

Förslagen är i prioriteringsordning.

## 1. **Förslag: Ta bort trängselskatten för nollutsläppsbilar**

Fördelar/möjligheter:

- I praktiken liten kostnad i nuläget, billigt att genomföra nu - men kommer så klart bli dyrare vart eftersom elbilar blir vanligare (de flesta andra bedömare underskattar ju detta). Om man vill, kan man på sikt skruva upp trängselskatten för fossilbilar för att balansera för inkomstbortfall, vilket motiverar ännu fler att byta till elbil. Från start ökar man inte trängselskatten för fossilbilar, men det kan du låta Miljöpartiet göra om något år :)
- Lätt att motivera eftersom om man ska ha några bilar i centrum, så är det sådana som har lite partikelutsläpp - trängselskatten blir då mer av en miljöskatt - allt eftersom elbilar blir vanligare.
- Får stort ekonomiskt genomslag för dem som kör mycket genom tullarna. Kommer vara extremt motiverande för taxi-näringsen av denna anledning.
- Mycket god erfarenhet från Norge - en viktig drivkraft för folk som pendlar att byta till elbil
- Företagsbilar betalar numera sin egna trängselskatt vid privatresor. Med tanke på att de flesta elbilar är förmånsbilar så öppnar det åter för billigare resor - men nu är även privatbilisterna med på tåget.
- Förslaget drabbar inte landsbygden på något sätt.
- Vi tror att punkt 2 (låta elbilar köra i kollektivtrafikfälten) har större effekt när det gäller att få folk att byta till elbil, men samtidigt ser vi en risk med missnöje och irritation runt punkt 2 än punkt 1 och därför satte vi denna punkt först

Nackdelar/risker:

- Riskerar att skapa missnöje bland de grupper i befolkningen som av olika anledningar ogillar elbilar eller menar att de inte har råd att köpa en sådan.
- Kan upplevas som att det gynnar förmögna personer som har råd att köpa en ny elbil.

## 2. **Förslag: Låta elbilar köra i kollektivtrafikfälten**

Fördelar/möjligheter:

- Dessa fält står i väldigt hög grad tomma och kan utan vidare fyllas med fler fordon
- Ger en stor fördel för elbilister (trafikköer är enormt irriterande för många) och det är lätt för dessa att motivera ett köp av elbil för att slippa problemet. Jämför med hur mycket pengar folk är beredda att lägga på ett boende närmare centrum för att spara några minuters resväg.
- Man får ner trängseln i de vanliga fälten
- Detta har visat sig fungera extremt väl i Norge och har i opinionsundersökningar visat sig vara en viktig anledning till att folk valt att byta

Nackdelar/risker:

- Riskerar att skapa missnöje bland de grupper i befolkningen som av olika anledningar ogillar elbilar eller menar att de inte har råd att köpa en sådan.

- Kan upplevas som att det gynnar förmögna personer som har råd att köpa en ny elbil.

### **3. Förslag: Bostads-, och hyresrättsföreningar, vägföreningar och liknande får inte neka en boende installation av utrustning avsedd för elbilsladdning på en befintlig parkeringsplats.**

- Den boende kan själv behöva bekosta installationen men fastighetsägaren kan också ta ut en separat avgift för laddning (avgiften ska vara skälig och kan överprövas).
- Avgift för laddning och installation av laddutrustning ska vara skälig. Det behöver finnas en mekanism för överprövning av laddavgift och kostnaden för installation. Det finns gott om exempel på situationer där fastighetsägaren valt att gå till en elektriker som ogillar elbilar eller är jävig (vänshapskorruption) för att på så sätt kunna neka den boende, eller ge en så hög offert att den boende inte har råd.
- En förening eller företag får inte lov att diskriminera en bostadssökande genom att neka denne boende på grund av att denne har elbil. Det samma gäller för existerande boende - dessa får inte nekas parkering på grund av att de har elbil.
- Installationskostnaden får inte överskrida 15 000 kr för den boende. Om det är dyrare än så att göra installationen måste fastighetsägaren eller föreningen stå för den överskjutande delen.
- **(Liknande lag finns i Norge).**

### **4. Förslag: Ladda-hemma-bidraget 2.0.**

- Syftet är att få lite volym i utbyggnaden av elbilsladdning - att det inte småpillas med en och en laddplats, man tar ett större grepp och förbereder så att många kan ladda samtidigt.
- Privatpersoner kan inte ansöka (de som bor i hus kan oftast ladda ändå) - att sätta upp en laddbox hemma i villan är ingen dealbreaker.
- Kan sökas av föreningar (tex bostads-, och hyresrättsföreningar, vägföreningar och liknande) och företag.
- Bidraget gäller vid installationer för parkeringsplatser med 4 platser eller fler (anledning minimum fyra platser är teknisk: det är billigt att dra fram till tre - det är i praktiken en trefaskontakt som splittas på tre platser. Kostnaderna kommer först när plats nummer fyra ska få laddmöjligheter).
- Dimensionering av huvudmatarkabel fram till parkeringsplatserna ska anpassas för installation för minst 2/3 av platserna, (se effektkrav nedan).
- Elbilsladdningen ska omfatta minst 13A enfas. Smart styrning får/bör/ska användas. Alla laddplatserna behöver inte kunna få minimum 16A vid varje given tidpunkt: Maximalt får tre kan dela på 16A enfas om man använder smart styrning. Utan smart styrning ska varje plats ha minimum 13A enfas.
- Bidraget omfattar samma ersättningsnivå som tidigare.

### **5. Förslag: Gratis parkering på offentliga parkeringsplatser**

- Ytterligare en fin subvention som kan motivera vissa att byta till elbil

- Ingen stor kostnad att införa

**6. Förslag: Markera fossilbilar och hybrider som omiljövänliga.**

- Elbilar och fossilbilar ska skiljas åt genom en markering som sätts på nummerskylten där skattemärket tidigare satt. Fossilbilar markeras genom rött märke, elbilar markeras genom vitt märke med el-symbol.
- Detta för att tydliggöra för parkeringsvakter och polis för att möjliggöra förslagen om gratis parkering och körning i kollektivfält.
- Märket är viktigt för att körning i kollektivfältet ska respekteras.