



Göteborgs Stads bidrag till Energimyndighetens öppna forum inför framtagandet av en strategi för omställningen av transportsektorn till fossilfrihet

Göteborgs Stads bidrag består av föreliggande dokument samt det bidrag inskickat av Göteborg Energi. Bidragen har i detta skede inte behandlats politiskt, majoriteten av förslagen är hämtade ur tidigare politiskt beslutade remissvar eller utredningar.

Sammanfattning

Göteborgs Stad ser mycket positivt på att arbetet med att ta fram en strategi för omställningen av transportsektorn till fossilfrihet har påbörjats och att det ges möjlighet till att bidra i ett tidigt skede. Göteborgs Stad har ett stort intresse i arbetet och bidrar gärna med sin erfarenhet och kompetens där det behövs.

Göteborgs Stad har under lång tid arbetat aktivt med att ställa om transportsektorn till fossilfrihet och minskad miljöbelastning. I stadens klimatstrategiska program och trafikstrategi finns det ambitiösa mål för minskade utsläpp från vägtrafik, sjöfart och flyg men också ett produktionsmål för biogas baserat på Göteborgs unika satsning GoBiGas. Vi anser att en strategi bör innehålla åtgärder för både en teknisk omställning och för en minskning av vägtrafiken till förmån av kollektiv-, cykel- och gångtrafik. I den mån det är möjligt bör strategin också omfatta flyg, sjöfart och spårbundna transporter. Det finns mycket en kommun kan göra inom befintligt lagutrymme men det finns också hinder på nationell och internationell nivå som försvårar arbetet och bromsar utvecklingen. Göteborgs Stad fokuserar i detta bidrag på förändringar som skulle vara positiva för omställningen av vägtrafiken men som kräver förändringar i svensk författningssamling.



Förslag på åtgärder i rubrikform

- Långsiktiga spelregler för biodrivmedel
- Avskaffa särbeskattning av diesel
- Generell maxhastighet inom EU
- Målstyrd transportplanering
- Klimatstyrning via avståndsbaserad väglitageskatt
- Underlätta etablering av linbana i kollektivtrafik
- Finansiering av kollektivtrafik
- Beskattning av förmånsbilar
- Uppföljning av förmånsbeskattad arbetsplatsparkering
- Skattefria bidrag för miljöanpassat resande
- Sänkt hastighet på statliga vägar i närhet av tätbebyggt område
- Möjlighet att ställa kommunala krav på gröna transportplaner
- Möjlighet att föreskriva förberedelse av laddinfrastruktur
- Möjlighet att separera beskattning av el till fordonsdrift
- Möjlighet att undanta vissa fordon från trängselskatt
- Möjlighet att införa miljözon för elfordon
- Bidrag till eldrivna tunga fordon
- Möjlighet för kommuner att ta ut parkeringsavgifter på privat tomtmark
- Möjlighet att gynna eldrift i lokala trafikföreskrifter
- Minskad momsats för bilpoolsresor
- Införande av nationell bilpoolsdefinition

Inledning

Göteborg befinner sig i dagsläget i en situation där växthusgasutsläppen från vägtransporter per invånare minskar mycket sakta trots att man har infört trängselskatt, omvandlat bil- till bussfiler, förbättrat infrastrukturen för cykling, infört varudistribution med cykel- och elfordon med mera. Göteborgs Stad har i strategiska dokument (klimatstrategiskt program, trafikstrategi) som mål att minska utsläppen från vägtrafiken med 80 procent från år 2010 till 2030 och samtidigt minska antalet bilresor med 25 procent under samma period.

Göteborgs Stad har tagit stöd i uppgifterna i utredningen om fossilfri fordonsflotta. Vi vill betona vikten av att fokusera åtgärder i den planerade strategin på dessa båda delar, att minska utsläppen genom elektrifiering och förnybara bränslen, effektivare fordon, bilpooler med mera samt att minska vägtrafik genom beteendeförändring, förbättrad kollektivtrafik och satsningar på cykel- och gångtrafik. Vi ser minskningen av vägtrafiken som en förutsättning för att kunna nå målsättningar inom klimat, luftkvalitet och buller. En ökad elektrifiering och en ökad förbrukning av biobränslen är i sig inte problemfria. Resursförbrukning till följd av batteritillverkning, fortsatta utsläpp av partiklar

och avgaser, ett ökat behov av förnybar elproduktion och konflikter om användning av biomassa är exempel på utmaningar som behöver bemötas.

