

Utlåtande 2005:70 RIII (Dnr 314-5214/2004)

Nedsättning av parkeringsavgift till noll kronor för de som har miljöbilar och uppfyller villkoren för boende- eller nyttoparkeringstillstånd

Hemställan från gatu- och fastighetsnämnden

Minoritetsåterremiss från kommunfullmäktige den 7 mars 2005

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta följande

1. Avgift för de som har miljöbilar och uppfyller villkoren för boende- eller nyttoparkeringstillstånd sätts ned till noll kronor.
2. Avgiftsnedsättningen gäller i tre år från startdatum 2 maj 2005.

Föredragande borgarrådet Leif Rönngren anför följande.

Bakgrund

Gatu- och fastighetsnämnden beslutade den 16 december 2004 att hemställa hos kommunfullmäktige att sätta ned avgiften till noll kronor för dem som har miljöbilar och uppfyller villkoren för boende- eller nyttoparkeringstillstånd samt att avgiftsnedsättningen skall gälla i tre år från startdatum 2 maj 2005.

Kommunfullmäktige beslöt den 7 mars 2005 om minoritetsåterremiss.

Remisser

Ärendet har för synpunkter remitterats till stadsledningskontoret.

Stadsledningskontoret anser att förslaget, som syftar till att stimulera övergången till mer miljövänliga fordon, är vällovligt. Kontoret avstyrker dock

avgiftsnedsättning då dess uppfattning är att förslaget strider mot gällande lagstiftning på området.

Minoritetsåterremiss

I sitt tjänsteutlåtande över minoritetsåterremissen vidhåller stadsledningskontoret sitt tidigare ställningstagande.

Mina synpunkter

Vägrafiken är idag den största källan till föroreningar i Stockholm. Jag anser att det är viktigt att Stockholms stad verkar för att påskynda ett miljöanpassat transportsystem där miljöhänsyn värderas högre och transportsektorn blir mindre beroende av icke förnyelsebara energikällor och mindre skadlig för den luft vi andas. Att stimulera miljöbilsmarknaden via parkeringsavgiftsbefrielse för miljöbilar i Stockholms stad anser jag vara en utmärkt väg att gå. Flera andra svenska kommuner, bland annat Göteborg, har gjort liknande subventioner för miljöbilar och detta är således en beprövad metod väl värd att pröva även i Stockholm för att stimulera användandet av miljöbilar.

En begränsning av tiden föreslås till 3 år från startdatum eftersom avgiftsbefrielsen skall ses som ett incitament för privatpersoner och företag att köpa miljöbilar. Precis som stadsledningskontoret skriver i sitt remissvar så finns idag andra stimulansåtgärder för miljöbilar, bland annat kan företag som köper miljöfordon söka ett bidrag från miljöförvaltningen om 60 000 tkr. Riksdagen har även infört ett lägre förmånsvärde för miljöbilar och i lagen om trängselskatt anges att miljöbilar ska undantas från avgift. Många miljöbilsmodeller är tyvärr fortfarande dyrare än motsvarande bensinbilar och därför kan det behövas ”morötter” av det här slaget för att människor ska ta steget över till miljöbilar. Idag utgör miljöbilar ca 1 procent av nybilsförsäljningen.

För att underlätta både för kunderna och personalen på gatu- och fastighetskontorets parkeringsavdelning anser jag det rimligt att tillstånd meddelas under hela perioden 3 år, det vill säga till slutdatum.

Stadsledningskontoret har även i återremissen gjort en tolkning av gällande lagstiftning och kommer till slutsatsen att avgiftsnedsättning bör avstyrkas p.g.a. det oklara rättsläget. Min bedömning är dock en annan. Med utgångspunkt i att rättsläget är oklart och att systemet har genomförts i flera kommuner och att lagstiftningen inte är prövad i domstol kan det föreslagna ärendet inte betraktas som olagligt.

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation anfördes av borgarrådet *Mikael Söderlund* (m) enligt följande.

Jag föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta att

1. avslå föredragande borgarrådets förslag till beslut
2. därutöver anför följande.

Den rödgröna majoriteten vill ta bort parkeringsavgiften för s.k. miljöbilar. Syftet med avgiftsändringen är att genom att öka de ekonomiska incitamenten till att välja en miljöbil, minska luftföroreningarna.

