

## **Motion om att införa differentierade parkeringsavgifter**

Motion av Sara Svanström och Elin Hjelmestam (båda L)

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.  
Motionen besvaras med hänvisning till vad som sägs i utlåtandet.

### **Föredragande borgarrådet Lars Strömgren**

#### **Sammanfattning av ärendet**

Sara Svanström och Elin Hjelmestam (båda L) har väckt en motion i kommunfullmäktige. Motionärerna föreslår att Stockholms stad ska utreda och införa ett system för differentierade parkeringsavgifter där en högre avgift tas ut av fossildrivna fordon. Motionärerna motiverar sitt förslag med att staden har stora utmaningar i att minska klimatutsläpp och förbättra luftkvaliteten i staden där fossildrivna fordon står för en stor andel av utsläppen.

#### **Beredning**

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, trafiknämnden, Farsta stadsdelsnämnd, Hägersten-Älvsjö stadsdelsnämnd, Södermalms stadsdelsnämnd, Stockholms Stadshus AB och Naturskyddsföreningen.

Naturskyddsföreningen har inte inkommit med svar.

*Stadsledningskontoret* anser att det inte är möjligt att införa differentierade parkeringsavgifter på grund av att nuvarande lag inte tillåter det men beskriver att staden föreslagit en lagändring i sitt remissvar på betänkandet Mot en effektiv elektrifiering av transportsystemet (SOU 2024:97).

*Trafiknämnden* anser att det inte är möjligt att införa differentierade parkeringsavgifter utifrån nuvarande lagstiftning med förarbeten och rättspraxis samt beskriver att Landsbygds- och infrastrukturdepartementet behöver bereda ett lagförslag för att motionens förslag ska vara möjligt att genomföra.

*Farsta stadsdelsnämnd* bedömer att differentierade parkeringsavgifter skulle kunna vara ett effektivt styrmedel.

*Hägersten-Älvsjö stadsdelsnämnd* anser att förslaget skulle gynna de verksamheter som använder bilar i tjänsten, till exempel hemtjänsten, eftersom nämndens fordon till största delen är fossilbränslefria.

*Södermalms stadsdelsnämnd* ser positivt på förslaget om differentierade parkeringsavgifter men betonar vikten av att beakta sociala aspekter, säkerställa en välfungerande kollektivtrafik dygnet runt samt utveckla ett nära samarbete med kringliggande kommuner.

*Stockholms Stadshus AB* bedömer att gällande konkurrensträttsliga förutsättningar, systemstöd och avtalsrelationer inte medger differentierade parkeringsavgifter.

### Föredragande borgarrådets synpunkter

Den rödgröna majoriteten arbetar på många sätt för att minska utsläppen från trafiken och förbättra luftkvaliteten. Att främja och möjliggöra övergång från fossilbilar till elbilar är en del av arbetet, andra delar är att bygga staden så att det blir lätt att gå, cykla och åka kollektivtrafik så att färre behöver vara beroende av en bil i sin vardag.

Att verka för differentierade parkeringsavgifter finns med som åtgärd i stadens miljöprogram. Staden har i sitt remissvar av regeringens betänkande Mot en effektiv elektrifiering av transportsystemet (SOU 2024:97) lagt fram förslag om bland annat differentierad prissättning av parkeringsavgifter för att främja omställning till utsläppsfria fordon. De förslag som presenterades i betänkandet är tyvärr inte tillräckliga för att främja en snabb omställning till utsläppsfria fordon, regeringen måste ta sitt ansvar och skapa fler verktyg för bland annat kommuner att arbeta med omställningen.

Vi ställer oss tyvärr väldigt tveksamma till om regeringen överhuvudtaget är intresserad av att ändra lagen och göra det tillåtet för kommuner att differentiera parkeringsavgifter. Det borde Liberalerna, som en del av regeringen, ändra på. Motionen så som den är formulerad lyckas tyvärr inte ens med att beskriva förutsättningarna och att det krävs en lagändring för att det ska vara möjligt för en kommun att införa differentierade parkeringsavgifter.

