

Motion till riksdagen 2025/26:3278

av **Linus Lakso m.fl. (MP)**

Ett utsläppsfritt och transporteffektivt samhälle

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att arbeta för att främja transporteffektivitet, bl.a. genom att Trafikverket ska arbeta målstyrt i stället för prognosbaserat, och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa ett vägtrafikminskningsmål som utgår från klimatmålen, där storstäder och större städer med sina bättre förutsättningar tar en huvudsaklig del av vägtrafikminskningen, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Sveriges kommuner bättre förutsättningar för minskad vägtrafik genom större rådighet över trängselskatten och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att trängselskattesystemet ska decentraliseras i enlighet med den möjlighet som redovisas i vägtullsutredningen (SOU 2013:3) och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i Trelleborg överväga en vägtull som finansiering för att betala av byggkostnader för tunnel för hamnens godstrafik och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att klimatanpassa transportinfrastrukturen och tillkännager detta för regeringen.

7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att premiera steg 1- och steg 2-åtgärder samt upprustning av befintlig väginfrastruktur framför nya vägar och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att riksdagens beslut om nytt reseavdrag (bet. 2021/22:SkU29) ska genomföras, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att återinföra en bonus för elfordon och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stimulera en ökning av andelen ellastbilar och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att öka de statliga investeringarna och förbättra förutsättningarna för att fler ska kunna använda cykel som transportmedel och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utsläppen från svenskt flygande måste minska drastiskt och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ett slutdatum för nyförsäljning av mopeder med förbränningsmotorer och tillkännager detta för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa ett slutdatum för försäljning av fossila drivmedel och tillkännager detta för regeringen.
15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om åtgärder/regeländringar och ökade statliga investeringar för överflyttning av långväga godstransporter från väg till järnväg och sjöfart och tillkännager detta för regeringen.
16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa en avståndsbaserad vägskatt för tunga fordon och därmed lämna Eurovinjettsamarbetet och tillkännager detta för regeringen.
17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att internaliseringsgraden mellan olika trafikslag behöver öka och sträva mot att bli idealt lika och tillkännager detta för regeringen.
18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att revidera regelverk och ta fram en strategi för kombinerad och delad mobilitet (MAAS) och skapa bättre förutsättningar för bilpooler och tillkännager detta för regeringen.

19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att definitioner för motorfordonspooler och delningsfordon bör införas i lag enligt utredningens (SOU 2020:22) förslag och tillkännager detta för regeringen.
20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utredning SOU 2020:22 bör implementeras för att möjliggöra för kommuner att reservera vissa parkeringsplatser till delningsfordon och tillkännager detta för regeringen.
21. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att kommuner ska få rätten att införa differentierade parkeringstaxor för miljöfordon och delningsfordon och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Sverige ska ha ett transportsystem som tillgodoser behovet av transporter för personer och näringsliv, och samtidigt klarar klimatmålet och övriga miljömål, trafiksäkerhet och hälsa. Målbilden är ett utsläppsfritt och transporteffektivt samhälle. Många grundläggande aspekter av vårt transportsystem bestäms när vi bygger transportinfrastrukturen, men också planerar för våra bostäder och samhällsservice. Förutsättningarna skiljer sig även åt mellan storstäder, tätorter och glesbygd. Transportsystemet behöver anpassas efter lokala och regionala förutsättningar. Det är av vikt att Trafikverket arbetar målstyrt i stället för dagens prognosstyrning, då förbättras förutsättningarna att nå den gemensamma målbilden.

Hela landet-perspektiv och jämställdhetsperspektiv måste finnas med i transportplaneringen och då nybyggnation också har miljö- och klimatpåverkan bör steg 1- och steg 2-åtgärder i fyrstegsprincipen premieras och upprustning och underhåll av befintlig väginfrastruktur prioriteras framför nybyggnation av vägar. Klimatförändringen innebär att befintlig infrastruktur måste klimatanpassas för att vi ska säkerställa ett robust transportsystem i hela landet.

Transportsektorn står för omkring en tredjedel av Sveriges växthusgasutsläpp (*40 procent om man räknar med internationell sjöfart och flygtrafik*). Tack vare mer energieffektiva fordon och en ökad andel biodrivmedel i bensin och diesel samt en övergång till allt fler elbilar har utsläppen från inrikes transporter minskat de senaste decennierna. Samtidigt har dock den totala mängden person- och lastbilstrafik ökat – något som har motverkat större utsläppsminskningar inom transportsektorn.