Göteborgs Stad har genomfört ett stort antal åtgärder och utvecklar ständigt arbetet med hållbar mobilitet inom ramen för befintlig lagstiftning. Det finns fortfarande mycket potential inom exempelvis skärpta parkeringsregler, sänkta hastigheter, transporteffektiv planering, beteendepåverkan och förbättrad infrastruktur för cykel- gång och kollektivtrafik. Men det finns också områden där befintlig lagstiftning eller rådande förhållanden inte är tillräckliga eller till och med står i vägen för utvecklingen. Detta bidrag fokuserar därför inte på allt som kan göras men inte görs utan belyser endast områden som kräver legislativ förändring eller andra politiska insatser på nationell nivå för att bli verklighet.

Till förslagen som lämnas i denna skrivelse finns, med något undantag, underbyggande material och information som inte bifogas men som kan översändas vid intresse.

Göteborgs Stad har ett ambitiöst produktionsmål för biogas som grundar sig på stadens satsningar på storskalig produktion av biogas genom förgasning av skogsråvara. Göteborgs Stad tror starkt på biogas som en del av lösningen och anser att strategin bör innehåller tydliga styrmedel som gynnar svensk produktion av förnybara drivmedel. Utöver målsättningar för vägtrafik och biogas arbetar staden också för minskad klimatpåverkan från sjöfart och flygresor. I de fall det är relevant för en nationell strategi bidrar vi gärna med synpunkter även inom detta område.

Vad bör inte göras nationellt

Det finns ett antal åtgärder som med jämna mellanrum lyfts i sammanhanget men som skulle motverka andra målsättningar kring miljö, trängsel och kollektivtrafik. Nedan ger vi vår syn på nationella regelverk som inte bör förändras, trots att en förändring skulle kunna gynna elbilsutveckling på kort sikt.

Ge inte elbilar undantag från trängselskatt

Nuvarande lag om trängselskatt är densamma för personbilar oavsett drivmedel. Under de första åren med trängselskatt i Stockholm var miljöbilar undantagna och man såg en snabbt ökande försäljning. Ett undantag från trängselskatt för eldrivna personbilar skulle definitivt bidra till en ökad försäljning av elbilar. Men syftet är inte att styra bilförsäljningen. Skatten ska dämpa trafiken under rusningstimmarna, minska trängseln, öka andelen kollektiva resor och bidra till finansiering av infrastruktur. Alla dessa syften gör det motiverat att beskatta elektriska bilar på samma sätt som andra. Ett undantag för elbilar skulle motverka de positiva effekter som trängselskatten ger.

Däremot skulle ett undantag alternativt en differentiering för viss eldriven yrkestrafik kunna utgöra ett lämpligt incitament utan att motverka trängselskattens syften. Se separat förslag nedan.

Tillåt inte elbilar i kollektivkörfält

Ofta föreslås att elbilar ska tillåtas köra i kollektivtrafikfält. I Sverige tillåts enbart fordon i linjetrafik samt i vissa fall cyklar och moped klass 2. Kommuner har rätt att medge undantag för taxifordon, men inte enbart för eldrivna taxibilar. Om kommuner gavs möjlighet att tillåta elbilar i busskörfält skulle det säkert öka försäljningen av elfordon. Man skulle kunna tänka tillåtelse för alla eldrivna personbilar, enbart taxi och tunga fordon, eller enbart tunga fordon.

Inget av detta skulle gynna resandet med kollektivtrafik. Minskade restider är ett av de viktigaste sätten att förbättra kollektivtrafikens konkurrenskraft. Om kollektivtrafiken ska utvecklas enligt de politiska målen krävs fler fordon och tätare turer. Att då släppa in personbilar eller godstrafik i bussfält innebär i praktiken att man minskar kollektivtrafikens attraktivitet.

Tillåt inte subventioner av miljöbilar på gatumarksparkeringar

Många orter, bland dem Göteborg, har under lång tid erbjudit parkeringsförmåner till miljöbilar. Det har dock visat sig vara olagligt. Trafikförordningen medger inte att en kommun subventionerar gatumarksparkering för vissa biltyper.

