



## **Bildelning i Samverkan**

# **Verksamhetsberättelse 2015 för Bilpoolernas Riksförbund, Bilcoop ideell förening, org.nr. 802500-3883, nedan kallad Bilcoop.**

### **Bildandemöte**

Bilpoolernas Riksförbund ideell förening bildades formellt vid ett bildandemöte den 23 maj 2015 i Sundbyberg.

### **Medlemmar**

Vid verksamhetsårets ingång hade Bil.coop 17 medlemsorganisationer. Medlemmarna har under 2015 varit:

Angereds Bilkooperativ, Bagaregårdens Bilkooperativ, Bilkollektivet i Oslo, Bilpoolarna i Uppsala, Göteborgs Bilkooperativ, Lunds Bilpool, Sala Bilpool, Stockholms Bilpool, Sundbybergs Bilpool, Trondheims Bilkollektiv, Östersunds Bilpool. Sundsvalls bilpolare, Björkstadens Miljöbilpool Umeå, Bilpool i Väst Trollhättan/Vänersborg, EkoBil Örebro och Norrtälje Bilpool.

Karlstads Bilkooperativ har begärt inträde fr o m 2016.

### **Styrelse**

#### **Ordförande**

Claes I Helgesson, Göteborgs Bilkooperativ

#### **Ordinarie ledamöter:**

Per Håkansson, Sundbybergs Bilpool

Peter Markusson, Göteborgs Bilkooperativ

Mattias Andersson, Stockholms Bilpool

#### **Suppleant**

Kalle Westberg, Stockholms Bilpool

### **Valberedning**

Vid stämman valdes och Anita Sundell, Stockholms Bilpool och på det extra årsmötet i december Cristina Greco, Lunds Bilpool (sammankallande)

### **Revisorer**

Cristina Greco, Lunds Bilpool, och Jacob Hallén, Göteborgs Bilcoop.



## Bildelning i Samverkan

### Styrelsen har under verksamhetsåret haft följande sammanträden:

Den vid årsstämman 2015-05-23 valda styrelsen har haft telefonmöten på följande datum: 19 augusti, 24 oktober och 16 december, samt under 2016 2 februari, 31 mars och 10 maj.

### Verksamheten

Bil.coop Transportalen ek för sökte under 2014 ett anslag hos Energimyndigheten för projektet **"Förstudie beträffande bildandet av en branschorganisation för bilpooler"**. Bil.coop fick ansökan beviljad den 28 augusti 2014 med ett belopp på 176 000 kr.

Projektet startades i oktober 2014 och avslutades under 2015. Slutrapporten lämnades till Energimyndigheten den 28 januari.

I samband med förhandlingarna om ovan nämnda anslag hade Energimyndigheten ställt i utsikt att anslaget skulle kunna följas av ett större anslag för genomförandet av de förslag, som framkom i utredningsarbetet (anslaget benämndes också "förstudie"). Emellertid fick Energimyndigheten i sitt regleringsbrev för 2015 ändrade direktiv rörande bilpooler, och Bil.coop kunde därför inte få ytterligare medel för att fullfölja arbetet.

En av slutsatserna i rapporten och vid den konferens med olika intressenter, som anordnades den 27 januari 2015, var att ett första steg för att kunna förhandla fram bättre villkor för bilpooler, t ex möjligheter för kommuner att ställa p-platser till förfogande för bilpooler samt en lägre moms, vore att få regering/riksdag att fastställa en officiell juridisk definition av bilpooler, d v s att klarlägga skillnaden gentemot taxi och normal biluthyrning.

En annan viktig fråga, som var slutsats i vår rapport, var att vi gemensamt bör verka för att ansvaret för bilpoolsfrågor återförs från Energimyndigheten till Trafikverket, som ju under många år hanterade dessa frågor (liksom dess föregångare Vägverket). Energimyndigheten har i sitt regleringsbrev inte längre ett tydligt ansvar för dessa frågor.'

Under året har de vid konferensen deltagande intressenterna kontaktats för att få till stånd en gemensam uppvaktning av Riksdagens trafikutskott för att bland annat kräva att Trafikverket åter får ansvar för bilpoolsfrågor. Vi fick emellertid inte gehör för detta.

