

Motion till riksdagen 2023/24:2342

av **Linda W Snecker m.fl. (V)**

Elbilar och laddinfrastruktur

1 Innehållsförteckning

1 Innehållsförteckning	1
2 Förslag till riksdagsbeslut	2
3 Inledning	3
4 En elbil för alla?	3
4.1 Vem har råd?	4
5 Vänsterpartiets förslag till elbilstöd	4
6 Laddinfrastruktur	5
6.1 Ojämlig fördelning av laddinfrastruktur	6
6.2 Undanröj hinder i utbyggnaden	7
6.3 Nationell samordning	7
7 Vad säger EU?	8
8 Dela mera	8
8.1 Bilpooler	8
9 Statens roll	8
9.1 Att gå före	9
9.2 Exemplet Västerbotten	9
9.3 Exemplet Stockholm	10
9.4 Vad gör den högerkonservativa regeringen?	10
10 Mineraler och batterier	11

2 Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med ett förslag om att införa ett förbud mot försäljning av nya bilar som drivs av fossila bränslen efter 2025 och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om riktat stöd till elbilar och reformerad klimatbonus och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en skrotningspremie och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ett konverteringsstöd och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag i enlighet med tillkännagivanden från 2021 angående en utbyggd laddinfrastruktur i hela landet och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör skyndsamt återkomma med en nationell strategi för ett tillgängligt och heltäckande system för laddning av elfordon och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med en strategi för hur Sverige ska uppnå EU:s mål om minst en laddpunkt per tio laddbara fordon och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag som undanröjer onödiga hinder, som marktillstånd, brandskyddsregler och svårigheter med installation, för att öka laddmöjligheterna av elbilar och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag som gör bildelning enklare och smidigare och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag som tydligt underlättar för kommunerna angående parkeringsplatser, p-avgifter och uthyrning av elbilar, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag på ett färdmedelsneutralt, avståndsbaserat reseavdrag och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sveriges geologiska undersökning (SGU) bör få i uppdrag att utreda vilka kritiska metaller som finns i Sverige samt att SGU:s uppdrag bör utökas så att det även innefattar Sveriges mineralförsörjning, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör få i uppdrag att utreda möjligheten till stödstrukturer till gruvindustrin för att utöka återbruk och återvinning och tillkännager detta för regeringen.

3 Inledning

År 2030 ska transportsektorns klimatpåverkan ha minskat med 70 procent jämfört med 2010 i Sverige. Allt fler länder inför liknande mål och från 2035 tillåter EU enbart utsläppsfria bilar. Utsläppen från trafiken är en av Sveriges största klimatutmaningar och står för en tredjedel av utsläppen på nationell nivå. En snabb omställning av nya fordon till eldrift är avgörande för att nå 2030-målet. Under 2022 minskade utsläppen av växthusgaser från vägtrafiken med fem procent jämfört med 2021, enligt siffror från Trafikverket. Det här trots att trafiken samtidigt ökade. Förklaringen är att det blandas i mer biobränsle i den bensin och diesel som säljs och att andelen eldrivna bilar ökar. Men för att nå miljömålen framöver måste andelen elbilar öka ytterligare. Fokus i bilbranschen ligger nu på elmotorer, battericeller och mjukvara i stället för på växellådor och förbränningsmotorer. Elbilen är här för att stanna. Men marknaden kan inte lösa kritiska systemfrågor. Det går exempelvis inte att köra elbilar om det inte finns tillräckligt med laddstolpar eller en utbyggd förnybar elproduktion och nätkapacitet. Konsumtion som är fossilfri måste också initialt kunna utvecklas utan det grundläggande marknadskravet på lönsamhet. Det helhetsansvaret kan bara det offentliga ta och när den inte gör det hålls nödvändiga förändringar tillbaka.

