

Enskild motion

Motion till riksdagen 2015/16:2124

av Karin Svensson Smith och Rasmus Ling (båda MP)

100 % förnybart inom transportsektorn – vägen till fossilfrihet

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att snarast införa antingen en kvotplikt för biodrivmedel eller en reduktionsplikt för fossila drivmedel med sikte på att användningen av fossila drivmedel i vägtrafiken ska upphöra senast 2030 och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ett krav bör införas om att minst 50 procent av allt matavfall i kommuner med mer än 10 000 invånare samlas in separat och rötas för produktion av biogas, och riksdagen tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att fullt ut implementera EU:s infrastrukturdirektiv för alternativa drivmedel redan den 31 december 2023 och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en utredning som identifierar stödformer, skatter, avdrag m.m. som motverkar miljömålen inom transportpolitiken bör genomföras, och riksdagen tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att de subventioner som upprätthåller oljeanvändningen inom transportsektorn successivt bör fhasas ut, och riksdagen tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att lagstiftningen om miljözoner bör utvidgas till att även omfatta lätta fordon och arbetsmaskiner och därvid även beakta samtliga berörda fordonstypers bullerprestanda och om att införa en möjlighet att ta ut en avgift vid användning av dubbdäck inom tätorter, och riksdagen tillkännager detta för regeringen.

7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda förutsättningarna att införa en möjlighet för kommuner att införa obligatorisk samordning av varudistributionen till varumottagare inom del av kommun och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra fastighetsägare skyldiga att debitera en kostnad för parkeringsplats separat samt att parkeringsavgiften, såvida inte särskilda skäl föreligger, ska baseras på det lokala marknadsvärdet på parkeringsplatsen, och riksdagen tillkännager detta för regeringen.

Sammanfattning

I takt med att utsläppen av klimatgaser minskar i andra sektorer blir utvecklingen inom transportsektorn alltmera avgörande för våra möjligheter att hantera klimatutmaningen. 1990 svarade transporterna för 27 procent av de svenska utsläppen, 2013 för 33 procent. Utan kraftiga utsläppsminskningar inom transportsektorn går det inte att klara de klimatpolitiska målen.

Vid sidan av klimatfrågan är även många andra miljöproblem kopplade till transportsektorn, t.ex. beror de höga halterna av luftföroreningar i våra städer numera nästan uteslutande på trafiken.

För att minska utsläppen krävs en kombination av specifika och generella åtgärder. Några exempel: Vi behöver regleringar som på sikt förbjuder fossila drivmedel och stärker marknaden för mindre miljöbelastande alternativ, vi behöver stärka marknaden för renare fordon via lokala regleringar, vi behöver rensa bort skevheter i vårt skatte- och bidragssystem som upprätthåller beroendet av fossila bränslen, vi behöver stimulera en övergång från privatbilism till kollektiva färdmedel och bilpooler.

Innehåll

Förslag till riksdagsbeslut	1
Sammanfattning	2
Motivering	3
Fasa till 2030 ut de fossila drivmedlen genom att införa kvotplikt för biodrivmedel eller reduktionsplikt för fossila drivmedel med övergångsregler för fordonsgas	3
Öka produktionen av biogas från separerat matavfall	5
Tidigarelägg implementeringen av direktivet om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen ("infrastrukturdirektivet")	6

Identifiera och avskaffa subventioner/skatter/avdrag m.m. som motverkar miljömålen inom transportsektorn	7
Utvidga kommuners möjlighet att införa miljözoner och inför möjlighet att ta ut avgift/skatt på dubbdäcksanvändning	9
Utred möjligheterna för att ge kommunerna rätt att införa obligatorisk samordning av godsdistribution	11
Inför marknadsprissättning av parkeringsutrymmen	12

Fasa till 2030 ut de fossila drivmedlen genom att införa kvotplikt för biodrivmedel eller reduktionsplikt för fossila drivmedel med övergångsregler för fordonsgas

Mellan 1973 och 2014 sjönk användningen av eldningsolja från 9 till 0,6 miljoner kubikmeter. Ingen villaägare i Sverige skulle idag få för sig att installera en oljepanna. Det är dags att även transportsektorn – som fortfarande till över 90 procent baseras på fossila bränslen – går igenom samma förnyelse.

Som första land i världen införde Sverige för 25 år sedan en koldioxidskatt. Skatten har dämpat förbrukningen av bensin och diesel, samtidigt som den hjälpt förnybara drivmedel in på marknaden.

