

Motion till riksdagen 2021/22:3203

av **Nooshi Dadgostar m.fl. (V)**

Transporteffektivt och hållbart samhälle för framtiden

1 Innehållsförteckning

2	Förslag till riksdagsbeslut	2
3	Bakgrund	4
4	För att uppnå fossilfri transportsektor krävs ökad transporteffektivitet och förbättrad hänsyn till fördelningseffekter	6
5	Klimatmålen ska vara målstyrande för vår infrastrukturplanering	7
5.1	Tidsbestämd handlingsplan för att nå fossilfria transporter senast 2030	8
5.2	Det nationella målet för en fossilfri fordonsflotta senast 2030 ska genomföras	9
5.3	Inför förbud mot nybilsförsäljning av fossildrivna bilar efter 2025	9
6	Transporteffektiv samhälls- och infrastrukturplanering	10
6.1	Prioritera kostnadseffektiva åtgärder med låg klimatpåverkan – tillämpa fyrstegsprincipen	10
6.2	Inför satsning på moderna och hållbara städer	11
6.3	Anta ett nytt kompletterande etappmål för framtida trafikökningar i städerna	13
6.4	Minska bilberoendet i tätorter	13
6.5	Möjliggör för kommunerna att differentiera parkeringsavgifter	14
6.6	Ge kommuner och regioner rätt att besluta om trängselavgifter	14
6.7	Inför gröna res- och transportplaner	15

6.8	Begränsa externa köpcentrum	16
7	Återstarta kollektivtrafiken efter coronapandemin	17
8	Satsa på cykling	18
9	Sänk bashastigheten i tätorterna	19
10	Förenkla regelverk m.m. att konvertera begagnade bilar till fossilfri drift	19
11	Utveckla laddinfrastrukturen i hela landet	20
12	Inför avståndsbaserad vägslitageskatt för tung trafik	21
13	Möjliggör transporterens klimatomställning i landsbygder	22
13.1	Stärk tillgången till alternativa förnybara drivmedel i landsbygder	22
13.2	Landsbygder bör kompenseras för höjda drivmedelsskatter	23
13.3	Stärk landsbygdens tillgänglighet för digitala kommunikationer	23
14	Inför nytt reseavdrag	23

2 Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör genomföra en omprövning av projekt inför den kommande nationella planen för infrastruktur 2022–2033 med utgångspunkten att klimatmålet för transportsektorn ska nås, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör tillse att de samhällsekonomiska bedömningarna vid transportinfrastrukturplaneringen i mindre grad ska användas för att vikta klimatnyttan i monetära termer och mer söka de mest kostnadseffektiva alternativen för att utveckla tillgängligheten inom ramen för transportsektorns klimatmål till 2030 och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen senast 2022 bör återkomma till riksdagen med en tidsbestämd handlingsplan med åtgärder för att nå fossilfria transporter senast 2030 och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att det nationella målet för en fossilfri fordonsflotta senast 2030 ska genomföras och tillkännager detta för regeringen.

5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med ett förslag om att införa ett förbud mot försäljning av nya bilar som drivs av fossila bränslen efter 2025 och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör verka inom EU för ett förbud mot försäljning av nya bilar som drivs med fossila bränslen efter 2025 och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör förtydliga för Trafikverket hur myndigheten ska arbeta med det första steget i fyrstegsprincipen, vilket består av att försöka lösa brister genom sänkt efterfrågan eller överflyttningar mellan trafikslag, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör anta ett kompletterande etappmål för hållbar stadsutveckling innebärande att framtida trafikökningar ska ske genom andra trafikslag än biltrafik och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag på ändringar i relevant lagstiftning för att möjliggöra för kommunerna att genom differentierad avgift på parkeringsplatser minska biltrafikens miljö- och klimatpåverkan och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen senast 2022 bör återkomma med förslag på ny lagstiftning som ger kommuner och regioner möjlighet att själva besluta om införande av trängselavgifter och deras utformning och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen senast 2022 bör återkomma med förslag på ny lagstiftning som ger kommuner och regioner möjlighet att själva besluta om hur intäkterna från trängselavgifter ska användas och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen senast 2022 bör återkomma med förslag på lagstiftning som möjliggör för kommunerna att införa krav på gröna res- och transportplaner vid nyetableringar och större ombyggnationer och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med ett förslag på införande av begränsande bestämmelser i plan- och bygglagen rörande detaljhandelsanläggningar i externa lägen och tillkännager detta för regeringen.

14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag på att införa en ny bashastighet på maximalt 40 kilometer i timmen inom tätbebyggt område och tillkännager detta för regeringen.
15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen senast 2022 bör återkomma till riksdagen med förslag på nödvändiga regeländringar för ökad tillämpning av konvertering av fordon och tillkännager detta för regeringen.
16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen skyndsamt bör återkomma med förslag på avståndsbaserad vägslitageskatt på tung lastbilstrafik och tillkännager detta för regeringen.
17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag på åtgärder för att stärka tillgången på förnybara drivmedel på landsbygder och tillkännager detta för regeringen.
18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag på kompensatoriska åtgärder för att ekonomiskt återföra medel till landsbygders omställning med anledning av höjda drivmedelsskatter och tillkännager detta för regeringen.
19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med ett förslag på ett nytt avståndsbaserat reseavdrag som gynnar resande med kollektivtrafik och cykel och samtidigt inte missgynnar dem som bor på landsbygden, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

3 Bakgrund

Coronapandemin har slagit hårt mot vårt samhälle, inte minst mot transportsektorn. Men pandemin har också lagt grunden för beteendeförändringar som är värda att understödja. Svensk biltrafik har exempelvis minskat med 10 procent under pandemiåret 2020 och flygresandet har minskat med 75 procent. Detta har gjort att utsläppen från bilismen har minskat med ungefär en miljon ton. Flygets nedgång har bidragit till totalt sex miljoner ton minskade utsläpp, merparten från utrikesflyget. Några liknande utsläppsminskningar från dessa sektorer går inte att finna i historien. Men under pandemin har resandet också minskat med klimatsmarta transportslag som tåg och lokal och regional kollektivtrafik, detta mycket som en konsekvens av de direkta uppmaningarna att undvika resor i kollektivtrafiken. Cykelresor har däremot ökat runt om i hela landet, i synnerhet i våra städer. Svenskarna har lärt sig att utnyttja det som ibland kallas det femte

transportslaget, IT. Ett fortsatt distansarbete, när det passar, har stor potential att minska det samlade transportarbetet i Sverige. Det skulle vara mycket positivt för arbetet med att minska utsläppen från transportsektorn. Nu när svensk ekonomi ska återstartas är det viktigt slå vakt om de positiva beteendeförändringar som grundlagts under pandemin. Med rätt beslut har vi en gyllene möjlighet att bygga ett hållbarare samhälle där vi endast gör de nödvändiga transporterna, och när dessa görs ska de göras på det mest hållbara sättet. Vi har med andra ord goda möjligheter att skapa ett mer transporteffektivt samhälle efter pandemin.