Vänsterpartiet vill att samhället blir mer transporteffektivt. Under 2023 har Vänsterpartiet presenterat historiskt stora satsningar på området transport och kollektivtrafik, men det behövs fortsatt ett politiskt tryck för systemskifte inom transportsektorn. Det behövs en ny politisk inriktning för infrastrukturpolitiken där klimatmålen blir styrande i stället för prognoser om ett ständigt ökande bilresande. För en sådan omställning krävs ökade anslag till hållbara transportslag och införande av nya styrmedel, dvs. vi behöver en politik för minskad massbilism, färre flygresor och färre långtradartransporter på våra vägar. Vi behöver en politik som tar ansvar för att göra kollektivtrafiken till ett reellt alternativ för människor både på landsbygden och i stan. Det behövs en politik som flyttar godstransporter från vägarna till järnvägarna och till sjöss. Vänsterpartiet har den politiken. I motionerna Transporteffektivt och hållbart samhälle (2022/23:1233), En järnväg för framtiden (2023/24:2346) samt En hållbar sjöfart för Sverige (2023/24:646) kan man läsa Vänsterpartiets förslag på området. Den här motionen handlar om hur fler kan få tillgång till en elbil.

4 En elbil för alla?

Under COP27 ställde sig Sverige bakom de prioriteringar som tagits fram inom Glasgow Breakthroughs på vägtransportområdet som syftar till att elbilar ska utgöra det nya normala och finnas tillgängliga, hållbara och till ett överkomligt pris i alla regioner 2030. Totalt finns det i dag en bra bit över 400 000 laddbara personbilar i Sverige, nio procent av hela personbilsflottan¹. Av antalet nyregistrerade personbilar 2022 var över hälften laddbara. För att fortsätta denna utveckling krävs det snabba, tydliga och långsiktiga förutsättningar och en väl fungerande samordning. Appkaoset måste bort och laddinfrastrukturen byggas ut över hela landet – det ska inte spela någon roll var du bor. Laddningen behöver förenklas hemma, på jobbet och längs vägar.

¹Laddstolparna hänger inte med elbilsökningen. SvD 21/1 2023.

Efter att regeringen i november 2022 snabbavvecklade bonusen för el- och gasbilarna – tillsammans med faktorer som höjda räntor och minskad köpkraft – har försäljningen till privatpersoner minskat kraftigt. Samtidigt har privatleasingen av elbilar halverats, vilket inte är så konstigt när månadskostnaden ökat med flera tusen kronor. En trend som håller i sig 2023. Beslutet i november 2022 motiverades med att kostnaden för att äga och köra en klimatbonusbil börjar bli jämförbar med kostnaden för att äga och köra en bensin- eller dieselbil. Det är en uppfattning som inte delas av bilköparna. Det handlar också om att förstå flödet. Tjänstebilar står för den absoluta majoriteten av sålda nya elbilar. Det är alltså tjänstebilssektorn som driver på försäljningen. Tjänstebilar kommer ut på marknaden igen efter ca tre år.² Därefter når de hushållen och leasingmarknaden i begagnat skick. Därför behövs det fler tjänstebilar drivna av el, för att de i begagnat skick ska nå privatmarknaden. Men för att verkligen driva på omställningen krävs att Sverige inför ett förbud mot försäljning av nya bilar som drivs med fossila bränslen efter 2025. Som en konsekvens av försäljningsförbudet får inte heller fossilt drivna bilar importeras till Sverige efter 2025.

Regeringen bör återkomma med ett förslag om att införa ett förbud mot försäljning av nya bilar som drivs av fossila bränslen efter 2025. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

4.1 Vem har råd?

Det finns ett tydligt mönster: högre inkomst, högre utbildning, boende i villa eller bostadsrätt – och hushåll med en övervikt av män – det är några faktorer som förknippas med hushåll som har valt att köpa eller leasa en el- eller laddhybridbil. De bor också gärna i en storstadskommun. Det visar Trafikanalys genomgång av socioekonomiska faktorer bakom valet av laddbara personbilar. De elbilar som säljs i Sverige från exempelvis Tesla och Volkswagen är alltför dyra i inköp för att slå igenom på bred front. För att bryta det mönstret behövs billigare elbilar. Det behövs nya styrmedel för att elbilen ska nå fler.

5 Vänsterpartiets förslag till elbilsstöd

Vänsterpartiet föreslår ett särskilt stöd riktat till relativt billiga elbilar. Syftet är att kunna erbjuda befolkningen en elfolkbil. Att regeringen och SD avskaffat stödet till de som köper en elbil är usel klimatpolitik. Men det gamla bonussystemet, som gav mest åt företag och höginkomsttagare, hade många brister. Sverige, och klimatet, behöver ett stöd som framför allt stimulerar produktionen av elbilar som fler har råd med.