Minst tre skäl talar dock för att det nu krävs nya grepp:

- Koldioxidskatten fungerar inte som klimatpolitiskt styrmedel om oljan blir billigare. I slutet av 2014 halverades oljepriset. Därmed föll även priserna på bensin och diesel vid svenska pumpar. Prisfallet har lett till att försäljningen av bensin och diesel – som faktiskt under lång tid stadigt sjunkit – åter börjat stiga. Ökad bensin- och dieselförsäljning betyder högre koldioxidutsläpp.
- På förslag från regeringen höjs skatten på bensin och diesel från årsskiftet 2015/16. Det är bra, men även med denna höjning kommer fossila drivmedel att vara billigare än på många år (såvida inte oljepriset åter stiger kraftigt).
- Att förnybara drivmedel kunnat komma in på den svenska marknaden beror på att de har varit undantagna från energi- och koldioxidskatt. Dock tillåter inte energiskattedirektivet (som Sveriges regering har varit med och godkänt i EU) att skatterabatten blir större än skillnaden i marknadspriser mellan fossila och förnybara drivmedel. Det går därför inte att kombinera det hittillsvarande generella skatteundantaget med de allt högre drivmedelsskatter som av klimatskäl bör införas.

För att företagare ska våga genomföra de stora och jobbskapande investeringar som krävs för att produktion och distribution av förnybara drivmedel ska fungera i hela landet behövs långsiktiga och stabila villkor.

Om ambitionen är att öka andelen biodrivmedel och successivt låta dem tränga ut fossila drivmedel krävs därför andra metoder. Närmast till hands ligger antingen en kvotplikt för biodrivmedel eller en reduktionsplikt för fossila drivmedel.

En kvotplikt för biodrivmedel tvingar oljebolagen att för varje liter (eller kWh) fossil bensin och diesel de säljer, också sälja en efter hand allt större mängd förnybara drivmedel. På sikt, t.ex. till 2030, skulle kvotplikten höjas till en förnybartandel på 100 procent – då skulle de fossila bränslena i praktiken vara förbjudna. Detta behöver lagfästas med årtal för att skapa tillräcklig förutsägbarhet.

En reduktionsplikt för fossila drivmedel innebär att man successivt begränsar den mängd fossila drivmedel – uttryckt i ton CO₂ per år – som drivmedelsbolagen totalt tillåts sälja i Sverige.

I bägge fallen bör systemen utformas med säljbara ”biodrivmedelscertifikat” eller ”fossila drivmedelsrätter”.

I inledningsskedet är det lättast att klara kvotplikten genom att öka inblandningen av biodrivmedel i diesel och bensin. Därför krävs det övergångsregler som förhindrar att marknaden slås ut för höginblandade drivmedel som t.ex. biogas. Enligt EU:s infrastrukturdirektiv för alternativa drivmedel ska medlemsländerna senast 2025 ha etablerat rikstäckande nät för gaspumpar i större tätorter och längs det europeiska transportnätverket TEN-T:s stomnät. Åtminstone till dess kan gasformiga drivmedel (naturgas/biogas) – eventuellt även andra höginblandade biodrivmedel – behöva gynnas även på andra sätt än via kvot- eller reduktionsplikten.

En utfasning av de fossila drivmedlen leder sannolikt till högre drivmedelspriser än idag. För att nyttan av en ambitiös svensk drivmedelspolitik inte delvis ska urholkas av den gränshandel prishöjningar enbart i Sverige kan leda till, bör regeringen ta upp frågan om en samordnad kvot- eller reduktionsplikt med våra nordiska grannländer samt givetvis även inom EU.

Det är dags för drivmedelspolitiken att höja blicken och seriöst ta sikte på att skapa ett fossilfritt transportsystem inom 15–20 år. Det språnget kan inte tas genom att steg för steg höja koldioxidskatten, utan det kräver att vi på sikt helt enkelt förbjuder fossila drivmedel.

Mot denna bakgrund bör regeringen snarast föreslå riksdagen antingen en kvotplikt för biodrivmedel eller en reduktionsplikt för fossila drivmedel, i bägge fallen med sikte på att användningen av fossila drivmedel i vägtrafiken ska upphöra senast 2030.