### Bilaga

Motion om att införa differentierade parkeringsavgifter, dnr KS 2025/716-1

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

**Reservation** av borgarrådet Jan Jönsson (L) enligt följande.

Jag föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Att tillstyrka motionen
2. Att därutöver anföra

Liberalerna tackar för svaret som tydligt redogör för gällande rättsläge och de begränsningar som dagens lagstiftning innebär. Det är riktigt att nuvarande regler inte tillåter differentiering av parkeringsavgifter utifrån fordonens miljöklass. Men just därför är det avgörande att vi som politiker markerar riktningen framåt och driver på för att få de verktyg vi behöver.

I Liberalernas Stockholm ska det vara enkelt och lönsamt att göra rätt. Vi utgår från principen att den som orsakar utsläpp också ska ta ett större ansvar för kostnaderna, polluters-pay-principen. Parkeringsavgifter är ett av de mest träffsäkra styrmedlen staden har för att påverka trafikbeteenden. Genom att göra det dyrare att parkera fossildrivna bilar och billigare för utsläppsfria alternativ skickar staden en tydlig signal om vilken utveckling vi vill se.

För oss handlar inte om att förbjuda människor att äga bil, utan om att ge tydliga och rättvisa incitament för att ställa om. Friheten att välja färdmedel måste kombineras med ansvar för de konsekvenser som valet innebär för miljö, klimat och människors hälsa. Att omkring tusen stockholmare dör i förtid varje år på grund av luftföroreningar är inte acceptabelt. Vi har ett ansvar att använda alla verktyg som finns tillgängliga för att minska utsläppen och förbättra luftkvaliteten.

Förvaltningen pekar på behovet av en lagändring för att ett system med differentierade avgifter ska kunna införas. Liberalerna delar den bedömningen men menar att detta inte får bli ett svepskäl för passivitet. Tvärtom är det nu politiken måste agera för att driva på den lagändring som krävs. Genom att tillstyrka motionen skickar staden en tydlig signal till regeringen och riksdagen om att det finns ett starkt stöd för att ge kommunerna fler och mer moderna verktyg i klimatomställningen.

Stockholm har höga ambitioner för att bli en fossilfri stad. Men målen når vi bara om vi också vågar använda ekonomiska styrmedel som förändrar beteenden här och nu. Differentierade parkeringsavgifter är ett konkret, effektivt och rättvist verktyg för att uppnå det.

Vår motion är en viktig politisk markering för ett grönare, friskare och mer rättvist Stockholm, där vi visar att vi står på stockholmarnas sida i kampen för renare luft och en mer hållbar stadsmiljö.

**Kommunstyrelsen** delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar enligt föredragande borgarråds förslag.

Stockholm den 21 januari 2026

Karin Wanngård  
Kommunstyrelsens ordförande

**Kommunstyrelsen**

**Reservation** av Jan Jönsson (L) som är likalydande med Liberalernas reservation i borgarrådsberedningen.

## Ärendet

Sara Svanström och Elin Hjelmestam (båda L) har väckt en motion i kommunfullmäktige. Motionärerna föreslår att Stockholms stad ska utreda och införa ett system för differentierade parkeringsavgifter där en högre avgift tas ut av fossildrivna fordon. Motionärerna motiverar sitt förslag med att staden har stora utmaningar i att minska klimatutsläpp och förbättra luftkvaliteten i staden där fossildrivna fordon står för en stor andel av utsläppen.

Motionärerna föreslår därför att kommunfullmäktige beslutar följande:

1. Att Stockholms stad utreder och inför ett system för differentierade parkeringsavgifter som gynnar miljövänliga fordon.
2. Att högre avgifter införs för fossildrivna fordon.

## Remissammanställning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, trafiknämnden, Farsta stadsdelsnämnd, Hägersten-Älvsjö stadsdelsnämnd, Södermalms stadsdelsnämnd, Stockholms Stadshus AB och Naturskyddsföreningen.

Naturskyddsföreningen har inte inkommit med svar.