Människor behöver transportera sig och kan i normalfallet endast i begränsad omfattning påverka sina inkomster. Hushållen måste därför möta fossilfria alternativ som är ekonomiskt möjliga. Att initialt tillåta att mycket dyra bilar subventioneras, så som gjorts och vars kunder sannolikt har råd att bära hela kostnaden, kan bara motiveras i ett tidigt utvecklingsläge där ny teknik introduceras och är dyr. Elbilsmarknaden är dock så mogen i dag att stödet måste utformas så att det ger incitament till att utveckla

²En rättvis väg genom krisen –
Vänsterpartiets budgetmotion för 2023, s. 71.

bilar som vanliga hushåll har råd med. Den nuvarande utformningen har inte pressat priset; marknaden har inte producerat elbilar till ett pris som är överkomligt för hushållen.

Vänsterpartiet anser att klimatbonusen bör återinföras men reformeras så att den i större utsträckning kan utnyttjas av dem med lägre inkomster och ger incitament för prispress på marknaden.

Vårt förslag innebär att bilar som kostar upp till 350 000 kronor bör ge en bonus motsvarande 30 procent av bilens pris. För bilar som kostar över 350 000 kronor betalas 105 000 kronor minus 40 procent av bilens pris som överstiger 350 000 kronor. Det innebär att en bil som kostar 450 000 kronor ger en bonus på 65 000 kronor och en bil som kostar 550 000 kronor ger en bonus på 25 000 kronor. Som mest uppgår bonusen till 105 000 kronor. Det gäller bilar som kostar 350 000 kronor.

Även begagnade bilar bör omfattas, men då med ett pristak på 400 000 kronor och med en ersättningsgrad om 10 procent oavsett prisnivå. Detta för att öka efterfrågan på begagnade elbilar, som i dag ofta säljs utomlands där efterfrågan är större. En begagnad bil ska enligt vårt förslag ge klimatbonus först tre år efter det att den nybilregistrerades och den måste säljas av den ursprungliga ägaren. Begagnade bilar kan bara ge klimatbonus en gång. Detta för att förhindra att systemet utnyttjas.

Vänsterpartiet avsätter resurser i vår budgetmotion för 2024 (2023/24:2385) för att återinföra elbilsbonusen enligt förslaget ovan.

Vad som ovan anförts om riktat stöd till elbilar och en reformerad klimatbonus bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Vänsterpartiet vill också införa ett klimatomställningsstöd för personbilar bestående av en skrotningspremie samt ett stöd till konvertering från bensin- och diesebil till drift med förnybara bränslen. Vi avsätter medel för reformen i vår budgetmotion för 2024 (2023/24:2385).

Ett sådant stödpaket, i kombination med en stor satsning på en utbyggd laddinfrastruktur, är ett viktigt steg mot att uppfylla Sveriges klimatmål.

Vad som ovan anförts om skrotningspremie och konverteringsstöd bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

6 Laddinfrastruktur

Tillgången till laddning är central. För de flesta i dag är hemmaladdning en förutsättning för att det ska bli ekonomiskt hållbart. En omfattande omställning till el behöver vara rättvis; oavsett var du bor i landet behöver du tillgång till billig laddning, t.ex. i eller nära hemmet. Ser man på transportsystemet i sin helhet och att bilresandet ska minska är det särskilt viktigt att satsa på glesbygden. Människor på glesbygden behöver kunna förlita sig på att det är värt att ställa om till elbil. Även de som bor i hyresrätt i flerbostadshus måste kunna förlita sig på att det går att ladda bilen på en parkering i närheten av bostaden.

Ett sätt att se på laddinfrastruktur och tillgänglighet är att det ska vara lika enkelt att ladda som det är att tanka. Ett första steg skulle kunna vara att alla bensinstationer måste kunna erbjuda laddstolpar.