Regeringens transportpolitik har brutit trenden mot långsamt minskad klimatpåverkan från transporterna till att återigen öka mycket kraftigt.

Sveriges nuvarande regering har tillsammans med Sverigedemokraterna genomfört en rad åtgärder som kraftigt ökar utsläppen inom transportsektorn. Regeringen har kraftigt sänkt reduktionsplikten till en mycket låg nivå, sänkt bränsleskatter, tagit bort stödet till elfordon och avvisat riksdagens beslut om ett reseavdrag som skulle bidragit till ett mer klimatsmart resande. Regeringens politik medför kraftiga utsläppsökningar. Detta ökar väsentligt behovet av kraftiga åtgärder för att snabbt minska utsläppen av växthusgaser inom transportsektorn.

Främja elektrifieringen av tunga lastbilar

Dessa försämringar har vidare gjort att elektrifieringen av tunga transporter avstannat. Vi behöver införa en palett av styrmedel med allt ifrån högre pris på utsläpp till stimulanser som investeringsstöd, skatteavdrag på laddel och anpassade miljözoner, en ”miljözon 3B” avsedd för lastbilar, för att få fart på elektrifieringen av tunga transporter.

Sveriges riksdag behöver stå upp för de redan beslutade klimatmålen till 2030 som dessutom har starkt stöd av näringslivet. Lägre utsläpp av koldioxid i närtid skapar även bättre förutsättningar att nå det långsiktiga klimatmålet. För att klara av Sveriges klimatmål för transportsektorn (*minst 70 procent minskning till år 2030 jämfört med 2010 års nivåer*) krävs därför en radikal omställning av vårt transportsystem. Utöver detta finns nu även de lagstadgade kraven från EU inom Fit for 55 som med sin juridiska tyngd och med risk för dryga böter kräver att Sverige tar fram effektiva åtgärder som sänker utsläppen i närtid.

Främja hållbart resande

Kollektivtrafiken och tågresor behöver bli billigare, pålitligare och bättre. Cyklande och gång behöver bli säkrare. Elbilen ska bli tillgänglig för fler och det behövs en förbättrad tillgång till laddinfrastruktur längs med de större vägarna samt för boende att kunna ladda hemma. Våra samhällen ska planeras för att minska behovet av bilar och sätta människan i centrum. Det ska införas ett vägtrafikminskningsmål som utgår från klimatmålen och där storstäder och större städer med sina bättre förutsättningar till

alternativa färdslag tar en större del av vägtrafikminskningen. För glesbygden föreslår vi ett mål där trafiken inte ökar jämfört med idag.

Ge kommunerna bättre verktyg

Sveriges kommuner behöver få bättre förutsättningar för denna omställning genom att ge kommuner större rådighet kring åtgärder som leder till ett transportsnålt samhälle och att fler väljer gång, cykel och kollektivtrafik samt delad mobilitet (MAAS).

Exempel på där kommuner behöver större rådighet är trängselskatten, parkeringslagstiftningen och möjligheter att kunna reservera parkeringsplatser för bilpoolsbilar på gatuparkeringen. För att uppnå detta behöver även individen och transportköparens kostnaden för vägtransporter fördelas rättvist mellan de regioner där alternativ till vägtrafik är väl utbyggt och de regioner där andra möjligheter i större utsträckning saknas.

I de fall kommuner med trängselskatt önskar en förändring av systemet för att minska biltrafiken och öka framkomligheten i det regionala och lokala vägnätet strävar Miljöpartiet för att möta en sådan begäran. Miljöpartiet är även öppet för om fler kommuner vill införa trängselskatt.

I Sverige används idag systemet med trängselskatt uteslutande i kommunerna Stockholms stad och Göteborgs stad. Trängselskatten syftar till att minska trängseln i stadskärnan och omfattar både svensk- och utlandsregistrerade fordon. Ansvar för införandet av lokala trängselskatter ligger idag på riksdagsnivå, trots att beslutet i allra högsta grad endast angår ett begränsat lokalt område, i dagens fall centrala Göteborgs stad och Stockholms stad. Trängselskatten påverkar i stor utsträckning även angränsande kommuner och på många vis även regionen i stort.