## Innehållsförteckning

Stadsledningskontoret .....	5
Trafiknämnden.....	6
Farsta stadsdelsnämnd .....	8
Hägersten-Älvsjö stadsdelsnämnd .....	8
Södermalms stadsdelsnämnd .....	9
Stockholms Stadshus AB .....	10
Reservationer m.m. ....	12

## Stadsledningskontoret

**Stadsledningskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 7 november 2025 har i huvudsak följande lydelse.

I kommunstyrelsens förslag till budget för 2026 fastslås att staden har som målsättning att till år 2030 minska utsläppen från transportsektorn med 80 procent jämfört med år 2010. I Klimathandlingsplanen för 2030 och dess genomförande finns omställningsområdet Driva på för hållbara och fossilfria transporter. Stadsledningskontoret menar att staden därmed på många olika sätt arbetar för att minska klimatutsläppen och förbättra luftkvaliteten genom bland annat utbyggd laddinfrastruktur.

Kommuners möjlighet att ta ut en avgift för parkering på gatumark regleras i 2 § lagen (1957:259) om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats, m.m. (KAL). Enligt rättspraxis så får inte parkeringsavgifter differentieras på andra grunder än boendeparkering, nyttoparkering eller parkering för rörelsehindrade. Stadsledningskontoret menar därmed att det inte är möjligt att besluta om differentierade parkeringsavgifter för fossildrivna eller miljövänliga fordon. För att ett sådant beslut ska vara möjligt krävs en lagändring.

Staden har i sitt remissvar (Dnr KS 2025/284) av betänkandet Mot en effektiv elektrifiering av transportsystemet (SOU 2024:97) lagt fram förslag om bland annat differentierad prissättning av parkeringsavgifter för att främja omställningen till utsläppsfria fordon. Staden uttryckte då att de förslag som har lagts fram i betänkandet inte är tillräckliga för att främja en snabb omställning till utsläppsfria fordon. Staden föreslog också i sitt remissvar ytterligare åtgärder för att öka elektrifieringen, däribland lägre parkeringsavgifter för fordon som orsakar mindre lokal miljöpåverkan.

### **Trafiknämnden**

**Trafiknämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 25 september 2025 följande.

Trafiknämnden beslutar att överlämna trafikkontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen.

*Reservation* av Sara Svanström (L), se Reservationer m.m.

**Trafikkontorets** tjänsteutlåtande daterat den 11 juli 2025 har i huvudsak följande lydelse.

Inledningsvis kan antecknas att trafikkontoret ställer sig positivt till åtgärder som leder till förbättrad luftkvalitet i Stockholm. Det förslag som har lagts fram om differentierade parkeringsavgifter begränsas dock av de rättsliga förutsättningar som styr beslut om parkeringsavgifter.

### **Rättslig reglering**

Kommuners möjlighet att ta ut en avgift för parkering på gatumark regleras i 2 § lagen (1957:259) om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats, m.m. (KAL).

Parkeringsavgifterna ska vara motiverade av ett behov att ordna trafiken och får inte enbart syfta till att öka kommunens intäkter. Av 2 § andra stycket KAL framgår att det är kommunfullmäktige som beslutar om grunderna för hur avgifterna ska beräknas. Det framgår även att kommunfullmäktige får besluta om differentierade avgifter för boendeparkering och nyttoparkering och att rörelsehindrade får undantas från avgiftsskyldighet. Det framgår inga andra grunder för differentierade parkeringsavgifter.

Möjligheten att besluta om differentierade avgifter för boendeparkering och nyttoparkering var ursprungligen inte en del av KAL utan infördes 1984. I förarbetena till ändringen i KAL uttrycks att avgiftsdifferentiera parkeringsavgifter inte bör vara generell utan ta sikte på just boende- och nyttoparkering. Uppräkningen i 2 § andra stycket KAL av de fall där parkeringsavgifter kan differentieras får därmed anses vara uttömmande. Eftersom fordonets drivlina eller utsläppsklass inte anges i lagtexten som grund för differentiering finns det heller inte några möjligheter för staden att besluta om differentierade parkeringsavgifter för dessa fordonsgrupper.

