










# ELBIL Sveriges partienkät valåret 2018 i juni

								
<p>1. Vem är du?</p>	<p><b>Robert Halef</b> Kristdemokraterna Talesperson i trafikutskottets frågor</p>	<p><b>Karin Svensson Smith</b> Miljöpartiet de gröna Trafikpolitisk talesperson, Ordförande i Riksdagens trafikutskott</p>	<p><b>Rickard Nordin</b> Centerpartiet Riksdagsledamot, energi- och klimatpolitisk talesperson</p>	<p><b>Jessica Rosencrantz</b> Moderaterna Trafikpolitisk talesperson</p>	<p><b>MATTIAS BÄCKSTRÖM JOHANSSON</b> SVERIGEDEMOKRA TERNA Gruppledare i Näringsutskottet</p>	<p><b>Matilda Johansson</b> Enhetschef, enheten för ledamotss töd</p>	<p><b>Lars Tysklind</b> Liberalerna Riksdagsledamot (L), miljöpolitisk talesperson</p>	<p><b>Pia Nilsson</b> Socialdemokraterna Gruppledare (S) i riksdagens Trafikutskott</p>
<p>2. Sverige ska bli fossilfritt till 2030. Hur vill ert parti öka försäljningen av fossilfria bilar?</p>	<p>Vi vill utveckla bonus-malus-systemet så att vi får ett gemensamt system inom EU, förslagsvis från år 2021. För att skapa enkelhet för den enskilde bilköparen förordar vi ett system med tydliga miljöklasser A-G, där A-C ger olika nivåer av bonus och E-G olika nivåer av avgifter. Ett sådant system kan enkelt modifieras till att också ta hänsyn till utsläpp av avgaser och partiklar. Vi vill att staten ska fortsätta att stödja installation av publika laddstationer för elbilar i områden där det är gles mellan sådana stationer</p>	<p>Miljöpartiet har som mål för Sverige att fossila drivmedel ska sluta säljas 2030. Detta ska ske genom att kvotpliktssystemet med gradvis ökande andel av fossilfria drivmedel ska blandas in ökar till slutmålet 2030. Bonus-Malus-systemet driver på omställningen av den svenska bilparken mot fossilfritt. Miljöpartiet har drivit på för etappmål för transportsektorn. Utsläppen från inrikes transporter, utom inrikes flyg, ska minska med minst 70 procent senast år 2030 jämfört med 2010</p>	<p>Centerpartiet vill införa en grön bilbonus med upp till 100 000 kronor i rabatt för den som köper en elbil eller en snål laddhybrid. För att färre ska köpa bilar med höga utsläpp finansieras systemet genom en avgift som betalas vid köptillfället. Den som köper en bil med högst utsläpp betalar 50 000 kronor. Exempel på bilar som får den högsta avgiften är SUV:ar och större fyrhjulsdrevna terrängbilar.</p> <p>Vi vill också införa ett grönt avdrag som bland annat ska omfatta installation av laddboxar, både för småhus och bostadsrättsföreningar. Avdraget ska dras av direkt vid köptillfället likt ROT/RUT.</p> <p>Vi behöver också behålla de bilar som säljs i Sverige efter de första åren. Då är möjlighet till miljöbilsparkering,</p>	<p>Vi satsar 100 miljoner kronor per år på teknikneutral utbyggnad av laddinfrastruktur. Det kommer att stärka förutsättningarna för de som väljer en fossilfri bil. Vi står också bakom det snart införda systemet med bonus-malus för nya personbilar. Det är dock viktigt att systemet är kostnadsneutralt – alltså att intäkterna för malus och utgifterna för bonus går jämnt upp</p>	<p>Sverigedemokraterna har inte ställt sig bakom detta mål, främst eftersom vi inte anser att det finns någon trovärdig plan för dess genomförande. Vissa typer av fossilfria bilar anser vi kan vara bra alternativ för miljön, det gäller inte minst eldrift. Vi anser att staten bör främja utvecklingen av infrastruktur för eldrift</p>	<p>Tack för mail och påminnelse . Er enkät har tyvärr hamnat mellan stolarna och vi har tyvärr inte möjlighet att inkomma med svar på er omfattande enkät redan tills imorgon. Jag beklagar verkligen detta.</p>	<p>Klimatsmartare bilar ska på olika sätt gynnas i förhållande till fossilbilar. Vi höjer kostnaderna för att smutsa ner genom en omvänd miljöbilbonus (mer skatt för den som köper en icke-miljöbil) men är kritiska till att regeringen och andra partier slösar skattepengar på privata inköp av nya bilar. Det är betydligt bättre att göra det dyrare att smutsa ner och att investera i klimat-smarta, långsiktiga och kommer många till del. Det kan handla om investeringar i laddinfrastruktur, cykelbanor eller tåg. Vi vill reformera reseavdraget (mer förmånligt på landsbygden där kollektivtrafiken inte är utbyggd) och höja förmånsvärdet för icke-miljöbilar. Vi vill främja lokala åtgärder som gynnar klimatsmartare transporter – t.ex. miljözoner och bättre parkeringsmöjligheter för t.ex. bilpooler och korttidshyra av miljöbilar.</p>	<p>1 juli i år börjar Bonus-malus systemet att gälla. Det kommer att gynna de som väljer en fossilfri biloch kommer förhoppningsvis att öka försäljningen av fossilfria bilar. Ju fler laddstationer vi har, desto fler kommer våga köpa elbilar. Klimatklivet har inneburit ett stöd för bland annat nya laddstationer för elbilar. Detta har varit väldigt framgångsrik och antalet laddpunkter har mångdubblats tack vare denna stödmodell. Klimatklivet ger även stöd till de som vill bygga tankstationer för fossilfria drivmedel. Tyvärr vill oppositionen lägga ned Klimatklivet direkt efter valet trots det stora antal laddpunkter som tillkommit genom denna satsning. Regeringen har även gett Trafikverket i uppdrag att utreda hur vi kan fler laddstationer längs med våra stora vägar för att fler ska välja att köra elbil även utanför städerna där tillgången till laddpunkter är bättre</p>

