

# ***Val för hållbar mobilitet 2022***



***Riksdagspartiernas inställning i sex aktuella frågor  
som rör omställningen till fossilfria transporter***

29 augusti 2022

## Innehåll

Inledning	3
Sammanfattning	4
Vilket parti är bästa valet för en grön mobilist?	6
Sammanställning och analys	9
Laddinfrastruktur	9
Förbud mot fossilbilar eller fossila drivmedel?	11
Ett transporteffektivt samhälle	16
Vi Vill Veta – miljörelaterad konsumentupplysning	20
Reduktionsplikten	24
Det långsiktiga hållbarhetsmålet	28
Appendix	29
Centerpartiets enkätsvar	29
Kristdemokraternas enkätsvar	36
Liberalernas enkätsvar	42
Miljöpartiets enkätsvar	49
Moderaternas enkätsvar	56
Socialdemokraternas enkätsvar	62
Sverigedemokraternas enkätsvar	68
Vänsterpartiets enkätsvar	73

Omslagsbild: I Svenstavik går det att snabbbladda sin elbil. Foto: Bergs kommun

## Inledning

Mycket står på spel i omställningen till hållbar mobilitet. Inför det stundande riksdagsvalet har Gröna Mobilister därför skickat ut en enkät till alla riksdagspartier, där vi sökt klarhet i deras inställning i några aktuella frågor. Bland dem finns två av Gröna Mobilisters profilfrågor: hållbar mobilitetsplanering med hjälp av fyrstegsprincipen, och miljörelaterad konsumentupplysning om fordon och drivmedel under parollen Vi Vill Veta.

En grundhållning för Gröna Mobilister är att det måste användas fler ”och” än ”eller” i debatten om hållbar mobilitet. Det handlar inte om förnybar energi eller energieffektivisering, utan om både och. Inte om elektrifiering eller hållbara biodrivmedel, utan bådadera. Det handlar inte om fossilfria bilar eller satsningar på kollektivtrafik, cykel och gång, utan om alltihopa. Ansvaret är både statligt och personligt (men när det gäller att göra det lätt att göra rätt vilar ansvaret ändå tungt på politikens axlar).

Detta kan verka självklart. Ändå blir lockelsen ofta alltför stark att ställa det ena goda alternativet mot det andra. Det kan vara ett sätt för fossilindustrin att söndra och härska. Oftare är det särintresset eller den missriktade entusiasmen för det egna hjärtebarnet som talar.

Rysslands invasion av Ukraina gör det tyvärr lätt att tänka i militära termer. Kampen mot fossilberoendet är ett svåröverskådligt och utdraget krig. Ingen soldat kan ensam vinna kriget, men de flesta kan bidra. Det är omöjligt att på förhand säga vem som kommer att göra den största insatsen – det är inte alltid soldaten med den mest skinande rustningen. Oväntade och misskända hjältar kan stiga fram, både i sagan och verkligheten.

I ett kritiskt läge förbjuder ingen vettig general villiga rekryter att följa med till fronten, trots deras brister och begränsningar. De soldater som sår split och förtalar varandra, eller vill roffa åt sig all utrustning och proviant, ses med rätta med misstänksamhet. Något för politikerna att tänka på.

I de följande avsnitten sammanfattar och tolkar Gröna Mobilister vad riksdagspartierna vill göra i kampen för hållbar mobilitet utifrån deras enkätsvar. Dessa svar redovisas dessutom ordagrant i den avslutande delen av detta PM, tillsammans med den kontext i vilken frågorna ställdes. Observera att bland enkätsvaren återfinns politiska förslag, kommentarer och reflektioner från partierna som inte får plats i Gröna Mobilisters övergripande sammanställning.

Syftet med denna granskning är att vägleda väljare som är intresserade av miljö och mobilitet, samt att utgöra ett verktyg för uppföljning av politikernas målsättningar och löften efter valet.

## Sammanfattning

### Laddinfrastruktur

Alla åtta riksdagspartier anser att offentliga aktörer aktivt bör stödja utbyggnaden av laddstationer för elfordon och laddhybrider. De förefaller alla att vilja satsa mer än vad som görs idag på att skapa en heltäckande laddinfrastruktur i Sverige. Det ser därmed ut att finnas goda möjligheter för alla partier att förhandla fram genomtänkta och effektiva stödformer.

### Förbud mot fossilbilar eller fossila drivmedel?

Riksdagspartierna skiljer sig åt radikalt när det gäller deras inställning till förbud eller krav som styrmedel för att göra våra fordon och drivmedel mindre miljöbelastande.

Centerpartiet, Miljöpartiet, Socialdemokraterna och Vänsterpartiet vill se ett förbud inom EU mot försäljning av nya personbilar med förbränningsmotor. De vill dock ha vissa undantag. Miljöpartiet och Vänsterpartiet nämner specifikt att biogasbilar ska undantas från förbudet. Socialdemokraterna vill att laddhybrider ska få fortsätta att säljas.

Liberalerna kan förlika sig med ett förbud mot nya bilar med förbränningsmotor, men föredrar ett förbud mot ”nya bilar som drivs av bensin och diesel”.

Kristdemokraterna, Moderaterna och Sverigedemokraterna vill inte ha något EU-förbud mot nya bilar med förbränningsmotor. Moderaterna vill att EU ska sätta ett stoppdatum för nyförsäljning av bilar som drivs på fossila bränslen 2030.

Alla riksdagspartier vill att EU ska möjliggöra och främja fortsatt försäljning av biogasfordon. Det finns därmed brett stöd i riksdagen för att driva denna fråga i EU.

Centerpartiet, Miljöpartiet, Moderaterna och Vänsterpartiet vill att alla nya personbilar med förbränningsmotor som säljs i Sverige på några års sikt ska vara godkända för något alternativt drivmedel, som HVO100, fordonsgas, eller etanol E85.

Centerpartiet, Miljöpartiet och Vänsterpartiet vill sätta ett slutår för försäljning av fossila drivmedel inom EU.

## Ett transporteffektivt samhälle

Klimaträttsutredningen presenterade en rad förslag för att få till stånd en mobilitetsplanering som leder till ett transporteffektivt samhälle.

Riksdagspartierna blev tillfrågade om tre av dessa förslag:

1) Trafikverket ska få en ny myndighetsinstruktion som innefattar skapandet av ett transporteffektivt samhälle, 2) transportinfrastrukturplaner ska bidra till att bilismen minskar, och 3) staten ska få medfinansiera kommunala och regionala åtgärder som minskar behovet av vägbyggen.

Centerpartiet, Miljöpartiet och Vänsterpartiet vill genomföra samtliga tre förslag.

Kristdemokraterna vill att staten ska få medfinansiera kommunala och regionala åtgärder som minskar behovet av vägbyggen.

De enda partier som uttryckligen avvisar Klimaträttsutredningens förslag är Moderaterna och Sverigedemokraterna. De senare lämnar dock dörren öppen för att staten ska få medfinansiera åtgärder som minskar behovet av nya vägar.

## Vi Vill Veta – miljörelaterad konsumentupplysning

Energimyndigheten har nyligen presenterat en utredning som föreslår miljödeklaration av nya lätta fordon som innefattar utsläpp under fordonets hela livscykel. Centerpartiet, Liberalerna, Miljöpartiet och Vänsterpartiet vill se en sådan miljödeklaration, som skulle bli den första i sitt slag i världen. Övriga partier har inte tagit ställning.

Hösten 2021 blev Sverige det första landet i världen med miljödeklaration av drivmedel direkt vid påfyllnadsanordningen. Systemet har dock vissa brister. Bland annat undantas många mindre leverantörer från kravet, miljödeklarationen för föregående år sätts upp med nästan ett års fördröjning, få laddstolpar förses med miljödeklaration, och ursprungslandet deklarerar inte vid pump utan bara på en webbsida. Centerpartiet, Miljöpartiet och Vänsterpartiet uppger att de kommer att verka för att regelverket kring miljöinformation om drivmedel förbättras. Övriga partier har inte tagit ställning.

Över hälften av de fossila drivmedel som används i Sverige har okänt ursprung, eftersom det saknas system för att spåra dem till råvarukällan. Detta gör det svårt att avgöra hur mycket drivmedel som tillverkas av rysk olja eller gas. Centerpartiet, Liberalerna, Miljöpartiet, Moderaterna, Sverigedemokraterna och Vänsterpartiet uppger att de kommer att verka

gentemot EU för att göra fossila drivmedel spårbara och för att de ska förses med ursprungsdeklaration. Det finns därmed brett stöd i riksdagen för att driva denna fråga i EU. Kristdemokraterna och Socialdemokraterna tvekar ännu.

### **Reduktionsplikten**

Det lagstadgade målet med reduktionsplikten är att klimatpåverkan från diesel ska minska med 66 procent till år 2030 jämfört med ett helt fossilt alternativ, och klimatpåverkan från bensin ska minska med 28 procent. Detta uppnås genom inblandning av biodrivmedel eller andra fossilfria drivmedel.

Då lagen antogs i juni 2021 stöddes den av alla riksdagspartier utom Sverigedemokraterna. Idag är det bara Centerpartiet och Socialdemokraterna som vill fullfölja reduktionsplikten enligt denna plan.

Miljöpartiet förespråkar numera ännu mer ambitiösa reduktionsnivåer på 94 procent för både bensin och diesel.

Övriga partier vill behålla reduktionsplikten som system betraktat, men vill sänka reduktionsnivåerna i varierande grad. Sverigedemokraterna förespråkar mycket lägre reduktionsnivåer än de som gäller idag. Med andra ord vill de att den fossila andelen i bensin och diesel ska öka avsevärt.

### **Det långsiktiga hållbarhetsmålet**

Ingen genomgripande förändring av samhället kan ske utan att enskilda människor påverkas i sin vardag. Att ersätta eller spara in all fossil energi och att säkerställa att våra naturresurser används på ett hållbart sätt är en sådan genomgripande förändring. Därmed inte sagt att denna förändring per definition innebär en försämring.

För att sondera om riksdagspartierna inser att omställningen kan ha ett pris, och om de vill prata öppet om detta med sina väljare, frågade Gröna Mobilister om de anser att en livsstilsförändring är nödvändig för att uppnå det långsiktiga målet om klimatneutrala och hållbara transporter.

Centerpartiet, Kristdemokraterna, Miljöpartiet och Vänsterpartiet svarade ja. Liberalerna, Moderaterna, Socialdemokraterna och Sverigedemokraterna svarade nej.

## **Vilket parti är bästa valet för en grön mobilist?**

Alla riksdagspartier säger sig eftersträva ett hållbart transportsystem med låg klimatpåverkan, men de har olika uppfattningar om hur det bäst ska uppnås.

Gröna Mobilisters enkätfrågor är inte heltäckande. Därför avstår Gröna Mobilister från att rangordna partiernas arbete för hållbar mobilitet. I enskilda frågor kan vi däremot bedöma och jämföra deras politik.

Alla riksdagspartier vill se mer kraftfulla statliga satsningar än dem som gjorts hittills för att få till stånd en god och heltäckande laddinfrastruktur i Sverige. Partierna verkar vilja överträffa varandra, och det är svårt att rangordna dem.

Den säkraste klimatnyttan finns i de bränsledroppar som inte förbränns, de bilresor som inte behöver göras. För att uppnå ett transporteffektivt samhälle krävs mobilitetsplanering med detta mål i sikte, och för att uppnå en sådan mobilitetsplanering krävs ett regelverk som uttryckligen styr mot målet. Klimaträttsutredningen har nyligen föreslagit att myndighetsinstruktioner och författningstexter ska ändras för att uppnå en sådan styrning. Centerpartiet, Miljöpartiet och Vänsterpartiet vill genomföra dessa förslag. De är därmed de bästa valen för den som lägger stor vikt vid hållbar mobilitetsplanering.

Gröna Mobilisters kampanj Vi Vill Veta syftar till att släppa lös konsumentmakten i arbetet för hållbar mobilitet. Vi frågade partierna om de vill genomföra tre förslag som leder till bättre konsumentupplysning om fordon och drivmedel. Centerpartiet, Miljöpartiet och Vänsterpartiet svarade att de vill genomföra dem alla. De är därmed de bästa valen för den som tror att stärkt konsumentmakt på ett väsentligt sätt kan bidra till hållbara transporter.

Frågan om styrmedel för att uppnå en fossiloberoende fordonsflotta är nära förbunden med frågan om styrmedel för att skapa god tillgång till fossilfria och hållbara drivmedel som dessa fordon kan köras på. Om sådana styrmedel görs kraftfulla nog att ge effekt kan de få stora ekonomiska följder, både för staten och för dess medborgare. Sådana styrmedel får också stora konsekvenser för svensk fordons- och drivmedelsindustri. En god politik på detta område måste därför ta ett helhetsgrepp och vara noga genomtänkt.

Gröna Mobilister närmade sig detta frågekomplex genom att ta partierna på pulsen kring eventuella förbud mot förbränningsmotorer och fossila drivmedel, och kring krav på att bilar med förbränningsmotorer ska vara fossiloberoende. Vi frågade också om de vill fullfölja reduktionsplikten, och i så fall hur.

Vissa partier är mer offensiva i sina förslag gällande förbud och reduktionsplikt än andra. Det gäller i synnerhet Miljöpartiet. De vill förbjuda

förbränningsmotorer i alla nya bilar som är avsedda för flytande bränslen redan år 2025, samtidigt som de vill satsa på en reduktionsplikt som i praktiken innebär att bensin och diesel ska vara fossilfri år 2030, och tillverkas av råvaror med extremt goda hållbarhetsprestanda.

Det kan vid en första anblick låta motsägelsefullt, att den fossilfria bensin och diesel som säljs 2030 inte kommer ha någon avsättning, eftersom det inte skulle få säljas några bilar som kan tanka den. Alla de bensin- och dieslbilar som i detta fall skulle säljas fram till år 2025 kommer dock att rulla många år på vägarna långt efter år 2025. Därefter kan biodrivmedlen fortsatt göra stor nytta i tunga fordon, flyg, industri och sjöfart. Dessutom finns det goda skäl att fortsatt utgå från att Sverige kommer ligga i framkant i omställningen, så om vi ökar den inhemska produktionen av hållbara biodrivmedel kan dessa sedan exporteras till andra länder som har en mindre offensiv reduktionsplikt.

Vi är osäkra på vad som är de bästa valen inom området styrmedel för att uppnå en fossiloberoende fordonsflotta. Budskapen är många, och det svajar i vilken hållning partierna har över alltför korta tidsperioder. Vi håller oss i detta läge vid att anse att de bästa valen är de partier som fortsatt vill fullfölja eller stärka reduktionsplikten. Det innebär Centerpartiet, Miljöpartiet och Socialdemokraterna.

Vid sidan av de mer tekniska frågorna ställde Gröna Mobilister också den mer övergripande frågan om riksdagspartierna tror att livsstilsförändringar är nödvändiga för att uppnå det långsiktiga målet om hållbara transporter. Ett jakande svar innebär ett erkännande att några kan komma att behöva betala ett önskat pris för att ro omställningen i hamn. Partiernas svar i denna fråga kan därmed ge en vink om de håller fast vid sin långsiktiga politik för hållbar mobilitet när det börjar blåsa snålt i opinionen. Centerpartiet, Kristdemokraterna, Miljöpartiet och Vänsterpartiet svarade ja. De kan därför vara tryggare att hålla i handen när det blåser upp till storm.



## Sammanställning och analys

För var och en av de sex huvudfrågorna ges först kontext till frågan, sedan sammanfattas partiernas svar och kommentarer, och till sist uttrycker Gröna Mobilister sina synpunkter och reflektioner kring de givna svaren.

### Laddinfrastruktur

Antalet laddstationer ökar i [stadig takt](#), men utbyggnaden [hänger inte med](#) ökningen av antalet laddbara bilar. Det finns fortfarande [områden i glesbygden](#) där möjligheterna till laddning är mycket dåliga.

Ett skäl är att lönsamheten för laddstationer blir dålig då trafiken är gles och de laddbara bilarna är få. Ett moment 22 kan uppstå om fler laddstationer krävs för att fler ska välja elbilar, och fler elbilar krävs för att investeringar i laddstationer ska bli lönsamma.

Gröna Mobilister ställde därför frågan om staten, regionerna eller kommunerna aktivt bör stödja utbyggnaden av laddinfrastruktur.

Alla riksdagspartier svarade ja.



**Centerpartiet** vill tilldela Trafikverket ytterligare 100 miljoner kr för etableringsstöd till dem som vill fylla igen vita fläckar på laddningskartan i glesbygden. De vill även ge driftsstöd till snabbladdningsstationer på landsbygden, och renoveringsstöd till mackar på landsbygden som vill installera laddstationer. Dessutom vill de underlätta för samfälligheter att installera laddstolpar.

Vidare vill Centerpartiet att behovet av laddinfrastruktur kontinuerligt ska kartläggas, liksom behovet av bättre infrastruktur för biogas och vätgas. Utbyggnaden av sådan infrastruktur ska också ges stöd.



**Kristdemokraterna** vill öka stödet för utbyggnad av laddinfrastruktur jämfört med den nuvarande regeringen. De vill också att privata och offentliga fastighetsägare som bygger laddstationer för egna hyresgäster ska ges möjlighet att göra dem åtkomliga för allmänheten.



**Liberalerna** vill se skärpningar i byggreglerna, så att bilar ska kunna laddas överallt där de står parkerade mellan ett par timmar och ett dygn. Även de retroaktiva reglerna för befintliga byggnader ska skärpas.

Liberalerna skriver också att de avsatte tre miljarder mer än regeringen i budgetmotionen för 2022 för statligt stöd till de fastighetsägare som träffas av krav på att bygga laddpunkter.



**Miljöpartiet** vill införa en ”rätt att ladda” för alla. Regelkrånglet ska städas upp och stöd ska införas som stimulerar investeringar i laddinfrastruktur vid villan, hyreslägenheten, jobbet och längs vägen.