#### Rättspraxis

Frågan om en kommun kan införa differentierade parkeringsavgifter utifrån hur miljövänligt ett fordon är har även prövats av Högsta förvaltningsdomstolen 2014. Bakgrunden till målet är att Gotlands fullmäktige fattade beslut om att miljöbilar ska undantas från kravet på parkeringsavgift på kommunens gatumark. Beslutet överklagades till förvaltningsrätten och hela vägen upp till Högsta förvaltningsdomstolen.

Högsta förvaltningsdomstolen kom i sin dom fram till att det strider mot 2 § KAL att undanta miljöbilar från parkeringsavgifter. Högsta förvaltningsdomstolen konstaterar att enligt 2 § KAL får en kommun ta ut avgifter efter särskilda grunder för boendeparkering och nyttoparkering och undanta rörelsehindrade helt från avgiftsskyldighet. Vare sig lagtexten eller förarbetena ger något utrymme för en avgiftsdifferentiering eller avgiftsbefrielse på andra grunder.

#### Trafikkontorets bedömning

Mot bakgrund av hur nuvarande lagstiftning och dess förarbeten är utformade och Högsta förvaltningsdomstolens slutsatser i domen från 2014 bedömer trafikkontoret att det i dagsläget inte är möjligt att införa differentierade parkeringsavgifter baserat på hur miljövänligt ett fordon är. För att differentierade parkeringsavgifter med en högre avgift för fossildrivna fordon ska vara möjliga krävs en lagändring i KAL.

Frågan om staden kan införa differentierade parkeringsavgifter utifrån hur miljövänligt ett fordon är en återkommande fråga till trafikkontoret. Det visar på att intresset för att använda parkeringsavgifter som incitament för att öka omställningen till miljövänligare fordon är stort. Staden är dock begränsad av dagens regelverk för parkeringsavgifter. För att få till en förändring kan ett lagförslag om ändring av KAL läggas fram till Landsbygds- och infrastrukturdepartementet.

I det sammanhanget kan nämnas att staden i sitt remissvar av betänkandet Mot en effektiv elektrifiering av transportsystemet (SOU 2024:97) har lagt fram förslag om bland annat differentierad prissättning av parkeringsavgifter för att främja omställningen till utsläppsfria fordon. Såväl trafikkontoret som miljöförvaltningen har i sina remissvar uttryckt att de förslag som har lagts fram i betänkandet inte är tillräckliga för att främja en snabb omställning till utsläppsfria fordon.

Förvaltningarna har presenterat förslag på ytterligare åtgärder, däribland lägre parkeringsavgifter för fordon som orsakar mindre lokal miljöpåverkan.

### **Farsta stadsdelsnämnd**

**Farsta stadsdelsnämnd** beslutade vid sitt sammanträde den 23 oktober 2025 följande.

Stadsdelsnämnden överlämnar förvaltningens tjänsteutlåtande till kommunstyrelsen som svar på remissen att utreda och införa differentierade parkeringsavgifter.

*Reservation* av Leif Söderström (SD), se Reservationer m.m.

*Särskilt uttalande* av Rikard Werge (L), se Reservationer m.m.

**Farsta stadsdelsförvaltnings** tjänsteutlåtande daterat den 4 september 2025 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen ser positivt på att Stockholms stad vidtar åtgärder för att förbättra luftkvaliteten samt driver på utvecklingen mot ett fossilfritt Stockholm. Förvaltningen bedömer att differentierade parkeringsavgifter skulle kunna vara ett effektivt styrmedel som torde ligga i linje med stadens klimathandlingsplan och miljöprogram.

Stadsdelsnämnden har ingen rådighet över utredningar av trafikåtgärder utan det är trafiknämnden som ansvarar för sådana utredningar. Förvaltningen anser att trafiknämnden lämpligast hanterar frågan om och i så fall hur en sådan utredning bör utformas.

Stadsdelsnämndens fordonsflotta består endast av el- och gasfordon vilket innebär att införande av differentierade avgifter kommer att påverka stadsdelsnämndens verksamheter positivt.

