SVERIGES RIKSDAG

Motion till riksdagen 2026/27:2856

av Annika Hirvonen 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 transporteffektivt samhälle som en transportpolitisk princip och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att funktionsmålet ska nås inom hänsynsmålets ramar och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att riksdagens beslutade klimatmål för inrikes transporter till år 2030 ska nås och tillkännager detta för regeringen.
5. 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.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Sveriges kommuner bättre förutsättningar för minskad vägtrafik genom att trängselskattesystemet ska decentraliseras i enlighet med den möjlighet som redovisas i vägtullsutredningen (SOU 2013:3) och tillkännager detta för regeringen.

7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i Trelleborg överväga en vägtull som finansiering för att betala av byggkostnader för en tunnel för hamnens godstrafik och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att klimatanpassa transportinfrastrukturen och tillkännager detta för regeringen.
9. 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 i enlighet med fyrstegsprincipen och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att planeringsprocessen bättre kan bidra till transportpolitisk måluppfyllelse genom att omfatta även andra åtgärder än fysisk infrastruktur, exempelvis lagar, regleringar, skatter och avgifter, och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att fyra av tio motoriserade resor ska ske med kollektivtrafiken 2030 och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att staten ska ta ett större ansvar för regional kollektivtrafik och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att riksdagens tidigare beslut om nytt reseavdrag (bet. 2021/22:SkU29) ska genomföras och tillkännager detta för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att återinföra en bonus för elfordon och tillkännager detta för regeringen.
15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att stimulera en ökning av andelen ellastbilar och tillkännager detta för regeringen.
16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att öka de statliga investeringarna och förbättra förutsättningarna för att fler ska kunna använda cykel som transportmedel och tillkännager detta för regeringen.
17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utsläppen från svenskt flygande måste minska drastiskt och tillkännager detta för regeringen.
18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för ett slutdatum för nyförsäljning av mopeder med förbränningsmotorer och tillkännager detta för regeringen.

19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för att införa ett slutdatum för försäljning av fossila drivmedel och tillkännager detta för regeringen.
20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga regeländringar och ökade statliga investeringar för överflyttning av långväga godstransporter från väg till järnväg och sjöfart och tillkännager detta för regeringen.
21. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att införa en avståndsbaserad vägskatt för tunga fordon och därmed lämna Eurovinjettsamarbetet och tillkännager detta för regeringen.
22. 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.
23. 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.
24. 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.
25. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utredningen SOU 2020:22 bör implementeras för att möjliggöra för kommuner att reservera vissa parkeringsplatser till delningsfordon och tillkännager detta för regeringen.
26. 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.
27. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att genomföra en större översyn av de samhällsekonomiska analyser som ligger till grund för bedömningen av samhällsekonomisk nytta och tillkännager detta för regeringen.
28. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att trafikens samhällsekonomiska kostnader ska vara en utgångspunkt för utformningen av styrmedel inom transportsektorn och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Miljöpartiets vision är effektiva och hållbara transporter i hela landet. Sverige ska ha en långsiktigt hållbar transportinfrastruktur som fungerar, där vägarna är hela, järnvägen byggs ut och tågen går i tid. Det är viktigt att skapa förutsättningar för näringslivet och människors vardag med hållbara resor till jobb, utbildning, service och nöjen, samt en effektiv godstrafik med låg miljöpåverkan som främjar jobb och utveckling i hela landet. Transportsektorn ska bidra till en regional utveckling och landsbygdsutveckling med en minimal påverkan på människors hälsa, biologisk mångfald och klimatpåverkan. Med ett transporteffektivt samhälle ska det gå att leva och verka bra i hela landet. En välfungerande och hållbar transportinfrastruktur samt förutsättningar för digitala möten stärker såväl Sveriges samlade konkurrenskraft som regional utveckling.

Målbilden är ett utsläppsfritt och transporteffektivt samhälle. Trafikverket ska få i uppdrag att arbeta för ett transporteffektivt samhälle med mål om minskad vägtrafik. Att effektivisera transportsystemet bidrar till viktiga synergier samtidigt som tillgängligheten i samhället utvecklas inom ramen för riksdagens beslutade miljökvalitetsmål. Funktionsmålet är i praktiken överordnat hänsynsmålet trots att de ska vara varandra jämbördiga. Men det är först när funktionsmålet kan nås inom hänsynsmålets ramar som det övergripande transportpolitiska målet kan uppnås. Ett transporteffektivt samhälle ska utgöra en ny transportpolitisk princip.