Trängselskatt har stor möjlighet att minska bilismen i tätbebyggda områden, finansiera kollektivtrafik och minska utsläppen av koldioxid och andra hälso- och miljöskadliga luftpartiklar. Beslut om trängselskatt kan i högsta grad anses vara föremål för kommunalt, regionalt eller kommunalregionalt beslutsfattande då ämnet i fråga berör ett begränsat geografiskt område vars lokala förutsättningar bäst kan tas hänsyn till av de lokalpolitiska företrädarna.

I SOU 2013:3 finns ett utrett förslag för hur kommuner med trängselskatt ska få ökat inflytande på trängselskatten. Utredningen anser att en delegation till kommunerna medför att trängselskatten blir mer flexibel kring belopp, tidpunkt och plats för uttaget och därmed kan användas för att styra trafiken bättre än idag, inte minst genom

påverkan på skadliga utsläpp. Utredningens förslag är att riksdagen ger kommuner med trängselskatt en delegation att inom ett givet spann besluta om trängselskatten avseende belopp vid olika tidpunkter, vilka tider skatten ska tas ut, betalstationernas placering inom ett visst angivet geografiskt område samt om flerpassageregler. Detta kan införas i närtid och ge kommunerna större rådighet i väntan på en större utredning om en decentralisering, med andra ord en form av regionalisering och/eller kommunalisering av trängselskatten. Utredningens skäl till att inte föreslå detta trots att det är fullt möjligt och att det kommer med många fördelar är intäktsfrågan för staten.

Trängselskattesystemet behöver decentraliseras i enlighet med den möjlighet som redovisas i vägtullsutredningen (SOU 2013:3), i väntan på att en större utredning om en regionalisering/kommunalisering av trängselskatten har genomförts, där trängselskatten som styrmedel i viss utsträckning kan regleras lokalt utifrån intervall beslutade av riksdagen. Eventuella nya intäkter och befintliga intäkter till följd av att avtal om statlig medfinansiering har löpt ut kan förstärka länsplanen i den region där trängselskatt förekommer.

Vägtull som finansiering i Trelleborg

Ett bra exempel på behovet av en uppdatering är Trelleborg. Mitt i Trelleborgs centrum, Sveriges sydligaste stad och kommun med 47 000 invånare finns Skandinaviens största RoRo-hamn och Sveriges näst största hamn vad gäller godsvolym i ton. Hamnen är sedan 2005 kommunalägd till 100% och är dessutom Östersjöns största järnvägshamn.

Att vara en RoRo-hamn i denna storlek innebär ett enormt slitage på väg och partikelhalterna överskrider det svenska miljömålets precisering även om partikelhalterna ligger under miljökvalitetsnormen¹.

Trelleborgs kommun har länge försökt förbättra situationen och då framförallt trafiksituationen som hamnen utgör. Kommunens förslag till lösning är en ringväg som dras norr om Trelleborgs tätort för att koppla an till E6 öster om stan. Men ringvägsprojektet har stött på många problem, varken EU eller Trafikverket vill vara med och finansiera vägen. Mark- och miljödomstolen har på olika grund upphävt kommunens försök att säkra ringvägsbyggets framfart. Det finns alltså varken finansiering eller godkänd plan för genomförandet.

¹ <https://www.trelleborgshamn.se/svenska/hallbar-hamn/miljo/luftkvalitet/>

Tidigt diskuterades också en lösning med att lägga delar av infarten till hamnen i en vägtunnel, detta avfärdades då det skulle bli för dyrt även då det skulle vara en lösning som utgör betydligt mindre påverkan på enskild egendom, värdefull natur och Sveriges bästa jordbruksmark.

Därför skulle vi från Miljöpartiet uppmana Regeringen att se över möjligheten att för att trygga Trelleborgs hamn, både som RoRo-hamn men också för framtida behov kopplade till försvaret utreda möjligheten att finansiera en vägtunnel genom tullavgift.