Emellertid har – kanske som ett resultat att Bilcoop lobbade i frågan – riksdagsman Johan Hultberg (M) i mars i år lämnat en interpellation (2015/16:452, bilaga 2) till infrastrukturminister Anna Johansson med rubriken *"Hållbara städer och hållbara transporter"*. I interpellationen sägs bl.a. *"Ett hinder för fler bilpooler och för fler bilpoolsplatser är att det saknas en definition av bilpoolsbilar. En bagatell, kan tyckas, men en definition skulle ge kommunerna möjlighet att peka ut parkeringsplatser avsedda bara för bilpooler och skicka en viktig signal om att skapa en hållbar stadsmiljö. Regeringen måste därför skyndsamt lägga fram förslag om en lagstadgad definition."*

Statsrådet svarar bl.a. *"Vi har redan konstaterat att det krävs många olika åtgärder på det här området. Regeringen vidtar också många olika åtgärder. .... Det pågår alltså väldigt mycket på området. Jag tror att vi kommer att behöva göra ännu mer. Parkeringar och*



## **Bildelning i Samverkan**

*bilpoolsbilar är naturligtvis en del i det arbetet. Vi ska verkligen inventera varje område för att vi 2050 ska ha noll fossila utsläpp i Sverige.”*

Förhoppningsvis har frågan om en officiell definition av bilpooler därmed kommit närmare sin lösning.

Vid bildandemötet fastställdes en handlingsplan för Bilcoop, bilaga 1, baserat på ett förslag, som utarbetas av en arbetsgrupp. Av olika skäl har emellertid inte alla de föreslagna aktiviteterna kunnat genomföras under verksamhetsåret. Följande har skett under året.

- Arbete har inletts med att få till stånd sambokningsmöjligheter mellan medlemsföreningarna, i första steget för dem som använder bokningssystemet BPS - Innova MobiSys, i andra hand med övriga föreningar som använder andra bokningssystem
- Arbete har inletts med att ta fram en lathund med mallar för att underlätta uppstart av nya bilpooler
- Arbete har inletts med att ta fram ett allmänt informationsmaterial, som medlemsföreningarna kan använda vid medlemsrekrytering.
- Styrelseledamoten Per Håkansson har som representant för Bil.coop deltagit två möten där frågor kring bildelning behandlats och kunnat framföra våra synpunkter.

Bilpoolernas Riksförbund, Bilcoop har under 2015 inte haft någon egen ekonomi. Enligt beslut vid bildandestämman skall medlemsavgifter debiteras först f.r.o.m 2016.

Styrelsen för Bilpoolernas Riksförbund Bilcoop ideell förening

Maj 2016

Claes I Helgesson

Per Håkansson

Peter Markusson

Mattias Andersson



## Bildelning i Samverkan

Bilaga 1

### Verksamhetsplan för ”nya” bil.coop 2015-2017

Den arbetsgrupp som förberett årsmötet 23 maj 2015 har tagit fram ett förslag till verksamhetsplan för den nybildade föreningen. Planen omfattar följande verksamhetsområden:

- System och avtal för korsbokning
- Föreningsutveckling, medlemsrekrytering och -nybildning.
- Intern och extern kommunikation
- Lobbying och påverkan

Arbetsgruppen föreslår årsmötet att ge styrelsen i uppdrag att arbeta i enlighet med den upprättade verksamhetsplaneringen, men med mycket fria händer att vidareutveckla verksamhetsplaneringen. Skälen till det är att det för en nystartad verksamhet alltid är svårt att rätt förutspå vilka aktiviteter som bör ha högst prioritet samt att styrelsen måste ha betydande rådighet över sitt eget arbete. De nedan föreslagna verksamhetsområdena kan behöva modifieras. Nya kan behöva läggas till och om goda skäl finns kan något av nedanstående också prioriteras bort. Styrelsen förutsätts kunna motivera för nästkommande årsmöte vilka prioriteringar man valt.

### System och avtal för korsbokning

Rent tekniskt är det möjligt för bilpoolernas medlemmar att boka bil i en annan bilpool som använder samma telematiksystem. Det är upp till respektive systemleverantör att tillsammans med bilpoolerna ta fram juridiskt hållbara avtal.

Tekniken för att boka mellan de olika systemen, primärt Miveo och Innova, är teoretiskt ganska lätt att ta fram, och systemleverantörerna har varit i kontakt med varandra i syfte att diskutera möjliga lösningar.

Styrelsen för Bil.coop skall aktivt stötta sådant samarbete, t ex genom att ta initiativ till förnyad kontakt mellan leverantörerna. Styrelsen, tillsammans med systemleverantörerna, svarar för att ett förslag till systemöverskridande avtal tas fram, som möjliggör bokning över systemgränserna.

Avtalsförslaget skall granskas av juridiskt kompetent person, och därefter skickas på remiss till samtliga Bil.coops medlemmar. Bil.coop skall också tillhandahålla hjälp att göra sådana bokningar manuellt tills dess att ett automatiskt system är färdigt att tas i drift.