Även om det vore lagligt, så visar undersökningar att det inte vore lämpligt med subventionerad parkering för att öka användningen av miljöbilar. Parkeringsförmåner för en viss typ av bil gör visserligen att fler bilköpare väljer denna typ av bil. Men effekten blir samtidigt att bilinnehavet ökar genom att parkeringssubventioner sänker den fasta kostnaden för att äga bil. Subventionen minskar dessutom benägenheten att resa kollektivt genom att sänka den rörliga kostnaden för att använda bil till arbetspendling.

Ge inte dispens från tidsbegränsning vid parkering

Det har föreslagits att ägare av elfordon skall ges möjlighet att parkera längre än den maximalt tillåtna tiden på tio- och trettiominutersparkeringar. Detta är inte tillåtet idag, och det vore heller inte lämpligt. Korttidsparkeringen syftar till att öka tillgängligheten i en stad, exempelvis underlätta i- och urlastning i områden där det är svårt att hitta parkering. Om vissa biltyper skulle tillåtas parkera längre tid på korttidsparkeringar försämras tillgängligheten kraftigt genom att dessa ytor oftare är upptagna under lång tid.

Ge inte elbilar förtur i färjeköer

Det är inte tillåtet enligt nuvarande lagstiftning att inrätta särskilda filer för elfordon. Om det vore möjligt att ändra lagen på detta sätt skulle det kanske bli ett incitament för att få fler att välja elbil. Det riskerar dock att ge negativa bieffekter. En särskild fil för elbilar nära färjeterminaler skulle kräva extra ytor och det skulle troligen öka trängseln för övriga trafikanter och därmed minska effektiviteten vid av- och påfarter. Det skulle också kunna bli ett förtroendeproblem om resenärer med god ekonomi ges möjlighet att köpa sig förtur i kösystemen.

Förslag på åtgärder och förändringar

Som del av EU kan Sverige verka för förändringar på europeisk nivå för att i nästa led kunna skapa starkare incitament på nationell nivå. Vi vill särskilt lyfta fram tre områden nedan.

Långsiktiga spelregler för biodrivmedel

I längden är det inte hållbart att introducera biodrivmedel i allt större omfattning genom skattebefrielse. Det innebär en subvention av mobilitet och transporter som ökar transportvolymerna och minskar miljönyttan med biobränslen. Andra styrmedel behöver användas som exempelvis kvotplikt, där merkostnaden för biodrivmedelsintroduktionen kommer att bäras inom drivmedelssektorn och slutligen tas ut genom priset på drivmedel. Detta är nationella åtgärder.

EU:s nuvarande regelverk för beskattning av drivmedel behöver samtidigt förändras för att underlätta en övergång från fossila till förnybara drivmedel. Dagens regler medger inte att ett medlemsland differentierar skatten på fossila och förnybara drivmedel så mycket att förnybara drivmedel får konkurrensfördelar. Detta trots att skatter bör avspegla samhällskostnader och de långsiktiga effekterna av ett förändrat klimat motiverar en högre beskattning av fossila drivmedel.

Förslag till förändring

Sverige bör verka för att EU ändrar reglerna så det blir möjligt att utforma nationella skattesystem som gynnar biodrivmedel om syftet är med hänsyn till behovet av att skapa skattestrukturer som stödjer en utfasning av fossila bränslen. Utgångspunkten bör vara att skillnader ska kunna medges för drivmedel med bra växthusgasprestanda, inräknat indirekta markeffekter.

Avskaffa särbeskattning av diesel

Enligt energiskattedirektivet måste medlemsländerna ta ut skatt på drivmedel och det finns vissa skattenivåer som inte får underskridas. Energiskattedirektivet tillåter 20 procent lägre skatt på diesel än på bensin (räknat på energiinnehåll). Skatten på drivmedel varierar kraftigt i EU:s medlemsländer, men nästan alla beskattar diesel lägre än bensin. Ett subventionerat dieselbränsle innebär att tillverkare av bilar får svårare att sälja energieffektiva modeller, att dieselmotorer ökar som andel av bilförsäljningen med tillhörande luftkvalitetsproblem, och att klimatarbetet suboptimeras.

Förslag till förändring

Sverige bör verka för att EU reviderar energiskattedirektivet med målsättningen ska skatterna ska utformas så att de bidrar till att uppfylla EU:s miljö- och klimatmål på ett kostnadseffektivt sätt. Det finns förslag framtagna av EU-kommissionen.