Förslaget är olagligt. Enligt 2 § i avgiftslagen får inte kommunen befria en viss kategori av trafikanter från avgiftsskyldighet. Detta har också stadsledningskontoret påpekat i sitt remissvar. Vi finner det därför mycket märkligt att föredragande borgarråd inte drar tillbaka förslaget.

I Stockholm råder det redan stor parkeringsbrist. Allt för låga parkeringstal vid nybyggnationer och en allmän bilfientlig politik från majoritetens sida har medfört att det idag är mycket dyrt och besvärligt att äga bil. Om förslaget verkställs finns det en överhängande risk att personer med miljöbilar parkerar sina bilar längre tid än om de var tvungna att betala parkeringsavgift. Därmed minskar utbudet av lediga parkeringsplatser och förvärrar situationen för flertalet av bilägarna i staden. Med färre lediga parkeringsplatser kommer tiden och körsträckan för att finna en parkering öka ytterligare.

Vägrafiken är den enskilt största källan till föroreningar i Stockholm. Att öka stockholmarnas incitament till att köra mer miljövänligt är därför bra. Men samtidigt ska man komma ihåg att utsläppen från personbilar inte utgör den största delen av luftföroreningarna. Ny forskning på området visar att ökningen av koldioxid i Sverige kommer nästan uteslutande från tunga lastbilar. Utsläppen från personbilar har legat still de senaste 15 åren, trots att bilparken vuxit med nästan en halv miljon bilar. Vill man verkligen förbättra luftkvaliteten i huvudstaden måste man komplettera satsningarna på miljöbilar med ökade miljökrav för varutransporter.

Kommunstyrelsen delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår kommunfullmäktige besluta följande

1. Avgift för de som har miljöbilar och uppfyller villkoren för boende- eller nyttoparkeringstillstånd sätts ned till noll kronor.

2. Avgiftsnedsättningen gäller i tre år från startdatum 2 maj 2005.

Stockholm den 6 april 2005

På kommunstyrelsens vägnar:
ANNIKA BILLSTRÖM

Leif Rönngren

Anette Otteborn

Reservation anfördes av *Kristina Axén Olin, Sten Nordin* och *Kristina Alvendal* (alla m) och *Lotta Edholm* och *Ann-Katrin Åslund* (båda fp) med hänvisning till reservationen av (m) i borgarrådsberedningen.

Reservation anfördes av *Ewa Samuelsson* (kd) enligt följande.

Jag föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta att

1. i huvudsak godkänna förslaget till beslut
2. avgiftsnedsättningen gäller i fem år från startdatum
3. därutöver anföras.

Det är viktigt att spelreglerna för de som planerar att köpa miljöbil är långsiktiga och att investeringskostnaden kan skrivas av under den period det finns gratis parkering. Tre år är en för kort tid och den måste minst vara 5 år för att det ska finnas långsiktighet. Kristdemokraterna vill stimulera miljöbilsmarknaden och ser i dagsläget inga hinder för att fortsätta med gratis parkering till dess att miljöbilar står på egna ben. Det kan ske när det finns cirka 5 procent miljöbilar i Stockholm.

Det är trist att ärendet om gratis parkering har förhalats i mer än 2 år. Ett beslut om att införa gratis parkering för miljöbilar togs av den förra borgliga majoriteten men tyvärr har inget hänt sedan dess.

Enligt vår bedömning är detta beslut inte lagvidrigt. Detta beslut innehåller dock tyvärr bara gratis parkering för miljöbilar som har nytto- och boendeparkering i Stockholm. På sikt hoppas vi att lagen ändras så att även miljöbilar från våra kranskommuner får parkera gratis i Stockholm.

ÄRENDET

Gatu- och fastighetsnämnden beslutade den 16 december 2004 att hemställa hos kommunfullmäktige att sätta ned avgiften till noll kronor för dem som har miljöbilar och uppfyller villkoren för boende- eller nyttoparkeringstillstånd samt att avgiftsnedsättningen skall gälla i tre år från startdatum 2 maj 2005.

Kommunfullmäktige beslutade den 7 mars 2005 om minoritetsåterremiss.