Öka produktionen av biogas från separerat matavfall

Sverige är ett föredöme då det gäller produktion och användning av biogas och flera länder i Europa är intresserade av den utveckling som har skett. Vi har därför ett unikt tillfälle på biogasområdet att exportera miljöteknik och kunskap. I Sverige är vi duktiga på att utveckla ny teknik. Vi är kända för våra innovationer men tyvärr har vi varit sämre på att kommersialisera dem. Biogasen kan nu bli en förebild där vi faktiskt når kommersialiseringssteget – men då måste vi först undanröja administrativa hinder såsom osäkerhet i styrmedel och skatteregler. Potentialen är tusentals fler arbetstillfällen i både landsbygd och storstad och med det följer förstås intäkter till kommuner och stat.

Under tjugo års tid har regering och riksdag uppmuntrat kommunala, regionala och privata aktörer att investera i samhällsnyttig service som gasdrivna bussar och sopbilar. Privata verksamheter, som taxi och distributionsföretag, har följt efter. Även ett stort antal privatpersoner runt om i Sverige har bidragit med omtanke om miljön – antingen genom att välja gasbil eller genom att källsortera matavfall som sedan rötas och blir biogas.

Biogasen är rankad som det bästa biodrivmedlet i transportsektorn¹. Biogas som används som fordonsgas har ökat årligen och sedan år 2008 har biogasandelen överstigit naturgasandelen. Under år 2014 utgjorde biogasens andel cirka 60 %² av all fordonsgasanvändning i Sverige. Under första halvan av 2015 uppgick andelen till över 70 %³. Den höga andelen biogas är unik och utmärker Sverige i ett internationellt perspektiv.

Den nya regeringen har tagit flera initiativ som stärker förutsättningarna för biogas, bl.a. genom den nya satsningen på lokala klimatinitiativ, där biogasproduktion särskilt pekas ut, men också genom det utökade stödet till lantbruk som vill installera s.k. metanreducering, vilket både bidrar till att minska jordbrukets direkta utsläpp av växthusgaser, och ger möjlighet att ersätta fossila bränslen.

Under 2014 producerades totalt ca 1,7 TWh biogas, i huvudsak genom rötning av avloppsslam, gödsel och avfall från livsmedelsindustrin. Den totalt realiserbara potentialen för biogasproduktion via rötning beräknas ligga över 10 TWh per år. Till detta kommer möjligheten att producera biogas genom förgasning. (Realiserbar biogaspotential i Sverige år 2030 genom rötning och förgasning, WSP 2013.)

För att kunna ta tillvara potentialen krävs bl.a. en utökad separering av matavfall som kan hanteras separat och utnyttjas för rötning. Av resursskäl – bl.a. för att öka

¹ Drivmedelsfakta 2015, Gröna Bilisters årliga rapport.

² <http://www.scb.se/sv/Hitta-statistik/Statistik-efter-amne/Energi/Tillforsel-och-anvandning-av-energi/Leveranser-av-fordonsgas/Aktuell-pong/307506/310231/>

³ <http://www.gasbilen.se/Att-tank-pa-miljon/Fordonsgas-i-siffror/ForsaljningPerManad>

återvinningen av fosfor finns redan inom ramen för Miljömålssystemet en målsättning när det gäller separering av matavfall: *”Insatser ska vidtas så att senast år 2018 sorteras minst 50 procent av matavfallet från hushåll, storkök, butiker och restauranger ut och behandlas biologiskt så att växtnäring tas tillvara, och minst 40 procent av matavfallet behandlas så att även energi tas tillvara.”* (Etappmål Ökad resurshushållning i livsmedelskedjan).

Utvecklingen rör sig mot etappmålet, men inte i den takt som krävs för att det ska kunna nås. Inte heller utvinningen av biogas utvecklas i den takt målet definierar.

Mot denna bakgrund bör regeringen återkomma med förslag till riksdagen med krav om att minst 50 procent av allt matavfall i kommuner med mer än 10 000 invånare samlas in separat och rötas för produktion av biogas.

Tidigarelägg implementeringen av direktivet om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen (”infrastrukturdirektivet”)

EU:s s.k. infrastrukturdirektiv⁴ ställer krav på medlemsstaterna att senast i november 2016 presentera nationella handlingsprogram för att utveckla marknad och infrastruktur för alternativa drivmedel. Tills vidare omfattar de obligatoriska planeringskraven enbart naturgas och el, medan planeringen för vätgas är frivillig.

