



Daniel Firth
Trafikplanering
08-508 261 24
daniel.firth@tk.stockholm.se

Till
Trafik- och renhållningsnämnden
2009-09-15

Åtgärder för att åter öka andelen nya miljöbilar i Stockholm. Skrivelse till kommunstyrelsen. Svar på remiss.

Förslag till beslut

1. Trafik- och renhållningsnämnden överlämnar och åberopar tjänsteutlåtandet som svar på remissen från kommunstyrelsen.
2. Trafik- och renhållningsnämnden förklarar paragrafen omedelbart justerad.

Magdalena Bosson
Förvaltningschef

Anette Scheibe
Avdelningschef

Staffan Forsell
Enhetschef

Sammanfattning

Kommunstyrelsen har remitterat en skrivelse från Yvonne Ruwaida m.fl. (mp) med förslag till åtgärder för att öka andelen miljöbilar av nybilsförsäljningen i Stockholms län. Trafikkontoret anser att en snabbt ökande andel miljöbilar är positivt och att miljöbilsmarknaden måste stimuleras, främst genom åtgärder på nationell nivå. Trängselskattens och parkeringsavgifternas huvudsyfte att reglera trafiken är inte helt förenligt med en avgiftsbefrielse för miljöbilar.

Bakgrund

Yvonne Ruwaida m.fl. (mp) har i en skrivelse till kommunstyrelsen redovisat förslag till åtgärder för att öka andelen miljöbilar bland nya bilar som säljs i

Bilaga 1: Skrivelse till kommunstyrelse av Yvonne Ruwaida m.fl. alla (mp) om åtgärder för att åter öka andelen nya miljöbilar i Stockholm.



Stockholms län. Skrivelsen, som bifogas i sin helhet som bilaga 1, har remitterats trafik- och renhållningsnämnden för yttrande senast 1 september 2009. Kontoret har beviljats förlängd remisstid till den 16 september. Fyra av förslagen innebär att staden uppvakter regeringen om att:

- införa en skarpare definition av miljöbil för att driva teknikutvecklingen;
- utveckla en långsiktig miljöbilspolitik;
- behålla den statliga miljöbilspremierna;
- införa miljöbilsundantag från trängselskatt även för bilar registrerade efter januari 2009.

Det femte förslaget, att återinföra gratis boendeparkering och använda parkeringsavgifter som styrmedel för att minska biltrafiken, råder staden över.

Trafikkontorets synpunkter

Kontoret anser att den snabba utvecklingen av andelen miljöbilar i Stockholm är positiv för att minska biltrafikens miljöpåverkan. Den höga utvecklingstakten inom teknik och omvandling av fordonsparken måste fortsätta för att stadens mål om en utsläppsfri biltrafik i innerstaden 2030 och en fossilbränslefri trafik i regionen 2050, ska uppnås. Utvecklingen av olika typer av elbilar på senare år är i detta sammanhang särskilt positiv och stadens elbilsstrategi gör att Stockholm positionerar sig i framkant inom denna teknik.

Utvecklingen av miljöbilsandelen har i sig ingen effekt på trängseln i transportsystemet. En miljöbil tar lika mycket utrymme som en traditionell icke-miljöbil. För att bilresandet ska vara effektivt i en storstadsmiljö, krävs att det stora flertalet resor inte sker med bil. En strategi för en fordonspark med minimal miljöpåverkan måste utformas i takt med en strategi för ett transportsystem som är hållbart, och långsiktigt kan öka den regionala tillgängligheten för alla.

Miljöbilsdefinition och en långsiktig miljöbilspolitik

Näringsdepartementet tog fram ett förslag till ändrad miljöbilsdefinition i september 2008. I remissvaret, som kontoret skrev tillsammans med miljöförvaltningen och som anmäldes i trafik- och renhållningsnämnden 2008-11-11, påpekades behovet av en långsiktig plan för en kontinuerlig skärpning av miljöbilsdefinitionen. Kontoret anser att en definition som gäller alla typer av fordon, och tar hänsyn till nya, begagnade och konverterade fordon bör skärpas t.ex. vart tredje eller femte år, med långt i förväg kända gränser. Detta skulle driva teknikutvecklingen och ge klara och långsiktiga riktlinjer för de som köper fordon om vilka regler som kommer att gälla under olika perioder.

Den långsiktiga effekten på människors resebeteende och storstadens trafiksituation med en stor andel miljöbilar är ännu okänd. Ett möjligt scenario där bilen har minimal miljöpåverkan och låga rörliga kostnader, på grund av billigare

bränsle, är att de som idag avstår från att åka bil av just dessa skäl kommer att välja att åka bil oftare. En långsiktig strategi för en ökad andel miljöbilar måste därför ta hänsyn till att andra trafikstyrande medel eventuellt kan komma att behövas i rusningstrafik i storstadsområden.

Miljöbilspremien

Kontoret anser att åtgärder för att stimulera miljöbilsmarknaden främst bör ske på nationell eller EU nivå. På vilket sätt detta bäst kan åstadkommas är en fråga för regeringen.

Miljöbilsundantag från trängselskatt

I juni 2008 föreslog finansdepartementet nya regler för trängselskatt, bl.a. upphörandet av miljöbilsundantaget för nyregistrerade bilar från den 1 januari 2009, och för alla bilar från 1 augusti 2012. I det remissvar som redovisades för trafik- och renhållningsnämnden 2008-08-19 delade kontoret finansdepartementets uppfattning om att den kraftigt ökande andelen miljöbilar som passerar trängselskattesnittet inte var helt förenlig med trängselskattens huvudsyfte att minska trängseln. Under remisstiden sommaren 2008 var andelen miljöbilar som passerade snittet 11%. I mars 2009 var andelen 15%.

En studie utförd på uppdrag av miljöförvaltningen (*Promoting Clean Cars*, februari 2009) visar att den differentierade trängselskatten har varit en av de allra mest bidragande orsakerna till den ökande andelen miljöbilar. I Stockholmsöverenskommelsen diskuterades en högre trängselskatt för de fordon som anses vara särskilt miljöstörande samtidigt som miljöbilsundantaget avvecklas 2012. Kontoret anser att detta kan vara ett bättre sätt att utveckla trängselskattens potential att bidra till målen om stadsmiljön och klimat utan att motverka dess effektivitet som styrmedel för att hantera trängselproblem.

Miljöbilsundantag från boendeparkering

I budget för 2009 beslöt kommunfullmäktige att avgiftsbefrielsen för miljöbilar med boende- och nyttoparkeringstillstånd skulle avskaffas från den 1 januari 2009 samt att Trafik- och renhållningsnämnden ska följa utvecklingen för miljöbilar och effekterna av statens förändrade regler och återkomma till kommunstyrelsen om nämnden bedömer att särskilda stimulanser krävs.

Kontoret anser att full subventionering av parkeringsavgiften för en viss, och snabbt ökande, grupp inte skapar en bättre balans i trafiksystemet, då det uppmanar till en överflyttning av fordon från fastighetsmark till gatumark. En sådan överflyttning innebär ett ökat tryck på det begränsade antalet gatuparkeringsplatser.



Trafikkontorets förslag

Kontoret föreslår att trafik- och renhållningsnämnden överlämnar och åberopar tjänsteutlåtandet som svar på remissen från kommunstyrelsen samt förklarar paragrafen omedelbart justerad.

Slut