Gatu- och fastighetsnämnden beslutade den 16 december 2004 att överlämna kontorets tjänsteutlåtande till kommunfullmäktige med begäran om att kommunfullmäktige beslutar om avgiftsnedsättning till noll kronor för de som har miljöbilar och uppfyller villkoren för boende- eller nyttoparkeringstillstånd, att avgiftsnedsättningen gäller i tre år från startdatum, att uppdra åt kontoret att redan nu börja förberedelserna inför avgiftsnedsättningen med målsättningen att avgiftsnedsättningen börjar gälla så snart som möjligt efter kommunfullmäktiges beslut som det är praktiskt möjligt, att i övrigt godkänna kontorets utlåtande samt att därutöver anföra följande: Nämndens uppfattning är att avgiftsnedsättningen ska börja gälla snarast möjligt och uppdrar därför åt kontoret att redan nu påbörja de förberedelsearbeten som är möjliga i väntan på att kommunfullmäktige fattar det avgörande beslutet.

Reservation anfördes av vice ordföranden *Sten Nordin* (m), ledamöterna *Berthold Gustavsson* (m), *Anna Wersäll* (m), *Ulf Fridebäck* (fp) och *Martina Lind* (fp) enligt kontorets förslag.

Reservation anfördes av *Björn Nyström* (kd) enligt det av honom framställda yrkandet, *bilaga*.

Gatu- och fastighetskontorets tjänsteutlåtande daterat den 19 november 2004 är av i huvudsak följande lydelse.

Sammanfattning

Kontoret fick i uppdrag av Gatu- och fastighetsnämnden i beslut av den 29 september 2004 att fri parkering för miljöbilar med boende- och nyttoparkeringstillstånd skulle genomföras så fort det var tekniskt möjligt under förutsättning att gatu- och fastighetsnämnden kompenseras för det intäktsbortfall som det skulle medföra genom en motsvarande justering av förväntade intäkter i stadens budget för 2005.

För att kunna genomföra uppdraget krävs ett beslut i kommunfullmäktige om att avgiftsbefria de som har miljöbilar och som uppfyller villkoren för boende- eller nyt-

topparkeringstillstånd. Det krävs även åtgärder i datasystem, nya dekaleringar, handläggningsrutiner och informationsinsatser till en uppskattad kostnad av c:a 500 000 kronor.

Kontoret föreslår att avgiftsbefrielsen börja gälla tre månader efter det att kommunfullmäktige fattat beslut om detta och att avgiftsbefrielsen begränsas till 3 år från det datumet.

Utlåtande

Bakgrund

Vid gatu- och fastighetsnämndens sammanträde den 29 september 2004 fick kontoret i uppdrag att introducera stimulanser för miljöbilar i enlighet med följande;

- att fri parkering för miljöbilar med boende- och nytttopparkeringstillstånd genomförs så fort det är tekniskt möjligt under förutsättning att gatu- och fastighetsnämnden kompenseras för det intäktsbortfall som detta medför genom en motsvarande justering av förväntade intäkter i stadens budget för 2005.

Kontoret hade i tjänsteutlåtandet gjort den bedömningen att det inte med dagens lagstiftning fanns utrymme för att avgiftsbefria miljöbilar utan att en lagändring först måste genomföras. Kontoret har fortfarande den uppfattningen.

Definitionen "miljöbil" för Stockholms stad:

Definitionen "miljöbil" för Stockholms stad togs enligt beslut i gatu- och fastighetsnämnden den 20 augusti 2002 och den 29 september 2004 och omfattar:

Fordon med en totalvikt under 3500 kg

- Elbilar av alla årgångar
- Hybridbilar som drivs på bensin/el fr o m årsmodell 2000.
- Bilar godkända i lägst miljöklass 2005 och är av typen:
Bifuel-bilar drivna med biogas till övervägande del.
Bränsleflexibla bilar drivna till övervägande del med bioalkohol (t ex E85).

Nytttopparkeringstillstånd:

Idag finns tre typer av nytttopparkeringstillstånd, typ A, typ B och nytttopparkering mini.

Nytttopparkeringstillstånd A

Tillståndet gäller för två (2) timmar per parkeringstillfälle på gatumark där det är parkeringsförbud och på avgiftsbelagd parkeringsplats. Fordonet får parkeras alla dagar kl 00-24. Avgiften för tillståndet är 8 500 kronor per år, den faktureras i samband med att tillståndet beviljas.