Beträffande el ska planerna innebära att en elladdningsstruktur senast 31 december 2020 finns i sådan utsträckning att *”elfordon kan köras åtminstone i stadsbebyggelse/förortsbebyggelse och andra tätbefolkade områden”*⁵. Därutöver ska alla större hamnar senast den 31 december 2025 erbjuda landströmsförsörjning.

Beträffande naturgas är medlemsstaterna på motsvarande sätt skyldiga att säkra att det senast 31 december 2020 finns ett system av tankstationer för komprimerad fordonsgas (CNG, naturgas, eller CBG ,biogas) som säkerställer *”att CNG-motorfordon kan köras i stadsbebyggelse/förortsbebyggelse och andra tätbefolkade områden”*⁶. Till 31 december 2025 ska medlemsstaterna säkra dels att det finns tankstationer för både komprimerad (CNG/CBG) och flytande (LNG/LBG) fordonsgas, åtminstone längs det s.k. stomnätet i det transeuropeiska transportnätverket TEN-T⁷, dels att det finns möjlighet för fartyg att tanka LNG i motsvarande stomnät för hamnar⁸.

Implementeringen av direktivet är en skyldighet för Sverige som EU-medlem, men också betydelsefullt för att vrida bort transportsystemet från nuvarande ensidiga fossilberoende. Genom att etablera konkurrerande infrastruktur bryts samtidigt

⁴ Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU av den 22 oktober 2014 om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen.

⁵ Artikel 4.1.

⁶ Artikel 6.7.

⁷ I Sverige E4 Stockholm–Helsingborg samt E6 Trelleborg–Svinesund.

⁸ Hamnarna i Luleå, Stockholm, Trelleborg, Malmö och Göteborg.

låsningen vid otto(bensin)- och dieselmotorer, baserade på flytande drivmedel, och en reell konkurrensneutralitet mellan olika lösningar kan skapas.

Särskilt angeläget är det att snabbt få fram lösningar för sjöfarten så att krav om minskade utsläpp kan mötas även på andra sätt än genom övergång till relativt dyr, lågsvavlig olja.

Mot denna bakgrund bör de krav om ny infrastruktur för alternativa bränslen som infrastrukturdirektivet föreskriver ska uppfyllas till 31 december 2025, för svensk del uppfyllas redan två år tidigare, dvs. 31 december 2023.

Identifiera och avskaffa subventioner/skatter/avdrag m.m. som motverkar miljömålen inom transportsektorn

I klimatdebatten framförs ofta en oro över att stödet till förnybar energi utgör en ekonomisk belastning för skattebetalarna och samhällsekonomin. Globalt är emellertid subventionerna till fossil energi och ökad energianvändning mångdubbelt större än till förnybar energi och energihushållning. I en färsk rapport konstaterar Internationella valutafonden, IMF, att de globala subventionerna till energianvändning (främst fossil energi) årligen uppgår till 5,3 triljoner dollar, motsvarande 6,5 procent av den globala BNP:n. Ett slopande av dessa subventioner skulle, enligt IMF, utöver de stora miljövinsterna även öka den globala BNP:n med 2,2 procent.⁹

Den siffra över miljöskadliga energisubventioner som brukar anges för Sverige i internationella sammanställningar är 1,25 miljarder dollar per år (10–11 miljarder kronor) och är hämtad från regeringens redovisning av s.k. skatteutgifter (senast skrivelse 2014/15 ”Redovisning av skatteutgifter 2015”). I denna redovisning betraktas dock enbart särregler som subventioner. Skattelagstiftningen innehåller dock även andra inslag som i minst lika hög grad uppmuntrar beteenden som motverkar klimatpolitiken.

Naturvårdsverket gjorde 2012 en uppdatering av en tidigare sammanställning från 2005 av potentiellt miljöskadliga statliga subventioner. Inte heller denna sammanställning är heltäckande, men tar ett bredare grepp än regeringens nuvarande rapportering till riksdagen. Beträffande transportområdet är Naturvårdsverkets bedömning att de direkta subventionerna till transportområdet över statsbudgeten via skatteundantag, skattenedsättningar och direkta bidrag mellan 2004 och 2010 hade stigit från ca 20 till ca 25 miljarder kronor per år.

