

Enskild motion

Motion till riksdagen 2016/17:1

av **Karin Svensson Smith (MP)**

Parkeringskatt

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör överväga en utredning av skatt på parkering och tillkännager detta för regeringen.

Bakgrund

Den samlade transportsektorn i Sverige står idag för ca 40 % av all klimatpåverkan. Mellan 2008 och 2014 minskade utsläppen från personbilstrafiken med 14 procent, mycket tack vare att bilarna blev energieffektivare. Tyvärr har utvecklingen vänt och sedan 2015 ökar utsläppen från vägtrafiken igen.¹ Enligt Trafikverket beror trendbrottet på att den tekniska utvecklingen inte längre hinner kompensera för den stora ökningen av vägtrafiken. Färska siffror från Trafikanalys visar nämligen att svenskarna spenderar allt mer tid bakom ratten. Från 2014 till 2015 ökade den totala körsträckan per person i landet från 655 mil till 663 efter flera års minskning.

Samtidigt har Sverige åtagit sig att bli ett av världens första fossilfria välfärdsländer. För att leva upp till löftet efter klimattoppmötet i Paris och nå Miljömålsberedningens sektormål om 70 procents minskning av utsläppen från transportsektorn mellan 2010 och 2030 (flyg borträknat) krävs därför drastiska åtgärder för att vända utvecklingen och minska oljeberoendet. Detta kräver en övergång till mer hållbara transportslag, transportsnål samhällsplanering, ökad andel förnybara drivmedel och energieffektivisering.

Stor potential för minskad biltrafik i städer

Resor till och från arbetet utgör en stor del av biltrafiken i städer, särskilt under rusningstrafik på vardagar. En studie av biltrafiken i centrala London mellan kl 7 och 13 på vardagar visade bland annat att hela 90 procent av resorna var pendlingsresor till

¹ Trafikverkets klimatbarometer 2015.

eller från arbetet.² En färsk studie vid Gymnastik- och idrottshögskolan visar att drygt 110 000 personer i Stockholms län skulle kunna byta dagens bilpendling mot cykel och ändå få en restid på max 30 minuter.³ Trots denna potential planeras ofta infrastrukturen utifrån trafiktopparna för personbilstrafiken, vilket innebär ett ineffektivt utnyttjande av städernas ytor.

Men det är inte bara den rörliga trafiken som planeras ineffektivt. På samma sätt som många vägar är överdimensionerade under en stor del av dygnet står personbilar stilla uppåt 96 procent av tiden. Det innebär att en genomsnittlig bil står parkerad 23 av dygnets 24 timmar, utan att ta mindre yta i anspråk. Man räknar med att en enda parkerad bil tar upp hela 25–30 kvadratmeter, en yta stor nog att rymma ett normalt studentrum.⁴

Parkeringspolitik är ett effektivt styrmedel för att reglera trafik i städer och har stor betydelse både för att kunna frigöra mark för bostadsbyggande, mera grönska i staden och för att få bort hälsovådliga substanser i luften. Kostnaden för och tillgång på parkeringsplatser är helt avgörande faktorer för arbetspendlare i valet av färdmedel.⁵ Kommunernas parkeringspolitik är alltså ett kraftfullt redskap för att påverka fördelningen av gång-, cykel-, bil- och kollektivtrafikresor. Ett problem är dock att många parkeringsplatser ligger på privat mark, vilket gör att kommunerna saknar möjlighet att påverka priset där.⁶

Parkeringskatt som komplement till nuvarande styrmedel

Koldioxidskatten har tjänat Sverige väl och bidragit till minskade utsläpp i flera olika samhällssektorer. Att ytterligare höja skatten, utöver den årliga indexuppräknningen gentemot BNP, är dock svårt av flera olika skäl:

- Ytterligare höjningar påverkar alla medborgare i Sverige lika mycket, oavsett om du bor på landsbygden utan tillgång till kollektivtrafik eller i stadskärnor med utmärkta alternativ till bilpendling.
- Koldioxidskatten fungerar dåligt som klimatpolitiskt styrmedel om oljan blir billigare. I slutet av 2014 hade priset på råolja sjunkit till rekordlåga nivåer vilket gjorde att även priserna på bensin och diesel vid svenska pumpar sjönk kraftigt. 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.
- EU:s statsstödsregler gör att det är svårt att ytterligare höja energi- och koldioxidskatten för fossildrivna medel utan att samtidigt höja skatten för biogas och

² WSP, Rapport 2007:7. *Synergieffekter av ekonomiska styrmedel och infrastruktur för ökat kollektivtrafikresande.*

³ Schanz, P. 2016, Ökad pendling med cykel ger stor miljö- och hälsopotential. Stockholm: GIH.

⁴ Handbok i bilsnål samhällsplanering, LundaMaTs, dec 2005, s 21. Siffran inkluderar p-plats och körbara ytor.