**Moderaterna** föreslår att en miljard kronor per år 2022–2024 satsas på laddinfrastruktur för bilar och lastbilar.



**Socialdemokraterna** hälsar att regeringen i början på augusti gav Trafikverket och Energimyndigheten i uppdrag att ta fram ett nationellt handlingsprogram för bland annat en snabb, samordnad och samhällsekonomiskt effektiv utbyggnad av laddinfrastruktur.



**Sverigedemokraterna** vill också se ökad statlig finansiering av laddinfrastruktur. De poängterar även att byråkratin som gör processerna tidsödande bör ses över.



**Vänsterpartiet** vill se ett enhetligt, nationellt system för publika laddstationer. De anser att staten ska ansvara för och äga laddinfrastrukturen vid det statliga vägnätet. Privata aktörer och föreningar som också vill bygga laddstationer längs statliga vägar ska få göra det. Vänsterpartiet vill inte heller förstatliga den laddinfrastruktur som redan finns.

Vänsterpartiet uppger att riksdagen ställt sig bakom deras förslag till en satsning på elektrifiering, med tydliga mål till 2030 för utbyggnaden av laddinfrastruktur i anslutning till vägar, rastplatser, tankställen, hamnar, företag och bostäder. Vänsterpartiet skriver också att de vid flera tillfällen föreslagit mer pengar till utbyggnad av laddinfrastruktur.

### **Gröna Mobilisters kommentarer**

Alla partier förefaller att vilja satsa mer än vad som görs idag på att skapa en heltäckande laddinfrastruktur i Sverige. Intrycket är att de vill överträffa varandra när det gäller hur mycket det vill satsa. Det ser därmed ut att finnas

goda möjligheter för alla partier att förhandla fram genomtänkta och effektiva stödformer.

Vänsterpartiet avviker från de andra partierna med sitt förslag om ett enhetligt, nationellt nät av laddstationer som ägs av staten.

Centerpartiet särskiljer sig som det parti som också betonar att satsningar behövs på infrastruktur för fler lösningar än endast elektrifiering, exempelvis biogas och vätgas.

### **Förbud mot fossilbilar eller fossila drivmedel?**

Förslag förs fram från många håll att förbjuda försäljning av ”fossilbilar” eller ”bensin- och dieslbilar”. EU arbetar just nu med frågan.

Exakt vad som menas är ofta oklart. Det kan handla om allt från ett strikt förbud mot att sälja personbilar med förbränningsmotor till ett mildt krav att alla nya bilar ska vara godkända för något alternativt drivmedel, innefattande el, biogas, vätgas, etanol E85 eller förnybar diesel HVO/XTL.

För att bringa klarhet i de svenska partiernas hållning i detta ämne kompletterade vi grundfrågan om de är positiva till förbud eller krav av detta slag med detaljerade följdfrågor.

Ett komplement eller alternativ till att förbjuda vissa typer av fordon är att gå direkt på kärnproblemet och förbjuda försäljning av fossila drivmedel efter ett givet årtal. Gröna Mobilister ställde enkätfrågor också i detta ämne.



**Centerpartiet** vill se ett förbud inom EU mot försäljning av nya personbilar med förbränningsmotor från år 2030, men med vissa undantag. De vill att EU ska möjliggöra och främja fortsatt försäljning av biogasfordon, vilket rimligen innebär att personbilar med förbränningsmotor avsedda för metan (biogas eller fossil naturgas) ska få säljas efter år 2030. Centerpartiet vill också att alla nya personbilar med förbränningsmotor som säljs i Sverige från år 2030 ska vara godkända för något alternativt drivmedel, det vill säga något annat än bensin eller diesel.

Centerpartiet vill sätta 2040 som slutår för försäljning av fossila drivmedel inom EU.




**Kristdemokraterna** vill inte se något förbud inom EU mot att sälja nya personbilar med förbränningsmotor. De har inte tagit ställning till ett

mildare krav att alla nya bilar med förbränningsmotor från ett visst år måste vara godkända för något alternativt drivmedel inom EU eller i Sverige.

Kristdemokraterna vill att EU även fortsättningsvis möjliggör och främjar försäljning av biogasfordon. De menar att produktion av biogas är ett bra sätt att utvinna energi ur en mängd olika råvaror, som gödsel, och att det är viktigt att marknaden för sådant inte försvinner.

Kristdemokraterna vill inte se något slutår inom EU för försäljning av fossila drivmedel.

Kristdemokraterna tror att marknaden av sig själv kommer att se till att vi får mindre miljöskadliga fordon och drivmedel. Förbud mot vissa drivlinor eller politiskt beslutade slutår för försäljning av fossila drivmedel kommer därmed inte att behövas. Partiet vänder sig särskilt mot krav av denna typ som enbart gäller i Sverige. De riskerar att inskränka marknaden och leda till högre bilpriser. Det skulle försämra Sveriges konkurrenskraft och drabba privatpersoner, menar Kristdemokraterna.

 **Liberalerna** skriver att de vill se ett EU-förbud mot nya bilar som drivs av bensin och diesel från år 2030. Enligt dem ser det i stället ut att från 2035 bli ett EU-förbud mot bilar som ger utsläpp oavsett bränsle. Liberalerna kan förlika sig med det.

Liberalerna anger dock att de vill att EU även fortsättningsvis möjliggör och främjar försäljning av biogasfordon. Detta kan gå på tvärs mot det liggande förslaget i EU, eftersom biogasfordon ger utsläpp ur avgasröret, även om klimatpåverkan i livscykelperspektiv ofta är mycket låg.

Liberalerna vill inte att EU bestämmer något slutår för försäljning av fossila drivmedel.

Generellt tror Liberalerna att det är mer effektivt att successivt kräva lägre utsläpp och successivt höja kostnaden för att släppa ut koldioxid än att förbjuda vissa drivlinor eller fastställa slutår för fossila drivmedel. År 2035 ska utsläppen vara borta, enligt Liberalerna. Inom utsläppskraven bör bilproducenterna få frihet att välja teknisk lösning.



**Miljöpartiet** ser gärna ett förbud inom EU mot försäljning av personbilar med förbränningsmotor redan från år 2025. Om möjligt vill de dock se ett undantag för biogasbilar, som de gärna vill att EU ska främja.

Utöver detta vill de så snart som möjligt, gärna redan år 2023, införa kravet att alla nya bilar med förbränningsmotor som säljs i Sverige ska vara godkända för ett alternativt drivmedel, något annat än bensin eller diesel.

Miljöpartiet vill att EU inför ett slutår för försäljning av fossila drivmedel. De har dock inte satt något årtal för detta, med tanke de olika förutsättningarna i olika medlemsländer. Miljöpartiet vill dock att de fossila drivmedlen fhas ut i EU så snart som möjligt efter år 2030.



**Moderaterna** vill inte se något förbud inom EU mot att sälja nya personbilar med förbränningsmotor. De vill däremot att EU ska sätta ett stoppdatum för nyförsäljning av bilar som drivs på fossila bränslen år 2030. De vill också att Sverige ska ha som mål att alla nya bilar som säljs 2030 ska kunna drivas på el, annat fossilfritt drivmedel, eller på ett bränsle med en hög inblandning av biodrivmedel.

Moderaterna vill dessutom att EU möjliggör och främjar fortsatt försäljning av biogasfordon. De vill inte se något slutår för försäljning av fossila drivmedel inom EU.



**Socialdemokraterna** vill se ett förbud mot försäljning av bilar med förbränningsmotorer inom EU från år 2030, med undantag av laddhybrider. De har inte tagit ställning till om det bör fastställas ett slutår för försäljning av fossila drivmedel inom EU.



**Sverigedemokraterna** vill inte se något förbud inom EU mot försäljning av nya personbilar med förbränningsmotor. De vill inte heller se något krav i Sverige eller inom EU att alla nya bilar med förbränningsmotor ska vara godkända för något alternativt drivmedel. Något slutår för försäljning av fossila drivmedel inom EU vill de inte heller ha.

Däremot vill Sverigedemokraterna att EU möjliggör och främjar en fortsatt försäljning av biogasfordon.



**Vänsterpartiet** vill från år 2025 ha ett förbud inom EU mot försäljning av nya personbilar med förbränningsmotor, med undantag för biogasbilar. De vill att EU ska främja försäljningen av biogasfordon även i fortsättningen.

Vänsterpartiet vill också ha ett krav i Sverige att alla nya personbilar med förbränningsmotor ska vara godkända för något alternativt drivmedel från år 2025.

Vänsterpartiet vill ha mål om nollutsläpp år 2035, vilket innebär att fossila drivmedel senast då måste vara utfasade inom EU.

### **Gröna Mobilisters kommentarer**

Partierna skiljer sig åt radikalt när det gäller deras inställning till förbud eller krav som styrmedel för att göra våra fordon och drivmedel mindre miljöbelastande.

Centerpartiet, Miljöpartiet, Socialdemokraterna och Vänsterpartiet vill se ett förbud inom EU mot försäljning av nya personbilar med förbränningsmotor. De vill dock ha vissa undantag. Miljöpartiet och Vänsterpartiet nämner specifikt att biogasbilar ska undantas från förbudet. Socialdemokraterna vill att laddhybrider ska få fortsätta att säljas.

Liberalerna kan förlika sig med ett förbud mot nya bilar med förbränningsmotor, men föredrar ett förbud mot ”nya bilar som drivs av bensin och diesel”.

Kristdemokraterna, Moderaterna och Sverigedemokraterna vill inte ha något EU-förbud mot nya bilar med förbränningsmotor. Moderaterna vill dock att EU ska sätta ett stoppdatum för nyförsäljning av bilar som drivs på fossila bränslen 2030.

Alla riksdagspartier vill att EU ska möjliggöra och främja fortsatt försäljning av biogasfordon. För Socialdemokraternas del förefaller detta motsägelsefullt, eftersom de enda nya bilar med förbränningsmotor de vill tillåta efter år 2030 är laddhybrider.

Det nu liggande förslaget i EU innebär att försäljning av nya personbilar med förbränningsmotor förbjuds från år 2035, möjligtvis med undantag av bilar som drivs av syntetiska elektrobränslen.

Gröna Mobilister anser att varken EU:s eller de svenska riksdagspartiernas förslag till förbud mot försäljning av nya personbilar med förbränningsmotor är genomtänkta. Ett grundläggande problem är sammanblandningen av krav på egenskaper hos själva bilen och krav på de bränslen de är tänkta att drivas av. Detta riskerar att skapa förvirring och godtycke.

Det står tämligen klart att elbilar kommer att prioriteras i nybilsförsäljning. För att säkerställa en diversifiering i fordonsflottan som möjliggör satsningar på många förnybara drivmedel parallellt så finns det en tydlig poäng med undantag just för biogasfordon som är få till antalet. Antalet befintliga bensin och dieslbilar som ska försöka fyllas med flytande biodrivmedel är redan enormt och kommer att finnas kvar en lång tid framöver även om de förbjuds i nybilsförsäljningen.

Risken för att de undantag för vissa förbränningsmotorer som partierna föreslår skulle medföra att dessa fordon i alltför hög grad kommer gå på fossila drivmedel bedömer vi som låg.

Ett totalförbud mot nya personbilar med förbränningsmotor kan bli kontraproduktivt och bromsa omställningen till fossilfri vägtrafik. Gröna Mobilister bedömer att alla hållbara förnybara drivmedel måste bejakas för att vi ska ha en rimlig chans att genomföra omställningen till fossilfria transporter i tid.

Det vore mycket glädjande om den accelererande försäljningen av elbilar fortsätter, så att de inom en snar framtid dominerar personbilsmarknaden i Europa. Men det går inte att utesluta att väghinder i elektrifieringen dyker upp. Det kan till exempel uppstå flaskhalsar i form av för långsam utbyggnad av laddinfrastruktur eller brist på hållbara råvaror till batterier som förhindrar en fri marknadstillväxt. Då vore det dumt att ha lagt alla ägg i samma korg.

Förbränningsfria tekniker ska stödjas och uppmuntras. Gröna Mobilister tror att de går en mycket ljus framtid till mötes som en följd av den snabba teknikutvecklingen och de sjunkande priserna. Det är inte nödvändigt att ge dem monopolställning genom att förbjuda andra tekniker. När allt kommer omkring behövde inte ångmaskinen förbjudas för att förbränningsmotorn skulle få genomslag. Diesellok behövde inte förbjudas för att den elektriska järnvägen skulle slå igenom.

Att förbjuda förbränningsmotorn och samtidigt ha en ambitiös reduktionsplikt kan vid en första anblick framstå som motsägelsefullt, eftersom det senare innebär ett bejakande av hållbara förnybara bränslen. Miljöpartiet vill till exempel förbjuda försäljning av nya bilar med förbränningsmotor redan år 2025 (förutom biogasbilar) samtidigt som de vill ha en reduktionsplikt för bensin och diesel på hela 94 procent år 2030 (se nedan). Det innebär i praktiken att bensin och diesel ska vara helt förnybar i Sverige år 2030.

Det är dock högst sannolikt att den fossilfria bensin och diesel som säljs 2030 kommer ha en avsättning, eftersom alla de bensin- och dieslbilar som i detta fall skulle säljas fram till år 2025 kommer att rulla många år på vägarna långt efter år 2025. Därefter kan biodrivmedlen fortsatt göra stor nytta i tunga fordon, flyg, industri och sjöfart.

Dessutom finns det goda skäl att fortsatt utgå från att Sverige kommer ligga i framkant i omställningen, så om vi ökar den inhemska produktionen av hållbara biodrivmedel så kan dessa sedan exporteras till andra länder som har en mindre offensiv reduktionsplikt.

Att uppnå en drastiskt reducerad klimatpåverkan hos vår bensin och diesel kräver omfattande investeringar i svensk produktion av hållbara biodrivmedel, om vi inte ska förlita oss på en kraftigt ökad import.

En hög reduktionsplikt för bensin kan kräva en så hög inblandning av etanol att alla bensinbilar måste vara redo att köras på E85, och en hög reduktionsplikt för diesel kan kräva så hög inblandning av HVO att alla dieslbilar måste vara redo för HVO100. För att förbereda oss på en sådan situation bör alla bilar med förbränningsmotor som säljs i Sverige så snart som möjligt godkännas för E85 eller HVO100, även biogasbilar och laddhybrider.

Gröna Mobilister välkomnar därför att Centerpartiet, Miljöpartiet, Moderaterna och Vänsterpartiet på några års sikt vill att alla nya personbilar med förbränningsmotor ska vara godkända för något alternativt drivmedel.

Liksom Centerpartiet, Miljöpartiet och Vänsterpartiet välkomnar Gröna Mobilister ett slutår för försäljning av fossila drivmedel inom EU. Det är den fossila energin som är roten till det onda – inte den ena eller andra fordonstekniken.

### **Ett transporteffektivt samhälle**

Den säkraste klimatnyttan finns i de bränsledroppar som inte förbränns, de bilresor som inte behöver göras.

För att uppnå ett transporteffektivt samhälle krävs infrastrukturplanering med detta mål i sikte, något Gröna Mobilister belyst i boken [Vänd pyramiden – planera för en hållbar mobilitet](#). Bland annat måste [fyrstegsprincipen bli fyrstegspraktik](#), och för att åstadkomma detta behövs regeländringar och nya arbetssätt på en rad områden.



[Klimaträttsutredningen](#) presenterades den 18 maj 2022. Utredarna har gjort samma bedömning som Gröna Mobilister, att myndighetsinstruktioner och författningar behöver ändras för att få till stånd en infrastrukturplanering som mynnar ut i ett transporteffektivt samhälle.

Gröna Mobilister sonderade riksdagspartiernas vilja att genomföra förslagen i Klimaträttsutredningen genom att ställa följande tre frågor:

- Vill ditt parti att Trafikverkets myndighetsinstruktion förändras i linje med utredningens förslag, så att myndighetens uppdrag ska omfatta skapandet av ett transporteffektivt samhälle där bilismen minskar?
- Vill ditt parti att nationella och regionala transportinfrastrukturplaner ska bidra till att bilismen minskar, i linje med utredningens förslag?
- Vill ditt parti att staten ska få medfinansiera kommunala och regionala åtgärder som minskar behovet av vägbyggen, enligt utredningens förslag? Det kan handla om åtgärder som påverkar transportefterfrågan, val av transportsätt, eller som leder till effektivare användning av befintlig transportinfrastruktur.



**Centerpartiet** svarar ja på alla tre frågor, men betonar att bilen är nödvändig för många människor för att få vardagen att fungera. Centerpartiet berättar att de därför tagit fram åtgärder för att ge människor som bor i gles- och landsbygdsområden bättre villkor samtidigt som utsläppen minskas. Centerpartiet saknar också ett helhetsgrepp om miljöbalkens avvägningar mellan olika samhällsintressen. De vill därför utreda miljöbalken i dess helhet, i syfte att åstadkomma bättre balans mellan olika samhällsintressen.



**Kristdemokraterna** har inte tagit ställning till om Trafikverkets myndighetsinstruktion behöver förändras, eller om infrastrukturplaner ska bidra till att bilismen minskar. De skriver att det inte är ett självändamål att bilismen minskar, men att ett transporteffektivt samhälle självklart ska eftersträvas, vilket kan ge minskad bilism.

Kristdemokraterna svarar ja på frågan om staten ska få medfinansiera kommunala och regionala åtgärder som minskar behovet av vägbyggen. De poängterar dock att skattemedel alltid ska användas så klokt som möjligt, och att vi inte får hamna i en situation där kommuner och regioner kan smita undan sitt ansvar och staten i stället tvingas investera på olika områden.

**L Liberalerna** har inte tagit ställning till Klimaträttsutredningens förslag. De anser dock att ett mer transporteffektivt samhälle är önskvärt, och de står bakom fyrstegsprincipen för trafikinfrastrukturplaneringen. Det viktiga, enligt Liberalerna, är att planera så att behovet av transporter minskar och att planera så att de transporter som behövs kan ske effektivt. Människor ska även framgent ha frihet att själva välja hur de vill resa, poängterar de.