Grunden i ett transporteffektivt samhälle är att vi uppnår våra klimat- och miljömål. Transportsektorn står i dag för ungefär en tredjedel av Sveriges totala utsläpp av växthusgaser, och över 90 procent av dessa kommer från vägtrafiken. Sverige har som mål att minska utsläppen av växthusgaser från transportsektorn med minst 70 procent mellan 2010 och 2030 samt att Sverige ska vara klimatneutralt senast 2045. Med undantag för pandemiåret 2020 visar uppföljningar att transportomställningen går allt för långsamt för att vi ska nå våra mål.

Trafikprognoser pekar på fortsatt stora ökningar av gods- och persontransporter efter pandemin. För att utsläppen ska minska i nödvändig utsträckning för att vi ska nå 2030-målet krävs åtgärder inom de tre områdena energieffektiva och fossilfria fordon, förnybara drivmedel och transporteffektivt samhälle. Det räcker alltså inte att vi gör våra fordon energieffektivare och övergår till förnybara drivmedel och el. Det krävs även åtgärder som gör vårt samhälle transporteffektivt. Med begreppet menas ett samhälle där transporter med energiintensiva trafikslag som personbil, lastbil och flyg minskar. Trafiken behöver minska och fler behöver välja alternativ till bil- och flygresor samt lastbilstransporter. Detta kan ske genom överflyttning av transporter, effektiviserade eller kortade transporter eller att transporter ersätts helt. Det kan t.ex. vara åtgärder som ger högre belägningsgrad i fordon, förtätad bebyggelse, hemarbete vissa dagar och resfria möten. För att uppnå detta krävs att man med samhällsplanering och med styrmedel påverkar efterfrågan på resor och transporter, vilka transportsätt som väljs och hur långa sträckor vi reser och transporterar gods. En stor del av utmaningen består i att utveckla våra städer, som tidigare planerats utifrån bilismen, till en modern bebyggelse med större möjligheter till transporter med låga utsläpp.

För att nå sektormålet för transportsektorn till 2030 krävs särskilt stort fokus på vägtransporterna.

4 För att uppnå fossilfri transportsektor krävs ökad transporteffektivitet och förbättrad hänsyn till fördelningseffekter

Transporternas klimatpåverkande utsläpp kan reduceras genom minskat trafikarbete, ökad energieffektivitet hos fordon och drivmedel eller minskad andel fossil energi. Kunskapsläget om hur transportsektorn ska kunna minska sina utsläpp i enlighet med uppsatta mål är gott då ett flertal utredningar och rapporter tagits fram i detta syfte. En viktig slutsats av dessa underlag är att styrmedel och åtgärder för omställningen påverkar olika samhällsgrupper olika. Vänsterpartiet anser att det är av central betydelse för acceptansen att utformning och genomförande av styrmedel och åtgärder tar hänsyn till fördelningseffekter och utformas med klimaträttviseperspektiv.

För att Sverige ska nå uppsatta mål inom transportpolitiken måste enligt Vänsterpartiet mer kraftfulla åtgärder genomföras för att öka transporteffektiviteten framför allt i våra städer och tätorter. En sådan inriktning kräver överflyttning av bil-, flyg- och lastbilstransporter till mer hållbara transportsätt, men även ökad beläggningsgrad i transporterna. På så sätt får vi person- och godstransporter med minskad energi-förbrukning och klimatpåverkan. Även i landsbygder finns potential för åtgärder för att stärka transporteffektiviteten men här behöver tyngdpunkten vara att stärka tillgången till alternativ till fossila drivmedel.

Regeringen har under lång tid valt att inte prioritera åtgärder för ett mer transporteffektivt samhälle. Detta trots det omfattande empiriska underlaget för att det är ekonomiskt lönsamt och nödvändigt för klimatomställningen. I stället har regeringen i stor utsträckning fortsatt i gamla spår i transportpolitiken där stora anslag fortsatt går till nya vägprojekt och där anslag i stor utsträckning saknas för hållbara gods- och persontransporter.

Med anledning av coronapandemin har vi kunnat skönja stora beteendeförändringar i världens städer. Inte minst i trafiken har detta blivit uppenbart. Efter 1,5 år med fysisk distansering börjar människor uppskatta städer utan buller och luftföroreningar och vill sannolikt inte ha ett rakt återgående till hur det var innan pandemin. Krisen ger därmed en möjlighet att bygga mer hållbara städer där transporter och resor sker med minskad påverkan på miljö och klimat och med förbättrad folkhälsa. Med gröna investeringar och styrmedel för ett transporteffektivt samhälle stimuleras sysselsättningen efter pandemin.

I motionen föreslår Vänsterpartiet åtgärder med särskilt fokus på vägtrafiken för att uppnå ett transporteffektivt samhälle. Våra förslag för ökad och förbättrad

kollektivtrafik finns presenterade i vår motion Ökad och förbättrad kollektivtrafik (2021/22:V443). Våra budgetsatsningar på dessa områden presenteras i vår motion på Utgiftsområde 22 Kommunikationer (2021/22:V452).

5 Klimatmålen ska vara målstyrande för vår infrastrukturplanering

Vänsterpartiet har i likhet med Naturvårdsverket och miljöorganisationerna i många år uppmärksammat det orimliga med att vår infrastrukturplanering utgår från prognoser om ökad vägtrafik i stället för att vara styrd av riksdagens antagna klimatmål. En sådan planering möjliggör långsiktiga klimatförödande miljardinvesteringar i nya motorvägssatsningar som Förbifart Stockholm och Tvärförbindelse Södertörn samt ny flygplats i Sälen. Vi välkomnar att regeringen nu äntligen uppmärksammat denna problematik i klimathandlingsplanen. Myndigheterna på området har nu i sin styrning och planering fått i uppdrag att verka för att etappmålet för inrikes transporter till 2030 ska nås. Regeringen har förtydligat att det transportpolitiska funktionsmålet (för att stärka tillgängligheten) i huvudsak behöver utvecklas inom ramen för hänsynsmålet (för trafiksäkerhet och miljökvalitetsmål) för att klimatmålet ska nås. Etappmålet för inrikes transporter till 2030 inom miljömålssystemet ska även utgöra ett nytt etappmål för det transportpolitiska hänsynsmålet. Detta är enligt Vänsterpartiets uppfattning bra för att berörda myndigheter också ska verka för att våra klimatmål uppfylls men säkerställer inte att nuvarande infrastrukturplanering 2018-2029 utformas med klimatmålen som ram och för ett transporteffektivt samhälle. Transportinfrastruktur som är beslutad men inte färdigbyggd bör ingå i omprövningen och planeringen bör så långt som möjligt modifieras för att sektormålet till 2030 ska nås.