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 transport-planeringen 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 *(cirka 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.

Tidöregeringens transportpolitik har dock brutit trenden mot långsamt minskad klimatpåverkan från transporterna till att återigen öka mycket kraftigt. Tidöregering har tillsammans med Sverigedemokraterna genomfört en rad åtgärder som kraftigt ökar utsläppen inom transportsektorn, bland annat kraftigt sänkt reduktionsplikt till en mycket låg nivå, sänkta bränsleskatter, tagit bort stödet till nya elfordon och avvisat riksdagens beslut om ett reseavdrag som skulle bidragit till ett mer klimatsmart resande. Det är en aktiv och helt medveten politik som har medfört kraftiga utsläppsökningar. Detta ökar väsentligt behovet av kraftiga åtgärder för att snabbt minska utsläppen av växthusgaser inom transportsektorn.

Investeringar och underhåll i transportinfrastrukturen är avgörande, men lika viktigt för ett hållbart och fungerande transportsystem är effektiva styrmedel som bidrar till att transportsystemet når klimatmål, trafiksäkerhet, luftkvalitet, hälsa och att varje trafikslag står för sina externa kostnader. Det är kombinationen av dessa styrmedel och investeringar som påverkar hur transportsystemet används och har förutsättningar att uppnå det samlade transportpolitiska målet.

Framtidens transporter kommer i allt väsentligt att framföras på dagens infrastruktur. Även med en hög investeringsnivå kommer ny infrastruktur att utgöra ett mindre tillskott till den infrastruktur som redan finns. Styrningen behöver därför även rikta in sig på användningen av transportsystemet. Styrningen av hur transporterna används kommer även att påverka valet av infrastruktur. Planeringsprocessen kan bättre bidra till transportpolitisk måluppfyllelse genom att den breddas till att tydligare omfatta även andra åtgärder än fysisk infrastruktur, exempelvis lagar, regleringar, skatter och avgifter. Detta möjliggör ett större fokus på steg 1- och steg 2-åtgärder enligt fyrstegsprincipen för planens genomförande.

Främja elektrifieringen av tunga lastbilar

Ovan nämnda kraftiga försvagningar av klimatpolitiken och de osäkerheter som detta har medfört har gjort att elektrifieringen av tunga transporter bromsat in. 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 och nödvändig omställning av vårt transportsystem. Utöver detta finns 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

Långt över 90 procent av kollektivtrafiken drivs i dag med el eller förnybara drivmedel. Det innebär att varje ökning av andelen resande med kollektivtrafik minskar utsläppen. Varje person som kliver ur bilen och på bussen eller tåget minskar sin klimatpåverkan. Branschen har tagit fram konkreta förslag på åtgärder och ett mål om att fyra av tio motoriserade resor ska ske med kollektivtrafiken år 2030. Medfinansiering till landets regioner och kommuner för lokalt hållbara trafiklösningar ska öka och stöden ska vara utformade för hela landet.

Kollektivtrafiken och tågresor behöver bli billigare, pålitligare och bättre. Det behövs ett gemensamt biljettsystem för all kollektivtrafik och staten behöver i betydligt större grad finansiera nuvarande kostnader för kollektivtrafiken för att den ska bli billigare för resenärerna. Ett nationellt Sverigekort för all regional kollektivtrafik ska införas.

Cyklande och gång behöver bli enklare, smidigare och 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 transporteffektivt 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 kostnader 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 mot 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 vägträngsel och öka framkomligheten och omfattar både svensk- och utlandsregistrerade fordon. Ansvaret för införandet av lokala trängselskatter ligger idag på riksdagen.

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 frågan 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 gällande avtal om statlig medfinansiering har löpt ut kan därmed förstärka länsplanen i den region där trängselskatt förekommer. Befintliga avtal om statlig medfinansiering genom intäkter från trängselskatten ska säkerställas. Utöver dessa blir det genom denna förändring tydligt att trängselskattens intäkter i övrigt är en regional medfinansiering.