			undantag från trängselskatt, möjlighet att köra i bussfil mm viktiga åtgärder. Vi vill att kommuner ska få möjlighet att ta sådana beslut.					
2b.Elbil Sverige ranking 1-5	3	2	4	3	1	-	2	2
3. Hur ser ert parti på miljözoner i städer?	Kommuner bör ges möjligheten att inom visa ramar införa särskilda miljözoner där luften är som sämst. Utformningen av miljözoner kan ske på olika sätt och måste anpassas lokalt. Vi anser inte att bilar som nyligen varit miljöklassade bör förbjudas eller i närtid utestängas från eventuella miljözoner. Det måste finnas en rimlig övergångsperiod så att inte enskilda och familjer påverkas på ett orimligt sätt.	Miljöpartiet har i regeringsställning kämpat för att införa de nya reglerna för miljözoner i stadskärnor för att ge kommuner möjlighet att få bättre stadsmiljöer och renare luft.	Att införa miljözoner är ett steg på vägen till en bättre miljö, men vi anser att det är upp till kommunerna själva att besluta om det. På samma sätt vill vi att det lokalt ska kunna beslutas om avgifter för dubbdäck där det är mycket partiklar i luften. Vi saknar också alla positiva styrmedel som kommunerna också bör få chans att besluta om, enligt förra frågan.	Moderaterna anser att nya miljözoner på sikt kan vara ett alternativ för att förbättra luftkvaliteten i våra städer. Regeringen går dock alldeles för fort fram genom att öppna för de nya miljözonerna redan år 2020. Människor måste få en ärlig chans att ställa om och ges spelregler som håller över tid.	Sverigedemokraterna är negativa till miljözoner i städer. Vi noterar att luftkvaliteten utvecklas positivt utan miljözoner och det är inte rimligt att kommuner förbjuder fordon som för några år sedan marknadsfördes som miljövänliga.		Miljözoner behövs för att i vissa städer få ner hälsofarliga utsläpp. Kommunerna måste därför kunna införa miljözoner med avgifter för fossildrivna fordon. I vissa fall kan det behövas miljözoner där endast fossilfria bilar får köra.	Regeringen har infört möjligheten för kommuner att införa miljözoner om de anser att det behövs för att minska skadliga utsläpp. Det är upp till varje kommun att besluta om de vill införa detta eller inte.
3b.Elbil Sverige ranking 1-5	3	3	3	3	1	-	4	3
4. Hur ser ert parti på tunga fordon? Hur ska fler bli fossilfria?	Vi vill vi stimulera investeringar i produktion och distribution av förnybara drivmedel. För att investeringarna ska komma till stånd behövs långsiktiga spelregler på marknaden, vilket förutsätter att de styrmedel som används är i harmoni med EU:s regelverk. Vi förordar ett system med kvotplikt för drivmedel till tunga fordon. Biogas, inte	Miljöpartiet vill införa en differentierad avståndsbaserad skatt, en så kallad vägsplitageskatt, på lastbilsstrafiken. Vi anser att Sverige behöver en nationell godsstrategi som gynnar klimatsmarta transporter.	Centerpartiet vill införa en ny klimatbonus för att öka incitamenten för de tunga transporterna att minska sina utsläpp, till exempel genom att ersätta fossila bränslen med förnybara. För varje ton minskat utsläpp av koldioxid får åkerierna 200 kronor i klimatbonus. Dessutom vill vi införa en miljölastbilspremie. Vi vill också ge möjlighet till längre- och tyngre fordon vilket ökar	Det finns inget enskilt förslag som på egen hand kan eliminera utsläppen från fordonssektorn. Moderaterna föreslår en utbyggnad av koldioxidfri laddinfrastruktur och vill se en ökad inblandning av biobränsle i våra drivmedel. Dessutom är vi mycket positiva till de försök som pågår med elvägar på	Just tunga fordon som färdas långa sträckor genom glesbygd är vad man kan kalla för en högt hängande frukt avseende fossilfrihet. Vi avvisar dylika sektorsvisa mål och anser att diskussionen bör handla om de sammanlagda utsläppen.		En ökad elektrifiering av transportsektorn är centralt och här krävs mer forskning och utveckling. Förhoppningsvis kan de försök som pågår med elektrifiering av vissa vägsträckor skalas upp. Vi utgår från principen förorenare betalar vilket ökar incitamenten att göra klimatsmarta val. Biodrivmedel bör användas där det görs mest nytta, till exempel tyngre transporter och vi vill se ett	Vi vill inför en vägsplitageskatt som ska gynna de åkerier som väljer att satsa på tunga fordon som är mindre skadliga för klimat och miljö. 1 juli så börjar bränslebytet att gälla i Sverige. Det innebär att den bensin och diesel som säljs år 2030 består av minst 50% förnybart. Vi satsar även på forskning och utveckling av elvägar som på sikt kan göra så att delar av lastbilstransporterna kan ske via elanslutna fordon.