Regeringen bör genomföra en omprövning av projekt inför den kommande nationella planen för infrastruktur 2022-2033 med utgångspunkten att klimatmålet för transportsektorn ska nås. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

För att uppnå en transportplanering som är i enlighet med transportsektorns klimatmål 2030 och därmed för ett mer transporteffektivt samhälle krävs en mer målstyrd och mindre prognosstyrd planering. För att säkra klimatnyttan måste de samhällsekonomiska bedömningarna i mindre grad användas för att vikta klimatnyttan i monetära termer och mer söka de mest kostnadseffektiva alternativen för att stärka

tillgängligheten inom klimatmålets ram, vilket konstateras i Naturvårdsverkets PM Styrmedel för ett transporteffektivt samhälle (2018).

Regeringen bör tillse att de samhällsekonomiska bedömningarna vid transportinfrastrukturplaneringen i mindre grad ska användas för att vikta klimatnyttan i monetära termer och mer söka de mest kostnadseffektiva alternativen för att utveckla tillgängligheten inom ramen för transportsektorns klimatmål till 2030. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

5.1 Tidsbestämd handlingsplan för att nå fossilfria transporter senast 2030

Sverige har mål om nettonollutsläpp till 2045, vilket innebär att utsläppen från transportsektorn kommer att behöva vara noll senast detta år. Målet om 70 procent minskade utsläpp till 2030 inom transportsektorn är ett etappmål. Regeringen presenterade i april 2018 vad de kallar ”en handlingsplan för fossilfria transporter och elektrifiering” som en del av skrivelsen En klimatstrategi för Sverige. Klimatpolitiska rådet konstaterar att handlingsplanen till största delen är en samlad beskrivning av redan fattade beslut och tillsatta utredningar och att den inte ger några detaljer om vilka åtgärder som behöver vidtas för att skärpa styrningen på transportområdet.

Klimatpolitiska rådet rekommenderar regeringen att formulera ett entydigt mål om fossilfria transporter senast 2045 tillsammans med en tidsplan med tydliga beslut för att nå dit. Regeringen har valt att inte följa Klimatpolitiska rådets rekommendation och har i stället tillsatt en utredning för att bl.a. föreslå när fossila drivmedel ska vara utfasade. Vänsterpartiet delar Klimatpolitiska rådets bedömning och anser att det är nödvändigt med en tidsbestämd handlingsplan med åtgärder för att i tid uppnå 2030-målet inom sektorn samt fossilfria transporter. Vänsterpartiet anser att Sverige bör nå nollutsläpp senast 2035 i samtliga sektorer i samhället och anser i enlighet med en sådan inriktning att transportsektorn bör vara fossilfri senast 2030.

Regeringen bör senast 2022 återkomma till riksdagen med en tidsbestämd handlingsplan med åtgärder för att nå fossilfria transporter senast 2030. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

5.2 Det nationella målet för en fossilfri fordonsflotta senast 2030 ska genomföras

Klimatpolitiska rådet rekommenderar att ett stoppdatum införs för försäljning av fossila drivmedel. Man anser att det är väsentligt att färdriktningen, slutmålet och tidsramen för omställningen till fossilfria transporter framgår tydligt för såväl privata investerare som statliga myndigheter och andra som har i uppdrag att genomföra politiken. Detsamma gäller för enskilda konsumenter. Tydlig information om vilka drivmedel som kommer att vara tillgängliga i framtiden är viktig för att kunna fatta beslut om att köpa en ny bil under de närmaste åren. Det är också viktigt i ett längre perspektiv, för tillgången och priserna på användbara begagnade fordon. Därför anser Klimatpolitiska rådet att ett formellt slutdatum bör slås fast för försäljningen av fossila drivmedel och att det bör omfatta såväl vägtransporter som arbetsmaskiner. Klimatkrisen kräver tydlig inriktning och målsättning nu. Vi menar att det är av yttersta vikt att det nationella målet för en fossilfri fordonsflotta senast 2030 genomförs.

Det nationella målet för en fossilfri fordonsflotta senast 2030 ska genomföras. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

5.3 Inför förbud mot nybilsförsäljning av fossildrivna bilar efter 2025

För att Sverige ska kunna genomföra en omställning till fossilfria vägtransporter behövs ytterligare åtgärder i närtid. I en rad europeiska länder diskuteras och förbereds förbud mot nyförsäljning av bilar som är drivna med bensin eller diesel. Vänsterpartiet anser att det är hög tid även för Sverige att ansluta sig till en sådan målsättning. Det skulle även ge goda förutsättningar att utveckla en modern fordonsindustri i vårt land med en sådan tydlig målsättning. Även Klimatpolitiska rådet anser att ett stoppdatum för försäljning av fossila drivmedel kan kompletteras med att i närtid införa ett formellt krav om att nya bilar som säljs ska kunna drivas på ett fossilfritt drivmedel (inklusive el) eller på ett bränsle med hög inblandning av biodrivmedel. Regeringen väljer även i denna fråga i klimathandlingsplanen att utreda och tar sikte på ett förbud först 2030. Vänsterpartiet anser att ett sådant förbud ligger för sent för att Sverige ska kunna reducera utsläppen med 70 procent inom transportsektorn till 2030. Sverige ska införa ett förbud mot försäljning av nya bilar som drivs med fossila bränslen efter 2025. Som en konsekvens av försäljningsförbudet får inte heller fossilt drivna bilar importeras till Sverige efter 2025.

Regeringen bör återkomma med ett förslag om att införa ett förbud mot försäljning av nya bilar som drivs av fossila bränslen efter 2025. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Regeringen bör inom EU verka inom för ett förbud mot försäljning av nya bilar som drivs med fossila bränslen efter 2025. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

6 Transporteffektiv samhälls- och infrastrukturplanering

6.1 Prioritera kostnadseffektiva åtgärder med låg klimatpåverkan – tillämpa fyrstegsprincipen

För att utsläppen av växthusgaser ska minska i nödvändig takt i enlighet med våra klimatmål krävs att fyrstegsprincipen tillämpas för ett transporteffektivt samhälle. Att fyrstegsprincipen till fullo tillämpas för ett trafikslagsövergripande arbetssätt är en förutsättning för att nå effektiva och hållbara transporter. Detta är en central hörnsten i bygget för att Sverige till 2030 ska nå mål om att minska transportsektorns utsläpp med 70 procent jämfört med 2010. Principen innebär att möjliga förbättringar i transportsystemet ska prövas stegvis enligt följande:

- 1) Det första steget innebär att överväga åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt.
- 2) Det andra steget innebär att överväga åtgärder som medför ett mer effektivt utnyttjande av befintlig infrastruktur.
- 3) Det tredje steget innebär att vid behov överväga begränsade ombyggnationer.
- 4) Det fjärde steget innebär att, om behovet inte kan tillgodoses i de tre tidigare stegen, överväga nyinvesteringar eller större ombyggnadsåtgärder.