Främja elbilar

Miljöpartiet vill återinföra en bonus för elfordon, med en högre bonus i lands- och glesbygd, samt ett leasingstöd riktat mot låg- och medelinkomsttagare, och samtidigt kraftigt skärpa malus för att skynda på utfasningen av fossilbilar och för att göra reformen mer rättvis. Så snart som möjligt ska endast bilar med nollutsläpp samt biogasbilar kunna få klimatbonus. Skatten på de smutsigaste nya bilarna (*malus*) behöver höjas kraftigt, vid sidan av att gränserna för när malus tas ut skärps, för att gå i linje med ambitionen att fasa ut fossildrivna bilar så snabbt som möjligt. Vi vill inte ha klimatbonusen för de dyraste bilarna. De personer som har råd att köpa de allra dyraste nya bilarna behöver inte en skattesubvention. För personer i glesbygd med dålig tillgång till kollektivtrafik vill Miljöpartiet införa en höjd bonus i bonus malus. För att alla oavsett plånbok ska kunna byta till elbil vill Miljöpartiet införa ett leasingstöd för låg- och medelinkomsttagare för att påtagligt sänka månadskostnaden för att leasa en elbil.

Fasa ut fossila bränslen och fossildrivna fordon

Riksdagen behöver ta ställning till ett slutdatum för försäljning av fossila drivmedel inom transportsektorn och detta behöver kommuniceras i god tid. Ett slutdatum kommer att medföra att allt fler som ska köpa nya fordon väljer fordon utan fossila drivmedel. Ett slutdatum behövs även för nyförsäljning av mopeder med förbränningsmotorer utredas och föreslås. Det finns idag flera olika modeller av elmopeder på marknaden och det är angeläget att nya mopeder med förbränningsmotorer inte tillförs marknaden. Mopeder står för lokalt buller och utsläpp av luftföroreningar som är skadliga för människor.

Ett rättvist reseavdrag

Det reseavdrag som regeringen behöll dras med omfattande fusk på flera miljarder kronor, gynnar främst höginkomsttagare i storstadsområden och riskerar att öka utsläppen från vägtrafiken och cementera orättvisorna mellan trafikslagen. Miljöpartiet vill införa den skattereduktion för arbetsresor som riksdagen beslutat om (bet. 2021/22:SkU29). Skattereduktionen innebär ett färdmedelsneutralt och mer rättvist system, där också de som pendlar på annat sätt såsom med kollektivtrafik omfattas. Vi anser att det krävs en reform av reseavdraget. Som utgångspunkt ska en sådan reform kunna vara kostnadsneutral.

Hållbara godstransporter

Överflyttning av gods från lastbil till järnväg och sjöfart måste intensifieras och möjligheten till smidig överflyttning, så kallad intermodalitet, behöver utvecklas. Nya stambanor, effektiva lösningar för godstrafikens plats i tågsystemet och insjöfartens förutsättningar behöver utvecklas.

Internaliseringsgraden mellan olika trafikslag behöver öka och sträva mot att bli idealt lika, vilket innebär att transportköparen/resenären fullt ut betalar ett pris som inkluderar ersättning för de externa effekter transporten orsakar resten av samhället. Exempel på externa effekter är avgasutsläpp, slitage, partiklar, trafikolyckor, buller och trängsel som påverkar andra negativt både i och utanför trafiksystemet.

Utredningen ”Godstransporter på väg” (SOU 2022:13) föreslår en avståndsbaserad skatt på lastbilar. Utredningens förslag bör beaktas inför ett beslut en avståndsbaserad skatt på lastbilar, vilket innebär att Sverige lämnar Eurovinjettsamarbetet, som numera endast består av Nederländerna, Luxemburg och Sverige. Hittills har kilometerskatter för tunga fordon införts i sju EU-länder – Belgien, Danmark, Tyskland, Polen, Tjeckien, Slovakien, Ungern, Slovenien och Österrike. I ytterligare några länder finns avståndsbaserade avgiftssystem, men dessa baseras på i huvudsak samma tekniska lösningar som gäller för traditionella motorvägstullar. Belgien och Tyskland har enstaka vägtullar i kombination med avståndsbaserade vägavgifter för tunga fordon. Sedan har hela åtta EU-länder avståndsbaserade vägavgifter för alla typer av fordon: Frankrike, Grekland, Irland, Italien, Kroatien, Polen, Portugal och Spanien. En kilometerskatt på tunga fordon skulle inbringa skatteintäkter och även sänka utsläppen från trafiken likt de utredningar som har gjorts i Danmark. Danmark har infört en kilometerbaserad och CO₂-differentierad vägavgift för lastbilar över 12 ton. Detta tillsammans med ändrade

nationella regler för lastbilars vikt och dimensioner, beräknas CO₂-utsläppen minska med ca 0,3 miljoner ton 2025 och ca 0,4 miljoner ton 2030. Det är hög tid att Sverige moderniserar sin lagstiftning på detta område, särskilt i ljuset av att majoriteten av övriga EU-länder redan har infört olika variationer på kilometerskatt.