Vägtull som finansiering i 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 de svenska miljömålens precisering även om partikelhalterna ligger under miljökvalitetsnormen .

Trelleborgs kommun har länge försökt förbättra situationen och då framför allt trafiksituationen som utgörs av hamnens läge. Kommunens förslag till lösning är en ringväg som dras norr om Trelleborgs tätort för att koppla an till E6 öster om stan. Men projektet 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.

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, 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. 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

Regeringen bör ta ställning till ett långsiktigt slutdatum för försäljning av fossila drivmedel inom transportsektorn. Ett slutdatum behöver kommuniceras i god tid. Regeringen bör utreda hur ett sådant slutdatum kan genomföras inom ramen för EU-rätten och vid behov verka för förändringar av EU:s regelverk. Regeringen bör även verka inom EU för att möjliggöra ett slutdatum för nyförsäljning av mopeder med förbränningsmotorer. I avvaktan på detta bör nationella åtgärder för att påskynda elektrifieringen av mopedtrafiken utredas. 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 Tidöregeringen 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 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. Allt fler EU-länder har infört avståndsbaserade vägavgifter för tunga lastbilar. Under 2026 tillämpar minst elva EU-länder elektroniska, avståndsbaserade avgiftssystem: Belgien, Bulgarien, Danmark, Nederländerna, Tyskland, Polen, Tjeckien, Slovakien, Ungern, Slovenien och Österrike. Danmark införde kilometerskatt 2025 och Nederländerna 2026. Även Rumänien har beslutat om en övergång till avståndsbaserade avgifter. Därutöver har flera EU-länder avståndsbaserade vägavgifter i form av traditionella motorvägstullar, bland annat Frankrike, Grekland, Irland, Italien, Kroatien, Portugal och Spanien. Polen har både ett elektroniskt kilometerbaserat avgiftssystem för tunga fordon och avgifter på vissa motorvägar. Sverige och Luxemburg är de enda länderna som fortfarande tillämpar det gemensamma tidsbaserade eurovinjettsystemet.

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.

Samhällsekonomiska kalkyler

Det finns exempel på järnvägsprojekt som har bedömts samhällsekonomiskt olönsamma trots att de beskrivs som helt avgörande och angelägna för transportinfrastrukturen som helhet. Underhåll av väg bedöms ge nästan dubbelt så stor nytta som underhåll i spår. Restidsvärdena – det vill säga värdet av kortare restid – är cirka 25 procent högre för biltrafik än kollektivtrafik, allt annat lika. Säg detta till den som dagligen sitter på en buss eller väntar på ett tåg som är försenat. Ska vi på allvar prioritera hållbara och transporteffektiva transporter behöver de samhällsekonomiska analyserna ses över.

Konkurrensneutral prissättning på transporter

Transporter innebär en nytta eftersom de förflyttar människor och gods. Men transporter innebär också i dagsläget samhällskostnader som drabbar andra än resenären eller transportören själv, som t.ex. utsläpp, slitage och olyckor. Trafikens samhällsekonomiska kostnader ska vara en utgångspunkt för utformningen av styrmedel inom transportsektorn. Stora delar av vägtrafiken är i dag underprissatta ur denna synvinkel, framför allt den tunga vägtrafiken. Detta snedvrider i dag konkurrensen då gods på järnväg i högre grad är prissatt utifrån dessa samhällskostnader.

Det centrala är att transporterna ska bära sina egna samhällsekonomiska kostnader och att dessa ska vara rättvisa mellan olika trafikslag. Väl utformad prissättning av transporter har även stor potential att bidra till att transportsystemet används mer effektivt. Detta skulle även innebära att vissa vägtransporter skulle gå över till järnväg, och för transportplaneringen som helhet är det väsentligt att kunna peka ut vilka åtgärder som bäst möter denna utveckling. Regeringen behöver redogöra för hur en utformning av styrmedel ska se ut för transportsektorn som helhet.

Likvärdiga parkeringsregler för bilpooler

Kommuner erbjuder idag ofta boendeparkering för privata bilar där dessa 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 trivsam 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.

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 på gemensam gatumark 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.

Annika Hirvonen (MP)

Gurgin Bakircioglu (MP) *Emma Nohrén (MP)*

Janine Alm Ericson (MP)