**Miljöpartiet** svarar ja på alla tre frågor. De skriver att Sveriges samlade expertis är enig om att den totala mängden vägtrafik måste minska för att Sverige ska nå sina klimatmål. Miljöpartiet vill att mängden trafik ska minska i Sveriges stora städer, där behovet av bilen är mindre än på landsbygden. Där kommer bilen spela en fortsatt viktig roll, enligt Miljöpartiet.



**Moderaterna** svarar nej på alla tre frågor utan att ge ytterligare kommentarer.



**Socialdemokraterna** har inte tagit ställning till Klimaträttsutredningens förslag. De betonar att bilen är på många ställen i vårt land är helt nödvändig. De ser dock gärna att fler cyklar eller åker kollektivtrafik där det är möjligt. De vill också att mer godstransporter flyttas över från väg till järnväg och sjöfart.



**Sverigedemokraterna** vill inte att Trafikverkets myndighetsinstruktion ska förändras enligt Klimaträttsutredningens förslag, och vill inte heller att krav ska ställas på att infrastrukturplaner ska bidra till att bilismen minskar. De har inte tagit ställning till om staten ska få medfinansiera kommunala och regionala åtgärder som minskar behovet av vägbyggen.

Vi ska arbeta för mer hållbara transporter och förbättrad infrastruktur, skriver Sverigedemokraterna. Det kan leda till minskat resande med bil men det finns inget politiskt egenintresse i detta. Fokus måste vara att främja hållbar mobilitet, och det bästa sättet att resa kommer alltid att variera för olika människor i olika delar av landet.



**Vänsterpartiet** svarar ja på alla tre frågor. De anser att Trafikverket i sin planering tydligare ska ta utgångspunkt i klimatmålet. Därutöver bör Trafikverket utveckla metodik och samverkansformer där man i samråd med

regioner och kommuner kan identifiera tidigare beslutade objekt som inte uppfyller dagens krav i enlighet med klimat- och miljömål.

### **Gröna Mobilisters kommentarer**

Potentialen för transporteffektivisering är betydande. Nästan två tredjedelar av den sammanlagda körsträckan i Sverige sker i bilar registrerade i stora städer och pendlingskommuner utanför dessa städer. Det är just här det är lättast att låta bilresan ersättas av en cykeltur, en promenad eller en kollektivtrafikresa.

Före covidpandemin fanns tecken på att resvanorna började förändras på detta sätt. Satsningar på lokal och regional spårtrafik hade lett till att resesträckan per capita i sådan kollektivtrafik hade ökat [hela 67 procent](#) från år 2006 till år 2019. Resesträckan i bil per capita hade försiktigt börjat [vända nedåt](#).

Empiriska [data visar](#) att bilismen verkligen minskar där det finns attraktiva alternativ, så att satsningar på alternativen hjälper oss att nå klimatmålet. Då nöjdheten med kollektivtrafiken ökar en enhet på en tiogradig skala ökar andelen resor med kollektivtrafik med drygt fyra procentenheter i snitt. Då nöjdheten med gång- och cykelvägarna ökar en enhet på samma skala ökar andelen resor med gång eller cykel i snitt med drygt tre procentenheter. Körsträckorna i bil minskar 5–10 procent.

Det gläder därför Gröna Mobilister att Centerpartiet, Miljöpartiet och Vänsterpartiet vill genomföra de tre förslagen från Klimatråtsutredningen. Det skulle innebära att Sverige på allvar börjar planera för en hållbar mobilitet.

Kristdemokraterna vill att staten ska få medfinansiera kommunala och regionala åtgärder som minskar behovet av vägbyggen, vilket innebär att detta förslag har stöd av åtminstone fyra av riksdagens åtta partier.

De enda partier som uttryckligen avvisar Klimatråtsutredningens förslag är Moderaterna och Sverigedemokraterna. De senare lämnar dock dörren öppen för att staten ska få medfinansiera åtgärder som minskar behovet av nya vägar; partiet har ännu inte tagit ställning i denna fråga.

Gröna Mobilister hoppas och tror att Moderaterna och Sverigedemokraterna ska tänka om, och att tveksamheten hos Kristdemokraterna, Liberalerna och Socialdemokraterna ska blåsa bort.

Klimaträttsutredningens förslag för att mer effektivt styra mot ett transporteffektivt samhälle handlar ju inte om att hindra människor från att köra bil, om de vill eller måste. I stället handlar de om att skapa ett samhälle där fler människor blir kvitt bilberoendet, och där de begränsade resurserna för väginvesteringar slussas till de områden där bilen verkligen behövs – främst på landsbygden.

## Vi Vill Veta – miljörelaterad konsumentupplysning

Gröna Mobilister verkar för förbättrad konsumentupplysning om miljöpåverkan hos fordon och drivmedel under parollen [Vi Vill Veta](#).

Energimyndigheten har nyligen, på uppdrag av regeringen, föreslagit en [obligatorisk miljödeklaration](#) av lätta fordon som innefattar data om klimatpåverkan och energiåtgång vid fordonets tillverkning och skrotning. Vi tycker att Energimyndighetens förslag är bra, men vi tycker att [vårt eget förslag är strået vassare](#).

När vi frågade riksdagspartierna om de vill se en miljödeklaration av fordon ställde vi dock frågan enligt de grundtankar som Energimyndigheten för fram.

Hösten 2021 infördes obligatorisk miljödeklaration av drivmedel vid pump och laddstation, med hänvisning till fylligare information på webben. I sin första [utvärdering](#) identifierade Gröna Mobilister flera delar i regelverket som behöver [förbättras eller förtydligas](#). Det handlar bland annat om att även små drivmedelsleverantörer ska lämna miljöinformation, att miljöinformationen från föregående år ska publiceras snabbare, och att elen på fler laddstationer ska miljödeklareras. Vi frågade riksdagspartierna om de kommer att verka för sådana förbättringar.

[Ursprungslandet](#) för mer än hälften av våra fossila drivmedel är okänt, eftersom det saknas internationella system att [spåra råolja och andra fossila råvaror](#) till källan. Den 12 maj 2022 uppmanade Näringsdepartementet i ett [betänkande](#) regeringen att verka för att EU ska göra fossila drivmedel spårbara och för en obligatorisk deklaration av deras ursprungsland och råvara. Vi frågade riksdagspartierna om de själva kommer att verka för att detta gentemot EU.



Centerpartiet vill se en miljödeklaration av fordon enligt Energimyndighetens grundtankar, kommer att verka för att förbättra

miljödeklarationen av drivmedel, och kommer också att verka gentemot EU för att göra fossila drivmedel spårbara och för att de ska förses med ursprungsdeklaration.

Centerpartiet uppger att de såg till att Energimyndighets utredning blev av genom att förhandla in det som en punkt i den klimathandlingsplan som presenterades i december 2019. Centerpartiet skriver också att de sedan länge drivit på för att göra fossila bränslen spårbara, och för att få till stånd ursprungsmärkning vid pump.



**Kristdemokraterna** tar inte ställning i någon av de tre frågor om konsumentupplysning om fordon och drivmedel som Gröna Mobilister ställer. De ser svårigheter med att få fram trovärdiga data för energiåtgång vid biltillverkning och skrotning och befarar fusk med siffrorna.

Kristdemokraterna uttrycker att frågan om biodrivmedlens ursprung är viktig, eftersom klimat- och miljöpåverkan beror på hur drivmedlet tillverkats. De menar också att ursprungsinformation kan gynna inhemsk produktion, vilket är önskvärt med tanke på Sveriges goda naturgivna förutsättningar.



**Liberalerna** är positiva till miljödeklaration av bilar, och hälsar att de har lagt egna förslag om detta. I sin [klimatrapport](#) som antogs hösten 2021 av deras landsmöte efterlyser de "[e]tt tydligt, enkelt system för konsumentinformation där personbilar graderas utifrån klimatpåverkan över sin livscykel". I sin [klimatmotion 2021/22:4199](#) anmodar de riksdagen att ställa sig bakom "konsumentmärkning av nya personbilar utifrån förväntade livscykelutsläpp".

Liberalerna menar att det är för tidigt att dra slutsatser om hur väl miljödeklarationen av drivmedel har fungerat. De skriver att systemet självklart ska utvärderas, och att de behov av förbättringar som då identifieras ska genomföras.

Liberalerna kommer att verka gentemot EU för att göra fossila drivmedel spårbara och för att de ska förses med ursprungsdeklaration.



**Miljöpartiet** skriver att konsumentupplysning är ett viktigt komplement till andra styrmedel och regleringar. De vill se en miljödeklaration av fordon enligt Energimyndighetens grundtankar, kommer att verka för att förbättra miljödeklarationen av drivmedel, och kommer

också att verka gentemot EU för att göra fossila drivmedel spårbara och för att de ska förse med ursprungsdeklaration.



**Moderaterna** tar inte ställning i frågan om miljödeklaration av lätta fordon, eller huruvida systemet för miljödeklaration av drivmedel behöver förbättras.

Moderaterna poängterar att en enig riksdag riktade ett tillkännagivande om att regeringen måste driva på i frågan om att EU tar fram ett regelverk för att kunna spåra och ursprungsmärka fossil energi, så att rysk fossil energi därefter ska kunna fasas ut. Moderaterna hälsar att de kommer att verka för detta i regeringsställning.



**Socialdemokraterna** tar inte ställning i någon av de tre frågor om konsumentupplysning om fordon och drivmedel som Gröna Mobilister ställer.



**Sverigedemokraterna** tar inte ställning i frågan om miljödeklaration av lätta fordon, eller huruvida systemet för miljödeklaration av drivmedel behöver förbättras. De kommer att verka gentemot EU för att göra fossila drivmedel spårbara och för att de ska förse med ursprungsdeklaration.

Sverigedemokraterna är positiva till mer konsumentinformation, men skriver också att detta måste vägas mot eventuella merkostnader som i slutändan drabbar konsumenterna.



**Vänsterpartiet** vill se en miljödeklaration av fordon enligt Energimyndighetens grundtankar, kommer att verka för att förbättra miljödeklarationen av drivmedel, och kommer också att verka gentemot EU för att göra fossila drivmedel spårbara och för att de ska förse med ursprungsdeklaration.

Vänsterpartiet står bakom Näringsutskottets ställningstagande kring spårbarhet och ursprungsmärkning av fossila drivmedel, men tycker att det i vissa delar kunde ha varit skarpare när det gäller regeringens agerande på EU-nivå.

### **Gröna Mobilisters kommentarer**

Sverige blev hösten 2021 första land i världen som kräver miljödeklaration av drivmedel direkt vid påfyllnadsanordningen, efter nästan nio års kampanj från Gröna Mobilister.

Energimyndigheten har nyligen lagt fram ett förslag på miljödeklaration av nya fordon, med information om livscykelutsläpp vid tillverkning, användning och skrotning. Även detta har Gröna Mobilister bedrivit kampanj för. Om förslaget genomförs blir Sverige första land i världen med sådan heltäckande miljöinformation om nya fordon.

År 2011 fanns ett förslag från EU-kommissionen att göra fossila drivmedel spårbara, liksom biodrivmedel redan är. En [utredning](#) visade att om kostnaden för ett system för spårbarhet lades på konsumenten skulle prishöjningen vid bensinpumpen bli mindre än ett öre per liter. Ändå lyckades oljeindustrin kväva förslaget i sin linda.

Gröna Mobilister har försökt att hålla liv i frågan om spårbarhet och ursprungsmärkning av fossila drivmedel. Men det var först efter Rysslands invasion av Ukraina som ett bredare intresse väcktes.

Enligt Energimyndigheten hade [61 procent av råvarorna](#) till den bensin och diesel som såldes i Sverige år 2020 okänt ursprung utanför EU/EES. Avsaknad av spårbarhet genom produktions- och distributionskedjan innebär att det inte går att garantera ursprunget hos de fossila drivmedel som importeras som färdiga produkter.

Nyligen [avslöjade TV4](#) hur rysk gas smygs in i Sverige utan att ursprunget kunde spåras på annat sätt än genom att följa enskilda gastankfartyg på Östersjön och se hur de lastades om.

Vi bidrar till att finansiera Rysslands anfallskrig utan att vi vet om det. På samma sätt kanske vi finansierade IS bestialiska krig i Mellanöstern. Vilka fler krig som närs av olja och fossil gas ska vi finansiera innan vi skaffar oss verktyg som gör det möjligt att stänga kranen?

Lättillgänglig konsumentinformation påverkar inte bara konsumenters beteende, utan också producenters och leverantörers. Miljödeklarationer tvingar dem att tänka efter före, annars kommer surt efter, i form av miljöinformation som avskräcker kunderna. Det finns redan tecken på en [sådan effekt](#) för drivmedel.

Stärkt konsumentmakt är ett komplement till mer kraftfulla styrmedel för att öka hållbarheten hos fordon och drivmedel. Konsumentupplysning bidrar till

att befolkningen blir kunnigare och mer engagerad. Detta driver politikerna framåt och underlättar de radikala besluten, som att på sikt förbjuda fossila drivmedel. Det går alltså inte att ställa det personliga ansvaret mot det politiska. Det ena underlättar det andra.

Miljödeklarationer bidrar inte på något nämnvärt sätt till att öka konsumentpriserna på fordon eller drivmedel. De drabbar inte heller företag som vill handla med hållbara produkter. Tvärtom gynnas de.

Allt detta borde göra det självklart för de politiska partierna att verka för heltäckande och lättillgänglig miljöinformation om fordon och drivmedel.

Därför är det glädjande att Centerpartiet, Miljöpartiet och Vänsterpartiet vill se en miljödeklaration av fordon enligt Energimyndighetens grundtankar, att de kommer att verka för att förbättra miljödeklarationen av drivmedel, och att de kommer att verka gentemot EU för att göra fossila drivmedel spårbara, och för att de ska förses med ursprungsdeklaration.

Övriga partier, som tvekar inför något av detta, får helt enkelt tänka om.

Utöver Centerpartiet, Miljöpartiet och Vänsterpartiet uppger även Liberalerna, Moderaterna och Sverigedemokraterna att de kommer att verka för spårbarhet och ursprungsdeklaration av fossila drivmedel. Det finns därmed brett stöd i riksdagen för att driva denna fråga gentemot EU. Kristdemokraterna och Socialdemokraterna har ännu inte tagit ställning.

Liberalerna får en särskild eloge för att de redan fört ett förslag om miljödeklaration av bilar som inkluderar livscykelutsläpp till riksdagen, genom sin [klimatmotion 2021/22:4199](#).

## Reduktionsplikten

Målet med reduktionsplikten är att klimatpåverkan från diesel ska minska med 66 procent till år 2030 jämfört med det helt fossila alternativet, och klimatpåverkan från bensin ska minska med 28 procent. Detta uppnås genom inblandning av biodrivmedel eller andra fossilfria drivmedel.

Många menar att reduktionsplikten är en avgörande pusselbit för att nå klimatlagens mål att klimatpåverkan från inrikes transporter ska minska med 70 procent från år 2010 till år 2030. Fram till år 2021 hade denna klimatpåverkan minskat med cirka [28 procent](#). Minskningstakten måste alltså öka.



Gröna Mobilister ställde frågan till riksdagspartierna om de vill genomföra reduktionsplikten enligt nuvarande plan.



**Centerpartiet** vill genomföra reduktionsplikten enligt den befintliga planen. De understryker att reduktionsplikten ska vara ambitiös, skapa förutsägbarhet och säkra att kvoterna sätts så de ligger i linje med målet om att utsläppen från transportsektorn ska minska med 70 procent till 2030.



**Kristdemokraterna** har inte tagit ställning till om reduktionsplikten bör fullföljas enligt nuvarande plan. De vill dock fullfölja reduktionsplikten i någon form. Kristdemokraterna menar att den höga, tvingande nivån som gäller nu, och planeras att skärpas till 2030, pressar upp priserna oskäligt mycket.

I [motion 2021/22:4746](#) beskriver Kristdemokraterna hur de anser att reduktionspliktens kontrollstation 2022 bör utvecklas för att fastställa lämpliga reduktionsnivåer. De skriver att nivån måste ta hänsyn till hur mycket biodrivmedel som kommer att kunna produceras.



**Liberalerna** vill fullfölja reduktionsplikten i någon form, men inte enligt nuvarande plan. De hänvisar till rapporten från senaste kontrollstationen, som ska levereras den 15 september. Liberalerna menar att elektrifieringen nu går så snabbt att reduktionsnivåerna möjligen kan sänkas utan vi för den sakens skull misslyckas med att nå transportsektorns klimatmål.

Bortom 2030 hoppas Liberalerna att de kvarvarande fordon med förbränningsmotor kan drivas med elektrobränslen producerade med fossilfri el, vilket inkluderar kärnkraftsel. Liberalerna uppger att det är deras förtjänst att kraven i reduktionsplikten formuleras i termer av inblandning av fossilfria snarare än förnybara bränslen.



**Miljöpartiet** vill skärpa kraven i reduktionsplikten så att klimatpåverkan hos både bensin och diesel ska ha minskat 94 procent år 2030 jämfört med de helt fossila alternativen.

Miljöpartiet menar att reduktionsplikten är avgörande för att Sverige ska nå sina klimatmål. De skriver att den paus av reduktionsplikten som regeringen drivit igenom innebär att Sveriges utsläpp ökar med motsvarande 880 000 ton CO<sub>2</sub>. Vidare hävdar Miljöpartiet att Naturvårdsverket anser att denna

ökning troligtvis innebär att Sverige missar sitt klimatmål för transportsektorn.



**Moderaterna** vill inte att reduktionsplikten genomförs enligt nuvarande plan. De anser att den i stället ska fullföljas på så vis att kraven på inblandning av fossilfria bränslen i bensin och diesel ligger i linje med EU:s krav.



**Socialdemokraterna** vill genomföra reduktionsplikten enligt den befintliga planen. De skriver dock att den successiva höjningen av kraven i reduktionsplikten för bensin och diesel bör pausas för år 2023 med hänsyn tagen till de höga drivmedelspriserna.