	<p>minst i flytande form, är på många sätt ett smartare alternativ, både ur klimat- och hälsosynpunkt, än de biobränslen som kan användas i dagens lastbilar. För att få in biogasen på allvar behöver därför produktionen stimuleras, liksom utbyggnaden av tankstationer, inte bara i Sverige utan i hela Europa. För att säkra tillgången på organiskt avfall till rötningen krävs också en effektivare källsortering i kommunerna. Den offentliga sektorn har en viktig roll som normerande för åkeribranschen och bussbranschen. Vi är också positiva till en utbyggnad av infrastruktur för eldrivna tunga transporter.</p>		<p>energieffektiviteten drastiskt. Vi ser också gärna fler försök med olika typer av elvägar, samt en tuffare reduktionsplikt som har kvoter hela vägen till 2030, för att skapa långsiktighet.</p>	<p>två platser i landet. Detta är exempel på tre åtgärder som kan bidra till att minska utsläppen från den tunga trafiken.</p>			<p>reduktionspliktsystem med krav på drivmedelsleverantörer att leverera en viss andel biodrivmedel och viss klimatprestanda per år.</p>	
4b.Elbil Sverige ranking 1-5	3	1	4	3	1	-	3	3
5. Hur ser ert parti på entreprenadmaskiner? Hur ska fler bli fossilfria?	<p>Eldrift kan bli ett alternativ för många entreprenadmaskiner. Annars är biobränslen, framför allt biogas, ett smart alternativ.</p>	<p>Entreprenadmaskiner har länge varit en eftersatt sektor som inte kommit långt i omställningen till fossilfritt. Genom arbetet inom Fossilfritt Sverige som regeringen tillsatt där olika industribranscher har tagit tydlig ståndpunkt och antagit olika färdplaner för hur de ska nå fossilfritt pågår ett aktivt arbete för att minska entreprenadmaskinernas utsläpp. Gruvindustrin ligger</p>	<p>Vi vill ge långsiktiga, ambitiösa och stabila spelregler för inblandningen av förnybara drivmedel och behålla skattebefrielsen för rena biodrivmedel. Det skulle på sikt öka till att mer förnybara bränslen används för entreprenadmaskiner. Vi vill också ha en utsläppsmärkning för arbetsmaskiner, vilket idag saknas. Det är en viktig</p>	<p>Moderaterna har föreslagit en utfasning av gruvnäringens skattenedsättning på koldioxid- och energiskatten. Detta kommer leda till en ökad omställningstakt.</p>	<p>Det är en fråga om teknikutveckling egentligen. Vi sätter inte upp något specifikt mål för entreprenadmaskiner.</p>		<p>En ökad elektrifiering av hela transportsektorn är centralt och här krävs mer forskning och utveckling. Vi utgår från principen förorenare betalar vilket ökar incitamenten att göra klimatsmartare val. Biodrivmedel bör användas där det görs mest nytta, till exempel till tyngre maskiner och fordon Vi vill se ett reduktionspliktsystem med krav på drivmedelsleverantörer att leverera en viss andel</p>	<p>Utsläppen av växthusgaser och luftföroreningar från arbetsmaskiner behöver minska för att vi ska nå klimatmålen. Bränslebytet och andra åtgärder beräknar minska utsläppen med 1 miljard ton. I dagsläget behöver vi bättre kunskap kring hur maskinparken är uppbyggt för att kunna komma med fler och bättre förslag. För att få mer kunskap har regeringen gett Naturvårdsverket i uppdrag att</p>