Generell maxhastighet inom EU

Idag bygger de flesta europeiska och internationella biltillverkare modeller med motorer och säkerhetsutrustning som är anpassade till hastigheter långt över de 120 kilometer i timmen som är maxgräns i Sverige. Konsekvenser är ett ökat energibehov, tyngre fordon, otryggare vägmiljö för mindre fordon, högre bullernivåer med mera. Det finns idag få platser i världen där den tillåtna maxhastigheten ligger över 100-140 km/h och det är några delar av Australien, några mindre önationer och framför allt Tyskland. Tyskland har själv en stark bilindustri som i många avseenden har påverkat den tekniska utvecklingen globalt.

Förslag till förändring

Sverige bör verka för att EU lyfter frågan om en EU-gemensam absolut maxhastighet för att i förlängningen kunna kräva lägre utsläppsvärden, lägre energibehov med mera.

Nedanstående förslag på förändringar omfattas enbart av hinder i svensk författningssamling.

Målstyrd transportplanering

I Sverige och flera andra länder utgår planering och investeringar i infrastruktur från en prognosstyrd verksamhet baserade på dagens trender och förutsägelser om framtida ekonomisk utveckling och transportkostnad. Dessa prognoser och inriktningar är mycket svåra att förena med klimatmål för transportsektorn. Samhällsplanering och infrastruktur behöver minska behovet av transporter och erbjuda klimateffektiva transportalternativ.

Trafikverket i Sverige har i ett klimatscenario konstaterat att biltrafiken nationellt behöver minska med 12 procent till 2030 jämfört med 2010 för att transportsystemet ska kunna bli fossiloberoende till år 2030. Trots detta utgår Trafikverket från en väsentlig ökning av trafiken i sitt Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2018 – 2029.

Förslag till förändring

Berörda myndigheter och verk bör ges direktiv att utarbeta infrastrukturplaner utifrån scenarier där klimatmål till 2030 resp. 2050 uppnås. Det innebär att man behöver flytta fokus från prognosstyrd planering till en målstyrd planering. Sverige bör även verka för att EU-kommissionen utarbetar riktlinjer för hur en sådan förändring ska gå till.



Klimatstyrning via avståndsbaserad vägslitageskatt

Enligt direktiv 2015:47 *Avståndsbaserad vägslitageskatt för tunga lastbilar*, ska ett förslag på en avståndsbaserad vägslitageskatt redovisas senast december 2016. Skatten ska bidra till att tung vägtrafik i högre grad bär sina samhällsekonomiska kostnader. Skatten kan leda till en minskning av utsläppen från tung vägtrafik men det är inte ett av dess huvudsyften.

Förslag till förändring

Regeringen bör uppdraga åt kommittén som analyserar skatten en tilläggsutredning på hur skatten kan användas för att gynna tunga fordon som använder förnybara bränslen eller el. Utredningen måste ta hänsyn till konsekvenser för fordon som kan köras på olika bränslen och säkerställa att sådana fordon inte får skattelättnader om de körs på det fossila alternativet.

Underlätta etablering av linbana i kollektivtrafik

För att kunna hantera en ökande andel kollektivtrafikresenärer behöver kollektivtrafiken utvecklas. Göteborg planerar för att etablera minst en linbana över Göta Älv. Det finns flera fördelar med linebanesystem då de är energieffektiva, driftsäkra och tar sig över barriärer som är svårhanterliga och/eller dyra med jämförbar infrastruktur.

Då linbana är ett nytt inslag i svensk kollektivtrafik behövs en anpassning av lagstiftning, detta skulle minska risker/osäkerheter och öka tydligheten för såväl projektägare som Länsstyrelsen som tillståndslämnare.

Förslag till förändring

Regeringen bör ge Boverket i uppdrag att tydliggöra byggregler och krav i PBL avseende kabinbanor i täta stadsmiljöer.