Vänsterpartiet vill ha ett enhetligt, nationellt system för publika laddstationer och har vid upprepade tillfällen lagt förslag till beslut i riksdagen om det. Riksdagen har

även ställt sig bakom Vänsterpartiets förslag till en satsning på elektrifiering av transportsektorn med en fungerande laddinfrastruktur i hela Sverige, med tydliga mål till 2030 för utbyggnaden av laddinfrastruktur i anslutning till vägar, rastplatser, tankställen, pendlingsparkeringar, hamnar, företag och bostäder samt att regeringen aktivt arbetar inom ramen för EU för en harmonisering av elektrifiering av all infrastruktur. Riksdagen ställde sig bakom Vänsterpartiets förslag till tillkännagivande om laddinfrastruktur när den dåvarande regeringens infrastrukturproposition behandlades i juni 2021.

Därför förutsätter vi att regeringen snarast återkommer till riksdagen med ett finansierat förslag till en satsning på elektrifiering av transportsektorn med en fungerande laddinfrastruktur i hela Sverige, sätter tydliga mål – i enlighet med EU:s nyligen antagna mål – för 2030 för utbyggnaden av laddinfrastruktur i anslutning till vägar, rastplatser, tankställen, hamnar, företag och bostäder samt aktivt arbetar inom ramen för EU för en harmonisering av elektrifiering av all infrastruktur.

Regeringen bör återkomma med förslag i enlighet med tillkännagivanden från 2021 angående en utbyggd laddinfrastruktur i hela landet. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Vänsterpartiet har återkommande avsatt medel i de årliga budgetmotionerna för att göra det möjligt att bygga ut laddinfrastrukturen över hela landet. Det gör vi även i budgetmotionen för 2023/2024.

Vänsterpartiet är av den uppfattningen att marknaden själv inte kan lösa bristen på laddstolpar och har återkommande försökt belysa problematiken med den marknadsstyrda uppbyggnaden av laddinfrastrukturen. Situationen där laddstolpar byggs av ett större antal privata och kommunala bolag leder till ett uppsplittrat system där den enskilde behöver vara kund hos flera olika företag och inneha flera olika appar och betalsystem för att kunna ladda sin elbil till vardags och på längre resor i landet. Behovet av ett enkelt och heltäckande system för laddning av elfordon är tydligt och brådskande. Det är samhällets ansvar att möjliggöra en omställning av fordonsflottan och tillse behovet av laddinfrastruktur i hela landet.

Regeringen bör skyndsamt återkomma med en nationell strategi för ett tillgängligt och heltäckande system för laddning av elfordon. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Samtidigt behöver det bli enklare att ladda elbilen hemma: Omkring 80-90 procent av laddningstillfällena sker hemma eller på arbetsplatsen. Därför är det god politik att göra laddning hemma eller på jobbet tillgängligt för fler. Att ta bort skatteplikten från gratis arbetsplatsladdning, som en enig riksdag gjorde våren 2023, är ett steg i rätt riktning.

6.1 Ojämlig fördelning av laddinfrastruktur

En ny kartläggning från Trafikverket visar att det är glest mellan laddstolparna på delar av vissa Europavägar och riksvägar i Sverige. Framför allt finns de vita fläckarna i västra delarna av Norrbottens- och Västerbottens län, men även i Dalarnas och Kalmar län. Det råder en ojämlik fördelning av antalet laddstationer mellan storstadsregioner och glesbygd – trots att boende i glesbygden ofta är bilburna.

Bara 52 av Sveriges 290 kommuner uppnår EU:s mål om minst en laddpunkt per tio laddbara fordon enligt rapporten Laddning på väg 2023, som analyserar laddinfrastruk-

turen ur ett lokalt och regionalt perspektiv och som tagits fram av organisationen Gröna Mobilister.