		där på framkant med elektrifiering.	grund för att kunna ställa effektivitetskrav				biodrivmedel och viss klimatprestanda per år.	hitta områden med potential för utsläppsminskningar samt att föreslå åtgärder som kan behövas införas.
5b.Elbil Sverige ranking 1-5	1	1	4	2	1	-	3	2
6. Hur vill ert parti stimulera utbyggnad av laddinfrastrukturen i Norrland? Det ser tunt ut norr om Östersund på Svenska laddkartan.	Kristdemokraterna vill att staten ska stödja utbyggnaden av laddinfrastrukturen i områden där det är glest mellan laddstationerna	Miljöpartiet vill ta fram en nationell strategi för laddinfrastruktur i hela landet. Större vägar ska vara försedda med laddpunkter för elfordon redan år 2020. Viktigt är också att det skapas möjligheter för individer som inte bor i villa att ha tillgång till laddmöjligheter nära hemmet eller vid arbetet. Därför bör det prioriteras att laddpunkter installeras vid bostäder och arbetsplatser. Ett nytt ladda hemma-stöd har skapats för att göra det enklare och billigare för hushåll att installera laddpunkter för elfordon vid hemmet. Vi vill utreda att införa en "glesbyggsbonus" inom bonus-malussystemet för personbilar, där människor med liten eller ingen tillgång till kollektivtrafik får en förhöjd bonusdel.	Centerpartiet vill se en nationell plan för elektrifiering av transportsektorn, som inkluderar förenklade byggregler för laddstolpar vid nya parkeringar och bostadshus, satsningar på forskning och demonstration av elvägar och elektrifiering av godstrafik och busstrafik. Vi tycker att samhällsplaneringen måste inriktas på smarta och klimateffektiva alternativ, för såväl personresor som godstransporter. Vi vill också införa ett så kallat "e-tal" som ska ange hur många laddstolpar som bör finnas i förhållande till antalet parkeringsplatser som byggs. De pengar som satsas från staten framöver kring publika laddare, bör i högre grad riktas mot områden med glest mellan laddpunkterna.	Vår satsning om 100 miljoner kronor per år på att bygga ut teknikneutral infrastruktur ska givetvis gå till investeringar även i Norrland.	Det är riktigt och här ser vi en roll för staten att spela. I vårt förslag till statsbudget budgeterade vi specifikt 100 miljoner för att bidra till laddinfrastruktur där det inte är kommersiellt gynnsamt		Det behövs mer laddinfrastruktur för att det ska vara möjligt att köra elbil i hela landet. Här är det rimligt med statliga investeringar vilket vi också föreslagit i vår skuggbudget.	Förutom Klimatklivet har regeringen infört laddhemma-stödet som ger bidrag till privatpersoner som vill installera en laddstation hemma. Till detta så har Trafikverket fått i uppdrag att ser över hurvi kan få till en bättre laddinfrastruktur längs med de större vägarna i hela landet. Här finns det ävenmed ett fokus på snabbbladdare.
6b.Elbil Sverige ranking 1-5	2	2	3	2	2	-	2	2
7. Hur ser ni på gratis parkering för fossilfria	Vi vill att kommunerna ska få större makt över miljöpolitiska styrmedel, exempelvis ska de kunna	Miljöpartiet vill reformera plan- och bygglagen så att det tydligt framgår att tillgänglighet är det viktiga, inte antalet	Det är idag förbjudet att ge gratis parkering enbart för miljöbilar, vilket självklart är helt orimligt. Vi vill ändra lagen och ge	Moderaterna vill att kommuner ska få rätt att differentiera parkeringsavgifter efter fordonstyp.	Det är i först hand en kommunal fråga och inget vi har tagit ställning till på rikspanet, varken för		Vi vill göra det möjligt för lokala åtgärder som gynnar klimatsmartare transporter till exempel miljözoner och trängselavgifter. Gratis	Det är i vissa kommuner är billigare eller helt gratis att parkera ett fordon som uppfyller lokala krav för en miljöbil. I dagsläget så får det