Likvärdiga parkeringsregler för bilpooler

Kommuner erbjuder idag ofta boendeparkering för privatbilism, där privata bilar kan parkera på allmän gatumark till en rabatterad månatlig avgift. Den som nyttjar en så kallad friflytande bilpoolsbil måste dock indirekt erlägga full besöksparkeringsavgift. Enda möjligheten för bilpooler att få dessa villkor är om fordonet ägs av en ekonomisk förening av boende inom ett visst område. Att kommuner förbjuds att reglera sin parkering till förmån för delningsfordon eller att av andra skäl ha en differentierad parkeringsavgift härrör från dels att det saknas en juridisk definition av bilpooler, dels att Högsta förvaltningsdomstolen har tolkat lag 1957:259 som att enbart de skäl som uttryckligen nämns i lagen (boende, yrkesverksamma och funktionshinder) får vara grund till månadsavgift. Exempelvis har Gotlands kommun haft en differentierad parkeringstaxa för miljöfordon, vilket alltså saknar stöd i lagen och därmed fick avskaffas.

Det är tydligt att det finns en efterfrågan bland landets kommuner att differentiera parkeringstaxan för att gynna mer miljövänliga fordonsalternativ. Det är en av flera pusselbitar som saknas i den kommunala verktygslådan för att sänka utsläppen från trafiksektorn och få en mer trivsamt stadsmiljö.

Utredningen Motorfordonspooler (SOU 2020:22) föreslog att en definition av motorfordonspooler och delningsfordon införs i lag. Utredningens förslag innebär att kommuner kan reservera gatuparkeringsplatser för enbart bilpoolsfordon i enlighet med den föreslagna definitionen. Däremot kommer det fortfarande inte att vara möjligt för ett specifikt bilpoolsfordon att reservera en specifik plats. Detta är dock något som efterfrågas då systemen med fasta platser ofta anses mer attraktiva än fritt flytande bilpooler. Samtidigt som utredningen implementeras behöver även frågan hanteras om det även ska vara möjligt att reservera en specifik gatuparkeringsyta för ett specifikt bilpoolsfordon. Flera remissinstanser, bland annat forskningsinstitutet Rise, understryker att de enskilda kommunerna har bäst förutsättningar att utforma lokala lösningar för hållbar mobilitet. Det finns redan exempel på enskilda

boendeparkeringsrabatter, men dessa gäller idag endast för privatbilister och inkluderar inte gemensamma bilar i bilpooler.

Att delningsfordon belastas med högre parkeringsavgifter än privatbilism är kontraproduktivt. Dessutom bör beslut rörande hur det gemensamma gatuutrymmet används ligga hos dem de berör: kommunerna. Det kan även hävdas att delningsfordon är till större nytta för invånarna än privata bilar, då fler invånare har möjlighet att få tillgång till en bil vid behov.

Bilar kommer fortsättningsvis att spela en viktig roll i trafikmiljön. Att privatägda bilar står parkerade 97 procent av tiden är dock inte ett effektivt resursutnyttjande; inte heller är det optimalt för stadsmiljön eller samhällsplaneringen i stort. Med delningstjänster som bilpooler kan bilarna utnyttjas mer effektivt samtidigt som vi minskar antalet privatägda bilar, främst i stadsmiljön. Det ökar trivseln och minskar kostnaden för såväl privatbilister som kommuner. Det är hög tid att politiken ger de förutsättningar som krävs för att realisera en sådan utveckling.

Linus Lakso (MP)

Katarina Luhr (MP)

Emma Nohrén (MP)

Rebecka Le Moine (MP)

Amanda Palmstierna (MP)