Regeringen bör återkomma med en strategi för hur Sverige ska uppnå EU:s mål om minst en laddpunkt per 10 laddbara fordon. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

6.2 Undanröj hinder i utbyggnaden

Den som bygger laddstationer behöver veta att det finns tillgång till nätkapacitet och laddmöjligheten måste finnas där fordon är. Det behövs en bredd av åtgärder vid sidan av intensifierad elektrifiering. Det behövs förenklade tillståndsprocesser, forskning och utveckling, kompetensutveckling och långsiktiga spelregler. Att aktörer som lägger ut laddinfrastruktur får snabb återkoppling kring marktillstånd och förutsättningar för elnätsanslutning på tilltänkta platser för laddstationer är exempel på saker som kan underlätta utbyggnaden. Tillståndsprocesserna för elnätsanslutning, och kanske speciellt för höga effekter till publik laddning, behöver bli snabbare och borde bli mer transparenta kring tid och kostnader. Det nationella antalet laddstolpar är viktigt; lika viktigt är det också *var* de finns utplacerade och vem som har tillgång till dem. Tillgång till publik laddning behöver finnas regionalt såväl som lokalt för att få en täckningsgrad över hela landet.

Det handlar också om att reformera nuvarande parkeringslagstiftning. Som det är nu går det inte att ta mer betalt för en fossil bil än för en elbil. Det behövs också en ny fordonsdefinition där fossilfria bilar ingår. Det behövs fler *publika* laddplatser men också fler parkeringsplatser där man kan ladda sin bil. Frågor om brandskyddsregler är relevanta i sammanhanget; fastighetsägare efterfrågar förtydliganden om vad som egentligen gäller. Värt att ta i beaktande är att Klimatklivet och dess stöd för installation av laddstolpar gör skillnad och bör förlängas. Det finns också ett behov av att vidta åtgärder mot effektbristen; det finns olika förutsättningar i elnätet jämfört med var man befinner sig i landet.

Regeringen bör återkomma med förslag som undanröjer onödiga hinder, som marktillstånd, brandskyddsregler och svårigheter som rör installation, för att öka möjligheterna att ladda elbilar. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

6.3 Nationell samordning

Trots att antalet laddningspunkter ökar i snabb takt ser Energimyndigheten och Trafikverket behov av en ökad nationell samordning för att stötta omställningen. Elektrifieringen är en viktig del i transportsystemets klimatomställning där tillgång till fordon och utbyggnad av laddinfrastruktur och tankinfrastruktur för vätgas är centrala delar. För att skapa bra förutsättningar behöver tillgång till elnät, mark, kompetensförsörjning och uppdaterade regelverk hanteras. Energimyndigheten kommer under hösten 2023 att presentera en utredning om utbyggnaden av laddinfrastruktur. Energimyndigheten har tillsammans med Trafikverket och Naturvårdsverket fått i uppdrag av regeringen att utreda förutsättningarna för utbyggnad av laddinfrastruktur samt tankinfrastruktur för vätgas för lätta och tunga fordon. Vänsterpartiet ser fram emot att ta del av myndigheternas slutsatser.

7 Vad säger EU?

EU:s klubbade Alternative Fuel Infrastructure Regulation (AFIR) kräver att det från 2025 finns snabbladdare var sjätte mil på det centrala vägnätet, kallat TEN-T. Två år senare ska det också finnas för bussar och lastbilar, och från 2030 ska det gå att tanka vätgas var 200:e km. Det ska bli enklare att betala för laddning och priserna ska vara mer transparenta. Europaparlamentet och rådet är överens om en lagstiftning som ska öka tillgången till laddningsstationer för elfordon och tankställena för vätgasdrivna fordon. Överenskommelsen innebär också en utbyggnad av landström i hamnar och el på flygplatser. Genom förordningen läggs grunden för ett sammanhängande nät av publika laddningsstationer för såväl personbilar som lastbilar i hela EU. Den som kör elbil längs större vägar garanteras också att i förväg få information om vad en laddning kostar och att sedan kunna betala laddningen med ett vanligt betalkort. Även utbyggnaden av tankstationer för vätgas kommer att skyndas på. Större hamnar och flygplatser måste erbjuda elanslutning till fartyg som ligger i hamn och flygplan när de står parkerade.

8 Dela mera

Bilen är oavsett vad vi tycker om det en viktig del av vårt transportsystem, men den är dyr och har en stor klimatpåverkan. En genomsnittlig bil står oanvänd 96 procent av tiden. Sverige har 5 miljoner bilar i trafik, en siffra som blottlägger ett enormt slöseri med resurser. Med rätt förutsättningar kan vi nyttja den effektivare. Vi behöver dela mera. Bildelning frigör plats, minskar utsläppen och är ofta billigare än att äga egen bil.