Nytttopparkeringstillstånd B

Tillståndet gäller på samma vis som nytttopparkeringstillstånd A med den skillnaden att fordonet enbart får parkeras alla dagar kl 08-18. Avgiften är samma som för tillstånd A.

De kategorier som har rätt till nytttopparkeringstillstånd A och B är:

- Yrkesgrupper som har ett påtagligt behov av att kunna parkera serviceutrustade fordon i nära anslutning till en arbetsplats.
- Fordon som används för godstransporter i samband med service av olika slag.

Nyttoparkeringstillstånd MINI

Tillståndet gäller för parkering på gatumark på avgiftsbelagd parkeringsplats kl 0-24 alla dagar med en begränsad parkeringstid av högst två (2) timmar vid varje parkeringstillfälle. På ställen med kortare uppställningstid skall denna tid respekteras. Avgiften är 1 200 kronor per månad och den faktureras i samband med att tillståndet beviljas. Företagen bestämmer själva hur många månader som tillståndet skall gälla dock max 12 månader i taget.

De som är berättigade till nyttoparkeringstillstånd mini är de företag som inte uppfyller ovanstående krav för nyttoparkering A och B.

Boendeparkeringstillstånd:

Villkoren för att erhålla ett boendeparkeringstillstånd är i huvudsak följande;

- Att man är folkbokförd i en bostadslägenhet i Stockholms innerstad.
- Att man är registrerad ägare till ett fordon.

Boendeparkeringstillståndet har om ovanstående villkor uppfylls en tillståndstid av två år. När det gäller betalning kan det ske på ett antal olika sätt. Det kan ske genom betalning i biljettautomat, periodbetalning och telefonparkering.

Lagstiftningen när det gäller rätten att ta ut avgift för parkering:

Lag om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats, m.m. (KAL) 2 § behandlar i vilka fall kommunen har rätt att ta ut avgift och göra undantag från avgiften.

Av KAL 2 § framgår att i den omfattning som behövs för att ordna trafiken får en kommun ta ut ersättning i form av en avgift för rätten att parkera på sådan offentliga platser som står under kommunens förvaltning och som kommunen har upplåtit för parkering. Grunderna för beräkning av avgiften beslutas av kommunfullmäktige. Därvid gäller följande. För att underlätta för näringsidkare och andra med särskilt behov att parkera i arbetet eller för dem som bor i ett visst område att parkera inom området får avgifter tas ut efter särskilda grunder av dem som beslutet gäller. Avgiften får i sådana fall fastställas till ett engångsbelopp för en viss period. Rörelsehindrade får befrias från avgiftsskyldigheten.

Analys

Kontoret har gått igenom de tekniska åtgärder som krävs för ett införande av miljöbilar inom ramen för boende- och nyttoparkeringstillstånden.

”Utfärdaren”, kontorets databas när det gäller hanteringen av dispenser.

Det kommer att krävas ett antal förändringar i databasen för att möjliggöra en hantering av miljöbilarna. Bland annat måste systemet kunna ange hur många miljöbilar som medgivits dispens.

Dekalen, det tillståndsbevis som innehavare av boende- och nyttoparkeringstillstånd sätter i bilrutan.

Boende- och nyttoparkeringstillstånden är utformade som en dekal som fästs i fordons framruta. På framsidan står tillståndstid och registreringsnummer, på baksidan anges de villkor och begränsningar som gäller för respektive tillståndstyp. Vid införande av speciella tillstånd för miljöbilar krävs en annan utformning av dekalen, med en annan framsida som visar exempelvis ett M för miljöbil. Det kommer även att krävas ändringar av dekalens baksida vad det gäller villkor och begränsningar. Omarbeting och leverans av nya dekaler uppskattas till ca 10 veckor.

Bilregistret.

När det gäller bilregistret finns möjlighet att komma åt de uppgifter som krävs för att identifiera de fordon som faller inom ramen för den definition som staden tagit för miljöbilar. Det kräver dock manuell hantering

Idag har kontoret en e-tjänst för ansökan om boendeparkeringstillstånd, denna möjlighet kommer inte att kunna erbjudas de som har miljöbil.