⁹ ”The fiscal, environmental, and welfare impacts of energy subsidy reform are potentially enormous. Eliminating post-tax subsidies in 2015 could raise government revenue by \$2.9 trillion (3.6 percent of global GDP), cut global CO2 emissions by more than 20 percent, and cut pre-mature air pollution deaths by more than half. After allowing for the higher energy costs faced by consumers, this action would raise global economic welfare by \$1.8 trillion (2.2 percent of global GDP).” IMF Working Paper WP/15/105 ”How Large Are Global Energy Subsidies?”
<https://www.imf.org/external/pubs/ft/wp/2015/wp15105.pdf>

Även vårt svenska skattesystem bidrar således till att sabotera klimatpolitiken.

Några exempel:

Förmånsbilarna. För både anställda och arbetsgivare är det extremt lönsamt om en del av lönen betalas ut i form av en förmånsbil istället för i reda pengar. På bilförmånen läggs arbetsgivaravgifter och den anställde får betala inkomstskatt, men de skatter och avgifter arbetsgivare och anställda sammantaget betalar in är mycket lägre än om den anställde istället hade fått kontantlön för att täcka kostnaden för bilen. Att arbetsgivaren normalt står för kostnader för trängselskatt och parkering vid arbetet är förmåner som inte omfattas av beskattning. Konsekvensen är dels att stat och kommun förlorar skatteintäkter, dels att det säljs fler dyra, tunga, bränsleslukande bilar. Låga rörliga kostnader betyder längre körsträckor, minskat kollektivtrafikresande och högre utsläpp. Skattesystemet uppmuntrar till ökad miljöbelastning (en effekt som endast obetydligt kompenseras av att skattereglerna gynnar bl.a. el- och laddhybridfordon).

De som gynnas privatekonomiskt är främst rika människor i storstädernas kranskommuner. I förmögna Kungsbacka, Danderyd och Vellinge finns mer än 10 gånger fler förmånsbilar per 1 000 invånare än i Övertorneå, Älvdalen och Norsjö. De låga räntorna har gjort subventionen extremt generös och därför populärare. Mellan 1997 och 2015 har antalet förmånsbilar ökat från 150 000 till 250 000.

Så här beskriver Ronny Svensson, vd och ägare till tjänstebilsförlaget Ynnor AB läget:

”Numera är det nästan bara sol på förmånsbilistens himmel. Utöver att de låga räntorna gröper ur förmånsvärdet har flera parametrar vägt över till förmånsbilens fördel, enligt Ynnor:

- *Restvärdena på tre år gamla bilar har de senaste åren sjunkit från 60 till 40 procent.*
- *En förmånsbilist som bor utanför Göteborg eller Stockholm och pendlar till centrum slipper betala trängselavgift, vilket kan vara värt upp till 1 200 kronor per månad utöver själva bilförmånen.*
- *Sedan 1997 har förmånsvärdet som andel av nybilspriset minskat från 19,7 procent till 14,6 procent, vilket avspeglar att räntedelen för 18 år sedan utgjorde 27,3 procent av förmånsvärdet jämfört med rekordlåga 4,6 procent 2015.”*

/.../ Det här är ett systemfel man inte tänkte på när reglerna infördes för 20 år sedan, och det är en indikation på att det är hög tid att pensionera det här systemet.” (SvD Bil&Motor 150325)

Reseavdraget. Den som bilpendlar till jobbet får göra ett avdrag per körd mil på 18,50 kronor per mil. Nivån på avdraget ska, enligt vad riksdagen uttalade 2000, motsvara *”de kostnader som är direkt beroende av antalet körda mil, bl.a. slitage, bensin och reparationer”* (prop. 2000/01:1).

För 15 år sedan var reseavdraget 15 kronor per mil. Samtliga de höjningar som sedan dess genomförts har motiverats med att drivmedelspriserna stigit. Men att bensin och diesel blivit dyrare betyder inte att det blivit dyrare att köra bil. Nya bilar drar 25–30 procent mindre bränsle än för 15 år sedan. Dessutom har andelen dieslbilar (som drivs med diesel som är lägre beskattad än bensin) stigit kraftigt. Under det senaste året har dessutom priserna på drivmedel, trots skattehöjningar, fallit kraftigt. Sammantaget är därför den icke-inflationsjusterade drivmedelskostnaden per mil för nya bilar idag lägre än 2000, på ungefär samma nivå för fem år gamla fordon och bara aningen högre för äldre fordon. Trots att milersättningen legat stilla sedan 2008, har det för de allra flesta bilägare därför blivit ekonomiskt alltmera attraktivt att välja bilen framför kollektivtrafiken.