### Föreningsutveckling, medlemsrekrytering och -nybildning

Styrelsen bör ge stöd till medlemsföreningar som önskar få hjälp med utvecklingsarbete, är i förändringsfaser eller har kört fast.

Exempel på sådant stöd är att jobba fram mallar för information och marknadsföring på lokalt plan och riktat mot specifika målgrupper som medlemmar i bostadsrättsföreningar, hyresgästföreningar, företag (juridiska personer) eller liknande.

Styrelsen bör också jobba fram mallar åt medlemsföreningarna för att ge idéstöd och hjälp till dem som vill starta egna bilpooler.

Informations- och rådgivningsverksamheten kan ske både i form av presentationer och av föreläsningar. I så hög grad som möjligt bör detta utgöras av väl utformat, webbaserat material.



## **Bildelning i Samverkan**

### **Intern och extern kommunikation**

#### **Verksamheter under 2015**

Den nya föreningen måste snabbt kunna visa upp för sina medlemmar att den fyller en funktion och är till deras gagn. Den bör också förhållandevis snabbt synas på den nationella arenan.

I samråd med medlemsorganisationerna bygga upp en fungerande internkommunikation för text/bilder m.m. Denna kan ske via en webbplats (vissa delar publika, andra lösenordsskyddade), med hjälp av Dropbox eller andra bildelningssystem.

Återkommande telefon- eller Skype-konferenser med medlemmarna bör vara prioriterade, för att tydligt identifiera deras behov, önskemål och förväntningar och för att förankra och legitimera den nya föreningen. Konferenserna kan av tekniska skäl behöva göras i flera omgångar/grupper. Förslagsvis sker en första runda i mitten av juni, en andra i början av september och en tredje i slutet av november.

Befintlig webbplats uppdateras efter behov. Befintlig närvaro i sociala medier uppdateras efter behov. Detta sker omedelbart efter årsmötet och därefter återkommande. Översyn och justeringar bör göras minst en gång i veckan.

En strategi för extern kommunikation tas fram under början av hösten och tas i bruk så snart som möjligt. Strategin ska identifiera VAD som ska sägas i givna situationer, VILKA som bör nås av det som ska sägas, HUR det ska sägas och NÄR. Modeller för återkoppling och uppföljning ska ingå. I denna kommunikationsstrategi bör särskild hänsyn tas till insikter om hur man förmår olika målgrupper att byta ett beteende (egen bilkörning) mot ett annat (bildelning och andra kollektiva trafiklösningar).

#### **Verksamheter under 2016-2017**

Utifrån samråd med medlemsorganisationerna och med hjälp av kommunikationsstrategins analyser identifieras ett antal nyckelfrågor där föreningen ska arbeta mer fördjupat och inriktat.

Det kan t ex gälla insatser för opinionsbildning (se vidare under Lobbying och påverkan) eller mer direkt marknadsföring i syfte att hjälpa medlemmarna med rekryteringsarbetet och att nya bildelningssystem etableras på orter där de idag inte finns.

Riktade insatser kan också övervägas mot specifika målgrupper som t ex studenter, boende i stadskärnor, företagare i centrala lägen m.m.

Befintliga och etablerade kommunikationskanaler och – verktyg ses kontinuerligt över och utvecklas. Föreningen bör i detta sammanhang särskilt följa utvecklingen inom fältet social påverkan och diskussionen om t ex nudging, i syfte att testa och tillämpa nya metoder för utvecklad kontakt med givna målgrupper.

### **Lobbying och påverkan**

#### **Verksamheter under 2015**

Föreningen bör belysa de primärt mest angelägna frågorna för bildelningen, främst den juridiska status som kan möjliggöra särskilda p-rutor och sänkt moms. Kontakter bör dels tas gentemot lämpliga politiker på riksnivå (trafikutskottet m.fl.) där samordning med andra aktörer kan vara strategiskt klokt, dels uppmärksamma lokalpolitiken i de kommuner där bildelning finns på p-rutebehoven.

Någon form av utspel bör göras inför den återkommande trafikantveckan i september, men även vid andra tillfällen.



## **Bildelning i Samverkan**

Arbetet med en omvärldsanalys som dels är internationell, dels sträcker sig framåt i tiden, bör påbörjas. Utgångspunkten bör vara att bildelningen är ett strategiskt viktigt verktyg för att nå målet om en fossilfri fordonsflotta till år 2030 – eller åtminstone så nära som möjligt. Detta arbete kan utföras centralt men bör ske i nära samråd med medlemsorganisationerna.

En uppvaktning av politiker i Trafikutskottet bör göras, där föreningen påtalar vikten av att statens stöd till fortsatt bildelningsverksamhet dels blir substantiellt, dels återförs till Trafikverkets ansvarsområde från Energimyndigheten.