Starttid och sluttid

Kontoret föreslår att starttiden sätts till tre månader efter kommunfullmäktiges beslut om avgiftsnedsättning för miljöbilar. Avgiftsbefrielsen skall ses som ett incitament för privatpersoner och företag att köpa miljöbilar, varför avgiftsbefrielsen bör begränsas i tid. Om inte så sker finns risk att en stor del av det utrymme som idag finns för parkering på gatumark upptas av dessa fordon till förfång för övriga bilister samt besökande till företag och butiker. En begränsning av tiden föreslås därför till 3 år från startdatum.

Handläggningsrutiner.

För att underlätta både för kunderna och den egna personalen föreslås att tillstånd meddelas under hela perioden max 3 år, dvs till slutdatum.

Om miljöfordonet av något skäl exempelvis verkstadsbesök måste tillfälligt ersättas av annat fordon som inte är en miljöbil skall betalning ske som för vanligt tillstånd.

När det gäller nyttoparkeringstillstånden föreslås att avgift för nyttoparkering A och B eller nytto-mini faktureras de dagar som ”vanligt” fordon används.

När det gäller boendetillståndet föreslås att tillståndshavaren använder de betalningssätt som finns för vanligt boendeparkeringstillstånd då ”vanligt” fordon används.

Information.

Kontoret kommer att informera om möjligheten till miljöbilstillstånd inom ramen för boende- och nyttoparkeringstillstånden på stadens biljettautomater samt i broschyrer och på blanketter. Kontorets uppfattning är att någon speciell annonskampanj i press inte kommer att behövas då frågan kommer att bevakas av media och att enbart press-release därför är tillräcklig.

Konsekvenser

-ekonomiska

Kontoret har i sin beräkning utgått från miljöförvaltningens siffror om att det vid årsskiftet 2003/2004 fanns 2 400 st miljöbilar och att de är fördelade på 1000 st privatägda och 1400 st företagsägda. Enligt miljöförvaltningens prognos för år 2006 kommer det att finnas mellan 9000 och 10 000 miljöfordon i Stockholm. Som en jämförelse finns det i Göteborg ca 4000 miljöfordon som idag parkerar till en lägre avgift.

Att bedöma intäktsbortfallet är inte helt lätt. Kontorets prognos för intäktsbortfallet för det första hela året bedöms till ca 18 mnkr/år.

Kostnader för förändringar av datasystem, framtagande av dekalering och information uppskattar kontoret till runt 500 000 kr.

Kontorets förslag/synpunkter

Kontoret föreslår att gatu- och fastighetsnämnden beslutar att överlämna detta tjänsteutlåtande till kommunfullmäktige med begäran om att kommunfullmäktige beslutar om en avgift om noll kronor för de som har miljöbilar och uppfyller villkoren för boende- eller nyttoparkeringstillstånd.

Kontoret föreslår att avgiftsnedläggningen börjar gälla tre månader efter beslut i kommunfullmäktige och att den gäller i tre år från startdatum.

REMISSER

Ärendet har för synpunkter remitterats till stadsledningskontoret. Inom stadsledningskontoret har ärendet beretts av finansavdelningen i kontakt med juridiska avdelningen.

Stadsledningskontoret anser att förslaget, som syftar till att stimulera övergången till mer miljövänliga fordon, är vällovligt. Kontoret avstyrker dock avgiftsnedläggning då dess uppfattning är att förslaget strider mot gällande lagstiftning på området.

Minoritetsåterremiss

I sitt tjänsteutlåtande över minoritetsåterremissen vidhåller stadsledningskontoret sitt tidigare ställningstagande.

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande, daterat den 21 mars 2005, har följande lydelse.

I samband med återremissen har inte framkommit något som i sak ändrar stadsledningskontorets uppfattning. Kontoret föreslår därför ånyo att förslaget från gatu- och fastighetsnämnden avslås.

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 14 januari 2005 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontorets förslag till beslut
Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta följande;

Gatu- och fastighetsnämndens förslag till genomförande av avgiftsnedsättning till noll kronor för de som har miljöbilar och uppfyller villkoren för boende- eller nyttoparkeringsstillstånd avslås med hänvisning till vad som anförs i stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.