Förvaltningen bedömer att ärendet innebär förbättringar för miljö, klimat och människors hälsa när det gäller åtgärder med att minska utsläppen av växthusgaser, kväveoxider och andra ohälsosamma ämnen.

Förslaget bedöms kunna bidra positivt till att stärka stadens arbete med mänskliga rättigheter. I förslaget finns åtgärder med målet att skydda människor från ohälsosamma partiklar i luften såväl som konsekvenser av global uppvärmning, vilka bedöms ha en positiv effekt för alla invånare och särskilt för personer med funktionsnedsättning.

### **Hägersten-Älvsjö stadsdelsnämnd**

**Hägersten-Älvsjö stadsdelsnämnd** beslutade vid sitt sammanträde den 23 oktober 2025 följande.

Hägersten-Älvsjö stadsdelsnämnd godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande och överlämnar det till kommunstyrelsen som svar på remissen.

**Hägersten-Älvsjö stadsdelsförvaltnings** tjänsteutlåtande daterat den 30 september 2025 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen använder till största delen fossilbränslefria fordon, och därmed är förslaget till fördel för förvaltningens verksamheter, bland annat hemtjänsten, som har många bilar. Det största problemet för dem som behöver bil i tjänsten är emellertid att alls hitta en ledig parkeringsplats för korttidsparkering. Hemtjänsten får därför ofta ägna tid åt att söka parkering, och riskerar böter när de åker på larm och inte hinner parkera korrekt. För att öka möjligheten att korttidsparkera i stadsdelsområdet skulle avgiftssystemet behöva anpassas till efterfrågan.

### **Södermalms stadsdelsnämnd**

**Södermalms stadsdelsnämnd** beslutade vid sitt sammanträde den 16 oktober 2025 följande.

Förvaltningen föreslår att nämnden överlämnar detta tjänsteutlåtande som svar på motionen.

*Reservation* av Johan Lisspers (L), se Reservationer m.m.

*Särskilt uttalande* av Anders Göransson m.fl. (S) Frida Nehrfors Hultén m.fl. (V) och Magnus Palm m.fl. (MP), se Reservationer m.m.

**Södermalms stadsdelsförvaltnings** tjänsteutlåtande daterat den 17 september 2025 har i huvudsak följande lydelse.

Södermalms delar motionärernas förslag om att Stockholms stad bör utreda möjligheten till ett system för differentierade parkeringsavgifter som gynnar miljövänliga fordon. För att nå stadens klimatmål och skapa en hälsosammare stadsmiljö så krävs det att fler invånare väljer att använda miljövänliga fordon.

Förvaltningen vill dock framhålla några viktiga aspekter som bör beaktas vid utformningen av systemet:

#### **Infrastruktur och kollektivtrafik**

För att parkeringsåtgärderna ska få önskad effekt krävs att kollektivtrafiken i Stockholms stad utvecklas ytterligare. Det innebär en utbyggnad av infrastruktur samt en översyn av turtätheten, särskilt under kvälls- och nattetid. Många verksamheter inom stadsdelen är i drift dygnet runt och det är av stor vikt att arbetstagare och invånare har möjlighet att på ett smidigt sätt ta sig till och från arbete, skola, förskola och andra målpunkter oberoende av tid på dygnet.

#### **Social rättvisa**

Elbilar och laddhybrider är i dagsläget avsevärt dyrare att införskaffa än konventionella bilar. Det är därför angeläget att reformen inte får till konsekvens att den uppfattas som en klassfråga.

#### **Kommunöverskridande samarbete**

Förvaltningen bedömer att ett framgångsrikt genomförande förutsätter samverkan

mellan Stockholms stad och närliggande kommuner. Det finns exempel på närliggande kommuner där Region Stockholm av kostnadsskäl dragit in bussturer, vilket medfört ett ökat bilberoende för invånarna. För att undvika negativa spridningseffekter och uppnå bästa möjliga resultat krävs därför ett kommunöverskridande perspektiv.

Södermalms stadsdelsförvaltning ser positivt på förslaget om differentierade parkeringsavgifter men betonar vikten av att beakta sociala aspekter, säkerställa en välfungerande kollektivtrafik dygnet runt samt att utveckla ett nära samarbete med kringliggande kommuner.