8.1 Bilpooler

Sverige behöver skynda på delningsekonomin. Det finns en statlig bilpoolsutredning från 2020 där man t.ex. efterlyser en nationell definition av bildelning.³ En annan slutsats är en rekommendation om att sänka momssatsen för bilpooler till sex procent. I Frankrike har man nyligen infört en check för att prova på delad mobilitet. Sverige behöver ta efter goda exempel och ta intryck av den bilpoolsutredning som gjorts. Stat och kommun behöver aktivt underlätta och stötta framväxten av bilpooler.

Regeringen bör återkomma med förslag som gör bildelning enklare och smidigare. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

9 Statens roll

Staten behöver gå före och den behöver stötta omställningen. Ett gott exempel är Klimatklivet. Klimatklivet är ett statligt investeringsstöd som gör det möjligt att satsa på fossilfri framtidsteknik och grön omställning. Det kan sökas av företag, kommuner, regioner och organisationer i hela Sverige. I riksdagen har trafikutskottet beslutat att rikta sökljuset mot hur laddinfrastrukturen ska kunna byggas ut enklare. En arbetsgrupp från alla partier leder arbetet och siktar på att komma i mål till årsskiftet 2023. Tidigare

³ Motorfordonspooler – på väg mot ökad delning av motorfordon. SOU 2020:22.

har Trafikanalys bl.a. lämnat förslag på området och som nämnts tidigare har Energi-myndigheten och Trafikverket i uppdrag att ta fram ett nationellt handlingsprogram för en ”snabb, samordnad och samhällsekonomiskt effektiv utbyggnad av ändamålsenlig publik och icke-publik laddinfrastruktur” som ska presenteras i november 2023.

Brist på relevant kompetens riskerar att bli ett hinder i omställningen till hållbara transporter. När elbilarna blir fler ställer det också krav på rätt kompetens kopplat till fordonstekniker. Transportföretagen gör bedömningen att branschen kommer att behöva nästan 7 000 fordonstekniker på tre års sikt till följd av fler elbilar på vägarna⁴.

9.1 Att gå före

Kommunerna har en viktig roll att spela i elbilsomställningen. Aktiva kommuner kan bidra till en snabbare omställning, exempelvis genom att ställa om den egna bilparken, anordna laddställen på offentliga parkeringsplatser, ställa krav vid upphandling av fordon och transporter, införa utsläppsfria zoner i städer och jobba med beteendeförändrande kampanjer. Ett exempel är det kommunägda bolaget Skellefteå Kraft som bygger laddpunkter – snabbladdare – tillsammans med OKQ8. Den förra är expert på laddteknik och den senare har kunderna. Andra verktyg som brådskar för att kommunerna ska kunna gå före i omställningen är en uppdaterad lagstiftning så att de får reservera parkeringsplatser för laddbara bilar, att de ges möjlighet att differentiera p-avgifter, att de tillåts att hyra ut/dela sina fordon när de inte används (nu klassas det som olaglig näringsverksamhet) och att de får införa miljödifferentierade trängselavgifter där kommunerna själva förfogar över intäkterna. Men kommunerna kan inte ensamma driva på utvecklingen av laddinfrastrukturen; det är regeringens ansvar att skapa goda förutsättningar.

Regeringen bör återkomma med förslag som tydligt underlättar för kommunerna angående parkeringsplatser, p-avgifter och uthyrning av elbilar. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

9.2 Exemplet Västerbotten

Region Västerbotten har en röd-grön majoritet. Den har under 2023 beslutat att lägga åtskilliga miljoner kronor på fler laddstolpar. Detta för att man ska kunna köra elbil i hela Västerbotten. Som den största offentliga organisationen har Region Västerbotten ett stort ansvar att visa vägen, som de själva beskriver det. Pengarna beräknas räcka till över 240 laddpunkter utplacerade i alla femton kommuner. Hälften av dem riktar sig till besökare och arbetspendlare. Det röd-gröna styret ser därmed till att det finns möjlighet till laddning vid längre sträckor eftersom avstånden är stora till regionens hälso- och sjukvårdsinrättningar. De laddstolpar som regionen investerar i kommer också att placeras vid hälsocentraler, sjukstugor och de tre sjukhusen.⁵

⁴ SVT 19/1 2023. nyheter/lokalt/vast/akut-brist-pa-fordonstekniker-behovs-over-6000-nya-mekaniker.

