationella konkurrensen** hårdnar och importen av mejerivaror till Sverige ökar år från år. Förra året importerades skyhöga 45 procent av de mejeriprodukter som konsumerades i Sverige. Livsmedelsstrategin som regeringen lagt fram, och som oppositionen skrivit under delar av, har som målsättning att den svenska livsmedelsproduktionen ska öka. Jag delar helt denna målsättning. Det finns en stor potential för svenska mejeriprodukter. Våra grannländer klarar av att öka mjölkproduktionen och att öka exporten av mejeriprodukter. Sverige borde kunna klara samma sak

Arla vill ingjuta framtidstro och skapa förutsättningar för att svenska mjölkbönder ska kunna expandera och investera. Därför vill vi med kraft understryka att det förslag som Vägskatteskuttekommittén nyligen presenterade för regeringen om en ny lastbilsskatt går rakt emot livsmedelsstrategins intentioner och målsättningar. Effekterna blir att kostnaden för Arlas fossilfria transporter till och från landsbygden, där maten produceras, ökar med mellan 30-40 miljoner kronor jämfört med i dag.

**Arlas uppfattning är** att om en beskattning av tunga transporter införs så måste den ta hänsyn till klimateffekten. Transporter utförda av utländska åkerier bör beskattas på samma sätt som svenska. Fossilfria transporter bör helt undantas från en kilometerskatt annars blir det en orättvis beskattning av de gröna företagen på landsbygden.

Regeringens beslut i mars med långsiktiga spelregler för beskattning av fossilfria bränslen är ett steg i rätt riktning. Men det krävs mer. Ett hinder för en omställning till fossilfria tunga transporter i Sverige är att man i dag inte kan tanka fossilfritt i vissa delar av Sverige. För att nå in i kaklet med 100 procent fossilfria transporter måste tankningsplatser finnas över hela Sverige. Arla har inte väntat på att dessa investeringar ska komma på plats utan vi har med egen kraft och med egna investeringar byggt upp egna tankningsplatser vid våra anläggningar. För att hjälpa till i omställningen kommer vi nu att undersöka om vi kan hjälpa till genom att erbjuda våra konkurrenter och kollegor i näringslivet att använda detta system. Regeringen måste med politiska beslut säkerställa att det kommer att finnas tillräckligt med fossilfritt bränsle överallt i Sverige.

**Regeringen har satt som mål** att Sverige ska ha en fossilfri fordonsflotta år 2030. Genom den nationelle samordnaren, Svante Axelsson, utmanar regeringen kommuner och näringslivet att visa upp konkreta åtgärder. Arla Sverige antar denna utmaning. Vårt svar är att vi kommer att vara 100 procent fossilfria redan år 2020. Vi utmanar Hagainitiativet och övriga näringslivet att snabba på omställningen både för klimatet och för att regeringen ska släppa hotet om beskattning. Landsbygden behöver transporter för att de gröna företagen ska kunna växa och producera mer livsmedel.



Patrik Hansson, vd Arla Sverige

**Botkyrka leder omställning  
till fossilfritt bränsle**

Botkyrka kommun är bäst i landet på att ställa om sin fordonsflotta till fossilfritt bränsle. Mer än 90 procent av kommunens bilar körs på gas eller el och har en klimatpåverkan på bara 38 gram koldioxidutsläpp per kilometer i snitt. Tvåa enligt Miljöfordonsdiagnosen är Stockholms stad där också drygt nio av tio bilar kör fossilfritt. Bäst förbättring från förra året märks i Sundbyberg och bland landstingen hamnar Stockholm på en delad femteplats.

Jessica Ritzén

DN 12/5-17