elfordon i Sverige?	välja att låta fossilfria fordon parkera gratis.	parkeringsplatser. Vi vill även att kommuner ska ges rätt att reservera parkeringsplatser för bilpoolers fordon. Elfondon bidrar lika mycket till trängselproblematiken i våra städer som fossila fordon, vi har därför inte tagit ställning för gratis parkering för elfordon.	möjligheter till den som äger marken att fatta sådana beslut. Det är ett viktigt styrmedel, inte minst för kommuner, för att få fossilfria bilar att stanna i Sverige.	Exakta nivåer är upp till lokala beslutsfattare att själva bestämma över.	eller emot. Men det kan förmodligen vara ett alternativ på vissa platser.		parkering för elfordon kan också vara ett styrmedel som bör prövas initialt.	vara upp till varje kommun att besluta om detta och vi har just nu inga förslag på att verka för gratis parkering för fossilfria elfordon i hela landet.
7b.Elbil Sverige ranking 1-5	3	1	4	3	1	-	1	1
8. Planerar ni ytterligare incitament för att öka andelen fossilfria elfordon?	Kristdemokraterna föreslår att Sverige tar fram en heltäckande strategi för elbilar, inklusive tunga vägtransporter. Sverige har en nästan helt koldioxidneutral elproduktion vilket gör att vi är en förebild inom området. Vi vill också att elstolpar ska räknas som ett godkänt alternativt drivmedel enligt den så kallade pumplagen, idag är el undantaget vilket är svårt att motivera.	Miljöpartiet vill utreda att införa en "glesbygdsbonus" inom bonus-malussystemet för personbilar, där människor med liten eller ingen tillgång till kollektivtrafik får en förhöjd bonusdel. Regeringen har redan infört en premie för elcyklar och elmopeder för privatpersoner: upp till 10 000 kronor för den som vill transportera sig klimatsmart. Ett ladda hemma-stöd har skapats för att göra det enklare och billigare för hushåll att installera laddpunkter för elfordon vid hemmet. Den reform av reseavdraget Miljöpartiet är för skulle även få en positiv effekt på den ökade andelen fossilfria fordon.	Förutom allt ovanstående vill vi se en ny miljöbilsdefinition, en definition för bilpooler (så att även de kan omfattas av gratis parkering och moms sänkas till 6%), tuffare krav i offentliga upphandlingar, fler möjligheter som elbilsägare att nyttja batteriets potential som tjänsteleverantör i elsystemet, energideklaration av bilar, ursprungsmärkning vid pumpen, acceptans av grön gas-principen, en nationell biogasstrategi, en kretsloppspremie för biogas och mycket mer.	Vi är övertygade om att mer behöver göras för att ställa om till fossiloberoende fordonsflotta. Vi arbetar ständigt med att utveckla vår politik på området och kommer därmed återkomma med fler förslag framöver.	Eldrift har redan idag en gynnsam situation skattemässigt och vi tror att marknadskrafterna är en effektivare drivkraft än politiska styrmedel.		Det centrala är att den som smutsar ner ska betala mer i förhållande till den som kör klimatsmartare alternativ. Se gärna våra svar på andra frågor (omvänd miljöbilsbonus, reseavdrag, förmånsvärde, laddstolpar, reduktionsplikt, miljözoner etc.).	Bonus Malus och bränslebytet träder i kraft 1 juli och innan vi sett vad det ger för effekt har vi inte inuläget några planer på nya incitament. Det är viktigt att vi noga följer utvecklingen så att vi kan se att det får en reell effekt och att vi ser att vi är på rätt väg när det gäller utsläppen.
8b.Elbil Sverige ranking 1-5	3	3	4	1	1	-	3	2
9. Ser ni att konvertering av fordon till eldrift är en strategi för Sverige?	Ja	Ja, Miljöpartiet ställer sig positivt till ekonomiska styrmedel och regelförenklingar som ska stimulera fler efterkonverteringar av	Ja, det kan vara en bland flera åtgärder.	Sverige har goda möjligheter att ta ledartröjan när det kommer till omställningen av fordonsparken. Denna	Det är snarare än teknisk än en politisk fråga.		Om det är tekniskt och ekonomiskt hållbart kan det vara ett alternativ. Liberalerna ser biobränsle som en viktig övergångslösning.	För enskilda fordonsägare kan det vara ett bra alternativ. Så länge som fordonet är trafiksäkert och uppfyller alla andra krav så är det positivt om fler bilar går från