⁵ Regionens laddstolpar gör klimatnytta. Folkbladet 9/2 2023.

9.3 Exemplet Stockholm

I Stockholm har alla kommunala bolag fått i uppdrag att bygga laddstolpar på sina parkeringsplatser så att det successivt blir 100 procent. Det kommunala parkeringsbolaget Stockholm Parkering gör dels detta i sina anläggningar, dels har de avtal med de andra kommunala bolagen för utbyggnaden och driften av laddstolpar. Även om det finns många laddpunkter i Stockholm är problemet att de är ojämnt fördelade över staden. På de kommunala parkeringsanläggningarna är problemet löst, men det återstår på gatumark. Stadens jurister hävdar att det inte är tillåtet för kommunen att sälja el, och därför har kommunen överlåtit utbyggnaden åt marknaden. Vänsterpartiet har föreslagit att kommunen ska ge Stockholm Parkering uppdraget att lösa detta, men inte fått med sig övriga partier. Inte ens i stadens närförorter finns det tillgång till publika laddplatser när marknaden styr.⁶

9.4 Vad gör den högerkonservativa regeringen?

Till 2030 ska transportsektorns utsläpp ha minskat med 70 procent jämfört med 2010. Bakom målet, som är svensk lag genom det klimatpolitiska ramverket, står sju av riksdagspartierna. Tyvärr ser det ut som om den högerkonservativa regeringen kommer att gå emot tidigare ställningstaganden i frågan. Regeringen har tillsatt en snabbutredning som har i uppdrag att analysera hur svensk klimatpolitik kan utvecklas mot bakgrund av EU:s nya klimatlagstiftning Fit for 55. Utredningen ska redovisas den 16 oktober. Mycket tyder på att utredaren kommer att ge förslag om att slopa klimatmålen för inrikes transporter.

Redan under det första halvåret, som nytilträdde, avskaffade den högerkonservativa regeringen bl.a. premien för el- och gasbilar, halverade stöd till tunga klimatfordon och la förslag om sänkt reduktionsplikt.

Klimatpolitiska rådet kom snabbt med svidande kritik: Den politik som regeringen hittills presenterat är inte tillräcklig för att nå klimatmålen för 2030. I stället för att snabbt minska utsläppen kommer de i närtid att *öka* utsläppen.

I oktober 2022 föreslog den högerkonservativa regeringen att den modell för reseavdrag som hade beslutats i juni samma år och som var oberoende av färdmedelsval, inte skulle införas. Den nya modellen för reseavdrag var tänkt att börja gälla den 1 januari 2023. Dessutom skulle schablonbeloppen för resor med egen bil och förmånsbil höjas enligt den nya regeringens förslag. Förslaget om höjda schablonbelopp gäller inte elbilar. Vänsterpartiet beklagar att regeringen väljer att behålla det nuvarande reseavdraget i stället för att ersätta det med en färdmedelsneutral avståndsbaserad skattereduktion.

Regeringen bör återkomma med förslag på ett färdmedelsneutralt, avståndsbaserat reseavdrag. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Vänsterpartiet anser fortsatt att Sverige ska följa det klimatpolitiska ramverk som med bred majoritet antogs av Sveriges riksdag 2017, där etappmålet för inrikes transporter är att utsläppen från inrikes transporter (förutom flyg) ska minska med minst 70 procent till senast 2030, jämfört med 2010. Utsläppen från vägtrafiken minskar inte tillräckligt snabbt för att klimatmålen ska nås. Transportsektorn måste uppenbarligen ställa om snabbare för att nå etappmålet för inrikes transporter. Ett avståndsbaserat och

⁶ Maria Mustonen, V-politiker, Stockholms stad.

färdmedelsneutralt reseavdrag är ett effektivt styrmedel för att sänka växthusgasutsläppen vid arbetspendling.