Riksrevisionen har i rapporten Fyrstegsprincipen inom planeringen av transportinfrastruktur – tillämpas den på avsett sätt? (RiR 2018:30) konstaterat att steg 1- och steg 2-åtgärder vidtas i allt för låg utsträckning för att åtgärda brister i vår infrastruktur. Det försvårar Sveriges möjligheter att ekonomiskt effektivt uppnå ett transportsystem som är klimat- och miljömässigt hållbart. Vänsterpartiet har under lång tid uppmärksammat dessa brister. I juni 2019 tillkännagav riksdagen för regeringen, m.a.a. motion från bl.a. Vänsterpartiet, att åtgärder behöver vidtas för att fyrstegsprincipen ska tillämpas. Regeringen har sedan i propositionen En samlad politik för klimatet –

klimatpolitisk handlingsplan (prop. 2019/20:65) aviserat att den i större utsträckning ska prioritera kostnadseffektiva åtgärder som påverkar transportefterfrågan och val av transportsätt (steg 1) samt åtgärder som medför ett mer effektivt nyttjande av befintlig infrastruktur (steg 2). I regeringens uppdrag till Trafikverket, i juni 2020, att ta fram inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för en ny planperiod upprepar regeringen att man har denna avsikt. Hittills har dock inte regeringen vidtagit konkreta åtgärder för att säkerställa fyrstegsprincipens genomslag och för att stimulera fler steg 1- och steg 2-åtgärder i våra kommuner och regioner.

Det finns få steg 1-åtgärder i fyrstegsprincipen som Trafikverket råder över. Det är i huvudsak regeringen, kommunerna och regionerna som ansvarar för att genomföra steg 1-åtgärder som kan gälla t.ex. skatter, avgifter och informationsinsatser.

Regeringen bör förtydliga för Trafikverket hur myndigheten ska arbeta med det första steget i fyrstegsprincipen, vilket består av att försöka lösa brister genom sänkt efterfrågan eller överflyttningar mellan trafikslag. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

6.2 Inför satsning på moderna och hållbara städer

Vänsterpartiet menar att nuvarande kris också ger möjligheter. Med coronapandemin, som slagit hårt mot världens städer, har stora beteendeförändringar varit nödvändiga. Under pandemin har människor runt om i världen kunnat erfara hur ett liv också kan levas. Plötsligt går luften att andas, fågelkvitter hörs i våra städer, människor slipper slösa bort timmar i ringlande bilköer och bergen kan för första gången på länge skönjas utanför stadsgränsen. Stockholms stad klarade miljö kvalitetsnormerna för frisk luft 2020 tack vare trafikminskningen. Ledarna för många större städer har lovat sina medborgare att återstarten efter corona inte ska bli en återgång till trafikinferno och luftföroreningar. I städer som Milano, Rom, London, Paris och Barcelona har miltals med bilväg gjorts om till gång- och cykelvägar. I Paris har nio långa cykelstråk från förorter in till city börjat byggas. Milano är i full färd med att skapa 35 km gång- och cykelväg, sannolikt den största konverteringen av bilstråk till gång- och cykelväg. New York, Seattle och London är exempel på städer där trottoarer har byggts eller vidgats för att underlätta för gående samt minska risken för trängsel och smittspridning.

Parkeringsplatser har tagits bort; bl.a. Paris har beslutat att ta bort 70 procent av parkeringsytan till förmån för annat. Städer som Milano, Bryssel och Paris har infört sänkt bashastighet i stadskärnorna.

Sverige har stor potential att följa denna globala trend och bygga transporteffektiva städer som minskar utsläppen och stärker jämlikheten. Genom konsekventa satsningar som minskar utrymmet för bilismen, och därmed de med högst inkomster, kan vi ge förutsättningar för en mer jämlik tillgång till det offentliga rummet och allas rätt till tillgängligt hållbart resande. Detta kommer att gynna alla invånare i samhället, men i synnerhet arbetarklass och låginkomsttagare, grupper som i dag drabbas värst av utsläpp och buller. Det ger oss möjlighet att bygga moderna städer som minskar bilberoendet och ger barn och vuxna, oberoende av inkomst, goda möjligheter att ta sig till arbete och aktiviteter i en miljö utan luftföroreningsproblem och med låg klimatpåverkan. Genom att skapa ekologiskt och socialt hållbara, jämlika och transporteffektiva lösningar i våra städer kan vi minska utsläppen av växthusgaser, bidra till bättre folkhälsa och överlag bättre liv för miljontals människor. Vi vill genom satsningen Moderna och hållbara städer ge ökat utrymme efter coronapandemin för människor att gå, cykla, dela tillgång på bil istället för att äga egen samt resa kollektivt. Det är satsningar som gynnar de ekonomiskt mest utsatta och minskar klimatutsläppen. Med vår satsning vill vi även frigöra utrymme i städerna för att stärka allmänhetens tillgång till lokaler och investera i åtgärder för att lokalerna ska bli energisnåla och ha låg klimatpåverkan.

Vi föreslår därför satsningen Moderna och hållbara städer i vår motion på Utgiftsområde 20 Allmän miljö- och naturvård (2021/22:V582) för att med statlig medfinansiering stödja kommuner genom följande:

- Utbyggnad av gång- och cykelbanor. Detta kan göras antingen som tillfälliga s.k. pop-up eller permanenta.
- Omdaning av parkeringsplatser till grönområden enligt principen om nature based solutions alternativt områden för gång, cykel och kollektivtrafik eller energieffektiva bostäder.
- Stöd till cykelpooler, bilpooler/bildelning genom gratis parkering, informationsinsatser, erbjudande till anställda.
- Stöd till bilfria städer/områden. Stöd ska kunna ges till ombyggnad, skyltning, informationsinsatser.
- Pendlarparkeringar med laddstolpar utanför de större städerna.
- Smarta och hållbara urbana godstransportlösningar. Upprättande av smarta logistikcenter, it-lösningar för koordinering av transporter.
- Stöd till intelligenta trafikljus för att motverka köbildning/folksamlingar vid övergångsställen. Stöd till inköp av it-system och nya trafikljus.

- Ombyggnad av kontor till bostäder eller andra lokaler för allmänt nyttjande.
När distansarbetet ökar minskar i förekommande fall behovet av kontor. Många kontor ligger i centrala lägen och har hög attraktivitet som bostäder, allmänna lokaler som förskolor, skolor, äldreboenden och annan offentlig service. Stöd ges till ombyggnation av kontor till bostäder och allmänna lokaler.

6.3 Anta ett nytt kompletterande etappmål för framtida trafikökningar i städerna

Regeringen beslutade 2018 om ett nytt etappmål i våra nationella miljö kvalitetsmål för hållbart resande i städer. Målet är att andelen persontransporter med kollektivtrafik, cykel och gång i Sverige ska vara minst 25 procent 2025, uttryckt i personkilometer, i riktning mot att på sikt fördubbla andelen för gång-, cykel- och kollektivtrafik.