Om man håller fast vid principen att nivån på reseavdraget ska bestämmas av *”de kostnader som är direkt beroende av antalet körda mil, bl.a. slitage, bensin och reparationer”* är en justering motiverad.

Skatteregler, bidrag, avdragsmöjligheter som ger incitament som ökar drivmedelsförbrukningen driver upp kostnaderna för att uppnå fastställda miljömål och tvingar fram kompenserande åtgärder, t.ex. högre drivmedelsskatter än vad som annars krävs. Därigenom hotas miljömålen av den här typen av subventioner.

Mot denna bakgrund bör regeringen genomföra en utredning som identifierar de offentliga stöd, skatter, avdrag m.m. som motverkar miljömålen inom transportpolitiken.

På basis av en sådan utredning bör ett program för att successivt fasa ut dessa subventioner genomföras.

Utvidga kommuners möjlighet att införa miljözoner och inför möjlighet att ta ut avgift/skatt på dubbdäcksanvändning

I syfte att minska halten av luftföroreningar har svenska kommuner sedan 1996 möjlighet att förbjuda äldre tunga fordon med föråldrad avgasreningsteknik från vissa tätortsmiljöer genom att införa s.k. miljözoner. För närvarande finns miljözoner i Göteborg, Helsingborg, Lund, Malmö, Mölndal, Stockholm, Umeå och Uppsala. Systemet har bidragit till renare luft och har snabbat på förnyelsen av fordonsparken i riktning mot renare fordon.

Miljöstörningarna från vägtrafiken består dock inte enbart av luftföroreningar från tunga fordon. Även lätta fordon orsakar stora utsläpp av avgaser som kväveoxider och kolväten. Partikelbildning från dubbdäck liksom buller från alla typer av fordon orsakar stora miljöproblem som för närvarande inte kan hanteras av kommunerna på ett lämpligt sätt. Sammantaget beräknas luftföroreningar årligen orsaka tusentals förtida dödsfall.

Efter ett särskilt uppdrag överlämnade Transportstyrelsen 2010 till regeringen ett förslag till utveckling av miljözonssystemet som skulle innebära att även lätta fordon skulle omfattas. I förslaget ingick också en möjlighet för kommunerna att förbjuda dubbdäcksanvändning, inte bara som idag på utpekade vägvagnsnitt utan inom större zoner.

Myndighetens förslag ledde dock endast till marginella justeringar av regelverket.

Vid sidan om vägfordon bidrar även arbetsmaskiner som traktorer, grävmaskiner, lyftkranar, gräsklippare m.m. till problemen. Svensk industri tillhör de ledande i utvecklingen av arbetsmaskiner med låga utsläpp. Mot bakgrund av luftföroreningsituationen men också för att driva på ”nyindustrialiseringen” bör kommunerna ges möjlighet att låta även arbetsmaskiner omfattas av miljözonsregler.

Ett speciellt luftföroreningsproblem är de partiklar som bildas vid dubbdäcksanvändning. För att luftkvaliteten i bl.a. Stockholm stabilt ska klara fastlagda miljökvalitetsnormer krävs att dubbdäcksanvändningen minskar. Lägre dubbdäcksanvändning är dessutom avgörande för att få ned partikelhalterna i existerande och planerade vägtunnlar, t.ex. Förbifart Stockholm. En fortsatt hög användning av dubbdäck kommer bl.a. att – faktiskt helt i onödan – utsätta yrkesförare för stora hälsorisker. Beträffande dubbdäcken finns på regeringens bord betänkandet ”Skatt på dubbdäcksanvändning i tätort?” (SOU 2015:27) som visar hur dessa problem kan bemästras genom införande av lokala dubbdäcksavgifter av ungefär samma typ som framgångsrikt tillämpas i Norge. Utredaren avråder från att införa en dubbdäcksskatt, men de kommuner som i första hand berörs liksom Trafikverket begär i sina remissvar över utredningen att regeringen går vidare med förslaget.

I ett antal europeiska länder omfattas redan även lätta fordon av miljözonsregler – se <http://urbanaccessregulations.eu/overview-of-lezs>. Det gäller bl.a. i Tyskland och Italien, men också i ett antal städer runt om i EU. Erfarenheterna är goda.