# ELBIL Sveriges partienkät valåret 2018 i juni

		fossildrivna fordon till el- eller biogasdrift.		omställning behöver vila på flera ben, inklusive eldrift av fordon.				förbränningsmotorer till elmotorer. Men vi har inga planer just nu på att från regeringens håll satsa på ett större konverteringsprogram för den befintliga fordonsflottan.
9b.Elbil Sverige ranking 1-5	5	5	5	5	3	-	3	3
10. Hur vill ni stimulera omställningen av svensk fordonsindustri? Sverige gör flest dieselmotorer per capita i världen om vi har fått rätt uppgifter.	Det är viktigt att industrin får långsiktiga och pålitliga spelregler. Med den tydliga klimatutmaning som hela samhället står inför kommer den svenska industrin att kunna hitta bra lösningar för framtiden.	Regeringen satsar 300 miljoner kronor per år mellan 2018–2040 för att hjälpa svensk industri att ta klivet mot ett nollutsläpp av växthusgaser. Satsningen innebär stöd till företag hela vägen från forsknings- och innovationsprojekt till demonstrations- och fullskaliga anläggningar. Utöver detta pågår ett intensivt forskningsarbete kring vilken roll olika fossilfria alternativ till den	Teknikutvecklingen sker snabbt med effektivisering, elektrifiering och förnybara drivmedel, men också genom digitalisering och automatisering. Det skapar stora möjligheter att minska utsläppen och miljöpåverkan från transporterna utan att minska mobiliteten. Centerpartiet tycker att det är angeläget att öka användningen av förnybara drivmedel som ersätter fossila bränslen i både personbilar, tunga transporter och arbetsmaskiner.  För att minska miljöpåverkan men behålla mobilitet måste transporterna bli effektivare. Vi vill se mer forskning och ny teknik. För att bryta beroendet av fossila bränslen och minska klimatutsläppen, krävs en samverkan mellan olika lösningar och tekniker. Till exempel energieffektiva fordon, en ökad biogas- och biodrivmedelsanvändning, utökad infrastruktur för att ladda bilar, och fordon	Sverige har världens kanske tuffaste klimatmål. Bland dessa finns ett mål om 70 procent utsläppsminskning från transportsektorn redan år 2030. Självfallet kommer detta även skapa ett omställningstryck på den svenska fordonsindustrin.	Den svenska fordonsindustrin ska vi förstås vara mycket rädda om. Exakt vilka produkter respektive fredag ska producera vill vi som politiker inte försöka styra över.		Konsumenternas efterfrågan styr och allt fler vill kunna göra klimatsmartare val vilket även industrin behöver hörsamma för att fortsatt vara konkurrenskraftiga. Omställningen av fordonsindustrin är industrins eget ansvar men politiken kan genom långsiktiga och teknikneutrala styrmedel driva på. Det är därför vi till exempel vill införa en omvänd miljöbilsbonus som innebär att det blir dyrare att köpa en ny bil som smutsar ner mer i förhållande till t.ex. en elbil	Vi vill inte in och bestämma vilka motorer som ska tillverkas. Istället så arbetar vi för tydliga regler och krav som ska stimulera en miljövänligare fordonsflotta.