Vänsterpartiet välkomnar ett sådant etappmål då det stärker arbetet för ett transporteffektivt samhälle. Men etappmålet behöver kompletteras då dess målsättning inte med nödvändighet leder till att transporterens energianvändning och klimatpåverkan minskar. Befolkningsökningen medför ökad efterfrågan på persontransporter och Naturvårdsverket bedömer i Styrmedel för ett transporteffektivt samhälle (2018) att en rimlig målsättning bör vara att dessa transporter bör ske genom kollektiv-, gång- och cykeltrafik, och inte genom ökning av biltrafik. Vänsterpartiet delar denna bedömning och en sådan inriktning föreslogs redan i betänkandet Fossilfrihet på väg (SOU 2013:84). Norge har redan ett liknande mål med innebörden att biltrafiken inte ska öka i norska städer. Vancouverregionen och Köpenhamn är andra platser som arbetar med liknande inriktning.

Regeringen bör anta ett kompletterande etappmål för hållbar stadsutveckling innebärande att framtida trafikökningar ska ske genom andra trafikslag än biltrafik. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

6.4 Minska bilberoendet i tätorter

Klimatpolitiska rådet uppmärksammar 2020 behovet av en transportplanering som ur ett bredare perspektiv integrerar administrativa, ekonomiska och informativa styrmedel. En integrerad transportplanering skulle bl.a. skapa bättre förutsättningar att begränsa tillväxten i transportefterfrågan och bryta bilberoendet i tätorterna. I regeringens klimatpolitiska handlingsplan föreslås inga nya åtgärder för denna inriktning. Detta trots

att ungefär 80 procent av bilresorna i våra städer och tätorter är kortare än 4-5 kilometer. Den genomsnittliga bilen används i dag också ineffektivt med låg beläggingsgrad och står parkerad 90 procent av tiden.

6.5 Möjliggör för kommunerna att differentiera parkeringsavgifter

Den fysiska planeringen och hur marken används har stor betydelse för hur våra resor och transporter kommer att utvecklas. Genom att använda parkeringsavgifter som styrmedel kan miljö- och klimatpåverkan från biltrafiken minskas genom att man t.ex. differentierar avgiften på parkeringsplatser utifrån fordonens miljöegenskaper. Tyskland har genom en bildelningsslag möjliggjort att kommuner även kan sänka eller ta bort parkeringsavgiften för exempelvis fordon i bilpooler eller andra delningstjänster. För att kommunerna ska kunna använda parkeringsavgifterna som ett redskap för transporteffektivare tätorter krävs dock förändringar i lagstiftningen. För kommunerna handlar det bl.a. om lagen om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelse av offentlig plats m.m.

Regeringen bör återkomma med förslag på ändringar i relevant lagstiftning för att möjliggöra för kommunerna att genom differentierad avgift på parkeringsplatser minska biltrafikens miljö- och klimatpåverkan. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

6.6 Ge kommuner och regioner rätt att besluta om trängselavgifter

Den intensiva privatbilismen i våra större städer är ett betydligt större hot mot miljön än biltrafik i våra landsbygder. Större städers miljö- och klimatpåverkan från transporter kan t.ex. åtgärdas med hjälp av trängselavgifter och stora satsningar på en förbättrad kollektiv- och cykeltrafik.

Vänsterpartiet välkomnade införandet av trängselskatt i Göteborg 2013 och ser behov av ytterligare åtgärder för att stärka trängselavgifter som styrmedel. En kommun kan i dag inte själv bestämma om att införa trängselavgift. Vi anser att kommuner och regioner själva bör få avgöra om de vill införa trängselavgift samt hur intäkterna ska användas. De av riksdagen och staten redan fattade besluten och ingångna avtalen gällande redan införda trängselskatter i Stockholm och Göteborg ska inte beröras av ny lagstiftning.

Regeringen bör senast 2022 återkomma med förslag på ny lagstiftning som ger kommuner och regioner möjlighet att själva besluta om införande av trängselavgifter och deras utformning. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

6.7 Inför gröna res- och transportplaner

Gröna res- och transportplaner innebär att t.ex. arbetsgivare, byggherrar och fastighetsägare tar ett helhetsgrepp om att resandet och godsleveranserna till och från den egna verksamheten ska bli mer hållbara. Det har både i Sverige och internationellt visat sig vara ett sätt att minska bil- och lastbilstrafiken till och från en verksamhet. Utvärderingar av införda gröna resplaner visar på goda effekter i form av exempelvis minskat bilresande och friskare personal. Det kan sålunda fungera som ett effektivt styrmedel för att binda samman trafikplanering med stadsplanering för hållbara resor och godsleveranser med låg klimatpåverkan.

I dag finns dock inga möjligheter för kommuner att ställa krav på att transportplaner upprättas vid nyetableringar. Redan i utredningen *Bilen, biffen och bostaden* (SOU 2005:51) föreslås att kommuner ska få denna möjlighet och det nämns ett antal exempel som skulle kunna ingå i en transportplan, bl.a. tillgänglighet till kollektivtrafik, säkra cykelparkeringar och resepolicy.

I *Strategisk plan för omställning av transportsektorn till fossilfrihet (2017)*, som ett stort antal myndigheter tagit fram på regeringens uppdrag, föreslås att möjligheten till en lagstadgad rätt för kommuner att införa krav på gröna res- och transportplaner utreds. Regeringen aviserade i budgetpropositionen för 2017 en översyn om lagstadgad rätt för kommuner att införa krav på transportplaner i samband med nyetableringar. Betänkandet *Bebyggelse- och transportplanering för hållbar stadsutveckling* av utredningen *Samordning för bostadsbyggande* presenterades 2019. Den konstaterar att fördelarna överväger för att införa krav på transportplaner. Även *Klimatpolitiska rådet* föreslår i sin rapport 2019 att kommunerna ges rätt att ställa krav på s.k. gröna transportplaner från exploatörer, verksamhetsutövare och fastighetsägare vid nyetablering eller väsentligt ändrad verksamhet. *Klimatpolitiska rådet* menar att detta kan ske genom ett samlat paket av stimulanser och åtgärder för att uppmuntra anställda och kunder att resa mer hållbart. Trots detta föreslår regeringen i *klimathandlingsplanen* inga konkreta åtgärder för att införa gröna transportplaner och därmed stärka kommunernas mandat och redskap för att främja fossilfria transporter.

Vänsterpartiet har under många år föreslagit att kommunerna ska ges möjlighet att ställa krav på transportplaner för att få mer hållbara resor och transporter. Vi ser betydande vinster i form av lokala utsläppsminskningar med att införa gröna transportplaner. Då regeringen ännu inte kommit med något konkret förslag på området, trots att ett flertal rapporter och utredningar lyft förslaget, ser vi behov av att riksdagen gör ett tillkännagivande i frågan så att det inte riskerar att skjutas upp ytterligare.