Sammantaget finns övertygande skäl att utveckla lagstiftningen kring miljözoner, dels genom att ge kommunerna möjlighet att även inkludera lätta fordon och arbetsmaskiner i miljözonssystemet (och eventuellt tillåta en differentiering med krav om utsläppsfria fordon i särskilt känsliga områden), dels genom att införa en möjlighet

att införa dubbdäcksavgift. I regelverket bör kommunerna ges möjlighet att inte enbart basera miljözonsbestämmelserna på fordonens ålder och/eller avgasklassning utan även på bulleregenskaper. En sådan reglering skulle bl.a. ge möjlighet att stimulera en övergång till elfordon utan att behöva utnyttja subventioner typ den nuvarande supermiljöbilspremien som dels belastar statsfinanserna, dels har tveksamma fördelnings- och regionalpolitiska effekter. I budgetpropositionen för 2016 (bilaga 20, s. 95–96) aviserar regeringen att den har avsikt att ge ett nytt uppdrag till Transportstyrelsen kring miljözoner.

Buller är ett mycket stort hälsoproblem. Trafiken är den viktigaste bullerkällan. I Sverige beräknas närmare 2 miljoner personer exponeras för trafikbuller som överstiger det riktvärde för utomhusbuller (55 dB LAeq) som riksdagen antagit.

Naturvårdsverkets redovisningar på Miljömålsportalen tyder på att andelen invånare som störs ökar – i Stockholms län uppgår numera nästan var femte invånare att man störs av trafikbuller. Vägtrafiken är den viktigaste källan till buller, men även flyg och spårtrafik bidrar.

Hälsoeffekterna av buller varierar från koncentrationsproblem och sömnstörningar till hjärt- och kärlsjukdomar, ibland med dödlig utgång. Med utgångspunkt från de värderingar Trafikverket baserar sina investeringsbeslut på (ASEK 5) beräknade konsultfirman Sweco 2014 trafikbullrets samhällsekonomiska kostnad till 17 miljarder kronor per år.

Mot denna bakgrund bör regeringen till riksdagen lämna förslag dels om att utvidga miljözonssystemet till att även omfatta lätta fordon och arbetsmaskiner och därvid även beakta fordonens bullerprestanda, dels om att införa en möjlighet att införa en avgift eller skatt på användning av dubbdäck.

Utred möjligheterna för att ge kommunerna rätt att införa obligatorisk samordning av godsdistribution

I syfte att sänka kostnaderna och få ned miljöbelastningen har många kommuner, ensamma eller i grupp, utvecklat system för samordnad varudistribution till äldreboende, skolor, förskolor etc.

Genom att låta leverantörer av livsmedel m.m. lämna sina varor vid en enda distributionscentral från vilken en enda transportör sköter alla leveranser till hela gruppen varumottagare, blir det möjligt att radikalt öka lastfaktorn och på så sätt minska antalet leveranser och därmed även miljöbelastningen. På köpet sänker man ofta distributionskostnaderna och förbättrar trafiksäkerheten samtidigt som både arbetsbelastningen och antalet störningar vid mottagningsställena minskar.

Resultaten är häpnadsväckande. Vid ett av de mest utvecklade projekten, som drivs i samarbete mellan Simrishamn, Tomelilla och Ystads kommuner, redovisas en minskning av antalet leveransstopp per år från 26 000 till 7 000 och utsläppsminskningar på 70 procent!

Normalt tänker man sig förmodligen att en fri marknad där olika aktörers enskilda intresse vägs samman resulterar i ett optimerat transportsystem. Fullskaleförsöken med samordnad varudistribution tyder på att det möjligen förhåller sig precis tvärtom, dvs. att det är först när alla aktörer tvingas in i ett gemensamt system som en optimering som gynnar alla inblandade blir möjlig (en sammanhållen lösning ger dessutom möjlighet att premiera rena, energisnåla fordon och fossilfria drivmedel).

Redan finns möjligheten för offentliga organisationer, t.ex. kommuner och landsting, att via en samordning av varuleveranser och en gemensam distribution minska de totala kostnaderna, miljöbelastning, störningar etc. I ett första steg är det viktigt att man från statens sida identifierar och undanröjer hinder för att denna typ av samordning blir vanligare.