			<p>med nollutsläpp som drivs med grön el eller bio-/vätgas. Även nya lösningar med bilpooler och smarta digitala mobilitets- och delningstjänster måste utvecklas.</p> <p>Teknikutvecklingen, inte minst av batterier, går fort. Utvecklingen på personbilssidan sprider sig även till sjöfarten och till den tunga trafiken.</p> <p>Vi vill därför se en nationell plan för elektrifiering av transportsektorn. I den nationella planen vill vi se satsningar på alternativa drivmedelsstationer i hela landet och förenklade byggregler för laddstolpar vid nya parkeringar och bostadshus. Vi vill också ha med satsningar på forskning och demonstration av elvägar, och hur gods- och busstrafiken kan elektrifieras. Vi tycker att samhällsplaneringen måste inriktas på smarta och klimateffektiva alternativ, för såväl personresor som godstransporter. Vi satsar också 500 miljoner på omställningen till bioekonomi.</p> <p>I slutändan är det dock bara den svenska fordonsindustrin som själva kan välja att ställa om. Där ser vi positiva signaler, även om arbetet</p>				
--	--	--	--	--	--	--	--

# ELBIL Sveriges partienkät valåret 2018 i juni










			kan gå snabbare. Genom offentliga upphandlingar och tuffa miljökrav lokalt och nationellt kan vi öka efterfrågan på fossilfria bilar och därmed öka omställningsviljan i den svenska fordonsbranschen. Det är också viktigt att staten fortsätter vara en aktiv spelare kring forskning med olika demonstrationsanläggningar och testbanor.					
10b.Elbil Sverige ranking1-5	4	4	5	3	1	-	4	4
11. Vilket år är statens fordon fossilfria?	Den offentliga sektorn ska vara ett föredöme och välja fossilfria alternativ när nya fordon köps in.	Miljöpartiet har inte satt något år för när det senast ska ske men klart är att staten och andra offentliga aktörer måste vara föregångare i omställningen. Det slutmål vi har för försäljning av fossila bränslen för hela samhället vill vi se 2030.	År 2030.	Som nämnt ovan ska utsläppen från transporter minska med 70 procent till år 2030, och senast år 2045 ska Sverige inte ha några nettoutsläpp av koldioxid. Detta kommer förstås få konsekvenser även för statens fordon.	Vi vill inte ange något sådant årtal. Det beror mycket på hur tekniken utvecklas och hur kostnadsbilden ser ut.		Statliga myndigheters inköp av personbilar och lätta lastbilar ska redan idag vara miljöbilar men måste också gälla i praktiken. Målsättningen bör vara att statens fordon senast år 2023 bör vara fossilfria. Även kommuners inköp av nya bilar bör vara miljöbilar.	Något exakt år kan vi inte säga. Vi kommer antagligen ha några myndigheter som kommer att behöva använda sig av fossildrivna motorer även i framtiden men ambitionen är att de statliga fordonen ska vara så miljö- och klimatvänliga som möjligt.
11b.Elbil Sverige ranking1-5	1	5	5	5	1	-	5	1
12. Vilket år är statens fordon emissionsfria?	Den offentliga sektorn ska vara ett föredöme och ställa höga miljökrav på sina fordon. Det är svårt att säga ett exakt årtal för när alla fordon är emissionsfria.	Miljöpartiet har inte satt något år för när det senast ska ske men klart är att staten och andra offentliga aktörer måste vara föregångare i omställningen. Det slutmål vi har för försäljning av fossila bränslen för hela samhället vill vi se 2030.	Emissioner i någon form, exempelvis vattenånga, finns från alla bilar utom elbilen. Att säga att alla statens bilar ska vara just elbilar är dock lite vanskligt att säga så långt i förväg.	Omställningen av fordonsflottan kommer behöva vila på flera ben, elektrifiering är ett av dem medans exempelvis biobränslen är ett annat. Senast år 2045 ska Sverige inte ha några nettoutsläpp av koldioxid.	Se föregående fråga.		Utsläppen för inrikes transporter ska minska sina utsläpp med 70% till 2030 jämfört med 2010. Det är därför rimligt att statens fordon ska vara emissionsfria senast 2030.	Något exakt år kan vi inte säga. Vi kommer antagligen ha några myndigheter som kommer att behöva använda sig av fossildrivna motorer även i framtiden men ambitionen är att de statliga fordonen ska vara så miljö- och klimatvänliga som möjligt.
12b.Elbil Sverige ranking1-5	2	2	2	2	1	-	4	2