Regeringen bör senast 2022 återkomma med förslag på lagstiftning som möjliggör för kommunerna att införa krav på gröna res- och transportplaner vid nyetableringar och större ombyggnationer. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

6.8 Begränsa externa köpcentrum

Etableringen av externa köpcentrum är en miljöfråga, en jämlikhetsfråga och en jämställdhetsfråga. Det är de utan bil som drabbas medan bilägarna, som till övervägande del är män, ökar sin tillgänglighet. Bland dem som inte har bil finns ett stort antal kvinnor men även låginkomsttagare, personer med funktionsnedsättning och äldre. Införande av externa handelscentrum kring våra städer bidrar till en infrastruktur som varken är jämställd eller jämlik. Det är en utveckling som sker på mindre orters och stadskärnors bekostnad där centrumhandel och mindre butiker konkurreras ut med ökat resande som följd. Ur ett jämställdhetsperspektiv drabbas kvinnor i större utsträckning när den bostadsnära servicen försämras eller, som på många platser, försvinner helt. Tillgängligheten till köpcentrum med långa öppettider och en lockande miljö riskerar dessutom att öka konsumtionen, vilket inte är hållbart.

Kommuner saknar ofta samordning och övergripande konsekvensutredningar för handelns utveckling. Alla kommuner är dock skyldiga att verka för de nationella miljömålen om god luft, god bebyggd miljö och begränsad klimatpåverkan. Kommun och länsstyrelse ska också se till att inblandade kommuner samråder inför beslut som får konsekvenser för grannkommunerna. Ur ett miljö- och klimatperspektiv är det inte hållbart att etablera verksamheter som bygger på bilen som transportmedel. Vi behöver i stället skapa verksamheter som minskar de fossila utsläppen, vilket främst kan ske genom mindre bilåkande samtidigt som inte minst de kollektiva lösningarnas andel av transporterna ökar. Externa affärscentrum medför alltså att fler stimuleras att använda bilen och att resorna blir allt längre. Det i sin tur medför ökad miljöbelastning med

buller, resursförbrukning, barriäreffekter från nya vägar, ökad energiförbrukning och utsläpp av hälso- och klimatstörande ämnen.

Det numera nedlagda Glesbygdsverket gjorde en sammanställning som visade att utbyggnad av externhandel är en viktig orsak till att allt fler affärer stänger både i städer och på landsbygderna. Verket krävde därför ett tillfälligt stopp för utbyggnaden. De befintliga stadskärnorna bör utvecklas hållbart och transportsnålt.

Regeringen bör återkomma med ett förslag på införande av begränsande bestämmelser i plan- och bygglagen rörande detaljhandelsanläggningar i externa lägen. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

7 Återstarta kollektivtrafiken efter coronapandemin

Hur vi återställer förtroendet för kollektivtrafiken är en av våra största utmaningar efter coronapandemin. Att resa kollektivt är ur klimatsynpunkt, vid sidan av gång och cykel, det bästa sättet att ta sig till och från arbetsplatsen, skolan och fritidsaktiviteter. I Sverige har vi arbetat hårt på att öka kollektivtrafikens andel av de totala resorna. Riksdagen har bl.a. ställt sig bakom målet att fördubbla andelen kollektivtrafikresor till 2020, men under pandemin har framstegen raserats totalt. Resandet med kollektivtrafiken halverades under 2020. Detta är en direkt konsekvens av de nationella rekommendationerna om att undvika kollektivtrafiken om man kan. Hälften av de kollektivtrafikresor som uteblivit under pandemin har i stället ersatts med gång- och cykeltransporter eller helt och hållet uteblivit. Den andra hälften av de inställda kollektivtrafikresorna har dock ersatts av resor med egen bil. Ur ett klimatperspektiv är det en oroväckande trend. Om människor börjar ta bilen på resor där man tidigare reste kollektivt kommer utsläppen att öka.

En välfungerande kollektivtrafik är också en rättvisefråga; alla har inte egen bil eller möjlighet att gå eller cykla till jobbet. Forskare från KTH i Stockholm har visat att en mycket större andel av befolkningen i Stockholms välbeställda områden kunde avstå från att resa med kollektivtrafiken under pandemin jämfört med socioekonomiskt mer utsatta förortsområden (Erik Jenelius, föredrag, Transportforum 13 januari 2021).

Minskat kollektivtrafikresande har också inneburit tappade intäkter för kollektivtrafiken. Under 2020 har de regionala kollektivtrafikmyndigheterna tappat nästan en miljard kronor i månaden på förlorade biljettintäkter. Trots sammanlagt 5 miljarder kronor i statligt stöd under 2020 och 2021 är detta långt ifrån tillräckligt. För

att minska utsläppen behöver vi resa mer kollektivt, inte mindre. Ytterligare taxeökningar är inte heller ett bra alternativ. Kostnaden att resa kollektivt har redan ökad kraftigt de senaste två decennierna då priset på att resa kollektivt ökat ungefär fyra gånger så mycket som den allmänna kostnadsökningen (KPI). Nu när kollektivtrafiken ska återstartas anser Vänsterpartiet att staten måste ta ett ökat ekonomiskt ansvar för att öka andelen kollektivtrafikresenärer. Detta för att minska klimatpåverkan från våra transporter och för att stärka tillgängligheten för dem som har låga inkomster. Vänsterpartiet föreslår därför statliga satsningar för en förbättrad kollektivtrafik. Vi utvecklar vår syn på kollektivtrafiken mer ingående i vår motion Ökad och förbättrad kollektivtrafik (2021/22:V443) och våra relaterade budgetsatsningar i vår motion på Utgiftsområde 22 Kommunikationer (2021/22:V452).

8 Satsa på cykling

Under pandemin har alla transportslag minskat förutom cykling, detta gäller i synnerhet i våra städer. Sverige följer här en internationell trend som pekar på ökat cyklande runt om i hela världen under pandemin. Många länder har valt att dra nytta av pandemins förändrade beteende och investerat stort i utbyggnad av cykelinfrastruktur. Bara under pandemins första månader investerade europeiska städer över 10 miljarder kronor extra för att bygga ut cykelinfrastrukturen, enligt Europeiska cykelfederationen. Paris, Milano, London och Berlin är några exempel på städer där man satsat stort på ökat cyklande. Dessvärre har ingen svensk stad utmärkt sig med stora cykelsatsningar under pandemin.

Trots de stora samhällsvinsterna är cykling förbisedd i den nationella infrastrukturplaneringen, och regeringen preciserar inte hur stora cykelanslagen väntas bli för den kommande planperioden, 2022-2033. Detta talar för att cykelinfrastruktur bör föras in i den nationella infrastrukturplaneringen på ett mer strukturerat sätt. Vi anser att det ökade intresset för cykling i och med pandemin har gjort att det nu är rätt tid att investera i utbyggd cykelinfrastruktur och att staten måste ta ett stort ansvar för detta. Vi preciserar våra förslag för att främja cykling i vår motion Ökad och säker cykling (2021/22:V450) och våra relaterade budgetsatsningar i vår motion på Utgiftsområde 22 Kommunikationer (2021/22:V452).