Finansiering av kollektivtrafik

Kollektivtrafik är ofta samhällsekonomiskt motiverad, men driften är nästan alltid olönsam utifrån företagsekonomiska utgångspunkter. Trafiken är beroende av subventioner. En ökad kollektivtrafik medför samhällsnyttor men innebär också ökade kostnader. Offensiva satsningar på kollektivtrafik kan kräva nya finansieringslösningar. Skatter och avgifter som genererar intäkter och samtidigt styr beteende i önskad riktning kan utformas utifrån att olika grupper är med och betalar: förmånstagare, förorenare eller skattekollektivet som helhet. Dessutom kan driftsekonomin förbättras genom utvecklade och mer differentierade prisstrategier för dem som använder kollektivtrafiken.

Förslag till förändring

För att möjliggöra en utbyggd kollektivtrafik bör Regeringen utreda möjligheter för en utökad skattefinansiering av svensk kollektivtrafik.



Beskattning av förmånsbilar

Dagens förmånsbilssystem skattesubventionerar förmånsbilar jämfört med privat bilägande. Effekter av detta är att systemet driver på mot en ökad bilanvändning och skapar en inlåsnings effekt där förmånsbilägare med låga marginalkostnader för bilkörning har mycket små ekonomiska incitament att välja andra transportmedel.

Förslag till förändring

Regeringen bör verka för att beskattningen av förmånsbilar höjs generellt samt att beskattningen för innehav av bilar som inte klarar miljöbilskrav justeras upp. Beskattningen ska stimulera val av miljöanpassad modell utan att öka det totala bilkörandet.

Uppföljning av förmånsbeskattad arbetsplatsparkering

Parkeringskostnader påverkar såväl bilinnehav, körsträckor som val av färdmedel.

Arbetsplatsparkering är svår att reglera eftersom den ofta är förlagd på privat tomtmark där kommuner inte har direkt rådighet.

Att parkera gratis eller subventionerat vid arbetsplatsen är i många fall en skattepliktig förmån men många låter bli att deklarerar denna förmån. Det finns goda miljöskäl att minska förekomsten av gratis eller subventionerad arbetsplatsparkering.

Förslag till förändring

Regeringen bör uppdraga åt Skatteverket att utföra riktade uppföljningar av förmånsbeskattade parkeringsplatser i större städer.

Skattebefria bidrag för miljöanpassat resande

Om en arbetsgivare idag använder ekonomiska incitament för att uppmuntra en anställd att välja miljöanpassade transportslag beskattas detta som en förmån för den anställda. Det innebär att arbetsgivaren behöver betala arbetsgivaravgift på beloppet och den anställda behöver betala förmånsskatt.

Förslag till förändring

Regeringen bör verka för en förändrad lagstiftning som möjliggör för arbetsgivare att ge anställda förmåner för ett miljöanpassat resande utan att betala arbetsgivaravgifter. Den anställda bör inte heller förmånsbeskattas för förmånen.

Förändrat reseavdrag

Dagens system för reseavdrag är miljödåligt, dyrt och uppmuntrar till skattefusk. Största bidragstagare av dagens system är bilister som bor i närheten av storstäder. Fler män än kvinnor gör avdrag och männens avdrag är också väsentligt högre än kvinnornas.

Ett bättre alternativ vore ett reseavdrag baserat på avstånd i stället för tidsvinst. Det skulle gynna de flesta som har lång resväg till jobbet och inte bara dem som kör bil. Ett färdmedelsneutralt och avståndsbaserat avdragssystem skulle också minska koldioxidutsläppen från arbetsresor avsevärt.

Förslag till förändring

Regeringen bör utreda ett reseavdrag baserat på avstånd samt verka för att ett sådant ersätter dagens system.

Sänkt hastighet på statliga vägar i närhet av tätbebyggt område

Sänkt hastighet leder till minskad bränsleförbrukning och minskad trängsel, buller och andra miljöproblem som vägtrafiken medför. En sänkt hastighet i städer gör även trafikmiljön mer inbjudande för mindre elfordon, cykel- och gångtrafik. Kommuner har rådighet över hastigheten på kommunala gator och vägar men inte över statliga vägar som ligger i eller nära tätbebyggda områden.

Förslag till förändring

Regeringen bör uppdraga åt Trafikverket att i samverkan med Sveriges större kommuner utreda hur hastighetsbegränsningar på statliga vägar kan komplettera kommunala satsningar på lägre hastighet. Utredningen bör ta hänsyn till samhällsekonomiska effekter för att hitta rätt balans.