### **Verksamheter under 2016-2017**

I kommuner där bildelning inte finns organiserad trots att omständigheterna är goda bör kommunala instanser, t ex miljöförvaltningar och/eller den lokala energi- eller konsumentrådgivningen, engageras som initiativtagare eller katalysatorer för processen.

Omvärldsanalysen görs färdig och kan då tydligt ge svar på hur bildelningen samverkar med andra faktorer för att drastiskt minska de fossila utsläppen, samtidigt som den medverkar till även de ekonomiska och sociala aspekterna av en hållbar samhällsutveckling.

Om och när detta kan klargöras på ett tydligt sätt anordnas lämpliga aktiviteter där detta belyses. Det kan handla om uppvaktningar och utbildningar av allt från riksdagens partigrupper såväl till kommunernas planeringstjänstemän.

En aktiv strategi för mediabearbetning i dessa frågor kan också bli aktuell.

### **Utarbetad av en arbetsgrupp bestående av:**

Fredrik Holm, Karlstad Bilkooperativ

Per Håkansson, Sundbybergs Bilpool

Per Muhrbeck, Lunds Bilpool

Peter Markusson, Göteborgs Bilkooperativ

## INTERPELLATION TILL STATSRÅD

Från Riksdagsförvaltningen 2016-03-02 Besvaras senast 2016-03-16
---

Till statsrådet Anna Johansson (S)

**2015/16:452 Hållbara städer och hållbara transporter**

När alliansregeringen tillträdde 2006 hade Sverige en av Europas absolut äldsta och mest bränsletörstiga bilparker. Två mandatperioder senare och tack vare effektiva styrmedel såsom miljöbilspremie, nedsatta förmånsvärden för miljöbilar och pris på utsläpp har det skett stora förbättringar. Nu finns det omkring 600 000 miljöanpassade bilar i Sverige, och år 2013 understeg utsläppen från vägtransporterna för första gången 1990 års nivå. Trots dessa stora framsteg står transportsektorn alltjämt för ungefär en tredjedel av Sveriges totala utsläpp. Därför måste transportsektorn och omställningen av fordonsflottan fortsatt vara en av de främsta nationella prioriteringarna inom klimatpolitiken.

Bilpooler kan vara ett sätt att minska såväl utsläppen av växthusgaser som trängseln, eftersom medlemskap i en bilpool vanligen leder till att varje bilist kör mindre då det spontana körandet minskar och bilkörningen planeras bättre. Vidare ersätter en bilpoolsbil ett stort antal vanliga bilar. Att underlätta för bilpooler är därför viktigt för miljön och för möjligheten att skapa mer hållbara städer med mindre trängsel.

Ett hinder för fler bilpooler och för fler bilpoolsplatser är att det saknas en definition av bilpoolsbilar. En bagatell, kan tyckas, men en definition skulle ge kommunerna möjlighet att peka ut parkeringsplatser avsedda bara för bilpooler och skicka en viktig signal om att skapa en hållbar stadsmiljö. Regeringen måste därför skyndsamt lägga fram förslag om en lagstadgad definition.

Viktigt för att minska bilismens utsläpp och för att påskynda omställningen av fordonsflottan är att ge kommunerna rätt att använda ekonomiska styrmedel. Många kommuner arbetar mycket aktivt för att minska utsläppen av växthusgaser och för att bidra till omställningen av fordonsflottan. Ett hinder för fler miljöbilar är att lagen inte tillåter kommuner att ta ut differentierade parkeringsavgifter. Slopade eller lägre parkeringsavgifter för miljöbilar skulle vara ett kraftfullt incitament för att få fler att köra miljösmart.

Med anledning av ovanstående har jag följande frågor till statsrådet Johansson:

1. Har statsrådet för avsikt att ta initiativ till en lagstadgad definition för bilpoolsbilar, och när kan ett sådant förslag i så fall förväntas?
2. Är statsrådet beredd att verka för att kommunerna ska få bättre verktyg,

t.ex. i form av en rätt att ta ut utsläppsdifferentierade parkeringsavgifter,  
för att påskynda omställningen och sänka transportsektorns utsläpp?

.....