**Sverigedemokraterna** vill inte genomföra reduktionsplikten enligt nuvarande plan, utan på så vis att reduktionsnivån år 2030 sätts till 2 procent för bensin och till 5 procent för diesel.



**Vänsterpartiet** säger sig vara för reduktionsplikten, men anser att reduktionsnivåerna är för högt satta, givet den begränsade tillgången till hållbar biomassa. Vänsterpartiet vill inte ta ställning till lämpliga reduktionsnivåer innan Energimyndighetens analys av reduktionsplikten för perioden 2024–2030 publiceras i september.

### **Gröna Mobilisters kommentarer**

Reduktionsplikten är avgörande för om det ska vara möjligt att nå transportsektorns klimatmål år 2030. Fram till nyligen har det rått relativ politisk enighet i denna fråga, men nu har det uppstått vitt skilda perspektiv. Fortsättningen är osäker sedan stigande bränslepriser har gjort flera partier nervösa. Eftersom flytande fossilfria drivmedel i dagsläget är dyrare än fossil bensin och diesel kan ökande inblandning av sådana komponenter bidra till att priset vid pump stiger. Att ifrågasätta reduktionsplikten blir då ett sätt att profilera sig som lojala med bilberoende väljare med ansträngd ekonomi.

Den 22 juni 2021 röstade samtliga riksdagspartier utom Sverigedemokraterna ja till [lag 2021:747](#), där reduktionsnivåerna år 2030 fastställdes.

(Reservationer inkom dock från Kristdemokraterna, Moderaterna och Vänsterpartiet, som ville ha bredare konsekvensanalyser.) Drygt ett år senare

är det bara Centerpartiet och Socialdemokraterna som vill fullfölja reduktionsplikten enligt planen i denna lag.

Miljöpartiet förespråkar numera en ännu mer ambitiös reduktionsnivå på 94 procent. I praktiken innebär detta att bensin och diesel ska vara helt fossilfri år 2030 och innehålla komponenter med bättre klimatprestanda än nästan allt som finns på marknaden idag.

Övriga partier vill behålla reduktionsplikten som system betraktat, men vill sänka reduktionsnivåerna i varierande grad. Sverigedemokraterna förespråkar mycket lägre reduktionsnivåer än de som gäller idag. Med andra ord vill de att den fossila andelen i bensin och diesel ska öka avsevärt.

En satsning på en ambitiös reduktionsplikt och viljan att förbjuda eller kraftigt begränsa försäljningen av nya bilar med förbränningsmotor kan som tidigare nämnt tyckas motsägelsefull. Budskap av detta slag kan spåras hos Miljöpartiet och Socialdemokraterna, och i någon mån hos Centerpartiet.

Hållbar bioenergi är en begränsad resurs, och få länder har bättre tillgång till hållbara råvaror än Sverige, i relation till folkmängden. Om något land ska kunna bära sin egen användning av bioenergi är det Sverige. Just därför ska vi satsa på ökad produktion och på sikt en export av hållbara biodrivmedel till länder med betydligt sämre förutsättningar för att producera egna biodrivmedel.

Omfattande investeringar i svensk produktion av biodrivmedel med inhemska råvaror förutsätter långsiktig avsättning för de produkter som produceras. Vi bedömer att ett eventuellt förbud mot fordon med förbränningsmotor inte innebär en stor osäkerhetsfaktor eftersom de stora bolagen och producenterna säger att det är den globala marknaden som är viktigast, och att en offensiv reduktionsplikt med tuffa hållbarhetskrav underlättar för dem att förlägga en ökad produktion i Sverige.

Se också diskussionen i avsnittet ovan om partiernas inställning till förbud mot ”fossilbilar”.

Gröna Mobilister är positiva till en ambitiös reduktionsplikt. Det måste dock säkerställas att tillgången till hållbara förnybara råvaror i Sverige räcker för att uppfylla plikten. Om nuvarande offensiva reduktionsplikt inte kan fyllas med hållbara råvaror endast från Sverige så är inte lösningen att sänka reduktionsplikten utan en ökad satsning på effektivisering, elfordon och biogasfordon. Den fossila bensin och diesel vi använder måste succesivt fasas ut oavsett. Den totala volymen biodrivmedel som kommer att krävas kan vi

styra på andra och bättre sätt än att sänka reduktionsplikten. På så vis kan vi samtidigt säkerställa att vi når miljömålet om biologisk mångfald.

Gröna Mobilister saknar en genomtänkt politik som knyter ihop omställningen till hållbara drivmedel med omställningen till en fordonspark som kan använda dessa drivmedel. De ekonomiska konsekvenserna för statskassan och medborgarna av den föreslagna politiken verkar inte vara ordentligt utredd.

Den kommande mandatperioden är det nödvändigt att ta ett helhetsgrepp om beskattningen av transportsektorn, så att mycket drivmedel med hög förnybar andel kan säljas till överkomliga priser utan att statskassan urholkas. De politiska vindkantringarna kring reduktionsplikten är ett varnande exempel på vad som annars händer. Kortsiktigheten och osäkerheten äventyrar omställningen.

### **Det långsiktiga hållbarhetsmålet**

Ingen genomgripande förändring av samhället kan ske utan att enskilda människor påverkas i sin vardag. Att ersätta eller spara in all fossil energi och att säkerställa att våra naturresurser används på ett hållbart sätt är en sådan genomgripande förändring. Därmed inte sagt att denna förändring per definition innebär en försämring. För att sondera om riksdagspartierna inser att omställningen kan ha ett pris, och om de vill prata öppet om detta med sina väljare, ställde Gröna Mobilister följande fråga:

- Anser ditt parti att en livsstilsförändring är nödvändig för att uppnå det långsiktiga målet om klimatneutrala och hållbara transporter?

Centerpartiet, Kristdemokraterna, Miljöpartiet och Vänsterpartiet svarade ja. Liberalerna, Moderaterna, Socialdemokraterna och Sverigedemokraterna svarade nej.

Till de partier som svarade nej ställde Gröna Mobilister denna följdfråga:

- Anser ni i stället att det räcker med infrastrukturinvesteringar och tekniska framsteg för att nå detta mål?

Moderaterna, Socialdemokraterna, Sverigedemokraterna svarade ja. Liberalerna svarade nej.

Vi hänvisar till Appendix för att läsa de kommentarer riksdagspartierna skrev i anslutning till dessa frågor och vilka reflektioner de gjorde.

## Appendix

Här återger vi de åtta riksdagspartiernas enkätsvar ordagrant, tillsammans med den kontext som Gröna Mobilisters frågor och inskjutna förklaringar gav till svaren.

### Centerpartiets enkätsvar



#### 1 Laddinfrastruktur

Antalet laddstationer ökar i stadig takt, men utbyggnaden [hänger inte med](#) ökningen av antalet laddbara bilar. Det finns fortfarande [områden i glesbygden](#) där möjligheterna till laddning är mycket dåliga.

1a) Anser ditt parti att staten, regionerna eller kommunerna aktivt bör stödja utbyggnaden av infrastruktur för laddning av elektriska fordon i Sverige?

”Ja”

1b) Om svaret är ja, vilka politiska beslut vill ditt parti fatta för att ge utbyggnaden ett sådant stöd?

”Centerpartiet har länge drivit på för att utbyggnadstakten av laddstolpar ska snabbas på och vi vill därför att det införs stöd för att styra utbyggnaden till områden där det saknas infrastruktur för laddning. Infrastrukturen är avgörande för tryggheten i att köpa elbil och omställningen kommer att underlättas om staten går in tidigt och säkerställer att det finns en infrastruktur för att möjliggöra utbyggnad av laddstolpar. Målsättningen är att det ska finnas laddstolpar över hela landet, att infrastrukturutbyggnaden ska vara effektiv och att kartläggningen och behovet av laddpunkter ses över kontinuerligt. Samma sak gäller för andra drivmedel som utbyggnad av mackar för biogas och vätgas. Vi har också infört det gröna avdraget som innebär att privatpersoner kan investera i laddstolpar och få avdrag direkt på fakturan. Vi har ett antal konkreta förslag:

- Gör det enklare och billigare för samfälligheter att installera laddmöjligheter.

- Satsa ytterligare 100 miljoner kronor över två år för att Trafikverket ska kunna förbättra laddinfrastrukturen på gles- och landsbygd, genom etableringsstöd för snabbladdstationer, och för att täcka upp vita fläckar.
- Inför ett stöd för att bygga ut andra alternativa bränslen som biogas och vätgas.
- Ge möjlighet till stöd till driften av snabbladdstationer på gles- och landsbygd.
- Renoveringsstöd till mackar på landsbygden bl.a. så de kan sätta upp laddstationer.
- Fortsätta det gröna avdraget.”

### 1c) Kommentarer

–

## 2 Förbud mot fossilbilar eller fossila drivmedel?

Förslag förs fram från många håll att förbjuda försäljning av ”fossilbilar” eller ”bensin- och dieslbilar”. EU arbetar just nu med frågan.

Exakt vad som menas är ofta oklart. Det kan handla om allt från ett strikt förbud mot att sälja personbilar med förbränningsmotor till ett mildt krav att alla nya bilar ska vara godkända för något alternativt drivmedel, innefattande el, biogas, vätgas, etanol E85 eller förnybar diesel HVO/XTL.

2a) Vill ditt parti se ett förbud inom EU mot försäljning av nya personbilar utrustade med förbränningsmotor?

”Ja”

2b) Om svaret är ja, från vilket år?

”2030, med vissa undantag”

2c) Vill ditt parti se ett krav i Sverige på att alla nya personbilar med förbränningsmotor ska vara godkända för något alternativt drivmedel (ej bensin eller diesel)?

”Ja”

2d) Om svaret är ja, från vilket år?

”2030”

2e) Om svaret är nej, vill ni se ett motsvarande krav inom EU?

–

2f) Om svaret på fråga 2e är ja, från vilket år?

–

2g) Vill ditt parti se andra krav på nya bilar än dem som beskrivits ovan, vad gäller tillåten drivlina eller godkända drivmedel? Beskriv i så fall dessa, samt tidsperspektivet och den geografiska omfattningen av kraven.

”Centerpartiet vill stärka kraven i det så kallade bonus malus-systemet, så att det styr mot ett utbyte av fordonsparken till bilar med låga utsläpp. Det innebär att nya personbilar, lätta lastbilar och lätta bussar kan om de har låga koldioxidutsläpp få en bonus. Engagemanget för klimatsmarta bilar är stort och fler människor väljer att köpa bilar som är bättre för miljön.”

EU:s plan REPowerEU som syftar till att stärka EU:s försörjningstrygghet och minska beroendet av rysk energi lyfter specifikt fram behovet av ökade satsningar på biogas och vätgas. Sverige är världsledande när det gäller användning av biogas i transportsektorn, och nu finns ökade möjligheter för export av teknik och kunskaper till andra länder i Europa. Samtidigt införs allt fler styrmedel på EU-nivå som försvårar en fortsatt användning av biogas i transportsektorn.

2h) Vill ditt parti att EU möjliggör och främjar en fortsatt försäljning av biogasfordon?

”Ja”

2i) Vill ditt parti se ett slutår för försäljning av fossila drivmedel inom EU?

”Ja”

2j) Om svaret är ja, vilket slutår vill ni se?

”2040”

2k) Kommentarer

”Europa måste minska sitt beroende av fossil energi, särskilt av rysk gas och olja. Sveriges produktion av biodrivmedel måste öka och i takt med ökade klimatambitioner, mer förnybara drivmedel och minskning av utsläppen så är det viktigt att vi under ökade bränslekostnader, sänker skatten på biodrivmedel. Vårt mål är att Sverige ska bli nettoexportör av biodrivmedel, och då krävs det att både reduktionspliten behålls samt att vi har skatter som

gynnar det förnybara alternativet. Vi vill se ett förnybart energisystem i hela Europa 2040.”

### 3 Klimaträttsutredningens förslag för ett transporteffektivt samhälle

[Klimaträttsutredningen](#) har gjort samma bedömning som Gröna Mobilister, att flera regelverk behöver förändras för att få till stånd en infrastrukturplanering i Sverige som mynnar ut i ett transporteffektivt samhälle.

Gröna Mobilister är medvetna om att frågan om att verka för minskad bilism är politiskt känslig. I samband med mobilitetsplanering innebär det dock främst att satsa på alternativen till bilen kring städerna, och att styra över investeringar i vägar till de områden, ofta på landsbygden, där bilen verkligen behövs.

3a) Vill ditt parti att Trafikverkets myndighetsinstruktion förändras i linje med utredningens förslag, så att myndighetens uppdrag ska omfatta skapandet av ett transporteffektivt samhälle där bilismen minskar?

”Ja”

3b) Vill ditt parti att nationella och regionala transportinfrastrukturplaner ska bidra till att bilismen minskar, i linje med utredningens förslag?

”Ja”

3c) Vill ditt parti att staten ska få medfinansiera kommunala och regionala åtgärder som minskar behovet av vägbyggen, enligt utredningens förslag? Det kan handla om åtgärder som påverkar transportefterfrågan, val av transportsätt, eller som leder till effektivare användning av befintlig transportinfrastruktur.

”Ja”

3d) Kommentarer

”För många människor är bilen nödvändig för att få vardagen att fungera och därför har Centerpartiet tagit fram åtgärder för att ge människor som bor i gles- och landsbygdsområden bättre villkor samtidigt som vi minskar utsläppen.”



”Klimatråtsutredningen har i uppdrag att se över relevant svensk lagstiftning så att det klimatpolitiska ramverket får genomslag för att underlätta för miljö- och klimatförbättrande investeringar och åstadkomma enklare prövningsprocesser. Dock saknar Centerpartiet ett helhetsgrepp om miljöbalkens avvägningar mellan olika samhällsintressen. Därför vill vi utreda miljöbalken i sin helhet i syfte att åstadkomma bättre balans mellan olika samhällsintressen, och vägledning hur dessa avvägningar ska göras.”

## 4 Vi Vill Veta!

Gröna Mobilister verkar för förbättrad konsumentupplysning om miljöpåverkan hos fordon och drivmedel under parollen [Vi Vill Veta](#).

Energimyndigheten har nyligen, på uppdrag av regeringen, föreslagit en [obligatorisk miljödeklaration](#) av lätta fordon som innefattar data om klimatpåverkan och energiåtgång vid fordonets tillverkning och skrotning.

4a) Vill ditt parti se en miljödeklaration av lätta fordon enligt de grundtankar som förs fram i Energimyndighetens utredning?

”Ja”

Hösten 2021 infördes obligatorisk miljödeklaration av drivmedel vid pump och laddstation, med hänvisning till fylligare information på webben. I sin första [utvärdering](#) identifierade Gröna Mobilister flera delar i regelverket som behöver [förbättras eller förtydligas](#).

Det handlar bland annat om att även små drivmedelsleverantörer ska lämna miljöinformation, att miljöinformationen från föregående år ska publiceras snabbare, och att elen på fler laddstationer ska miljödeklareras.

4b) Kommer ditt parti att verka för sådana förbättringar?

”Ja”

[Ursprungslandet](#) för mer än hälften av våra fossila drivmedel är okänt, eftersom det saknas internationella system att [spåra råolja och andra fossila råvaror](#) till källan.

4c) Kommer ditt parti att verka för att EU ska göra fossila drivmedel spårbara, i enlighet med [Näringsutskottets uppmaning](#), och för en obligatorisk deklaration av ursprungsland och råvara?

”Ja”

#### 4d) Kommentarer

”Det var Centerpartiet som såg till att Energimyndighets utredning blev av genom att förhandla in det i klimathandlingsplanen. Vi har också länge drivit frågorna att öka spårbarheten av fossila bränslen där vi har velat se en ursprungsmärkning direkt vid pumpen men där regeringen och andra partier har valt att låta bli. I en obligatorisk deklARATION är det viktigt att biobränslen inte hamnar i kläm och gör fossila bränslen billigare i förhållande till alternativen, vilket gör det svårare för konsumenter att välja bort dem. Med den nya deklARATIONEN vill vi se nya tag för en politik där svensk energiproduktion kan öka, där värdet av egen produktion värderas upp och där EU inte klämmer åt produktionen av biobränslen.”

## 5 Reduktionsplikten

Målet med reduktionsplikten är att klimatpåverkan från diesel ska minska med 66 procent till år 2030 jämfört med ett helt fossilt alternativ, och att klimatpåverkan från bensin ska minska med 28 procent. Detta uppnås genom inblandning av biodrivmedel eller andra fossilfria drivmedel.

#### 5a) Vill ditt parti fullfölja reduktionsplikten enligt denna plan?

”Ja”

#### 5b) Om svaret är nej, anser ditt parti att reduktionsplikten bör fullföljas i någon annan form?

–

#### 5c) Om svaret på fråga 5b är ja, vilka reduktionsnivåer vill ditt parti se för år 2030?

–

#### 5d) Kommentarer

”Centerpartiet har sedan länge förespråkat ett system med reduktionsplikt som tvingar de som säljer drivmedel att årligen minska utsläppen med en viss procentsats genom inblandning av biodrivmedel. Det är positivt att en sådan reduktionsplikt införts och stärkts i samband med översynen, som Centerpartiet varit med och förhandlat fram. Reduktionsplikten ska vara

ambitiös, skapa förutsägbarhet och säkra att kvoterna sätts så de ligger i linje med målet om att utsläppen ska minska med 70 % till 2030.”

## 6 Hur når vi det långsiktiga hållbarhetsmålet?

6a) Anser ditt parti att en livsstilsförändring är nödvändig för att uppnå det långsiktiga målet om klimatneutrala och hållbara transporter?

”Ja”

6b) Om svaret är ja, vilka livsstilsförändringar krävs?