Förslaget bedöms kunna bidra positivt till att stärka stadens arbete med mänskliga rättigheter. I förslaget finns åtgärder med målet att skydda människor från ohälsosamma partiklar i luften så väl som konsekvenser av global uppvärmning, vilka bedöma ha en positiv effekt för alla invånare.

## **Stockholms Stadshus AB**

**Stockholms Stadshus AB:s** yttrande daterat den 21 oktober 2025 har i huvudsak följande lydelse.

### ***Koncernledningens synpunkter***

Koncernledningen konstaterar att koncernen och staden redan driver utbyggnad av laddinfrastruktur och hållbar mobilitet i enlighet med pågående uppdrag i kommunfullmäktiges budget. I linje med dotterbolagen bedömer koncernledningen att gällande konkurrensrättsliga förutsättningar, systemstöd och avtalsrelationer inte medger differentierade parkeringsavgifter i nuläget.

### ***Underremiss***

#### ***AB Familjebostäders yttrande har i huvudsak följande lydelse:***

Bolaget arbetar för att minska hyresgästernas behov av egen bil genom mobilitets- och delningstjänster såsom bil- och cykelpooler samt leveransboxar. Krav på minskad användning av fossildrivna fordon införs successivt i entreprenad- och förvaltningsavtal, och laddning möjliggörs för hyresgästers och besökares elbilar. Om motionens förslag även skulle omfatta parkeringsavgifter på bolagets tomtmark skulle detta kräva teknisk vidareutveckling och ökad administration, i konkurrens med insatser som bedöms mer verkningsfulla.

#### ***AB Stockholms shems yttrande har i huvudsak följande lydelse:***

Differentierade avgifter riskerar ojämlik behandling av hyresgäster då alla inte har samma ekonomiska möjlighet att byta fordon. Åtgärden medför dessutom ökad administrativ och juridisk komplexitet genom behov av insamling och kontroll av fordonsdata, GDPR-anpassade rutiner och potentiella likabehandlingsfrågor inom hyresrätten.

För att bidra till stadens mål att skapa en utsläppsfri innerstad och ett grönt och fossilfritt Stockholm som leder till en rättvis klimatomställning, pågår redan en successiv utbyggnad av laddinfrastruktur. Vidare främjar bolaget ett bilfritt boende genom mobilitetsåtgärder såsom elbilspool, cykelpool och attraktiva cykelförvaringslösningar.

***Stockholms Stads Parkerings AB:s yttrande har i huvudsak följande lydelse:***

Bolaget verkar på en konkurrensutsatt tomtmarksmarknad och prissättningen sker ofta i samråd med fastighetsägare, varför full rådighet över alla taxor saknas. Nuvarande debiteringslösningar kräver registreringsnummer men stöder inte differentiering utifrån miljöklass; abonnemangskunder kan byta registreringsnummer och hyreskunder behöver inte ange specifika fordon. Bolaget driver omställningen genom utbyggnad av laddinfrastruktur och erbjuder laddning på samtliga platser som bolaget långsiktigt äger.

Bolaget avråder från att införa differentierad taxa för miljöfordon på platser där bolaget ensamt sätter pris, då detta medför betydande risker. Bolaget bedömer att Konkurrensverket sannolikt kommer att anse att modellen gynnar en viss kundkategori och att prissättningen inte är marknadsmässig, vilket kan anses konkurrensbegränsande och leda till ett föreläggande att upphöra.

## **Reservationer m.m.**

### **Trafiknämnden**

#### **Reservation av Sara Svanström (L)**

1. Att nämnden beslutar att tillstyrka motionen.
2. Att därutöver anföra följande:

Liberalerna tackar för svaret som tydligt redogör för gällande rättsläge och de begränsningar som dagens lagstiftning innebär. Det är riktigt att nuvarande regler inte tillåter differentiering av parkeringsavgifter utifrån fordonens miljöklass. Men just därför är det avgörande att vi som politiker markerar riktningen framåt och driver på för att få de verktyg vi behöver.