Med tanke på de uppenbarligen mycket stora potentiella vinster – både samhällsekonomiskt och miljömässigt – som finns i en samordning av leveranser, finns det dock skäl att även överväga att ge kommuner möjlighet att införa krav om obligatorisk samordning av varudistribution även för icke-kommunala varumottagare inom delar av eller hela kommunen. Om de kommunala erfarenheterna från bl.a. Ystad-Österlen stämmer bör en sådan obligatorisk samordning leda inte bara till betydligt färre transporter och lägre utsläpp i kommunen utan dessutom till totalt sett lägre transportkostnader och därmed förbättrad konkurrenskraft för de verksamheter som omfattas, vilket kan vara positivt inte bara för butiker i stadskärnor utan förmodligen i minst lika hög grad på landsbygden och i småorter. En bieffekt är sannolikt att möjligheterna för lokala leverantörer av i första hand livsmedel att konkurrera med storproducenter förbättras vilket har många fördelar för lokalsamhället.

Mot denna bakgrund bör regeringen utreda förutsättningarna att införa en möjlighet för kommuner att införa obligatorisk samordning av varudistributionen till varumottagare inom del av kommun.

Inför marknadsprissättning av parkeringsutrymmen

De lagstadgade kraven om att i samband med nybyggnation ordna parkeringsplatser är svaga. I PBL 8 kap. 1 § sägs att när en obebyggd tomt bebyggs ska tomten ordnas så att *”det på tomten eller i närheten av den i skälig utsträckning finns lämpligt utrymme för parkering, lastning och lossning av fordon”*. Det finns således ingen av staten

lagstadgad eller av myndigheter fastslagen parkeringsnorm som byggherrar eller kommuner är skyldiga att följa. Kommunerna är således fria att själva avgöra om man vill tillämpa parkeringsnormer.

Ett skäl för kommunerna att ställa krav om anläggning av parkeringsplatser i samband med nybyggnation är att det minskar efterfrågan på parkeringsplatser längs gator och på kommunala parkeringsplatser. Samtidigt innebär parkeringsnormerna en rad nackdelar för de boende. Kravet om att anlägga parkeringsplatser driver upp både bygg-, kapital- och driftskostnaderna, kostnader som i praktiken bärs på ett icke-transparent sätt av alla boende.

Delvis som en följd av att kommunerna ställer krav om att det vid nybyggnation ska anläggas parkeringsplatser betraktas kostnaden för parkeringsplatser som en kollektiv nytta för boende, vars kostnad därför helt eller delvis inkluderas i hyran eller avgiften till bostadsrättsföreningen. Konsekvenserna beskrivs i en rapport från VTI, Statens väg- och transportforskningsinstitut:

”Kostnaden för att parkera är mer eller mindre medvetet subventionerad och fördelas i stor utsträckning ut på hyror, fastighetspriser, varupriser, löner etc. på ett icke-transparent sätt. De som parkerar bilen får därför sällan möjlighet att göra en avvägning mellan den egna nyttan av att parkera och den faktiska kostnaden för att tillhandahålla parkeringsplatsen. Efterfrågan på parkeringsplatser i städer är därför konstlat hög, i en samhällsekonomisk mening.” (*”Parkering. Politik. Åtgärder och konsekvenser för stadstrafik.”* VTI notat 23-2010. Tomas Svensson/Ragnar Hedström.)

Man kan hävda att hur kostnaden för parkeringsplats tas ut är en sak mellan de boende och fastighetsägaren och att staten inte har skäl att lägga sig i. Man kan dock med minst lika starka argument hävda att hur kostnaden för parkeringsplatser tas ut har stor betydelse för i vilken mån det blir attraktivt för de boende att äga egen bil. Ju fler som äger egen bil, desto mera omfattande blir vägtrafiken och de direkta och indirekta kostnader privatbilismen orsakar, främst i våra större städer. Det är således rimligt att samhället motverkar att parkeringsplatser subventioneras.

Samtidigt finns det legitima skäl för fastighetsägare att i speciella fall ta ut en lägre avgift än marknadspriset. Det kan t.ex. gälla för boende med funktionshinder eller för bilpooler (som minskar privat biläggande och därför bidra till att frigöra ytor för fastighetsägaren).

Mot denna bakgrund bör regeringen utreda möjligheterna att föreskriva att fastighetsägare ska vara skyldiga att debitera kostnad för parkeringsplats separat samt att avgiften, såvida inte särskilda skäl föreligger, ska vara baserad på det lokala marknadsvärdet på parkeringsplats.

Karin Svensson Smith (MP)

Rasmus Ling (MP)