Johan Hultberg (M)

Överlämnas enligt uppdrag

Lisa Gunnfors



## Svar på interpellation 2015/16:452 om hållbara städer och hållbara transporter

### Anf. 85 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Herr talman!

Johan Hultberg har frågat mig om jag har för avsikt att ta initiativ till en lagstadgad definition för bilpoolbilar och när ett sådant förslag i så fall kan förväntas. Johan Hultberg har även frågat om jag är beredd att verka för att kommunerna ska få bättre verktyg, till exempel i form av en rätt att ta ut utsläppsdifferentierade parkeringsavgifter, för att påskynda omställningen och sänka transportsektorns utsläpp. Jag delar Johan Hultbergs uppfattning att det är viktigt att minska transportsektorns utsläpp. För att nå minskade utsläpp behöver vi bland annat ställa om fordonsflottan från fossila drivmedel. Regeringen arbetar därför aktivt med ett brett spektrum av åtgärder. Regeringen har till exempel tagit flera initiativ för att främja miljöbilar, däribland utredningen om ett svenskt bonus–malus–system för att främja rena bilar samt ett klimatinvesteringsstöd, det så kallade Klimatklivet, där investeringar görs i bland annat laddinfrastruktur för elbilar. Regeringen har även nyligen gett Transportstyrelsen i uppdrag att föreslå hur dagens miljözonsbestämmelser kan utvecklas för att bättre bidra till att miljökvalitetsmålen och målen för transportpolitiken uppnås. Transportstyrelsen ska bland annat utreda hur miljözoner kan användas för att premiera tysta och emissionsfria fordon. Uppdraget ska redovisas senast den 30 september 2016. En ökad användning av bilpooler är en tänkbar åtgärd för att minska trängseln och utsläppen, särskilt i våra storstäder. Näringsdepartementet har även uppmärksammat på att det i nuläget saknas en legaldefinition av begreppet ”bilpoolsbil”, vilket i dagsläget kan utgöra ett hinder för att skapa en anpassad lagstiftning.

### Anf. 86 JOHAN HULTBERG (M):

Herr talman!

Jag får väl tacka ministern för svaret, även om det i ärlighetens namn bär emot en smula. Det svar som ministern gav var nämligen långt ifrån vad jag hade hoppats på, faktiskt också långt ifrån vad jag hade trott. Jag ställde bland annat en rak fråga om huruvida regeringen har för avsikt att ta initiativ till en lagstadgad definition för bilpoolbilar och när ett sådant förslag i så fall kan tänkas komma hit till riksdagen. Nu svarar ministern att Näringsdepartementet har ”uppmärksammat på att det i nuläget saknas en legaldefinition”, vilket ”kan utgöra ett hinder för att skapa en anpassad lagstiftning”.

Herr talman! Jag är besviken över ministerns svar, måste jag säga. Detta är ingen ny fråga och inget nytt problem, utan är välkänt och har diskuterats i flera år. Jag är den förste att säga att jag tycker att det är beklagligt att alliansregeringen inte hann med att lägga fram ett sådant förslag under vår tid. Men regeringen har enligt ministerns svar inte för avsikt att återkomma till riksdagen med ett förslag till definition, och det finner jag anmärkningsvärt. Men jag ger ministern en chans till. Kommer regeringen att ta initiativ till en lagstadgad definition för bilpoolbilar?

Herr talman! För den som inte har stött på den här frågan tidigare kan den te sig en aning bagatellartad. Men det är den faktiskt inte. Om man som jag och Moderaterna vill stödja användandet av bilpooler och skapa bättre villkor för dessa är en definition viktig. Det är den för att en definition bland annat krävs för att kommuner ska ha möjlighet att peka ut särskild gatumark för parkering enkom för bilpoolbilar.

Herr talman! Innan vi trasslar in oss i en diskussion om exakt hur vi ska underlätta för bilpooler finns det anledning att nämna några ord om varför det är viktigt. AvSveriges utsläpp av växthusgaser kommer omkring en tredjedel just från transportsektorn. Under Alliansens tid hände fantastiskt mycket positivt på området. Äntligen fick vi fart på omställningen av den svenska fordonsflottan. Vi såg en miljöbilsboom, att användningen av biodrivmedel ökade och att utsläppen från privatbilismen för första gången understeg 1990 års nivåer.

Herr talman! Det är alltså så att vägen fram till den av Alliansen uppsatta visionen om en fossiloberoende fordonsflotta 2030 är väldigt lång. Vi måste göra fantastiskt mycket mer. Ett steg på vägen är att underlätta för fler bilpooler. Varför då? Jo, därför att undersökningar och forskning tydligt har visat att bilpooler bidrar både till sjunkande utsläpp och till mindre trängsel. Detta är ett sätt att slå två flugor i en smäll. Vi har ett växande problem i våra växande städer med trängsel, såsom här i Stockholm och i ministerns hemstad Göteborg. Då kan bilpoolerna vara en viktig del.