# ELBIL Sveriges partienkät valåret 2018 i juni



<http://www.elbilsverige.se/>

<p>13. Har ert parti någon plan för att förenkla betalning (roaming)vid laddning i Sverige?</p>	<p>Det måste vara möjligt att ladda och betala smidigt vid varje publik laddningsstation, antingen genom betalkort eller mobilapp. Om aktörerna inte kan lösa detta snarast bör lagstiftning användas, som man bl.a. gjort i Kalifornien.</p>	<p>Miljöpartiet vill ta fram en nationell strategi för laddinfrastruktur i hela landet. Större vägar ska vara försedda med laddpunkter för elfordon redan år 2020. Viktigt är också att det skapas möjligheter för individer som inte bor i villa att ha tillgång till laddmöjligheter nära hemmet eller vid arbetet. Därför bör det prioriteras att laddpunkter installeras vid bostäder och arbetsplatser. Uppdraget att utforma denna strategi, inklusive hur roamingproblematiken bör lösas läggs med fördel på expertmyndigheter likt Energimyndigheten att ta fram i samråd med branschen och brukare av elfordon. Den snabba innovationstakten inom detta område gör att vi lyssnar på expertisen.</p>	<p>Vi tar gärna initiativ att föra samman branschen för samtal, för i slutändan är det inte staten som bör bestämma över betaltjänsterna. Det är dock knappast rocket science och betalkort fungerar utmärkt på alla bensinmackar i Sverige. Då ska det gå att lösa vid laddstationer också.</p>	<p>Smidiga betalningslösningar är viktigt och det ska vara lätt att ladda sin elbil i hela landet. Politiken ska skapa goda förutsättningar för detta, men hur betalningen ska ske är främst en fråga för marknadsaktörerna och användarna.</p>	<p>Nej.</p>		<p>Det är viktigt att det utvecklas enkla marknadsanpassade betalningslösningar för laddning av elbilar. Det måste bli lika enkelt att ladda en elbil som att tanka flytande bränsle. Samtidigt är det viktigt att poängtera att politiker sällan har de bästa tekniska och marknadsekonomiska lösningarna, vilket är en grundinställning för oss marknadsliberaler.</p>	<p>Den socialdemokratiskt ledda regeringen har gett Trafikverket i uppdrag att göra en översyn om laddinfrastruktur kring större vägar. I detta uppdrag ingår att analysera möjliga affärsmodeller och det kommer att finnas en aktiv dialog med externa aktörer. Exakt vad resultatet blir är ännu inte klart. Att det ska gå smidigt och enkelt att betala vid laddning är något som ligger i allas intresse och vi kommer förhoppningsvis att se detta utvecklas i takt med att antalet elbilar ökar.</p>
<p>13b.Elbil Sverige ranking1-5</p>	5	5	4	3	1	-	1	3
								
<p>Placering 2018 Almedalen Elbil Sverige</p>	2	5	1	2	7	8	2	6
<p>Elbil Sveriges poäng ranking tot2018</p>	35	34	47	35	15	-	35	28
<p>Poäng 2014 Almedalen</p>	9	12	10	2	0	11	2	8
<p>Poäng 2010 Almedalen</p>	4	2	10	2	-	10	6	4