Möjlighet att ställa kommunala krav på gröna transportplaner

Begreppet gröna transportplaner brukar beskriva ett upplägg där arbetsgivare, byggherrar, fastighetsägare, kommersiella hyresgäster och bostadsrättsföreningar kommer överens med kommuner om att göra vissa åtgärder för att styra resande och godsleveranser.

Kommuner har idag ingen tillåtlighet inom ramen för plan- och bygglagen att kräva grön transportplan. Inte heller miljöbalken ger klara möjligheter att använda detta verktyg.

Förslag till förändring

Regeringen bör verka för att ge kommuner möjlighet att ställa krav på grön transportplan i samband med nyexploateringar. Plan- och bygglagen bör kompletteras för att möjliggöra detta i tillämpliga delar av planprocessen.

Kommuner bör även ges rätt att förelägga större företag inom kommunens gränser att ta fram gröna transportplaner.

Möjlighet att föreskriva förberedelse av laddinfrastruktur

Att förbereda för laddinfrastruktur vid exploatering möjliggör en kostnadseffektiv möjlighet att skala tillgången av laddinfrastruktur i takt med en förändrad efterfrågan. Kommuner kan redan idag rekommendera sådana förberedelser men möjligheten att föreskriva dem med stöd av PBL är otydlig.

Förslag till förändring

Regeringen bör uppdraga åt boverket att tydliggöra förutsättningar för kommuner att föreskriva krav på förberedelse för laddinfrastruktur i lämplig exploatering samt om relevant föreslå förändring i lag.

Möjlighet att separera beskattning av el till fordonsdrift

Med dagens elinfrastruktur och elmätare är det inte möjligt att särskilja elanvändning till olika ändamål. I takt med att andelen elfordon blir högre ökar behovet av en justerad drivmedelsbeskattning. Även ombordmätning kan i framtiden bli aktuell om elhandelsbolag ska kunna ta betalt för elförbrukningen längs elvägar. En differentiering av beskattning av el till fordonsdrift skulle kunna utgöra ett incitament enligt samma princip som dagens beskattning av drivmedel. Denna styrning är idag inte möjlig.

Förslag till förändring

Regeringen bör utreda möjligheten att separera beskattning av el till fordonsdrift. En sådan utredning bör innefatta olika möjligheter att ta betalt och beskatta användningen av el i vägfordon samt jämföra alternativa sätt att beskatta elfordons externa samhällsekonomiska kostnader, exempelvis genom kilometerskatt.

Möjlighet att undanta vissa fordon från trängselskatt

Nuvarande lag om trängselskatt innehåller inga undantag för fordon med vissa drivmedel, exempelvis elfordon. Ett undantag från trängselskatt under ett antal år från första registreringsdatum för helelektriska lätta lastbilar, tunga miljöfordon samt eltaxi skulle inte påverka denna yrkestrafiks körmönster nämnvärt då de har fastlagda ruttor och verksamheter. Däremot skulle det kunna vara ett effektivt incitament för att öka försäljningen av eldrivna fordon, utan att för den skull riskera att trängseln ökar. Ett undantag för eldrivna personbilar skulle dock motverka de positiva effekter som trängselskatten ger, se avsnittet "Vad bör inte göras nationellt".

Förslag till förändring

Regeringen bör utreda möjlighet till differentiering av trängselskatten.



Möjlighet att införa miljözon för elfordon

Regler om miljözon finns i trafikförordningen. Dagens regler omfattar endast tunga fordon och äldre fordon med sämre avgasrening (lägre euroklasser). Dagens regelverk medger inte zoner där enbart fordon med vissa drivmedel tillåts, exempelvis elfordon. Personbilstrafik omfattas inte av dagens miljözonregler. Transportstyrelsen utreder för närvarande ett utvecklat system med miljözoner för både lätta och tunga fordon.

Det vore önskvärt att städer gavs möjlighet att skapa flera zoner, där en inre känslig zon enbart är tillåten för elfordon. Godsdistributörer och andra som kör med tunga fordon skulle då tvingas investera i nya fordon, men trafiken och logistiken skulle i övrigt fungera ungefär som idag. En förändring skulle även skapa nya möjligheter för eldriven kollektivtrafik att köra i känsliga områden.

Förslag till förändring

Transportstyrelsen utreder för närvarande ett utvecklat system med miljözoner för både lätta och tunga fordon. Det är önskvärt att ge kommuner möjlighet att införa miljözoner utifrån drivmedel.