⁵ Jansson, J. O. 1998, Optimal prispolitik för parkering med respektive utan ”road pricing”. Parkering som styrmedel för minskad biltrafik i tätort. VV-seminarium om FoU-behov, 3 december 1998. Ekonomiska institutionen, Linköpings universitet.

⁶ Hamilton C. och Braun Thörn H. 2013, Parkering som styrmedel för en fossilfri fordonstrafik, CTS, Underlagsrapport till Utredningen om fossilfri fordonstrafik.

andra förnybara drivmedel. I dagsläget har Sverige beviljats ett tidsbegränsat undantag från energi- och koldioxidskatt på förnybara drivmedel. 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 krävs alltså ytterligare styrmedel för att vända trenden och minska utsläppen och oljeberoendet från transportsektorn. Utredningen om fossilfri fordonstrafik, Fossilfrihet på väg, lyfter fram skatt på parkeringsplatser som ett bra alternativ eller komplement till trängselskatt och ett sätt att internalisera de kostnader som drabbar billösa hushåll och äldre när en allt större del av dagligvaruhandeln koncentreras till externa köpcentra som är svårtillgängliga utan bil.⁷

Framgångsrika exempel från andra länder

Flera länder och städer runtom i världen har redan infört en parkeringsskatt. I Storbritannien är det sedan millennieskiftet möjligt för lokala myndigheter att ta ut en kommunal skatt på arbetsparkeringsplatser, förutsatt att skatten direkt eller indirekt bidrar till att uppfylla mål och policys i städernas lokala transportplan. Skatten bygger på en nationell ramlag som ger kommuner möjlighet att välja skatt på arbetsplatsparkering som alternativ till trängselskatt i syfte att öka intresset för arbetspendling med kollektivtrafik. Systemkostnaden är mycket lägre än för trängselskatt och åtgärden kan således vara ett bra alternativ i främst mindre och medelstora städer.⁸

Nottingham var först ut i landet med att införa en skatt på parkering vid arbetsplatser. Sedan 2012 måste samtliga företag ansöka om licens för att ha parkeringsplatser. Kontorslokaler med fler än 10 p-platser måste sedan betala för varje enskild parkeringsplats. Ungefär 500 av totalt 3 500 arbetsgivare med licens betalar skatt. Av totalt 43 000 arbetsplatsparkeringar i Nottingham är 26 500 skattepliktiga.⁹

Även i Sydney beskattas flera olika typer av parkeringsplatser i syfte att öka gång-, cykel- och kollektivtrafik samt frigöra parkeringsmark för annan användning. Systemet infördes 1992 och skatten har sedan dess utvärderats och höjts.¹⁰

Många fördelar med parkeringsskatt

Regeringen bör överväga att utreda hur kommuner eller staten kan ges möjlighet att ta ut en skatt på parkering, enligt brittisk eller australiensisk modell. Skatten kan företrädesvis tas ut på parkering vid arbetsplatser, men även på kundparkering vid exempelvis externa köpcentra. Därmed kan cityhandel och stadsdelsbutiker värnas. Med en parkeringsskatt skapas ett incitament för fastighetsägare eller arbetsgivare att minska

⁷ SOU 2013:84, Fossilfrihet på väg, sid 763.

⁸ Ibid.

⁹ Envall och Renhammar 2013, Underlättar skatt på parkering byggande av klimatsmarta städer? En rapport om lokal beskattningsrätt för bilparkering som ett komplement till trängselskatt för att möta stadens trafikutmaningar. Trafikutredningsbyrån.

¹⁰ SOU 2013:84, Fossilfrihet på väg, sid 763.

antalet parkeringsplatser och att omvandla långtidsparkering till korttidsparkering. Samtidigt stimuleras ökad användning av kollektivtrafik, gång och cykel till arbetspendling och inhandling, vilket i sin tur skapar bättre underlag för tätare tåg- och bussturer, tät stadsbebyggelse och utvecklad närservice. Om skatten för parkeringsplatsen dessutom öronmärks till kommuner och landsting för kollektivtrafiksatsningar kan åtgärden ha en dubbel effekt. Förslaget ska inte omfatta parkeringsplatser som reserverats för människor med funktionsnedsättning.

En parkeringsskatt är lätt att kommunicera eftersom denna fördyring av biltrafik riktar sig direkt mot dem som har lättast att ändra transportbeteende, samtidigt som den inte alls påverkar människor i glesbygd med få alternativ till bil. En parkeringsskatt underlättar för att biltrafik i större utsträckning sker med delad bil i någon form: bilpool, taxi och hyrbil. Om biltrafik blir en naturlig del av delningsekonomin finns stora möjligheter till minskad energianvändning, effektivare markutnyttjande i städerna och förbättrad privatekonomi.

Karin Svensson Smith (MP)