I Liberalernas Stockholm ska det vara enkelt och lönsamt att göra rätt. Vi utgår från principen att den som orsakar utsläpp också ska ta ett större ansvar för kostnaderna, polluters-pay-principen. Parkeringsavgifter är ett av de mest träffsäkra styrmedlen staden har för att påverka trafikbeteenden. Genom att göra det dyrare att parkera fossildrivna bilar och billigare för utsläppsfria alternativ skickar staden en tydlig signal om vilken utveckling vi vill se.

För oss handlar det inte om att förbjuda människor att äga bil, utan om att ge tydliga och rättvisa incitament för att ställa om. Friheten att välja färdmedel måste kombineras med ansvar för de konsekvenser som valet innebär för miljö, klimat och människors hälsa. Att omkring tusen stockholmare dör i förtid varje år på grund av luftföroreningar är inte acceptabelt. Vi har ett ansvar att använda alla verktyg som finns tillgängliga för att minska utsläppen och förbättra luftkvaliteten.

Förvaltningen pekar på behovet av en lagändring för att ett system med differentierade avgifter ska kunna införas. Liberalerna delar den bedömningen men menar att detta inte får bli ett svepskäl för passivitet. Tvärtom är det nu politiken måste agera för att driva på den lagändring som krävs. Genom att tillstyrka motionen skickar staden en tydlig signal till regeringen och riksdagen om att det finns ett starkt stöd för att ge kommunerna fler och mer moderna verktyg i klimatomställningen.

Stockholm har höga ambitioner för att bli en fossilfri stad. Men målen når vi bara om vi också vågar använda ekonomiska styrmedel som förändrar beteenden här och nu. Differentierade parkeringsavgifter är ett konkret, effektivt och rättvist verktyg för att uppnå det.

Vår motion är en viktig politisk markering för ett grönare, friskare och mer rättvist Stockholm, där vi visar att vi står på stockholmarnas sida i kampen för renare luft och en mer hållbar stadsmiljö.

### **Farsta stadsdelsnämnd**

## Reservation av Leif Söderström (SD)

1. Att stadsdelsnämnden besvarar remissen med Sverigedemokraternas utlåtande.
2. Att därutöver anföra följande:

Sverigedemokraterna anser att införandet av ett system med differentierade parkeringsavgifter innebär en stor orättvisa. Eftersom väldigt många människor är beroende av bilen i sin vardag, men saknar ekonomiska möjligheter att införskaffa en elbil så kommer höjda p-avgifter slå hårt mot bilägare med sämre ekonomiska förutsättningar.

Under lång tid har skiftande majoriteter i staden försämrat för bilägarna genom borttagande av körfält, färre parkeringsplatser, avstängda gator och inte minst höjda p-avgifter. Differentierade p-avgifter innebär ytterligare ett hårt slag mot redan hårt prövade bilägare endast för att en liten grupp med god ekonomi skall få känna att de gör en insats för klimatet när de införskaffar en dyr elbil som de flesta inte har råd med.

Även om samtliga bilägare i Stockholm skulle byta till elbil är klimatpåverkan extremt liten. Sverige och svenskarna är redan bäst i klassen beträffande miljö och klimat, och behöver inte fler pålagor, särskilt när effekten av åtgärden inte står i proportion till kostnaden. Vidare kommer det mesta av skadliga partiklar inte från avgaser utan från partiklar som frigörs från däcks- broms- och vägslitage.

## Särskilt uttalande av Rikard Werge (L)

Vi vill tacka förvaltningen för ett rimligt och bra tjänsteutlåtande som remissvar. Vi i Liberalerna delar förvaltningens uppfattning om att differentierade parkeringsavgifter skulle kunna vara ett effektivt styrmedel som torde ligga i linje med stadens klimathandlingsplan och miljöprogram. Liberalerna vill i och med denna motion att det ska löna sig att parkera eldrivna bilar. Vi vill också att de som förorenar med fossildrivna fordon ska betala mer för parkering av bil än de med bilar som inte drivs med el. Det här tillvägagångssättet vill vi härmed uppmärksamma för samtliga partier om att det vore angeläget att bifalla ärendet när det kommer fattas beslut om det i kommunfullmäktige, eftersom det kan handla om att detta kan bidra till att minska utsläpp och förbättra luftkvalitet i staden.