Bidrag till eldrivna tunga fordon

Idag finns det möjlighet att söka statliga bidrag till laddinfrastruktur. Det är önskvärt att det även i framtiden finns nationella bidrag eller stöd till regionala kollektivtrafikföretag till laddinfrastruktur för kollektivtrafik. Det är särskilt angeläget i ett inledande skede när kostnaden är hög och marknaden dåligt utvecklad.

Regeringen kommer införa en premie för eldrivna bussar under 2016. Det vore önskvärt med någon form av nationell premie eller bonus-malussystem för tunga lastbilar med eldrift och laddhybridrift.

Förslag till förändring

Regeringen bör utreda bidragssystem för inköp av tunga lastbilar med eldrift.

Möjlighet för kommuner att ta ut parkeringsavgifter på privat tomtmark

Tillgången till parkeringsplatser är en av de faktorer som påverkar bilens attraktivitet. Att belägga exempelvis arbetsplatsparkering med en kommunal avgift skulle skapa ett incitament för bilpendlare att överväga andra sätt att resa.

Många parkeringsplatser ligger på privat tomtmark där kommuner inte har möjlighet att påverka prissättning.

Förslag till förändring

Regeringen bör utreda förutsättningarna för att ge kommuner möjlighet att beskatta parkeringsplatser på privat tomtmark.



Möjlighet att gynna eldrift i lokala trafikföreskrifter

I Trafikförordningen har kommuner möjlighet att reglera trafiken på enstaka gator genom att besluta om lokala trafikföreskrifter. Reglerna används exempelvis för att förbjuda motorfordon på en gata eller reglera fordonens bredd eller längd. Dagens regler medger inte reglering efter fordonens utsläpp eller drivmedel.

Det vore önskvärt att städer ges möjlighet att reglera fordon även efter drivmedel. Lokala trafikföreskrifter om eldrift på enstaka gator skulle ge måttliga inskränkningar i tillgängligheten för verksamheter, varumottagning, boende och besökare. Det vore lättare att införa än miljözoner. Man kan jämföra med att det finns gånggator, gångfartsgator och dubbdäcksförbud idag. Om kommuner fick möjlighet att begränsa trafiken till enbart eldrivna fordon på vissa gator skulle det kunna ge stora miljö fördelar lokalt. Det skulle också kunna vara ett effektivt incitament för att få distributionsföretag att öka användningen av eldrivna distributionsfordon.

Förslag till förändring

Regeringen bör uppdraga åt transportstyrelsen att utreda kommuners möjlighet att gynna eldrift i lokala trafikföreskrifter.

Minskad momsats för bilpoolsresor

Idag beskattas aktörer som säljer bilpoolsresor med 25 procent moms medan personresor med taxi beskattas med 6 procent. Att sänka momsatsen för bilpoolsresor skulle stärka det ekonomiska incitamentet att välja medlemskap i bilpool framför privat bilägande. Det vore önskvärt att regeringen låter utreda om det går att jämställa momsatsen för taxiresor med bilpooltjänster och vilka effekter det skulle ge. Man behöver studera om det går att ta fram en rättsäker definition av bilpoolsbilar och aktörer som erbjuder bilpooltjänster, och om sådana går att särskilja från andra typer av hyrbilar och hyrbilstjänster. Man behöver även utreda vilken effekt det skulle kunna få på så kallade friflytande bilpooler och deras konkurrens med kollektivtrafik.

Förslag till förändring

Regeringen bör utreda förutsättningar för att jämställa momsats för taxiresor med bilpooltjänster.

Införande av nationell bilpoolsdefinition

En bilpoolsbil ersätter minst fem bilar, minskar beroendet av egen bil och ökar möjligheterna för mer gång-, cykel- och kollektivtrafik. Idag har kommuner inte möjlighet att reservera parkering för bilpool på gatemark, vilket förhindrar introduktionen av bilpooler. Bilpooler med hög nyttjandegrad bygger till stor del på närhet och smidighet. Avsaknaden av en nationell definition av vad som är en bilpool omöjliggör för kommuner att reservera parkering på gatemark för bilpooler.

Förslag till förändring

Regeringen bör ge Transportstyrelsen i uppdrag att ta fram ett förslag till nationell bilpoolsdefinition.