Herr talman! Jag måste ändå fråga ministern: Vad har regeringen för ambitioner när det gäller bilpooler? Vill man skapa bättre förutsättningar för bilpooler att vara en del av bygget av hållbara städer och en del av lösningen på klimatutmaningen? Vi ser att bristen på definition är ett stort hinder. Göteborgs stad, ministerns hemkommun, har under många år jobbat för att få möjlighet att reservera parkeringsplatser just för bilpooler men har gått bet på grund av att det saknas en definition. Kommer regeringen att återkomma till riksdagen med ett sådant förslag?

I detta anförande instämde Erik Ottoson (M).

### Anf. 87 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Herr talman!

Jag kan konstatera att vi ännu inte har haft åtta år på oss att leverera i den här frågan. Vi får säkert anledning att återkomma. Det är precis som Johan Hultberg säger. Det är en viktig fråga att få en definition. Precis som i den tidigare interpellationsdebatten handlar det om vidta åtgärder på en lång rad områden och inte tro att åtgärder bara i det ena eller andra spektrat kommer att ge resultat. Det gäller att hitta väldigt många olika morötter och piskor, lagstiftning, regelverk och möjligheter för att vi ska ställa om transportsektorn, och det behöver gå ganska fort. När det gäller just bilpooler finns det ganska många sorters bilpooler. Det gör att det kan vara svårt att hitta en definition som passar alla. Det finns företag som bedriver det som näringsverksamhet. Det finns små ideella föreningar och en lång rad olika typer av samutnyttjande av bilar.

Det man kan konstatera är att bilpoolsbilar har den fördelen att de kan vara mer utnyttjade, det vill säga att de inte står still fullt lika mycket av tiden. Det gör att de inte heller riktigt har samma behov av parkeringsplatser. Man har också möjlighet att förnya bilparken lite oftare om man är fler som står för investeringen, och så vidare. Det ger också förutsättningar att bidra till minskad trängsel. På samma sätt är det viktigt att kunna ha ett regelverk som underlättar för alla åtgärder som bidrar till minskad klimatpåverkan och minskad miljöpåverkan också ur andra aspekter. Det gäller inte enbart klimatfrågor. Det finns utsläpp av partiklar, svavel och en hel del annat som också behöver åtgärdas. För några år sedan arbetade man ganska intensivt med detta. Det var ett antal kommuner som införde gratis parkering för miljöbilar. Sedan har det visat sig inte vara lagligt, men det var ändå i bruk under flera år. Det man tyvärr såg var att man visserligen fick en stor ökning av antalet miljöklassade bilar. Men till slut var städerna nästan igenkorkade, eftersom det på varena

tiominutersparkering stod miljöbilar under ganska lång tid. I stadskärnorna kanske biltrafik överlag kanske inte är så önskvärd. När man föreslår åtgärder gäller det att man vidtar åtgärdersom bidrar till både minskad trängsel och minskad klimatpåverkan.

### Anf. 88 JOHAN HULTBERG (M):

Herr talman!

Det är alldeles riktigt att det även på detta område krävs en uppsjö av åtgärder för att minska utsläppen från transportsektorn, och i det här fallet framför allt från privatbilismen som vi nu debatterar.

Herr talman! Jag kan tyvärr konstatera att den nuvarande regeringen just nu för en politik som snarare tar oss längre från än närmare målet om en fossiloberoende fordonsflotta. Regeringens politik har lett till att det sedan årsskiftet är 20 000 kronor dyrare att köpa laddhybrid, att det är dyrare att ha miljöbil som tjänstebil och att det också är dyrare att tanka förnybara drivmedel vid macken. Nu har regeringen precis i dagarna gått ut med att man har insett att den skattehöjning på etanol och biodiesel som man genomförde i höstas var felaktig och att man backar från den. Tyvärr kommer det misstaget att korrigeras först i augusti enligt regeringens förslag, vilket är olyckligt. Det är också svårt att förstå varför det ska dröja så länge. Vi ser nu att biodrivmedelsmarknaden totalt håller på att kollapsa på grund av regeringens skattepolitik. Därför måste regeringen verkligen skyndsamt agera i frågan.

