

Motion till riksdagen 2020/21:3287

av **Martin Ådahl m.fl. (C)**

Parkeringsavgifter elbilar

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över den s.k. kommunala avgiftslagen så att den möjliggör att differentiera parkeringsavgifter utifrån fordons miljöegenskaper, så att det är möjligt med lägre parkeringsavgifter för de fordon som är miljöfordon enligt vägtrafikskattelagen, uppfyller särskilda miljökrav eller drivs med ett visst drivmedel, exempelvis el, och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över kommunallagen så att principen om likabehandling av kommuninvånare medger olika parkeringsavgifter om syftet är att förbättra den gemensamma miljön och på så sätt gynna kommuninvånarna som helhet och det framgår att det inte är invånarna som behandlas olika, utan fordonen, och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Enligt den nya klimatlagen ska Sverige som etappmål minska växthusgasutsläppen från inrikes transporter, exklusive flyg, med 70 procent senast år 2030 jämfört med utsläppsnivån år 2010. För att detta ska vara möjligt måste utsläppen från personbilar, som står för nästan två tredjedelar av transportsektorns utsläpp, minska betydligt snabbare än idag. Andelen elbilar av sålda bilar måste då öka kraftigt. Både incitamenten att inneha en elbil, och infrastrukturen för dessa bilar, måste anpassas till en snabb och bred övergång till elbilar på ett sätt som inte skett ännu i Sverige.

För att Sverige ska kunna vara ett kraftfullt exempel på klimatomställning i världen måste våra växande storstäder vara motsvarande exempel i en internationell jämförelse, som kan inspirera andra. Tyvärr har våra svenska storstäder, framförallt Stockholm, Göteborg och Malmö, idag problem att följa med i utvecklingen vad gäller elektrifieringen av bilar jämfört med världsledande städer som Oslo. Av nya bilar var 46 procent elbilar i Oslo 2017, mot 7 procent i de tre svenska storstäderna. Hade Stockholm varit i

nivå med Oslo hade staden haft 30 000 fler nya elbilar, Göteborg 10 000 och Malmö 7 000 fler, varje år, än de har idag.

För att nå dit har Centerpartiet föreslagit en rad åtgärder, bland annat:

- En förstärkt och förenklad grön bilbonus, vilket är i färd att delvis genomföras inom ramen för januariavtalet.
- Utbyggd laddinfrastruktur med möjlighet att ladda i lyktstolpar och fler reserverade parkeringsplatser med laddning.
- Möjlighet till ett enkelt grönt avdrag, motsvarande ett dubbelt rotavdrag, för att bland annat installera laddbox i hemmet, något som även det är i färd att genomföras som en del av januariavtalet.
- Alla fordon som staten, landstingen, regionerna och kommunerna köper in eller leasar ska vara miljöbilar från 2020.

Kvarstår dock ett hinder för att fler ska vilja köpa el- eller gasbil: Det är idag inte möjligt att låta parkeringsavgifter avspegla miljönyttan hos fordonen. Detta är centralt eftersom mätningar visar att just parkeringsavgifterna är ett viktigt incitament för att välja el- eller gasbil.

För att transportsektorn ska kunna bidra till att Sverige når sina klimatmål, och för att svenska storstäder ska kunna vara ledande i klimatomställning, är det därför viktigt att den kommunala avgiftslagen ändras så att det blir möjligt att differentiera parkeringsavgifter utifrån fordons miljöegenskaper. Exempelvis bör det vara möjligt med lägre parkeringsavgifter för de fordon som är miljöfordon enligt vägtrafikskattelagen, uppfyller kraven för supermiljöbilspremie eller som drivs med ett visst drivmedel, exempelvis el eller gas. Kommunallagen bör ses över, så att grundregeln är att kommuninvånare ska behandlas lika, inte att förhindra olika parkeringsavgifter beroende på fordon, om syftet är att förbättra den gemensamma miljön och på så sätt gynna kommuninvånarna som helhet. Det ska vara tydligt att det inte är invånarna som behandlas olika utan fordonen.

Martin Ådahl (C)

Niels Paarup-Petersen (C)

Rickard Nordin (C)