”Centerpartiet tror på en omställning som utgår från människan, utan onödiga politiska pekpinnar och förbud. Vi vet att många människor vill ställa om men inte alltid vet hur. Då behövs politiskt ledarskap som underlättar att göra förändringar i vardagen. Vi vill göra det lättare och billigare för Sveriges medborgare att göra klimatsmarta val. Till exempel med det gröna avdraget där vi har utökat möjligheten med fler gröna tekniker för att se till att fler får råd att köra elbil eller tanka med hållbara drivmedel. Vi vill också att fler produkter ska få klimatdeklarationer så det blir enklare att göra rätt val i butiken. Det kan också handla om utbyggt bredband, så att fler kan jobba hemifrån och ställa bilen eller skipa affärsresan med flyg. Andra exempel är ökad bildelning, ökade incitament att välja kollektivtrafik och samåkning (exempelvis genom förändrat reseavdrag) och bättre offentlig service i hela landet så att längre resor undviks.”

6c) Om svaret är nej, anser ni i stället att det räcker med infrastrukturinvesteringar och tekniska framsteg för att nå detta mål?

–

6d) Kommentarer

”Centerpartiet vill kombinera ambitiösa klimatmål med grön teknik, ny innovation och utveckling tillsammans med ett hållbart ledarskap. För att uppnå målet om klimatneutrala och hållbara transporter vill vi utöka möjligheterna och förenkla villkoren för människor att välja klimateffektiva transporter, vi vill öka produktionen av biodrivmedel och påskynda elektrifieringen samt minska fossilberoendet och stärka vår självförsörjning.”

## Kristdemokraternas enkätsvar



### 1 Laddinfrastruktur

Antalet laddstationer ökar i stadig takt, men utbyggnaden [hänger inte med](#) ökningen av antalet laddbara bilar. Det finns fortfarande [områden i glesbygden](#) där möjligheterna till laddning är mycket dåliga.

1a) Anser ditt parti att staten, regionerna eller kommunerna aktivt bör stödja utbyggnaden av infrastruktur för laddning av elektriska fordon i Sverige?

”Ja”

1b) Om svaret är ja, vilka politiska beslut vill ditt parti fatta för att ge utbyggnaden ett sådant stöd?

”Vi vill öka stödet jämfört med regeringen men framför allt vill vi att den privata eller offentliga fastighetsägare som bygger laddstation för egna hyresgäster även ska kunna ha den publikt åtkomlig.”

1c) Kommentarer

”Vi anser att det är ett klokt resursutnyttjande att ekonomiska subventioner kan komma så många som möjligt till del.”

### 2 Förbud mot fossilbilar eller fossila drivmedel?

Förslag förs fram från många håll att förbjuda försäljning av ”fossilbilar” eller ”bensin- och dieslbilar”. EU arbetar just nu med frågan.

Exakt vad som menas är ofta oklart. Det kan handla om allt från ett strikt förbud mot att sälja personbilar med förbränningsmotor till ett mildt krav att alla nya bilar ska vara godkända för något alternativ drivmedel, innefattande el, biogas, vätgas, etanol E85 eller förnybar diesel HVO/XTL.

2a) Vill ditt parti se ett förbud inom EU mot försäljning av nya personbilar utrustade med förbränningsmotor?

”Nej”

2b) Om svaret är ja, från vilket år?

–

2c) Vill ditt parti se ett krav i Sverige på att alla nya personbilar med förbränningsmotor ska vara godkända för något alternativt drivmedel (ej bensin eller diesel)?

”Vet ej”

2d) Om svaret är ja, från vilket år?

–

2e) Om svaret är nej, vill ni se ett motsvarande krav inom EU?

”Vet ej”

2f) Om svaret på fråga 2e är ja, från vilket år?

–

2g) Vill ditt parti se andra krav på nya bilar än dem som beskrivits ovan, vad gäller tillåten drivlina eller godkända drivmedel? Beskriv i så fall dessa, samt tidsperspektivet och den geografiska omfattningen av kraven.

”Kristdemokraterna har inga politiska förslag kring t.ex. drivlina och tror att marknaden kommer att styra mot mer miljövänliga fordon på ett bra sätt.”

EU:s plan REPowerEU som syftar till att stärka EU:s försörjningstrygghet och minska beroendet av rysk energi lyfter specifikt fram behovet av ökade satsningar på biogas och vätgas. Sverige är världsledande när det gäller användning av biogas i transportsektorn, och nu finns ökade möjligheter för export av teknik och kunskaper till andra länder i Europa. Samtidigt införs allt fler styrmedel på EU-nivå som försvårar en fortsatt användning av biogas i transportsektorn.

2h) Vill ditt parti att EU möjliggör och främjar en fortsatt försäljning av biogasfordon?

”Ja”

2i) Vill ditt parti se ett slutår för försäljning av fossila drivmedel inom EU?

”Nej”

2j) Om svaret är ja, vilket slutår vill ni se?

–

## 2k) Kommentarer

”Bilmarknaden är global och ett exklusivt hårdare krav just i Sverige skulle riskera ett kraftigt minskat antal bilmodeller att välja mellan och detta skulle troligen driva upp bilpriserna extra vilket skulle försämra Sveriges konkurrenskraft och möjligheten att skaffa bil för privatpersoner. Vi tror att marknaden till stor del kommer att lösa detta av sig självt.

Enligt kommentar ovan är det tveksamt att ens ett EU-krav skulle lösa utmaningarna, men ett EU krav borde gå att hantera på ett bättre sätt än om Sverige enskilt skulle införa regeln om förbud mot förbränningsmotorer.

Biogas är ett bra sätt att kunna ta reda på energi ur en mängd olika råvaror, t.ex. gödsel så det är viktigt att marknaden för sådant inte försvinner.

Vi tror att marknaden kommer att lösa detta bättre än ett bestämt slutår för försäljning av fossila drivmedel ett visst år.”

## 3 Klimatråtsutredningens förslag för ett transporteffektivt samhälle

[Klimatråtsutredningen](#) har gjort samma bedömning som Gröna Mobilister, att flera regelverk behöver förändras för att få till stånd en infrastrukturplanering i Sverige som mynnar ut i ett transporteffektivt samhälle.

Gröna Mobilister är medvetna om att frågan om att verka för minskad bilism är politiskt känslig. I samband med mobilitetsplanering innebär det dock främst att satsa på alternativen till bilen kring städerna, och att styra över investeringar i vägar till de områden, ofta på landsbygden, där bilen verkligen behövs.

**3a) Vill ditt parti att Trafikverkets myndighetsinstruktion förändras i linje med utredningens förslag, så att myndighetens uppdrag ska omfatta skapandet av ett transporteffektivt samhälle där bilismen minskar?**

”Vet ej”

**3b) Vill ditt parti att nationella och regionala transportinfrastrukturplaner ska bidra till att bilismen minskar, i linje med utredningens förslag?**

”Vet ej”

3c) Vill ditt parti att staten ska få medfinansiera kommunala och regionala åtgärder som minskar behovet av vägbyggen, enligt utredningens förslag? Det kan handla om åtgärder som påverkar transportefterfrågan, val av transportsätt, eller som leder till effektivare användning av befintlig transportinfrastruktur.

”Ja”

3d) Kommentarer

”Att bilismen minskar är inget självändamål men ett transporteffektivt samhälle ska självklart eftersträvas, det kan ge minskad bilism.

Skattemedel ska alltid användas så klokt som möjligt, sett till alla aspekter. Vi får dock inte riskera att hamna i en situation där kommuner och regioner kan smita undan sitt ansvar och staten istället tvingas investera på olika områden.”

## 4 Vi Vill Veta!

Gröna Mobilister verkar för förbättrad konsumentupplysning om miljöpåverkan hos fordon och drivmedel under parollen [Vi Vill Veta](#).

Energimyndigheten har nyligen, på uppdrag av regeringen, föreslagit en [obligatorisk miljödeklaration](#) av lätta fordon som innefattar data om klimatpåverkan och energiåtgång vid fordonets tillverkning och skrotning.

4a) Vill ditt parti se en miljödeklaration av lätta fordon enligt de grundtankar som förs fram i Energimyndighetens utredning?

”Vet ej”

Hösten 2021 infördes obligatorisk miljödeklaration av drivmedel vid pump och laddstation, med hänvisning till fylligare information på webben. I sin första [utvärdering](#) identifierade Gröna Mobilister flera delar i regelverket som behöver [förbättras eller förtydligas](#).

Det handlar bland annat om att även små drivmedelsleverantörer ska lämna miljöinformation, att miljöinformationen från föregående år ska publiceras snabbare, och att elen på fler laddstationer ska miljödeklareras.

4b) Kommer ditt parti att verka för sådana förbättringar?

”Vet ej”

[Ursprungslandet](#) för mer än hälften av våra fossila drivmedel är okänt, eftersom det saknas internationella system att [spåra råolja och andra fossila råvaror](#) till källan.

4c) Kommer ditt parti att verka för att EU ska göra fossila drivmedel spårbara, i enlighet med [Näringsutskottets uppmaning](#), och för en obligatorisk deklARATION av ursprungsland och råvara?

”Vet ej”

4d) Kommentarer

”En miljödeklARATION som ska innefatta energiåtgång vid skrotning riskerar att vara helt obsolet den dag fordonet verkligen ska skrotas eftersom den tekniska utvecklingen alltid går framåt. Att berätta om energiåtgång vid tillverkning låter sig nog lättare sägas än göras. Bara att hitta fungerande standarder för hur långt bak i tillverkningskedjan beräkningen ska börja är svårt, att sen få alla de globala biltillverkarna att följa den är tveksamt. Tyvärr är risken för fusk med siffrorna uppenbar. T.o.m. en så förhållandevis enkel sak som bilarnas verkliga utsläpp har vi förskräckande exempel på hur biltillverkare bluffar.

I dagsläget har vi inga förslag om hur miljöinformationen ska utformas.

Vi håller med om att biodrivmedlets ursprung är viktigt. Både för att klimat- och miljöeffekten delvis beror på hur drivmedlet tillverkats men även för att det är en viktig fråga att ett land med så goda naturgivna förutsättningar att producera drivmedel både från skog och åker verkligen utnyttjar vår egen potential innan vi importerar.”

## 5 Reduktionsplikten

Målet med reduktionsplikten är att klimatpåverkan från diesel ska minska med 66 procent till år 2030 jämfört med ett helt fossilt alternativ, och att klimatpåverkan från bensin ska minska med 28 procent. Detta uppnås genom inblandning av biodrivmedel eller andra fossilfria drivmedel.

5a) Vill ditt parti fullfölja reduktionsplikten enligt denna plan?

”Vet ej”

5b) Om svaret är nej, anser ditt parti att reduktionsplikten bör fullföljas i någon annan form?



”Ja”

5c) Om svaret på fråga 5b är ja, vilka reduktionsnivåer vill ditt parti se för år 2030?

”Lämplig nivå enligt resonemang i nästa fråga”

5d) Kommentarer

”Den höga, tvingande nivå som gäller nu och planeras att skärpas fram till 2030, pressar upp priserna oskäligt mycket. Som vi utvecklar i motion: [https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/motion/med-anledning-av-prop-202122243-pausad-hojning\\_H9024746](https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/motion/med-anledning-av-prop-202122243-pausad-hojning_H9024746) bör reduktionspliktens kontrollstation 2022 utvecklas så vi kan ta fram lämpliga reduktionsnivåer. Nivån måste ta hänsyn till hur mycket biodrivmedel som kommer att kunna produceras under åren framåt.”

## 6 Hur når vi det långsiktiga hållbarhetsmålet?

6a) Anser ditt parti att en livsstilsförändring är nödvändig för att uppnå det långsiktiga målet om klimatneutrala och hållbara transporter?

”Ja”

6b) Om svaret är ja, vilka livsstilsförändringar krävs?

”Vi behöver alla minska vår förbrukning av ändliga resurser. När det gäller fossila drivmedel är det inte bara just att det kan ta slut som är det viktigaste argumentet utan de miljö- och klimatskadliga effekterna. Vi tror på fortsatt resande med både tåg, bil, flyg och fartyg men vi måste hitta drivmedel med mindre negativ påverkan. Pandemin har visat att visst resande kan undvikas och självklart bör sådant ”onödigt” resande minimeras.”

6c) Om svaret är nej, anser ni istället att det räcker med infrastrukturinvesteringar och tekniska framsteg för att nå detta mål?

–

6d) Kommentarer

–

## Liberalernas enkätsvar



### 1 Laddinfrastruktur

Antalet laddstationer ökar i stadig takt, men utbyggnaden [hänger inte med](#) ökningen av antalet laddbara bilar. Det finns fortfarande [områden i glesbygden](#) där möjligheterna till laddning är mycket dåliga.

1a) Anser ditt parti att staten, regionerna eller kommunerna aktivt bör stödja utbyggnaden av infrastruktur för laddning av elektriska fordon i Sverige?

”Ja”

1b) Om svaret är ja, vilka politiska beslut vill ditt parti fatta för att ge utbyggnaden ett sådant stöd?

”Bristande laddinfrastruktur är det största hotet mot den snabba elektrifiering av bilparken som nu pågår. Människor vill köra elektriskt, men det måste vara praktiskt möjligt.

Liberalerna vill se skärpningar i byggreglerna. Bilar ska kunna laddas överallt där de står parkerade mellan ett par timmar och ett dygn. Även de retroaktiva reglerna för befintliga byggnader ska skärpas. Liberalerna avsatte 3 miljarder mer än regeringen i budgetmotionen för 2022 för statligt stöd till de fastighetsägare som träffas av krav på att bygga laddpunkter.

Vi vill se utbyggnad av snabbbladdare längs våra vägar, både för lätta och tunga fordon. EU:s klimatpaket Fit-for-55 som är på väg att godkännas innehåller krav på laddinfrastruktur längs de stora vägarna. Det behövs också laddpunkter vid omlastningscentraler och depåer. För att åstadkomma detta behövs en utbyggnad av elnätet för att nödvändig effekt ska kunna tillhandahållas.”

1c) Kommentarer

–

## 2 Förbud mot fossilbilar eller fossila drivmedel?

Förslag förs fram från många håll att förbjuda försäljning av ”fossilbilar” eller ”bensin- och dieslbilar”. EU arbetar just nu med frågan.

Exakt vad som menas är ofta oklart. Det kan handla om allt från ett strikt förbud mot att sälja personbilar med förbränningsmotor till ett mildt krav att alla nya bilar ska vara godkända för något alternativt drivmedel, innefattande el, biogas, vätgas, etanol E85 eller förnybar diesel HVO/XTL.

**2a) Vill ditt parti se ett förbud inom EU mot försäljning av nya personbilar utrustade med förbränningsmotor?**

”Se kommentar”

**2b) Om svaret är ja, från vilket år?**

”Vi vill se ett EU-förbud mot nya bilar som drivs av bensin och diesel från 2030. Det ser nu ut att från 2035 bli ett EU-förbud mot bilar som ger utsläpp oavsett bränsle. Vi kan förlika oss med det.”

**2c) Vill ditt parti se ett krav i Sverige på att alla nya personbilar med förbränningsmotor ska vara godkända för något alternativt drivmedel (ej bensin eller diesel)?**

”Se kommentar”

**2d) Om svaret är ja, från vilket år?**

”Det viktiga är att vi får fart på produktionen av fossilfria bränslen som går att använda i motorer gjorda för bensin och diesel. Biobränslen kan till viss del användas, men det behövs framför allt elektrobränslen som är fossilfria, men som kemiskt är bensin och diesel.”

**2e) Om svaret är nej, vill ni se ett motsvarande krav inom EU?**

”Se kommentar”

**2f) Om svaret på fråga 2e är ja, från vilket år?**

”Se kommentar”

**2g) Vill ditt parti se andra krav på nya bilar än dem som beskrivits ovan, vad gäller tillåten drivlina eller godkända drivmedel? Beskriv i så fall dessa, samt tidsperspektivet och den geografiska omfattningen av kraven.**

”Kraven på utsläppen är det viktiga. De ska fortsätta sänkas. 2035 ska utsläppen vara borta. Inom utsläppskraven bör bilproducenterna få frihet att välja teknisk lösning.”

EU:s plan REPowerEU som syftar till att stärka EU:s försörjningstrygghet och minska beroendet av rysk energi lyfter specifikt fram behovet av ökade satsningar på biogas och vätgas. Sverige är världsledande när det gäller användning av biogas i transportsektorn, och nu finns ökade möjligheter för export av teknik och kunskaper till andra länder i Europa. Samtidigt införs allt fler styrmedel på EU-nivå som försvårar en fortsatt användning av biogas i transportsektorn.

**2h) Vill ditt parti att EU möjliggör och främjar en fortsatt försäljning av biogasfordon?**

”Ja”

**2i) Vill ditt parti se ett slutår för försäljning av fossila drivmedel inom EU?**

”Nej”

**2j) Om svaret är ja, vilket slutår vill ni se?**

–

**2k) Kommentarer**

”Att successivt höja kostnaden för att släppa ut koldioxid får med rätt utformning samma effekt på de ackumulerade utsläppen som ett förbud, men är ett mycket effektivare sätt att genomföra utfasningen av bensin och diesel.”

Det kommer alltid att finnas ett behov av flytande bränslen till de förbränningsmotorer som redan är tillverkade och som kommer att fortsätta användas. Därför behövs det fossilfria substitut till de fossila bränslena där elektrobränslena står för den stora potentialen.

I takt med att andelen elektriska fordon ökar kommer behovet av biobränslen för lätta vägtransporter att minska. Det är bra då biobränslena, både gasen och de flytande bränslena, behövs både som insatsvaror i industrin och som bränsle i delar av transportsektorn som är orimlig att elektrifiera.”

### 3 Klimaträtsutredningens förslag för ett transporteffektivt samhälle

[Klimaträtsutredningen](#) har gjort samma bedömning som Gröna Mobilister, att flera regelverk behöver förändras för att få till stånd en infrastrukturplanering i Sverige som mynnar ut i ett transporteffektivt samhälle.

Gröna Mobilister är medvetna om att frågan om att verka för minskad bilism är politiskt känslig. I samband med mobilitetsplanering innebär det dock främst att satsa på alternativen till bilen kring städerna, och att styra över investeringar i vägar till de områden, ofta på landsbygden, där bilen verkligen behövs.

3a) Vill ditt parti att Trafikverkets myndighetsinstruktion förändras i linje med utredningens förslag, så att myndighetens uppdrag ska omfatta skapandet av ett transporteffektivt samhälle där bilismen minskar?