Det vi även är överens med förvaltningens svar på remissen är att det bör vara trafiknämnden som ska utföra en sådan utredning i framtiden. Stort tack för ett balanserat och som vanligt bra svar.

## Södermalms stadsdelsnämnd

### Reservation av Johan Lisspers (L)

1. Att bifalla motionen i sin helhet.

## 2. Att därutöver anföra

Liberalerna välkomnar förvaltningens svar och positiva hållning.

I Liberalernas Stockholm ska det vara enkelt och lönsamt att göra rätt. Vi utgår från principen att den som orsakar utsläpp också ska ta ett större ansvar för kostnaderna, polluters-payprincipen. Parkeringsavgifter är ett av de mest träffsäkra styrmedlen staden har för att påverka trafikbeteenden. Genom att göra det dyrare att parkera fossildrivna bilar och billigare för utsläppsfria alternativ skickar staden en tydlig signal om vilken utveckling vi vill se.

För oss handlar inte om att förbjuda människor att äga bil, utan om att ge tydliga och rättvisa incitament för att ställa om. Friheten att välja färdmedel måste kombineras med ansvar för de konsekvenser som valet innebär för miljö, klimat och människors hälsa. Att omkring tusen stockholmare dör i förtid varje år på grund av luftföroreningar är inte acceptabelt. Vi har ett ansvar att använda alla verktyg som finns tillgängliga för att minska utsläppen och förbättra luftkvaliteten.

Förvaltningen pekar på behovet av en lagändring för att ett system med differentierade avgifter ska kunna införas. Liberalerna delar den bedömningen men menar att detta inte får bli ett svepskäl för passivitet. Tvärtom är det nu politiken måste agera för att driva på den lagändring som krävs. Genom att tillstyrka motionen skickar staden en tydlig signal till regeringen och riksdagen om att det finns ett starkt stöd för att ge kommunerna fler och mer moderna verktyg i klimatomställningen.

Stockholm har höga ambitioner för att bli en fossilfri stad. Men målen når vi bara om vi också vågar använda ekonomiska styrmedel som förändrar beteenden här och nu. Differentierade parkeringsavgifter är ett konkret, effektivt och rättvist verktyg för att uppnå det.

Vår motion är en viktig politisk markering för ett grönare, friskare och mer rättvist Stockholm, där vi visar att vi står på stockholmarnas sida i kampen för renare luft och en mer hållbar stadsmiljö.

Särskilt uttalande av Anders Göransson m.fl. (S) Frida Nehrfors Hultén m.fl. (V) och Magnus Palm m.fl. (MP)

Vår majoritet jobbar på många sätt för att minska utsläppen från trafik och göra luftkvaliteten bättre. Att verka för differentierade parkeringsavgifter finns med i det nyligen beslutade miljöprogrammet. Övergången från fossilbilar till elbilar är en del av arbetet, andra delar är att bygga staden så att det blir lätt att gå, cyklar och åka kollektivtrafik så att färre behöver vara beroende av en bil i sin vardag. De flesta delarna av Södermalms stadsdelsområden tillhör den del av staden som har allra bäst tillgång till kollektivtrafik vilket skapar bra förutsättningar för ett lägre bilinnehav sammantaget sett. Färre bilar parkerade har andra positiva effekter av att det frigör yta för folkliv, uteserveringar och grönska.

Som förvaltningen lyfter är elbilar är än så länge dyrare i inköp, därför behöver en differentiering av parkeringsavgifter utifrån driftform utformas med hänsyn till den sociala rättvisa. En rättvis klimatomställning måste möjliggöra en omställning där alla kan vara med.

Stockholms stad arbetar redan på andra sätt med differentierade parkeringsavgifter som också syftar till minskade negativa effekter av biltrafik fast utifrån geografiska områden där det är dyrare att parkera i innerstaden där hållbara resalternativ är fler och billigare i yttre delar.