

Skrivelse om översyn av omfattningen av subventionerna av sk miljöbilar, inför återinförandet av miljöavgifterna i Stockholm

Det ekonomiska stöd som ägare av sk miljöbilar har i form av fri parkering och fri genomfart genom tullarna i miljöavgiftsförsöket har generellt varit något mycket positivt som kraftigt har stimulerat inköpen av främst etanolfordon och biogasfordon. Subventionerna har i praktiken varit mycket stora, med upp till 18 000 kr per år, vilket för många som tidigare inte har haft bil, i praktiken blivit en kraftig stimulans att köpa en bil till hushållet eller för andra hushåll, resulterat i ytterligare ett fordon i familjen. Det har varit positivt att en utveckling mot fler miljöbilar har fått en sådan kraftig skjuts framåt, samtidigt som det går att ifrågasätta omfattningen av sådana statliga och kommunala subventioner. Ett bidrag i praktiken årligen på minst 12 000-18 000 kr, med beskattade pengar, innebär för många att stat/kommun i praktiken står för en betydande del, eller merparten, av finansieringen av dessa fordon.

Självklart skall ett innehav av miljöfordon även i framtiden innebära ekonomiska fördelar. Regeringen avser också att ordna en ytterligare subvention på detta område. Dock så innebär det nu omfattande stödet och snabba utvecklingen mot fler miljöfordon att den politiska målsättningen om bland annat minskad trängsel och ökad framkomlighet faktiskt motverkas. Subventionerna skall i ett etablerat system med gratis trängselavgifter och gratis boendeparkering vara rimliga i sin omfattning för att motsvara de generella miljöpolitiska mål som finns på området. Trängsel i trafiken är ett stort problem men det hälsomässigt mest allvarliga för Stockholmsarna är partikelutsläppen från vägtrafiken under vinter och vår, även då från s.k. miljöfordon.

Mot bakgrund av detta, samt mot bakgrund av den översyn av definitionen av miljöbilar som pågår, önskar jag att förvaltningen även analyserar och ger sina synpunkter på följande:

1/ Med den takt som miljöfordon nu köps i Stockholm och Stockholms län, hur många och hur stor andel miljöfordon beräknas då finnas i länet de närmaste åren, exempelvis om två respektive fem år?

2/ Vilken total statlig subvention (genom gratis trängselavgifter, etc) och total kommunal subvention (fri boendeparkering, etc) beräknas en sådan utveckling i genomsnitt innebära, enligt dagens subventionsregler på området?

3/ Subventionerna för dem som dagligen använder bilarna och kör genom tullarna, samt har gratis boendeparkering, går att beräkna. För att tydliggöra subventionernas omfattning i praktiken vore det bra om förvaltningen i sitt svar redovisade detta för några sådana typexempel.

3/ Många som kör etanolbilar får subventionen fast man kör med vanlig bensin, vad är den aktuella statistiken på detta område ? (För ett par år sedan var det 60 % bensin och 40 % etanol hos etanolbilarna)

4/ Vad anser förvaltningen, eller de trafikexperter som finns på området, att en rimlig, total kommunal och statlig subvention årligen bör vara för att s.k. miljöfordon i första hand skall väljas ?

2007-01-23

Jan Valeskog (s), ledamot i trafiknämnden

T 2007-007-00255:1
007

07-01-23

TP S
Westerberg