Herr talman! Jag går tillbaka till bilpoolerna. Det är jätteviktigt att skapa bra förutsättningar för bilpooler. De bidrar till att förbättra luftkvaliteten i våra städer tack vare att bilpoolerna i regel använder bättre och nyare motorer och inte sällan el- eller laddhybrider. Statistiken är tydlig med att bilpoolsbilar ersätter ett stort antal vanliga bilar. Vissa undersökningar säger att en bilpoolsbil ersätter så många som 30 bilar. Det tror jag är en överdrift. Trafikverket brukar tala om att en bilpoolsbil ersätter åtminstone fem bilar. Det tror jag är en mer korrekt bedömning. Trafikverket har också beräknat hur stora koldioxidutsläppsminskningar som en bilpoolsbil bidrar med och kommit fram till att det i genomsnitt är ungefär ett halvt ton. Det är tack vare att bilpoolsbilarna i regel är nyare, bättre och energieffektivare. Men det är också tack vare att bilpoolsanvändningen leder till att jag som bilist planerar mitt körande bättre. Jag kanske tar en och annan mindre spontan biltur och i större utsträckning cyklar eller åker kollektivt. Det leder helt enkelt till ett minskat bilresande och således till lägre utsläpp. Jag och Moderaterna tror att bilpooler är ett viktigt verktyg i arbetet för hållbarare städer, lägre klimatutsläpp och också för en bättre luftkvalitet.

Herr talman! Jag lyfter i min interpellation också upp frågan om differentierade parkeringsavgifter. Kring den frågan problematiserade ministern lite grann i sitt andra anförande. Hon sa att det blev bekymmer när kommunerna lät miljöbilar ställa sig på tiominutersparkeringarna. Jag och Moderaterna tror att vi ska visa tilltro till Sveriges kommunpolitiker. Sveriges 290 kommuner har olika förutsättningar. Det är bättre att vi delegerar beslutsmakten till kommunerna att utforma kloka och bra regler. Det kanske var en dum idé att låta miljöbilar ställa sig på tiominutersparkeringar. Men det jag lyfter fram i min interpellation är en möjlighet att ta ut miljödifferentierade parkeringsavgifter. Det tror jag hade varit ett viktigt verktyg. Jag hoppas att regeringen är beredd att ge kommunerna det verktyget. Det saknar de i dag. Jag ser att min kollega Jesper Skalberg Karlsson nu kommit in i kammaren. Han är från Gotland. Det är en kommun som har försökt att införa miljödifferentierade parkeringsavgifter. Men de har tyvärr fått nej, eftersom det är i strid med lagstiftningen. Jag hoppas att infrastrukturministern och regeringen är beredd att åtgärda den

lagstiftningen så att det blir möjligt för kommunerna att föra en aktiv politik när det gäller att skapa hållbara städer och transportsystem med lägre klimatpåverkan.

### Anf. 89 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Herr talman!

Beskattningen av alternativa drivmedel var inte en del av regeringens skattepolitik på området, vilket jag tror att Johan Hultberg är väl medveten om. EU gjorde bedömningen att det var konkurrenssnedvridande att ha en mer förmånlig beskattning av biodrivmedel än fossila drivmedel. Apropå den tidigare diskussionen om EU och internationella regelverk är det här ett område där man behöver se över de regler som styr EU:s regelverk i det här avseendet. Vi vill även framgent kunna ha möjlighet att styra med skatter och andra typer av ekonomiska styrmedel. Det vore oerhört olyckligt om EU å ena sidan lägger fram ett krav på medlemsstaterna att ta fram en utbyggnadsstrategi för alternativa drivmedel och å andra sidan gör det omöjligt för medlemsstaterna att med ekonomiska incitament öka marknadsförutsättningarna för dessa drivmedel. Där tror jag alltså att vi är helt överens. Det är positivt att vi nu har fått möjlighet att åtminstone under en period göra som vi vill med den skatten. Jag hoppas också att vi får en mer långsiktig inställning inom EU för att det ska hanteras på det sättet, så att medlemsstaterna får den friheten. När det gäller bilpooler är det inte förbjudet att ha bilpoolsbil i dag. Bilpooler ökar dessutom. Jag håller med om att det skulle underlätta att få en tydligare definition av vad en miljöbil är och hur man legalt ska betrakta den, för att man ska kunna styra olika typer av förmåner mot just bilpoolsbilar. Men det är inte på något sätt avgörande för att utvecklingen ska kunna fortsätta. Det har skett en utveckling, och det kommer alldeles säkert att fortsätta ske en utveckling. Jag tror precis som Johan Hultberg att vårt sätt att använda bilen förändras, framför allt i våra större städer. Där ser allt fler att man inte har behov av en bil varje dag. Man åker buss eller tunnelbana eller cyklar – eller vad man nu gör – till jobbet. Sedan behöver man kanske en bil på helgen när man ska åka och storhandla eller hälsa på släktingar. Då har man inte heller behov av att äga en bil på samma sätt. Vi kan nog förvänta oss att den utvecklingen kommer att fortsätta, i synnerhet om vi bygger ut kollektivtrafiksystemen ännu mer, gör det enklare och säkrare att cykla och vidtar en lång rad andra åtgärder. Då är det tveksamt om vi samtidigt ska göra det enklare att använda bilen i våra stadskärnor. Det finns ett behov av att minska bilens klimatpåverkan där bilen är helt nödvändig, det vill säga framför allt i glesbygd. Men i stadskärnorna är det inte bara ett klimatproblem. Där är det ett miljöproblem på andra sätt, det vill säga trängsel och trafiksäkerhetsproblem. Då skulle man kunna använda gatumark på ett betydligt bättre sätt än till parkeringsplatser. I det avseendet tror jag att man behöver arbeta med flera olika instrument för att få mer liveable cities – på ren svenska. Man behöver kanske arbeta på lite andra sätt än att förenkla för bilar att parkera i staden.