”Se kommentar”

3b) Vill ditt parti att nationella och regionala transportinfrastrukturplaner ska bidra till att bilismen minskar, i linje med utredningens förslag?

”Se kommentar”

3c) Vill ditt parti att staten ska få medfinansiera kommunala och regionala åtgärder som minskar behovet av vägbyggen, enligt utredningens förslag? Det kan handla om åtgärder som påverkar transportefterfrågan, val av transportsätt, eller som leder till effektivare användning av befintlig transportinfrastruktur.

”Se kommentar”

3d) Kommentarer

”Vi har inte tagit ställning till utredningens förslag och kan därför inte kommentera dem i detalj. Vi anser dock att ett mer transporteffektivt samhälle är önskvärt. Det vore önskvärt om fler fick tillgång till det de behöver utan att behöva resa. Det här kan uppnås både genom samhällsplaneringen, men också genom till exempel hemleveranser. Det är ofta mer effektivt att en bil levererar varor till många än att många kör till affären.

Det viktiga är att planera så att behovet av transporter minskar och att planera så att de transporter som behövs kan ske effektivt. Människor ska även framgent ha frihet att själva välja hur de vill resa.

Vi står bakom fyrstegsprincipen för trafikinfrastrukturplaneringen. Man ska alltid titta på billigare och mer effektiva lösningar, oavsett transportslag.”

## 4 Vi Vill Veta!

Gröna Mobilister verkar för förbättrad konsumentupplysning om miljöpåverkan hos fordon och drivmedel under parollen [Vi Vill Veta](#).

Energimyndigheten har nyligen, på uppdrag av regeringen, föreslagit en [obligatorisk miljödeklaration](#) av lätta fordon som innefattar data om klimatpåverkan och energiåtgång vid fordonets tillverkning och skrotning.

**4a) Vill ditt parti se en miljödeklaration av lätta fordon enligt de grundtankar som förs fram i Energimyndighetens utredning?**

”Vi har lagt egna förslag om klimat- och miljömärkning av bilar.”

Hösten 2021 infördes obligatorisk miljödeklaration av drivmedel vid pump och laddstation, med hänvisning till fylligare information på webben. I sin första [utvärdering](#) identifierade Gröna Mobilister flera delar i regelverket som behöver [förbättras eller förtydligas](#).

Det handlar bland annat om att även små drivmedelsleverantörer ska lämna miljöinformation, att miljöinformationen från föregående år ska publiceras snabbare, och att elen på fler laddstationer ska miljödeklarerars.

**4b) Kommer ditt parti att verka för sådana förbättringar?**

”Det är för tidigt att dra slutsatser om hur systemet har fungerat. Men det är självklart att systemet ska utvärderas och att de behov av förbättringar som då identifieras ska genomföras.”

[Ursprungslandet](#) för mer än hälften av våra fossila drivmedel är okänt, eftersom det saknas internationella system att [spåra råolja och andra fossila råvaror](#) till källan.

**4c) Kommer ditt parti att verka för att EU ska göra fossila drivmedel spårbara, i enlighet med [Näringsutskottets uppmaning](#), och för en obligatorisk deklaration av ursprungsland och råvara?**

”Ja”

#### 4d) Kommentarer

–

## 5 Reduktionsplikten

Målet med reduktionsplikten är att klimatpåverkan från diesel ska minska med 66 procent till år 2030 jämfört med ett helt fossilt alternativ, och att klimatpåverkan från bensin ska minska med 28 procent. Detta uppnås genom inblandning av biodrivmedel eller andra fossilfria drivmedel.

#### 5a) Vill ditt parti fullfölja reduktionsplikten enligt denna plan?

”Nej”

#### 5b) Om svaret är nej, anser ditt parti att reduktionsplikten bör fullföljas i någon annan form?

”Ja”

#### 5c) Om svaret på fråga 5b är ja, vilka reduktionsnivåer vill ditt parti se för år 2030?

”Målet med reduktionsplikten är att tillsammans med framför allt elektrifieringen av fordonsflottan nå målet att utsläppen från inrikes transporter till 2030 ska minska med 70 procent i förhållande till 2010. Reduktionen ska justeras vid kontrollstationer så att målet nås men inte väsentligen överträffas (då det skull öka bördan för företag och hushåll och riskera förtroendet för klimatpolitiken). Rapporten från senaste kontrollstationen levereras 15 september.

Vilka reduktionsnivåer som behövs för att nå målet styrs av trafikens utveckling och takten i elektrifieringen. Elektrifieringen har gått betydligt fortare än det referensscenario som användes för att sätta reduktionspliktskurvan för att nå målet, varför det kan finnas potential att justera inblandningskurvan.”

#### 5d) Kommentarer

”Bortom 2030 ska sektorns utsläpp fortsätta nedåt. Det kommer att uppnås genom att fordonen i stor utsträckning byts mot elfordon och genom att de återstående fordonen med förbränningsmotorer förses med helt fossilfritt bränsle. Då krävs fossilfria substitut för bensin och diesel, elektrobränslen.

Reduktionsplikten ska uppfyllas genom inblandning av fossilfria bränslen. Det var en viktig framgång för oss liberaler att plikten inte begränsades till bränslen med förnybart ursprung då det skulle ha gjort den svår, eller till och med omöjlig, att uppfylla. Nu är effekten på utsläppen det viktiga, vilket vi är glada över att ha bidragit till.”

## 6 Hur når vi det långsiktiga hållbarhetsmålet?

6a) Anser ditt parti att en livsstilsförändring är nödvändig för att uppnå det långsiktiga målet om klimatneutrala och hållbara transporter?

”Nej”

6b) Om svaret är ja, vilka livsstilsförändringar krävs?

–

6c) Om svaret är nej, anser ni istället att det räcker med infrastrukturinvesteringar och tekniska framsteg för att nå detta mål?

”Nej”

### 6d) Kommentarer

”Lätta vägtransporter är förhållandevis enkla att ställa om. Det svåra är flyget och den långväga sjöfarten. Men även där görs framsteg. När reduktionsplikten förhandlades var det viktigt för Liberalerna att fossilfria elektrobränslen skulle kunna blandas in. Det visar sig nu ge en öppning för flyget. Två projekt för att producera fossilfri elektrofotogen är på gång. Kostnaden för bränslen kommer att bli högre än dagens fotogenpris, men flyget kan bli fossilfritt.

Det kommer inte att vara tillräckligt att investera i infrastruktur och hoppas på tekniska framsteg. Vi behöver också planera samhället så att behovet av transporter minskar.

Vi kommer att få se ändringar i den relativa kostnaden för olika saker. Till exempel innebär elektrifieringen av vägtransporterna att det blir mycket billigare att köra bil än idag medan elektrobränslena till flyget kommer att göra det dyrare att flyga. Det här kommer att påverka vilka val människor gör, men det behövs inte nödvändigtvis livsstilsförändringar

Det stora hotet mot klimatarbetet är att människor tappat förtroendet för den. Ett politiskt projekt som pågår under flera årtionden kan inte förneka människor rätten till rika fria liv. Det är bara i välfungerande ekonomier där



människor får ha drömmar och kan förverkliga sina idéer som man tidigare har lyckats lösa miljöproblem.”

## Miljöpartiets enkätsvar



### 1 Laddinfrastruktur

Antalet laddstationer ökar i stadig takt, men utbyggnaden [hänger inte med](#) ökningen av antalet laddbara bilar. Det finns fortfarande [områden i glesbygden](#) där möjligheterna till laddning är mycket dåliga.

1a) Anser ditt parti att staten, regionerna eller kommunerna aktivt bör stödja utbyggnaden av infrastruktur för laddning av elektriska fordon i Sverige?

”Ja”

1b) Om svaret är ja, vilka politiska beslut vill ditt parti fatta för att ge utbyggnaden ett sådant stöd?

”Miljöpartiet vill införa en ”rätt att ladda” för alla. Det innebär i praktiken att vi ska städa upp allt regelkrångel och införa stöd som stimulerar investeringar i laddinfrastruktur, både vid villan, hyreslägenheten, jobbet och längs med vägen.”

1c) Kommentarer

”För att man ska känna sig trygg med att köpa en elbil måste laddinfrastrukturen komma på plats. Miljöpartiet är här väldigt tydlig med att politiken har en viktig roll att peka ut riktningen. Sveriges bilflotta ska elektrifieras!”

### 2 Förbud mot fossilbilar eller fossila drivmedel?

Förslag förs fram från många håll att förbjuda försäljning av ”fossilbilar” eller ”bensin- och dieselbilar”. EU arbetar just nu med frågan.

Exakt vad som menas är ofta oklart. Det kan handla om allt från ett strikt förbud mot att sälja personbilar med förbränningsmotor till ett mildt krav att alla nya bilar ska vara godkända för något alternativ drivmedel, innefattande el, biogas, vätgas, etanol E85 eller förnybar diesel HVO/XTL.

2a) Vill ditt parti se ett förbud inom EU mot försäljning av nya personbilar utrustade med förbränningsmotor?

”Ja. Om möjligt vill gärna se ett undantag för biogasbilar.”

2b) Om svaret är ja, från vilket år?

”2025”

2c) Vill ditt parti se ett krav i Sverige på att alla nya personbilar med förbränningsmotor ska vara godkända för något alternativt drivmedel (ej bensin eller diesel)?

”Ja”

2d) Om svaret är ja, från vilket år?

”Så snart som möjligt. Gärna redan 2023.”

2e) Om svaret är nej, vill ni se ett motsvarande krav inom EU?

–

2f) Om svaret på fråga 2e är ja, från vilket år?

–

2g) Vill ditt parti se andra krav på nya bilar än dem som beskrivits ovan, vad gäller tillåten drivlina eller godkända drivmedel? Beskriv i så fall dessa, samt tidsperspektivet och den geografiska omfattningen av kraven.

”Vi vill också styra konsumenter mot att köpa lättare bilar. Exempelvis genom att nivåerna i bonus-malus ska ta hänsyn till detta.”

EU:s plan REPowerEU som syftar till att stärka EU:s försörjningstrygghet och minska beroendet av rysk energi lyfter specifikt fram behovet av ökade satsningar på biogas och vätgas. Sverige är världsledande när det gäller användning av biogas i transportsektorn, och nu finns ökade möjligheter för export av teknik och kunnande till andra länder i Europa. Samtidigt införs allt fler styrmedel på EU-nivå som försvårar en fortsatt användning av biogas i transportsektorn.

2h) Vill ditt parti att EU möjliggör och främjar en fortsatt försäljning av biogasfordon?

”Ja”

2i) Vill ditt parti se ett slutår för försäljning av fossila drivmedel inom EU?

”Ja”

2j) Om svaret är ja, vilket slutår vill ni se?

”Miljöpartiet vill att försäljningen av fossila drivmedel upphör så snart som möjligt. Men samtidigt är det viktigt att ha andra länders förutsättningar i åtanke när man formulerar ett mål för detta. Vi har därför inget specifikt mål för just detta. Men vill gärna att detta ska bli verklighet så snart som möjligt efter 2030!”

2k) Kommentarer

–

### 3 Klimatråtsutredningens förslag för ett transporteffektivt samhälle

[Klimatråtsutredningen](#) har gjort samma bedömning som Gröna Mobilister, att flera regelverk behöver förändras för att få till stånd en infrastrukturplanering i Sverige som mynnar ut i ett transporteffektivt samhälle.

Gröna Mobilister är medvetna om att frågan om att verka för minskad bilism är politiskt känslig. I samband med mobilitetsplanering innebär det dock främst att satsa på alternativen till bilen kring städerna, och att styra över investeringar i vägar till de områden, ofta på landsbygden, där bilen verkligen behövs.

3a) Vill ditt parti att Trafikverkets myndighetsinstruktion förändras i linje med utredningens förslag, så att myndighetens uppdrag ska omfatta skapandet av ett transporteffektivt samhälle där bilismen minskar?

”Ja”

3b) Vill ditt parti att nationella och regionala transportinfrastrukturplaner ska bidra till att bilismen minskar, i linje med utredningens förslag?

”Ja”

3c) Vill ditt parti att staten ska få medfinansiera kommunala och regionala åtgärder som minskar behovet av vägbyggen, enligt utredningens förslag? Det kan handla om åtgärder som påverkar transportefterfrågan, val av transportsätt, eller som leder till effektivare användning av befintlig transportinfrastruktur.

”Ja”

### 3d) Kommentarer

”Sveriges samlade expertis är eniga om att den totala mängden vägtrafik måste minska för att Sverige ska nå sina klimatmål. Miljöpartiet vill att mängden trafik ska minska i Sveriges stora städer, där behovet av bilen är mindre än på landsbygden. Där kommer bilen spela en fortsatt viktig roll.”

## 4 Vi Vill Veta!

Gröna Mobilister verkar för förbättrad konsumentupplysning om miljöpåverkan hos fordon och drivmedel under parollen [Vi Vill Veta](#).

Energimyndigheten har nyligen, på uppdrag av regeringen, föreslagit en [obligatorisk miljödeklaration](#) av lätta fordon som innefattar data om klimatpåverkan och energiåtgång vid fordonets tillverkning och skrotning.

4a) Vill ditt parti se en miljödeklaration av lätta fordon enligt de grundtankar som förs fram i Energimyndighetens utredning?

”Ja”

Hösten 2021 infördes obligatorisk miljödeklaration av drivmedel vid pump och laddstation, med hänvisning till fylligare information på webben. I sin första [utvärdering](#) identifierade Gröna Mobilister flera delar i regelverket som behöver [förbättras eller förtydligas](#).

Det handlar bland annat om att även små drivmedelsleverantörer ska lämna miljöinformation, att miljöinformationen från föregående år ska publiceras snabbare, och att elen på fler laddstationer ska miljödeklareras.

4b) Kommer ditt parti att verka för sådana förbättringar?

”Ja”

[Ursprungslandet](#) för mer än hälften av våra fossila drivmedel är okänt, eftersom det saknas internationella system att [spåra råolja och andra fossila råvaror](#) till källan.

4c) Kommer ditt parti att verka för att EU ska göra fossila drivmedel spårbara, i enlighet med [Näringsutskottets uppmaning](#), och för en obligatorisk deklaration av ursprungsland och råvara?

”Ja”

#### 4d) Kommentarer

”Konsumentupplysning är ett viktigt komplement till andra styrmedel och regleringar.”

## 5 Reduktionsplikten

Målet med reduktionsplikten är att klimatpåverkan från diesel ska minska med 66 procent till år 2030 jämfört med ett helt fossilt alternativ, och att klimatpåverkan från bensin ska minska med 28 procent. Detta uppnås genom inblandning av biodrivmedel eller andra fossilfria drivmedel.

#### 5a) Vill ditt parti fullfölja reduktionsplikten enligt denna plan?

”Nej”

#### 5b) Om svaret är nej, anser ditt parti att reduktionsplikten bör fullföljas i någon annan form?

”Ja”

#### 5c) Om svaret på fråga 5b är ja, vilka reduktionsnivåer vill ditt parti se för år 2030?

”94% för både bensin och diesel”

#### 5d) Kommentarer

”Reduktionsplikten är absolut avgörande för att Sverige ska nå sina klimatmål. Bara den paus av reduktionsplikten som regeringen drivit igenom innebär att Sveriges utsläpp ökar med 880 000 ton. Naturvårdsverket menar att denna ökning troligtvis innebär att Sverige missar sitt klimatmål för transportsektorn.”

## 6 Hur når vi det långsiktiga hållbarhetsmålet?

#### 6a) Anser ditt parti att en livsstilsförändring är nödvändig för att uppnå det långsiktiga målet om klimatneutrala och hållbara transporter?

”Ja”

#### 6b) Om svaret är ja, vilka livsstilsförändringar krävs?

”Vi måste minska den totala mängden trafik på väg i våra städer. Fler av de som har möjlighet måste gå, cykla och åka kollektivt. Färre ska åka bil.”

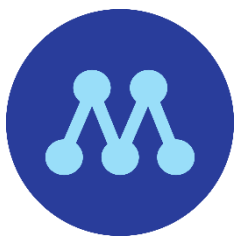
**6c) Om svaret är nej, anser ni istället att det räcker med infrastrukturinvesteringar och tekniska framsteg för att nå detta mål?**

–

**6d) Kommentarer**

”Livsstilsförändringar är nödvändiga. Men det innebär inte nödvändigtvis att människors livskvalitet försämras. Minskad vägtrafik innebär färre bilar i våra städer och större utrymme för människan. Men också bättre luft och folkhälsa.”

## Moderaternas enkätsvar



### 1 Laddinfrastruktur

Antalet laddstationer ökar i stadig takt, men utbyggnaden [hänger inte med](#) ökningen av antalet laddbara bilar. Det finns fortfarande [områden i glesbygden](#) där möjligheterna till laddning är mycket dåliga.

1a) Anser ditt parti att staten, regionerna eller kommunerna aktivt bör stödja utbyggnaden av infrastruktur för laddning av elektriska fordon i Sverige?

”Ja”

1b) Om svaret är ja, vilka politiska beslut vill ditt parti fatta för att ge utbyggnaden ett sådant stöd?

”Moderaterna föreslår att en miljard kronor per år 2022–2024 satsas på fossilfri laddinfrastruktur för bilar och lastbilar. Vi vill även bygga ut produktionen av fossilfri och planerbar el, främst genom att skapa förutsättningar för ny kärnkraft.”

1c) Kommentarer

–

### 2 Förbud mot fossilbilar eller fossila drivmedel?

Förslag förs fram från många håll att förbjuda försäljning av ”fossilbilar” eller ”bensin- och dieslbilar”. EU arbetar just nu med frågan.

Exakt vad som menas är ofta oklart. Det kan handla om allt från ett strikt förbud mot att sälja personbilar med förbränningsmotor till ett mildt krav att alla nya bilar ska vara godkända för något alternativ drivmedel, innefattande el, biogas, vätgas, etanol E85 eller förnybar diesel HVO/XTL.