Det är dock positivt att regeringen säger sig vilja skynda på utbyggnaden av laddinfrastruktur och göra det enklare för fler att ladda elbilar nära bostaden. Transportstyrelsen har fått i uppdrag att se över och förenkla de regelverk som är relevanta för laddning av fordon på s.k. allmän platsmark. Transportstyrelsen ska redovisa uppdraget senast den 5 april 2024.

Det är också bra att infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson tillsätter en särskild utredare som får i uppdrag att undanröja hinder för elektrifieringen av transportsektorn. Utredaren får i uppdrag att analysera och föreslå vissa åtgärder för att påskynda elektrifieringen av transportsektorn och som bidrar till att villkoren för att leva, bo och verka i hela Sverige stärks. Uppdraget ska redovisas senast den 31 december 2024.

Vi noterar att regeringen i september 2023 aviserade att de ska förstärka och förlänga de befintliga satsningarna på laddinfrastruktur för såväl lätta som tunga fordon, i budgetmotionen för 2024, samt avsätta medel till Energimyndigheten för att stärka den nationella samordningen av utbyggnaden av laddinfrastruktur. Det är bra signaler och välkomna satsningar.

10 Mineraler och batterier

Forskning visar att om alla bilar i Sverige skulle ställa om till batteridrivna behöver vi mer än hälften av den årliga produktionen av litium och kobolt, givet dagens batterimodell.⁷ Med dagens råvaruproduktion kommer metallerna inte att räcka till framöver – inte ens om återvinningen ökar.⁸ Därför måste elektrifieringen av fordonen kombineras med att bilkörandet minskar överlag.

Den ökade batterianvändningen kräver en svensk industriforskning som tar höjd för de problem som uppstår när vi övergår från fossila bränslen till el. Sverige har med sin gruvindustri goda chanser att gå före i den utvecklingen, inte minst vad gäller ny teknik för energilagring. Här kan Sveriges geologiska undersökning (SGU) spela en viktig roll. SGU är myndigheten för frågor om berg, jord och grundvatten i Sverige och har till uppgift att tillhandahålla geologisk information för samhällets behov på kort och lång sikt. Vänsterpartiet vill ge ett särskilt uppdrag till SGU och utöka det redan befintliga enligt följande:

SGU bör få i uppdrag att utreda vilka kritiska metaller som finns i Sverige samt att SGU:s uppdrag utökas så att det även innefattar Sveriges mineralförsörjning. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

I en värld där tillgången på råvaror blir allt knappare och miljöutmaningarna allt större blir innovationer och produkter med högre förädlingsvärde och lägre resursförbrukning och med möjlighet att behålla inom det cirkulära systemet allt viktigare. Svensk gruvindustri har delvis lyckats bra med sitt återvinningssystem även om inte allt är möjligt att återvinna och allt ännu inte är i närheten av att bli återvunnet. Det behövs dock vidare arbete med att se till att mineraler återbrukas i så hög utsträckning som möjligt.

⁷ Svensk omställning av bilflottan kräver hälften av världens batterimetaller. Dagens Arena 1/5 2023.

⁸ Kartläggning: brist på metaller riskerar bromsa elektrifieringen. Energinyheter 31/5 2023.

Regeringen bör få i uppdrag att utreda möjligheten till stödstrukturer till gruv-industrin för att utöka återbruk och återvinning. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Vänsterpartiet anser att produktion av batterier, liksom produktion av drivmedel, ska ske socialt och miljömässigt hållbart. Det ska inte vara möjligt – vare sig i Sverige eller i EU – att importera mineraler och metaller som inte producerats under hållbara och rimliga förhållanden för både människor och miljö. För att kunna spåra att mineraler inte kommer från länder där mineralerna utvinns med fruktansvärda konsekvenser för människor och miljö måste spårbarhet och hållbarhetsmärkning tas fram. Vi i Sverige har också ett nationellt ansvar att själva utvinna metaller och mineraler hållbart för att möta ökad efterfrågan. För vidare läsning, se Vänsterpartiets motion En aktiv handels-politik (2021/22:443).

Linda W Snecker (V)

Andrea Andersson Tay (V)

Hanna Gunnarsson (V)

Håkan Svenneling (V)

Kajsa Fredholm (V)

Lotta Johnsson Fornarve (V)