### Anf. 90 JOHAN HULTBERG (M):

Herr talman!

Det handlar om att underlätta för bilpooler att parkera, på bekostnad av vanliga bilar. Vi vet att en bilpoolsbil i regel ersätter åtminstone fem vanliga bilar. Således leder det till mindre trängsel, här i Stockholm, Göteborg eller Malmö och andra snabbväxande städer såsom min egen, Europas grönaste stad Växjö. Jag tycker att detta är en viktig fråga och någonting som regeringen borde agera på. Ministern försvarade sig lite i sitt första inlägg med att regeringen inte har haft åtta år på sig att återkomma till riksdagen med en definition. Det är alldeles riktigt. Men regeringen har mycket material på sitt bord, tack vare de initiativ som alliansregeringen tog. Vi vet att FFF-utredningen, Fossilfrihet på väg, innehåller tankar om hur man kan underlätta för just bilpooler. Tyvärr fastnar det ofta på grund av avsaknad av en

definition. Om vi ska kunna gå vidare med att underlätta för parkeringar eller ändra skattereglerna, förmånsbeskattningar och allt möjligt, krävs det en definition för att vi ska kunna veta vilka bilar vi vill underlätta för. Vad som är en bilpoolsbil är, som ministern säger, inte alldeles givet. Därför behövs en definition. Vi ser en snabb utveckling på området, inom delningsekonomi, med Uber och olika former av bildelningstjänster och samåkning. Var går gränsen mellan en bilpool och att jag och ministern helt enkelt gör upp om att samåka? Det är inte alldeles självklart. Det behövs en definition. Regeringen måste ta ett sådant initiativ.

Herr talman! Vi har många bollar i luften. När det gäller skatten var det inte EU som sa till Sverige att höja skatten. Det var regeringens tolkning av stadstödsreglerna som gjorde att man lade fram förslag. Den tolkningen var felaktig. Jag är glad över att regeringen kryper till korset och erkänner sitt misstag. Jag kan tyvärr konstatera att det har fått förödande konsekvenser. Jag uppmanar regeringen att försöka agera mer skyndsamt än att vänta med en skatteförändring till augusti. Vi ser nämligen att drivmedelsmarknaden håller på att kollapsa.

### Anf. 91 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Herr talman!

Vi har redan konstaterat att det krävs många olika åtgärder på det här området. Regeringen vidtar också många olika åtgärder. Vi satsar 1,2 miljarder mer per år på järnvägsunderhållet plus ytterligare 100 miljoner per år för järnväg i landsbygd. Det gör det möjligt för fler att lita på att tågen kommer i tid. Det gör i sin tur så att pendling med tåg blir mer attraktivt. Vi har infört stadsmiljöavtal där staten kan medfinansiera kollektivtrafiklösningar, vilket också bidrar till ökat bostadsbyggande. I Sverigeförhandlingen, som har nämnts tidigare, förhandlar man om kollektivtrafiklösningar i våra storstadsregioner. Vi har en ny och något skarpare miljöbilsdefinition som gör så att priset på elbilar, som tidigare har varit högt, faktiskt har kommit ned en bit. Då får fler möjlighet att efterfråga det som är den renaste – så här långt i alla fall – formen av miljöbil. Vi utreder vägslitageskatt. Och vi utreder bonus–malus-system. Vi har en lång rad åtgärder för att sammantaget få en utveckling mot en bättre klimatanpassad fordonsflotta i Sverige. Till det ska läggas det klimatinitiativ som kallas Klimatklivet. Där kan bland annat kommuner få stöd för att bygga fler laddstationer för elbilar. Det pågår alltså väldigt mycket på området. Jag tror att vi kommer att behöva göra ännu mer. Parkeringar och bilpoolsbilar är naturligtvis en del i det arbetet. Vi ska verkligen inventera varje område för att vi 2050 ska ha noll fossila utsläpp i Sverige.

Överläggningen var härmed avslutad.