2a) Vill ditt parti se ett förbud inom EU mot försäljning av nya personbilar utrustade med förbränningsmotor?

”Nej”



2b) Om svaret är ja, från vilket år?

”Se fråga 2g”

2c) Vill ditt parti se ett krav i Sverige på att alla nya personbilar med förbränningsmotor ska vara godkända för något alternativt drivmedel (ej bensin eller diesel)?

”Nej”

2d) Om svaret är ja, från vilket år?

”Se fråga 2g”

2e) Om svaret är nej, vill ni se ett motsvarande krav inom EU?

”Nej”

2f) Om svaret på fråga 2e är ja, från vilket år?

–

2g) Vill ditt parti se andra krav på nya bilar än dem som beskrivits ovan, vad gäller tillåten drivlina eller godkända drivmedel? Beskriv i så fall dessa, samt tidsperspektivet och den geografiska omfattningen av kraven.

”Vi vill att EU ska sätta ett stoppdatum för nyförsäljning av bilar som drivs på fossila bränslen 2030 och likaså att Sverige ska ha som mål att alla nya bilar som säljs 2030 ska kunna drivas på el, annat fossilfritt drivmedel eller på ett bränsle med en hög inblandning av biodrivmedel.”

EU:s plan REPowerEU som syftar till att stärka EU:s försörjningstrygghet och minska beroendet av rysk energi lyfter specifikt fram behovet av ökade satsningar på biogas och vätgas. Sverige är världsledande när det gäller användning av biogas i transportsektorn, och nu finns ökade möjligheter för export av teknik och kunnande till andra länder i Europa. Samtidigt införs allt fler styrmedel på EU-nivå som försvårar en fortsatt användning av biogas i transportsektorn.

2h) Vill ditt parti att EU möjliggör och främjar en fortsatt försäljning av biogasfordon?

”Ja”

2i) Vill ditt parti se ett slutår för försäljning av fossila drivmedel inom EU?

”Nej”

2j) Om svaret är ja, vilket slutår vill ni se?

–

2k) Kommentarer

”Se svar på fråga 2g.”

### 3 Klimaträtsutredningens förslag för ett transporteffektivt samhälle

[Klimaträtsutredningen](#) har gjort samma bedömning som Gröna Mobilister, att flera regelverk behöver förändras för att få till stånd en infrastrukturplanering i Sverige som mynnar ut i ett transporteffektivt samhälle.

Gröna Mobilister är medvetna om att frågan om att verka för minskad bilism är politiskt känslig. I samband med mobilitetsplanering innebär det dock främst att satsa på alternativen till bilen kring städerna, och att styra över investeringar i vägar till de områden, ofta på landsbygden, där bilen verkligen behövs.

3a) Vill ditt parti att Trafikverkets myndighetsinstruktion förändras i linje med utredningens förslag, så att myndighetens uppdrag ska omfatta skapandet av ett transporteffektivt samhälle där bilismen minskar?

”Nej”

3b) Vill ditt parti att nationella och regionala transportinfrastrukturplaner ska bidra till att bilismen minskar, i linje med utredningens förslag?

”Nej”

3c) Vill ditt parti att staten ska få medfinansiera kommunala och regionala åtgärder som minskar behovet av vägbyggen, enligt utredningens förslag? Det kan handla om åtgärder som påverkar transportefterfrågan, val av transportsätt, eller som leder till effektivare användning av befintlig transportinfrastruktur.

”Nej”

3d) Kommentarer

–

## 4 Vi Vill Veta!

Gröna Mobilister verkar för förbättrad konsumentupplysning om miljöpåverkan hos fordon och drivmedel under parollen [Vi Vill Veta](#).

Energimyndigheten har nyligen, på uppdrag av regeringen, föreslagit en [obligatorisk miljödeklaration](#) av lätta fordon som innefattar data om klimatpåverkan och energiåtgång vid fordonets tillverkning och skrotning.

**4a) Vill ditt parti se en miljödeklaration av lätta fordon enligt de grundtankar som förs fram i Energimyndighetens utredning?**

”Vet ej”

Hösten 2021 infördes obligatorisk miljödeklaration av drivmedel vid pump och laddstation, med hänvisning till fylligare information på webben. I sin första [utvärdering](#) identifierade Gröna Mobilister flera delar i regelverket som behöver [förbättras eller förtydligas](#).

Det handlar bland annat om att även små drivmedelsleverantörer ska lämna miljöinformation, att miljöinformationen från föregående år ska publiceras snabbare, och att elen på fler laddstationer ska miljödeklarerars.

**4b) Kommer ditt parti att verka för sådana förbättringar?**

”Vet ej”

[Ursprungslandet](#) för mer än hälften av våra fossila drivmedel är okänt, eftersom det saknas internationella system att [spåra råolja och andra fossila råvaror](#) till källan.

**4c) Kommer ditt parti att verka för att EU ska göra fossila drivmedel spårbara, i enlighet med [Näringsutskottets uppmaning](#), och för en obligatorisk deklaration av ursprungsland och råvara?**

”Ja”

**4d) Kommentarer**

”En enig riksdag riktade ett tillkännagivande om att regeringen måste driva på i frågan om att EU tar fram ett regelverk för ursprungsmärkning av fossil energi för att kunna spåra och därefter fasa av rysk fossil energi. Det kommer vi verka för i regeringsställning.”

## 5 Reduktionsplikten

Målet med reduktionsplikten är att klimatpåverkan från diesel ska minska med 66 procent till år 2030 jämfört med ett helt fossilt alternativ, och att klimatpåverkan från bensin ska minska med 28 procent. Detta uppnås genom inblandning av biodrivmedel eller andra fossilfria drivmedel.

5a) Vill ditt parti fullfölja reduktionsplikten enligt denna plan?

”Nej”

5b) Om svaret är nej, anser ditt parti att reduktionsplikten bör fullföljas i någon annan form?

”Ja”

5c) Om svaret på fråga 5b är ja, vilka reduktionsnivåer vill ditt parti se för år 2030?

”Moderaterna föreslår att Sveriges krav i reduktionsplikten framöver ska ligga i linje med EU:s krav.”

5d) Kommentarer

–

## 6 Hur når vi det långsiktiga hållbarhetsmålet?

6a) Anser ditt parti att en livsstilsförändring är nödvändig för att uppnå det långsiktiga målet om klimatneutrala och hållbara transporter?

”Nej”

6b) Om svaret är ja, vilka livsstilsförändringar krävs?

–

6c) Om svaret är nej, anser ni istället att det räcker med infrastrukturinvesteringar och tekniska framsteg för att nå detta mål?

”Ja”

6d) Kommentarer

”Vårt mål är att minska utsläppen, inte att förändra människors sätt att leva. Fokus för politiken bör därför vara att stödja utsläppsminskningar inom

transportsektorn, företrädesvis genom elektrifiering. Det sker genom att öka produktionen av fossilfri el samt bygga ut elnäten och laddinfrastrukturen.”

## Socialdemokraternas enkätsvar



### 1 Laddinfrastruktur

Antalet laddstationer ökar i stadig takt, men utbyggnaden [hänger inte med](#) ökningen av antalet laddbara bilar. Det finns fortfarande [områden i glesbygden](#) där möjligheterna till laddning är mycket dåliga.

1a) Anser ditt parti att staten, regionerna eller kommunerna aktivt bör stödja utbyggnaden av infrastruktur för laddning av elektriska fordon i Sverige?

”Ja”

1b) Om svaret är ja, vilka politiska beslut vill ditt parti fatta för att ge utbyggnaden ett sådant stöd?

”Vi behöver mer laddinfrastruktur och den behöver byggas snabbare då efterfrågan är stor och klimatomställningen inte kan vänt. Eldrivna transporter ska göras möjligt i hela landet och det ska vara lätt att ladda sin elbil oavsett hur man bor. Så nyligen som i början på augusti gav regeringen Trafikverket och Energimyndigheten i uppdrag att ta fram ett nationellt handlingsprogram för bland annat en snabb, samordnad och samhällsekonomiskt effektiv utbyggnad av laddinfrastruktur.”

1c) Kommentarer

–

### 2 Förbud mot fossilbilar eller fossila drivmedel?

Förslag förs fram från många håll att förbjuda försäljning av ”fossilbilar” eller ”bensin- och dieslbilar”. EU arbetar just nu med frågan.

Exakt vad som menas är ofta oklart. Det kan handla om allt från ett strikt förbud mot att sälja personbilar med förbränningsmotor till ett mildt krav att alla nya bilar ska vara godkända för något alternativ drivmedel, innefattande el, biogas, vätgas, etanol E85 eller förnybar diesel HVO/XTL.

**2a) Vill ditt parti se ett förbud inom EU mot försäljning av nya personbilar utrustade med förbränningsmotor?**

”Ja”

**2b) Om svaret är ja, från vilket år?**

”Vi vill se ett förbud av försäljning av bilar med förbränningsmotorer, med undantag av laddhybrider, med start 2030. Men ett sådant beslut bör tas på EU-nivå eftersom ett svenskt beslut skulle strida mot EU:s regelverk. För att göra fordonsflottan fossilfri har vi bland annat på ett bonus malus-system, som innebär att miljöanpassade fordon med relativt låga utsläpp av koldioxid premieras med en bonus, medan fordon med relativt höga utsläpp av koldioxid får högre skatt. Därtill pågår omfattande arbete på alla plan för att snabba på elektrifieringen av Sverige.”

**2c) Vill ditt parti se ett krav i Sverige på att alla nya personbilar med förbränningsmotor ska vara godkända för något alternativt drivmedel (ej bensin eller diesel)?**

”Ja”

**2d) Om svaret är ja, från vilket år?**

”Vi vill se ett förbud av försäljning av bilar med förbränningsmotorer, med undantag av laddhybrider, med start 2030. Men ett sådant beslut bör tas på EU-nivå eftersom ett svenskt beslut skulle strida mot EU:s regelverk.”

**2e) Om svaret är nej, vill ni se ett motsvarande krav inom EU?**

”Ja”

**2f) Om svaret på fråga 2e är ja, från vilket år?**

”Vi vill se ett förbud av försäljning av bilar med förbränningsmotorer, med undantag av laddhybrider, med start 2030.”

**2g) Vill ditt parti se andra krav på nya bilar än dem som beskrivits ovan, vad gäller tillåten drivlina eller godkända drivmedel? Beskriv i så fall dessa, samt tidsperspektivet och den geografiska omfattningen av kraven.**

”Vi tror att reduktionsplikten är ett effektivt sätt för att få till omställningen och bli oberoende av olja och gas. Vi måste höja produktionen av biodrivmedel på skogsråvara för att få ner priset på biodrivmedel. Omställningen av fordonsflottan ska fortsätta med inriktning mot el och förnybara drivmedel.”

EU:s plan REPowerEU som syftar till att stärka EU:s försörjningstrygghet och minska beroendet av rysk energi lyfter specifikt fram behovet av ökade satsningar på biogas och vätgas. Sverige är världsledande när det gäller användning av biogas i transportsektorn, och nu finns ökade möjligheter för export av teknik och kunskaper till andra länder i Europa. Samtidigt införs allt fler styrmedel på EU-nivå som försvårar en fortsatt användning av biogas i transportsektorn.

2h) Vill ditt parti att EU möjliggör och främjar en fortsatt försäljning av biogasfordon?

”Ja”

2i) Vill ditt parti se ett slutår för försäljning av fossila drivmedel inom EU?

”Vet ej”

2j) Om svaret är ja, vilket slutår vill ni se?

–

2k) Kommentarer

”Vi ställer oss bakom EU:s så kallade gröna giv vars målsättning är att EU ska uppnå klimatneutralitet senast 2050. För att klara detta skärper Fit for 55 EU:s klimatambitioner till för att minska utsläppen av växthusgaser med minst 55 procent fram till 2030.”

### 3 Klimatråtsutredningens förslag för ett transporteffektivt samhälle

[Klimatråtsutredningen](#) har gjort samma bedömning som Gröna Mobilister, att flera regelverk behöver förändras för att få till stånd en infrastrukturplanering i Sverige som mynnar ut i ett transporteffektivt samhälle.

Gröna Mobilister är medvetna om att frågan om att verka för minskad bilism är politiskt känslig. I samband med mobilitetsplanering innebär det dock främst att satsa på alternativen till bilen kring städerna, och att styra över investeringar i vägar till de områden, ofta på landsbygden, där bilen verkligen behövs.

3a) Vill ditt parti att Trafikverkets myndighetsinstruktion förändras i linje med utredningens förslag, så att myndighetens uppdrag ska omfatta skapandet av ett transporteffektivt samhälle där bilismen minskar?



”Vet ej”

3b) Vill ditt parti att nationella och regionala transportinfrastrukturplaner ska bidra till att bilismen minskar, i linje med utredningens förslag?

”Vet ej”

3c) Vill ditt parti att staten ska få medfinansiera kommunala och regionala åtgärder som minskar behovet av vägbyggen, enligt utredningens förslag? Det kan handla om åtgärder som påverkar transportefterfrågan, val av transportsätt, eller som leder till effektivare användning av befintlig transportinfrastruktur.

”Vet ej”

### 3d) Kommentarer

”Sverige ska hålla ihop och det ska vara möjligt att bo, leva, och verka i alla delar av landet. En förutsättning för det är väl fungerande person- och godstransporter, vare sig det gäller vägar, järnvägar, sjöfart, flyg- eller kollektivtrafik. Bilen är på många ställen i vårt land helt nödvändigt. Med det sagt ser vi gärna att fler åker exempelvis tåg, cyklar eller kollektivtrafik där det är möjligt. Vi vill också se att mer godstransporter flyttas över från väg till järnväg och sjöfart. Avgörande är också att vi kan ställa om vår fordonsflotta så att utsläppen från den minskar.”

## 4 Vi Vill Veta!

Gröna Mobilister verkar för förbättrad konsumentupplysning om miljöpåverkan hos fordon och drivmedel under parollen [Vi Vill Veta](#).

Energimyndigheten har nyligen, på uppdrag av regeringen, föreslagit en [obligatorisk miljödeklaration](#) av lätta fordon som innefattar data om klimatpåverkan och energiåtgång vid fordonets tillverkning och skrotning.

4a) Vill ditt parti se en miljödeklaration av lätta fordon enligt de grundtankar som förs fram i Energimyndighetens utredning?

”Vet ej”

Hösten 2021 infördes obligatorisk miljödeklaration av drivmedel vid pump och laddstation, med hänvisning till fylligare information på webben. I sin första [utvärdering](#) identifierade Gröna Mobilister flera delar i regelverket som behöver [förbättras eller förtydligas](#).

Det handlar bland annat om att även små drivmedelsleverantörer ska lämna miljöinformation, att miljöinformationen från föregående år ska publiceras snabbare, och att elen på fler laddstationer ska miljödeklareras.

4b) Kommer ditt parti att verka för sådana förbättringar?

”Vet ej”

[Ursprungslandet](#) för mer än hälften av våra fossila drivmedel är okänt, eftersom det saknas internationella system att [spåra råolja och andra fossila råvaror](#) till källan.

4c) Kommer ditt parti att verka för att EU ska göra fossila drivmedel spårbara, i enlighet med [Näringsutskottets uppmaning](#), och för en obligatorisk deklARATION av ursprungsland och råvara?

”Vet ej”

4d) Kommentarer

–

## 5 Reduktionsplikten

Målet med reduktionsplikten är att klimatpåverkan från diesel ska minska med 66 procent till år 2030 jämfört med ett helt fossilt alternativ, och att klimatpåverkan från bensin ska minska med 28 procent. Detta uppnås genom inblandning av biodrivmedel eller andra fossilfria drivmedel.

5a) Vill ditt parti fullfölja reduktionsplikten enligt denna plan?

”Ja”

5b) Om svaret är nej, anser ditt parti att reduktionsplikten bör fullföljas i någon annan form?

–

5c) Om svaret på fråga 5b är ja, vilka reduktionsnivåer vill ditt parti se för år 2030?

–

5d) Kommentarer

”Drivmedelspriserna har ökat kraftigt under det senaste året, främst på grund av att oljepriset har stigit kraftigt, särskilt efter Rysslands invasion av Ukraina. Med hänsyn till de höga drivmedelspriserna bör den successiva höjningen av kraven i reduktionsplikten för bensin och diesel pausas för år 2023. Därmed undviks att reduktionsplikten leder till högre priser på bensin och diesel under 2023. Samtidigt är reduktionsplikten ett av våra viktigaste verktyg för att få ner utsläppen och minska vårt beroende av utländsk olja. Vi står bakom målen med reduktionsplikten om att klimatpåverkan från diesel ska minska med 66 procent till år 2030 och motsvarande för bensin med 28 procent.”

## 6 Hur når vi det långsiktiga hållbarhetsmålet?

6a) Anser ditt parti att en livsstilsförändring är nödvändig för att uppnå det långsiktiga målet om klimatneutrala och hållbara transporter?

”Nej”

6b) Om svaret är ja, vilka livsstilsförändringar krävs?

–

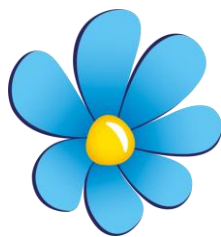
6c) Om svaret är nej, anser ni i stället att det räcker med infrastrukturinvesteringar och tekniska framsteg för att nå detta mål?

”Ja”

6d) Kommentarer

”Att klara klimatet är vårt gemensamma ansvar. Vi behöver alla bidra, men det krävs en klimatpolitik som fungerar för vanligt folk i hela landet – varje dag. Vi vill ta oss an uppgiften att klara klimatkrisen genom att modernisera Sverige och ställa om till ett fossilfritt Sverige. Vi har tekniken, kunnandet och viljan. Genom att samla Sverige kan vi bli det första fossilfria välfärdslandet.”

## Sverigedemokraternas enkätsvar



### 1 Laddinfrastruktur

Antalet laddstationer ökar i stadig takt, men utbyggnaden [hänger inte med](#) ökningen av antalet laddbara bilar. Det finns fortfarande [områden i glesbygden](#) där möjligheterna till laddning är mycket dåliga.