9 Sänk bashastigheten i tätorterna

Ytterligare ett sätt att främja transporteffektivitet är att underlätta för kollektivtrafik, gång och cykel genom att sänka den allmänna bashastigheten i städer. Den internationella trafiksäkerhetskonferensen som arrangerades i Stockholm 2020 uppmanade i sina slutsatser världens stater att verka för sänkt bashastighet.

Vänsterpartiet tycker att det är värt att ta fasta på och är förvånade över att regeringen gjort så litet på området. Vi vill särskilt påminna om Trafikanalys rapport Sänkt bashastighet i tätort (2017:16), en rapport som togs fram på regeringens uppdrag. Trafikanalys konstaterar att 3-17 färre skulle omkomma per år som en beräknad effekt av en sänkt bashastighet från 50 km/h till 40 km/h. Förutom att trafiksäkerheten skulle förbättras skulle också den sänkta hastigheten ge lägre utsläpp av partiklar och kväveoxider samt minskad bullerpåverkan. Till en försumbar kostnad skulle det spara liv och främja miljön. Om den sänkta bashastigheten dessutom införs tillsammans med andra åtgärder skulle andelen resande med gång och cykel öka på bekostnad av motortrafik. I sådana fall beräknas de positiva effekterna på miljöområdet bli ännu större.

I nuvarande reglering av hastighetsgränserna har kommunerna en avgörande roll och det är i dag möjligt för kommuner att sänka den skyltade hastigheten till antingen 40 eller 30 km/h inom tätbebyggt område och det är en tydlig trend att 50 km/h minskar till förmån för hastighetsgränser om 30 och 40 km/h på det kommunala vägnätet. En generell sänkning av bashastigheten skulle hjälpa kommunerna att främja både trafiksäkerheten och miljöarbetet. Därför delar Vänsterpartiet uppfattningen att sänkt bashastighet bör införas i tätorterna och att det möjliggör mer transporteffektiva städer.

Regeringen bör återkomma med förslag på att införa en ny bashastighet på maximalt 40 km/h inom tätbebyggt område. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

10 Förenkla regelverk m.m. att konvertera begagnade bilar till fossilfri drift

Regeringen gör i klimathandlingsplanen bedömningen att förutsättningarna för och kostnadseffektiviteten i konverteringsstöd för omställning av befintliga bilar till lågutsläppsfordon bör analyseras. Det är en defensiv hållning till en åtgärd som stärker klimaträttvisan och som har stor potential att minska utsläppen i vår befintliga

fordonsflotta. Många bilägare har inte ekonomiska resurser att köpa en ny bil med låga utsläpp, och en stor del av vår befintliga fordonspark som drivs med fossila drivmedel är möjlig att konvertera till t.ex. etanol- (E85) eller biogasdrift. Då t.ex. både Finland och Frankrike med framgång infört konverteringsregler och statligt ekonomiskt stöd kan enligt vår uppfattning en klimathandlingsplan över mandatperioden inte ha lägre ambitioner än att det ska införas.

Vänsterpartiet föreslår i budgetförslag för 2022 (Utgiftsområdesmotion UO22 Kommunikationer, 2021/22:V452) att ett statligt konverteringsstöd inrättas. För att så många bilägare som möjligt ska kunna ställa om sina bilar till miljövänlig drift och ta del av statligt stöd behöver dock även regelverk förbättras och förenklas.

Regeringen bör senast 2022 återkomma till riksdagen med förslag på nödvändiga regeländringar för ökad tillämpning av konvertering av fordon. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

11 Utveckla laddinfrastrukturen i hela landet

Elektrifiering av transportsektorn är en viktig del av de kraftfulla åtgärder som behövs för att utsläppen från transporter ska minska i snabbare takt än hittills, för att nå transportsektorns klimatmål. Utbyggnaden av laddinfrastruktur bör ske i sådan takt att den inte blir ett hinder för elektrifieringen av transportsektorn. Elektrifieringen av transportsektorn bedöms dessutom ge andra positiva effekter för människors hälsa och miljön samt är ett viktigt bidrag till att Sverige ska klara sina bindande åtaganden mot EU när det gäller utsläpp av kväveoxid och partiklar.

Vänsterpartiet har upprepade gånger uppmärksammat problematiken med den marknadsstyrda uppbyggnaden av laddinfrastrukturen. Situationen där laddstolpar byggs av ett större antal privata och kommunala bolag leder till ett uppsplittrat system där den enskilde behöver vara kund hos flera olika företag och inneha flera olika appar och betalsystem för att kunna ladda sin elbil till vardags och på längre resor i landet. Behovet av ett enkelt och heltäckande system för laddning av elfordon är tydligt och brådskande.

Riksdagen ställde sig bakom Vänsterpartiets förslag till tillkännagivande om laddinfrastruktur när regeringens infrastrukturproposition behandlades i juni 2021. Därför förutsätter vi att regeringen snarast återkommer till riksdagen med ett finansierat förslag till en satsning på elektrifiering av transportsektorn med en fungerande

laddinfrastruktur i hela Sverige, sätter tydliga mål för 2030 förutbyggnaden av laddinfrastruktur i anslutning till vägar, rastplatser, tankställen, hamnar, företag och bostäder samt aktivt arbetar inom ramen för EU för en harmonisering av elektrifiering av all infrastruktur.

12 Inför avståndsbaserad vägslitageskatt för tung trafik

Den tunga lastbilstrafiken betalar i dag inte för den påverkan den har genom sina externa kostnader för samhället i form av t.ex. miljö- och klimatpåverkan och slitage på vägarna. I samarbete med Vänsterpartiet tog den föregående regeringen fram promemorian En ny inriktning för beskattning av tung lastbilstrafik som remitterades 2018. I promemorian föreslås att beskattningen ändras från en tidsbaserad till en avståndsbaserad beskattning för tung lastbilstrafik. Inriktningen på promemorian syftar till att lastbilstrafiken i högre grad ska betala för sina externa kostnader, i större utsträckning bidra till att finansiera infrastruktur och jämna ut konkurrensförhållandena mellan svensk och utländsk lastbilstrafik som kör i Sverige. Regeringen har inte kommit med ett förslag om vägslitageavgift, utan har tillsatt ytterligare en utredning, Nytt miljöstyrande system för godstransporter på väg, som ska enligt plan avrapporteras i mars 2022.