1a) Anser ditt parti att staten, regionerna eller kommunerna aktivt bör stödja utbyggnaden av infrastruktur för laddning av elektriska fordon i Sverige?

”Ja”

1b) Om svaret är ja, vilka politiska beslut vill ditt parti fatta för att ge utbyggnaden ett sådant stöd?

”Ökad statlig finansiering. Men det finns även anledning att se över helheten där byråkrati idag gör processerna tidsödande. Bristerna i hela energisystemet med brist på kapacitet i många elnät är ett annat bekymmer som behöver åtgärdas som en del i ett större energipolitiskt arbete.”

1c) Kommentarer

–

### 2 Förbud mot fossilbilar eller fossila drivmedel?

Förslag förs fram från många håll att förbjuda försäljning av ”fossilbilar” eller ”bensin- och dieselbilar”. EU arbetar just nu med frågan.

Exakt vad som menas är ofta oklart. Det kan handla om allt från ett strikt förbud mot att sälja personbilar med förbränningsmotor till ett mildt krav att alla nya bilar ska vara godkända för något alternativ drivmedel, innefattande el, biogas, vätgas, etanol E85 eller förnybar diesel HVO/XTL.

2a) Vill ditt parti se ett förbud inom EU mot försäljning av nya personbilar utrustade med förbränningsmotor?

”Nej”

2b) Om svaret är ja, från vilket år?

–

2c) Vill ditt parti se ett krav i Sverige på att alla nya personbilar med förbränningsmotor ska vara godkända för något alternativt drivmedel (ej bensin eller diesel)?

”Nej”

2d) Om svaret är ja, från vilket år?

–

2e) Om svaret är nej, vill ni se ett motsvarande krav inom EU?

”Nej”

2f) Om svaret på fråga 2e är ja, från vilket år?

–

2g) Vill ditt parti se andra krav på nya bilar än dem som beskrivits ovan, vad gäller tillåten drivlina eller godkända drivmedel? Beskriv i så fall dessa, samt tidsperspektivet och den geografiska omfattningen av kraven.

–

EU:s plan REPowerEU som syftar till att stärka EU:s försörjningstrygghet och minska beroendet av rysk energi lyfter specifikt fram behovet av ökade satsningar på biogas och vätgas. Sverige är världsledande när det gäller användning av biogas i transportsektorn, och nu finns ökade möjligheter för export av teknik och kunskaper till andra länder i Europa. Samtidigt införs allt fler styrmedel på EU-nivå som försvårar en fortsatt användning av biogas i transportsektorn.

2h) Vill ditt parti att EU möjliggör och främjar en fortsatt försäljning av biogasfordon?

”Ja”

2i) Vill ditt parti se ett slutår för försäljning av fossila drivmedel inom EU?

”Nej”

2j) Om svaret är ja, vilket slutår vill ni se?

–

2k) Kommentarer

### 3 Klimaträttsutredningens förslag för ett transporteffektivt samhälle

[Klimaträttsutredningen](#) har gjort samma bedömning som Gröna Mobilister, att flera regelverk behöver förändras för att få till stånd en infrastrukturplanering i Sverige som mynnar ut i ett transporteffektivt samhälle.

Gröna Mobilister är medvetna om att frågan om att verka för minskad bilism är politiskt känslig. I samband med mobilitetsplanering innebär det dock främst att satsa på alternativen till bilen kring städerna, och att styra över investeringar i vägar till de områden, ofta på landsbygden, där bilen verkligen behövs.

3a) Vill ditt parti att Trafikverkets myndighetsinstruktion förändras i linje med utredningens förslag, så att myndighetens uppdrag ska omfatta skapandet av ett transporteffektivt samhälle där bilismen minskar?

”Nej”

3b) Vill ditt parti att nationella och regionala transportinfrastrukturplaner ska bidra till att bilismen minskar, i linje med utredningens förslag?

”Nej”

3c) Vill ditt parti att staten ska få medfinansiera kommunala och regionala åtgärder som minskar behovet av vägbyggen, enligt utredningens förslag? Det kan handla om åtgärder som påverkar transportefterfrågan, val av transportsätt, eller som leder till effektivare användning av befintlig transportinfrastruktur.

”Vet ej”

3d) Kommentarer

”Vi ska arbeta för mer hållbara transporter och förbättrad infrastruktur. Det kan leda till minskat resande med bil men det finns inget politiskt egenintresse i det utan fokus måste vara att främja hållbar mobilitet och det bästa sättet att resa kommer alltid att variera för olika människor i olika delar av landet.”

## 4 Vi Vill Veta!

Gröna Mobilister verkar för förbättrad konsumentupplysning om miljöpåverkan hos fordon och drivmedel under parollen [Vi Vill Veta](#).

Energimyndigheten har nyligen, på uppdrag av regeringen, föreslagit en [obligatorisk miljödeklaration](#) av lätta fordon som innefattar data om klimatpåverkan och energiåtgång vid fordonets tillverkning och skrotning.

**4a) Vill ditt parti se en miljödeklaration av lätta fordon enligt de grundtankar som förs fram i Energimyndighetens utredning?**

”Vet ej”

Hösten 2021 infördes obligatorisk miljödeklaration av drivmedel vid pump och laddstation, med hänvisning till fylligare information på webben. I sin första [utvärdering](#) identifierade Gröna Mobilister flera delar i regelverket som behöver [förbättras eller förtydligas](#).

Det handlar bland annat om att även små drivmedelsleverantörer ska lämna miljöinformation, att miljöinformationen från föregående år ska publiceras snabbare, och att elen på fler laddstationer ska miljödeklareras.

**4b) Kommer ditt parti att verka för sådana förbättringar?**

”Vet ej”

[Ursprungslandet](#) för mer än hälften av våra fossila drivmedel är okänt, eftersom det saknas internationella system att [spåra råolja och andra fossila råvaror](#) till källan.

**4c) Kommer ditt parti att verka för att EU ska göra fossila drivmedel spårbara, i enlighet med [Näringsutskottets uppmaning](#), och för en obligatorisk deklaration av ursprungsland och råvara?**

”Ja”

**4d) Kommentarer**

”Vi är positiva till att öka konsumentinformationen. Detta måste samtidigt vägas mot vilka kostnader det medför som i slutändan drabbar konsumenterna.”

## 5 Reduktionsplikten

Målet med reduktionsplikten är att klimatpåverkan från diesel ska minska med 66 procent till år 2030 jämfört med ett helt fossilt alternativ, och att klimatpåverkan från bensin ska minska med 28 procent. Detta uppnås genom inblandning av biodrivmedel eller andra fossilfria drivmedel.

5a) Vill ditt parti fullfölja reduktionsplikten enligt denna plan?

”Nej”

5b) Om svaret är nej, anser ditt parti att reduktionsplikten bör fullföljas i någon annan form?

”Ja”

5c) Om svaret på fråga 5b är ja, vilka reduktionsnivåer vill ditt parti se för år 2030?

”5% för diesel och 2 % för bensin.”

5d) Kommentarer

”Vi kan inte ha styrmedel som gör det väsentligt dyrare att bo och verka i Sverige jämfört med övriga Europa.”

## 6 Hur når vi det långsiktiga hållbarhetsmålet?

6a) Anser ditt parti att en livsstilsförändring är nödvändig för att uppnå det långsiktiga målet om klimatneutrala och hållbara transporter?

”Nej”

6b) Om svaret är ja, vilka livsstilsförändringar krävs?

—

6c) Om svaret är nej, anser ni istället att det räcker med infrastrukturinvesteringar och tekniska framsteg för att nå detta mål?

”Ja”

6d) Kommentarer

”Vi är på väg att uppnå målet men kanske inte till 2030 vilket inte är något avgörande problem. Kostnaden för att uppnå målet till 2030 skulle bli omotiverat högt”



## Vänsterpartiets enkätsvar



### 1 Laddinfrastruktur

Antalet laddstationer ökar i stadig takt, men utbyggnaden [hänger inte med](#) ökningen av antalet laddbara bilar. Det finns fortfarande [områden i glesbygden](#) där möjligheterna till laddning är mycket dåliga.

1a) Anser ditt parti att staten, regionerna eller kommunerna aktivt bör stödja utbyggnaden av infrastruktur för laddning av elektriska fordon i Sverige?

”Ja”

1b) Om svaret är ja, vilka politiska beslut vill ditt parti fatta för att ge utbyggnaden ett sådant stöd?

”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 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, hamnar, företag och bostäder samt att regeringen aktivt arbetar inom ramen för EU för en harmonisering av elektrifiering av all infrastruktur. Vi har också vid flertalet tillfällen föreslagit mer pengar till utbyggnad av laddinfrastruktur.”

1c) Kommentarer

”Elektrifiering av transportsektorn är en viktig del av de kraftfulla åtgärder som behövs för att utsläppen från transporter ska minska i snabbare takt än hittills, för att nå transportsektorns klimatmål.”

### 2 Förbud mot fossilbilar eller fossila drivmedel?

Förslag förs fram från många håll att förbjuda försäljning av ”fossilbilar” eller ”bensin- och dieslbilar”. EU arbetar just nu med frågan.

Exakt vad som menas är ofta oklart. Det kan handla om allt från ett strikt förbud mot att sälja personbilar med förbränningsmotor till ett mildt krav att alla nya bilar ska vara godkända för något alternativt drivmedel, innefattande el, biogas, vätgas, etanol E85 eller förnybar diesel HVO/XTL.

2a) Vill ditt parti se ett förbud inom EU mot försäljning av nya personbilar utrustade med förbränningsmotor?

”Ja”

2b) Om svaret är ja, från vilket år?

”Efter 2025, med undantag för biogasbilar”

2c) Vill ditt parti se ett krav i Sverige på att alla nya personbilar med förbränningsmotor ska vara godkända för något alternativt drivmedel (ej bensin eller diesel)?

”Ja”

2d) Om svaret är ja, från vilket år?

”Från 2025”

2e) Om svaret är nej, vill ni se ett motsvarande krav inom EU?

–

2f) Om svaret på fråga 2e är ja, från vilket år?

–

2g) Vill ditt parti se andra krav på nya bilar än dem som beskrivits ovan, vad gäller tillåten drivlina eller godkända drivmedel? Beskriv i så fall dessa, samt tidsperspektivet och den geografiska omfattningen av kraven.

–

EU:s plan REPowerEU som syftar till att stärka EU:s försörjningstrygghet och minska beroendet av rysk energi lyfter specifikt fram behovet av ökade satsningar på biogas och vätgas. Sverige är världsledande när det gäller användning av biogas i transportsektorn, och nu finns ökade möjligheter för export av teknik och kunskaper till andra länder i Europa. Samtidigt införs allt fler styrmedel på EU-nivå som försvårar en fortsatt användning av biogas i transportsektorn.

2h) Vill ditt parti att EU möjliggör och främjar en fortsatt försäljning av biogasfordon?

”Ja”

2i) Vill ditt parti se ett slutår för försäljning av fossila drivmedel inom EU?

”Ja”

2j) Om svaret är ja, vilket slutår vill ni se?

”Vänsterpartiet vill ha mål om nollutsläpp till senast 2035, innebärande att fossila drivmedel då senast ska vara helt utfasade.”

2k) Kommentarer

”Vänsterpartiet vill ha produktionsstöd till hållbara förnybara drivmedel. Vi vill ha en reduktionsplikt – inblandningsnivåer – som är i linje med målen om biologisk mångfald. Vänsterpartiet har i budgetförslag föreslagit ökat investeringsstöd med 500 miljoner mer än regeringen i syfte att stärka produktionen av hållbara biodrivmedel i Sverige och därmed uppnå högre grad av nationell självförsörjning av fossilfria drivmedel. Anslaget ska även till viss del bidra till ökat utbyggnad av laddinfrastruktur. Sverige måste därutöver verka inom EU för fortsatt skattenedsättning på biogas och höginblandande biodrivmedel.”

### 3 Klimaträttsutredningens förslag för ett transporteffektivt samhälle

[Klimaträttsutredningen](#) har gjort samma bedömning som Gröna Mobilister, att flera regelverk behöver förändras för att få till stånd en infrastrukturplanering i Sverige som mynnar ut i ett transporteffektivt samhälle.

Gröna Mobilister är medvetna om att frågan om att verka för minskad bilism är politiskt känslig. I samband med mobilitetsplanering innebär det dock främst att satsa på alternativen till bilen kring städerna, och att styra över investeringar i vägar till de områden, ofta på landsbygden, där bilen verkligen behövs.

3a) Vill ditt parti att Trafikverkets myndighetsinstruktion förändras i linje med utredningens förslag, så att myndighetens uppdrag ska omfatta skapandet av ett transporteffektivt samhälle där bilismen minskar?

”Ja”

3b) Vill ditt parti att nationella och regionala transportinfrastrukturplaner ska bidra till att bilismen minskar, i linje med utredningens förslag?

”Ja”

3c) Vill ditt parti att staten ska få medfinansiera kommunala och regionala åtgärder som minskar behovet av vägbyggen, enligt utredningens förslag? Det kan handla om åtgärder som påverkar transportefterfrågan, val av transportsätt, eller som leder till effektivare användning av befintlig transportinfrastruktur.

”Ja”

### 3d) Kommentarer

”Vänsterpartiet anser att Trafikverket i sin planering tydligare ska ta utgångspunkt i klimatmålet för transportsektorn och aktivt styra investeringar mot åtgärder som bidrar till en omställning av transportsystemet på både kort och lång sikt, där man utgår från att transportplaneringen ska styras mot ett mer transporteffektivt samhälle. Därutöver bör Trafikverket utveckla metodik och samverkansformer där man i samråd med regioner och kommuner kan identifiera tidigare beslutade objekt som inte uppfyller dagens krav i enlighet med klimat- och miljömål.”

## 4 Vi Vill Veta!

Gröna Mobilister verkar för förbättrad konsumentupplysning om miljöpåverkan hos fordon och drivmedel under parollen [Vi Vill Veta](#).

Energimyndigheten har nyligen, på uppdrag av regeringen, föreslagit en [obligatorisk miljödeklaration](#) av lätta fordon som innefattar data om klimatpåverkan och energiåtgång vid fordonets tillverkning och skrotning.

4a) Vill ditt parti se en miljödeklaration av lätta fordon enligt de grundtankar som förs fram i Energimyndighetens utredning?

”Ja”

Hösten 2021 infördes obligatorisk miljödeklaration av drivmedel vid pump och laddstation, med hänvisning till fylligare information på webben. I sin första [utvärdering](#) identifierade Gröna Mobilister flera delar i regelverket som behöver [förbättras eller förtydligas](#).

Det handlar bland annat om att även små drivmedelsleverantörer ska lämna miljöinformation, att miljöinformationen från föregående år ska publiceras snabbare, och att elen på fler laddstationer ska miljödeklareras.

#### 4b) Kommer ditt parti att verka för sådana förbättringar?

”Ja”

[Ursprungslandet](#) för mer än hälften av våra fossila drivmedel är okänt, eftersom det saknas internationella system att [spåra råolja och andra fossila råvaror](#) till källan.

#### 4c) Kommer ditt parti att verka för att EU ska göra fossila drivmedel spårbara, i enlighet med [Näringsutskottets uppmaning](#), och för en obligatorisk deklARATION av ursprungsland och råvara?

”Ja”

#### 4d) Kommentarer

”Vänsterpartiet står bakom utskottets ställningstagande, men tycker att det i vissa delar kunde ha varit skarpare när det gäller regeringens agerande på EU-nivå.”

## 5 Reduktionsplikten

Målet med reduktionsplikten är att klimatpåverkan från diesel ska minska med 66 procent till år 2030 jämfört med ett helt fossilt alternativ, och att klimatpåverkan från bensin ska minska med 28 procent. Detta uppnås genom inblandning av biodrivmedel eller andra fossilfria drivmedel.

#### 5a) Vill ditt parti fullfölja reduktionsplikten enligt denna plan?

”Nej”

#### 5b) Om svaret är nej, anser ditt parti att reduktionsplikten bör fullföljas i någon annan form?

”Nej”

#### 5c) Om svaret på fråga 5b är ja, vilka reduktionsnivåer vill ditt parti se för år 2030?

–

#### 5d) Kommentarer

”Vi är för reduktionsplikten men anser att nivåerna på inblandning är för högt uppsatta för att det ska vara hållbart. Vi anser att reduktionsnivåerna bör sänkas och baseras på tillgång på hållbar biomassa utan negativa effekter på biologisk mångfald och andra miljömål. Därutöver behöver staten genomföra kraftiga satsningar på transporteffektivt samhälle som stimulerar ökad andel resor med gång, cykel, kollektivtrafik och tåg och som minskar andelen resor med bil. Elektrifieringen av nödvändiga resor och transporter på väg måste påskyndas. Regeringen har gett Energimyndigheten i uppdrag att analysera om reduktionsnivåerna för bensin och diesel för perioden 2024–2030 bör ändras. Rapporten förväntas vara klar i september i år och vi vill inte ta ställning till lämpliga reduktionsnivåer innan dess.”

## 6 Hur når vi det långsiktiga hållbarhetsmålet?

6a) Anser ditt parti att en livsstilsförändring är nödvändig för att uppnå det långsiktiga målet om klimatneutrala och hållbara transporter?

”Ja”

6b) Om svaret är ja, vilka livsstilsförändringar krävs?

”Vi vill stimulera åtgärder som gör det lättare för människor att resa hållbart med gång, cykel, kollektivtrafik och järnväg, där så är möjligt.”

6c) Om svaret är nej, anser ni istället att det räcker med infrastrukturinvesteringar och tekniska framsteg för att nå detta mål?

–

6d) Kommentarer

”Det ska vara lätt att leva hållbart, med tillräcklig kollektivtrafik, järnväg och laddinfrastruktur i hela landet. Staten, inte du som individ, ska ta ansvaret – med stora investeringar för att ställa om samhället, särskilt transporter och industri, där de största utsläppen sker. Bara så kan omställningen bli tillräckligt snabb, omfattande och rättvis.”