Vänsterpartiet anser att skatten bör differentieras geografiskt dels utifrån tätorts- och landsbygdskörning, dels utifrån områden där det finns respektive saknas alternativ till vägtransporter. Remissinstanserna har bl.a. i sina yttranden tagit ställning till att skatten bör differentieras så att den avspeglar utsläpp med hänsyn till vad som är möjligt enligt Eurovinjettdirektivet. Det omförhandlade direktivet ger medlemsländerna möjlighet till att implementera miljö- och klimatstyrande vägavgifter, och regeringen bör använda denna möjlighet att implementera ett nytt styrmedel för ett hållbart transportsystem.

En vägslitageskatt innebär en prissättning av godstransporter på väg. Detta kommer enligt promemorian att leda till att en viss andel av transporter flyttar över till alternativa trafikslag som sjöfart och järnväg. Framför allt gäller det transporter över 30 mil, som är utsatta för konkurrens från andra trafikslag. Hur stor överflyttningen blir beror delvis på skattenivåer men också på tillgängliga alternativ. Om möjligheterna att transportera gods via järnväg eller sjöfart är goda så ökar priskänsligheten för vägslitageskatten och därmed överflyttningen.

Vänsterpartiet har under lång tid förespråkat en avståndsbaserad skatt på tunga lastbilar som träffsäkert ska vara möjlig att differentiera. Förutom den klimatnytta en sådan beskattning skulle kunna medföra ser vi stora vinster med att svenska och utländska lastbilar skulle kunna beskattas på lika villkor och att myndigheter skulle ges bättre möjligheter, genom ett automatiserat avläsningsbart system, att upptäcka den illegala lastbilstrafiken.

Regeringen bör skyndsamt återkomma med förslag på avståndsbaserad vägslitageskatt på tung lastbilstrafik. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

13 Möjliggör transporternas klimatomställning i landsbygder

13.1 Stärk tillgången till alternativa förnybara drivmedel i landsbygder

Förutsättningarna för en omställning till ett fossilfritt och transporteffektivt samhälle skiljer sig mellan städer och landsbygder. Trafikverkets bedömning är att potentialen för ett transporteffektivare samhälle är störst i storstäder och större städer. Men även för mindre tätorter finns viss potential till energieffektivare transporter där trafikarbetet minskar. Om dessa minskningar görs i storstäder och tätorter är bedömningen att klimatmålet kan nås trots att personbilstrafikarbete inte minskas på landsbygderna.

Vänsterpartiet delar uppfattningen att åtgärder för ökad transporteffektivitet är störst i storstäder och större städer. Men även på landsbygderna finns potential för överflyttning av bil- och lastbilstransporter till mer hållbara transportsätt samt en ökad beläggingsgrad i transporterna. I landsbygder behövs en ökad tyngdpunkt på åtgärder som stärker tillgången till förnybara drivmedel även om det också är möjligt att genom ytterligare åtgärder, t.ex. förbättrad tillgång till kollektivt resande, öka transporteffektiviteten. För att öka tillgången på förnybara drivmedel i landsbygder krävs ökade statliga insatser.

Regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag på åtgärder för att stärka tillgången på förnybara drivmedel i landsbygder. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

13.2 Landsbygder bör kompenseras för höjda drivmedelsskatter

Skatt på drivmedel är ett viktigt verktyg för att minska bilismens klimatpåverkan. Men det är också ett trubbigt verktyg som inte gör skillnad på en höginkomsttagare i storstad med god tillgång till kollektivtrafik och en låginkomsttagare i landsbygder utan tillgång till alternativ till bilen. Det är helt nödvändigt att införa kompensatoriska åtgärder för dem som har låga inkomster i landsbygder och som saknar alternativ till bilen. Det kan bl.a. göras genom att stärka möjligheterna till kollektivtrafik i landsbygder, införa konverteringsstöd till befintliga bilar och förändra reseavdraget. Landsbygder bör ekonomiskt kompenseras för höjda skatter på bensin och diesel genom att pengar återförs för att stimulera en hållbar klimatomställning.

Regeringen bör återkomma med förslag på kompensatoriska åtgärder för att ekonomiskt återföra medel till landsbygders omställning med anledning av höjda drivmedelsskatter. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

13.3 Stärk landsbygdens tillgänglighet för digitala kommunikationer

I landsbygder är förutsättningarna inte lika goda att utveckla ett transporteffektivt samhälle som i städer och tätorter. Bilen kommer fortsatt att vara väsentlig för tillgängligheten i landsbygder. Av den anledningen är det särskilt viktigt, vilket tidigare konstaterats i motionen, att här stärka tillgången på fossilfria drivmedel. Men även de digitala kommunikationerna kommer att vara av stor betydelse för transporteffektiva landsbygder. Exempelvis kan kommunal service och ombudsfunktioner länkas till en livsmedelsbutik. IT blir därmed ett viktigt verktyg för att stärka tillgängligheten i glesbefolkade områden och fungerande bredband är en viktig förutsättning. Men när det gäller tillgång till bredband finns många av de hushåll som saknar bredband just på landsbygden. Vi utvecklar vår syn på IT och bredband i vår motion IT och bredband (2021/22:V445) och vår satsning på bredbandsutbyggnad i vår motion på Utgiftsområde 22 Kommunikationer (2021/22:V452).

14 Inför nytt reseavdrag

Av regeringens klimatpolitiska handlingsplan framgår att regeringen anser att ett avståndsbaserat och färdmedelsberoende reseavdrag bör införas, bl.a. då det nuvarande regelverket har ansetts gynna arbetsresande med bil, särskilt i områden där det finns mer

klimateffektiva alternativ. Reseavdragskommittén lämnade under sommaren 2019 sitt betänkande till regeringen och föreslår att reseavdraget avskaffas i sin nuvarande form.

Vänsterpartiet har länge förespråkat att ett avståndsbaserat reseavdrag bör införas. Vi förväntar oss att regeringen nu lägger ett förslag till riksdagen om ett nytt avståndsbaserat reseavdragssystem vilket skulle gynna utvecklingen av ett mer transporteffektivt samhälle. Vänsterpartiet anser att det behövs ett reseavdragssystem som inte missgynnar kollektivtrafikresenärer så som dagens system gör. Norge, Danmark och Nederländerna har ett avståndsbaserat avdrag utan koppling till arbetstagarens biljett- eller bilkostnader. Här finns enligt vår uppfattning erfarenheter som bör vara tillämpliga även för Sverige i övergång till ett mer effektivt och miljöanpassat system för reseavdrag. Vänsterpartiet anser att ett system som stimulerar att den enskilda färdas med kollektivtrafik och cykel bör eftersträvas.

Regeringen bör återkomma med ett förslag på ett nytt avståndsbaserat reseavdrag som gynnar resande med kollektivtrafik och cykel och samtidigt inte missgynnar dem som bor i landsbygden. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Nooshi Dadgostar (V)

Hanna Gunnarsson (V)

Maj Karlsson (V)

Håkan Svenneling (V)

Jens Holm (V)

Tony Haddou (V)

Karin Rågsjö (V)

Jessica Wetterling (V)