Ärendets beredning

Gatu- och fastighetsnämnden beslöt den 16 december 2004 att för sin del godkänna avgiftsnedsättning till noll kronor för de som har miljöbilar och uppfyller villkoren för boende- eller nyttoparkeringsstillstånd, att gälla i tre år från startdatum. Nämnden har gett gatu- och fastighetskontoret i uppdrag att så snart som möjligt genomföra förändringen under förutsättning av kommunfullmäktiges godkännande. Ärendet har inom stadsledningskontoret beretts av finansavdelningen i samråd med juridiska avdelningen.

Ärendet

Syftet med avgiftsnedsättningen är att stimulera användandet av miljöbilar. I ärendet anges att miljöförvaltningen beräknat att det vid årsskiftet 2003/2004 fanns 2400 miljöbilar i Stockholm. Enligt kompletterande information som stadsledningskontoret inhämtat anger miljöförvaltningens prognos antalet miljöbilar i hela Stockholms län, inte Stockholms kommun. Definitionen ”miljöbil” för Stockholms kommun beslutades i gatu- och fastighetsnämnden den 20 augusti 2002 och den 29 september 2004 och omfattar:

Fordon med en totalvikt under 3 500 kg:

Elbilar av alla årgångar

Hybridbilar som drivs på bensin/el fr.o.m. 2000
Bilar godkända i lägst miljöklass 2005 och är av typen:
Bifuel-bilar drivna med biogas till övervägande del
Bränsleflexibla bilar drivna till övervägande del med bioalkohol

Idag finns ca 4 300 giltiga nyttoparkeringstillstånd. De kategorier som har rätt till nyttoparkeringstillstånd är 1) yrkesgrupper som har ett påtagligt behov av att kunna parkera serviceutrustade fordon i nära anslutning till en arbetsplats samt 2) fordon som används för godstransporter i samband med service av olika slag.

Idag innehar ca 50 000 st boende boendeparkeringstillstånd av vilka ca 15 000 förnyar sitt tillstånd varje månad till en avgift om 500 kr/månad.

För att genomföra förändringen behöver åtgärder vidtas gällande datasystem, nya dekaleringar, handläggningsrutiner och informationsinsatser, till en beräknad kostnad av ca 0,5 mnkr. Gatu- och fastighetskontoret beräknar att genomförandetiden efter kommunfullmäktiges beslut till tre månader.

Stadsledningskontorets synpunkter

Förslaget, som syftar till att stimulera övergången till mer miljövänliga fordon, är vällovlig. Stadsledningskontoret ser sig dock förhindrat att tillstyrka förslaget, på grund av att det inte är förenligt med gällande lagstiftning.

Stadsledningskontoret har underhand inhämtat en prognos från miljöförvaltningen angående beräknat antal miljöbilar i Stockholms kommun (inte länet). Tabellen nedan redovisar miljöförvaltningens prognos för antal miljöbilar med boende- och/eller nyttoparkering åren 2005-2006. Tabellen redovisar även de ekonomiska konsekvenserna av avgiftsbefrielse för dessa bilar.

	2005	2006
Antal miljöbilar, stycken	ca 190	ca 280
Intäktsbortfall/år	ca 1,2 mnkr	ca 1,8 mnkr

Miljöförvaltningens prognos bygger på beräkningar av Stockholms andel av nyförsäljningen av miljöbilar i länet, i kombination med andelen bilar med boende- respektive nyttotillstånd av totalt antal bilar. Gatu- och fastighetsnämndens ärende anger en prognos om ca 9 000 miljöbilar i Stockholms stad 2006, vilken här i stadsledningskontorets utlåtande är kraftigt nedreviderad, efter inhämtande av mer korrekta uppgifter från miljöförvaltningen.

De ekonomiska konsekvenserna är således betydligt mindre i det korta perspektivet än vad som angetts i gatu- och fastighetsnämndens ärende, med ett intäktsbortfall om ca 1,5-2 mnkr per år (jämför tidigare beräkningar om intäktsbortfall av ca 18 mnkr 2005, respektive 70 mnkr 2006).

Det finns idag andra stimulansåtgärder för miljöbilar, bland annat kan företag som köper miljöfordon söka ett bidrag från miljöförvaltningen om 60 000 tkr. Riksdagen har även infört ett lägre förmånsvärde för miljöbilar, vilket inneburit en viss ökning för dessa bilar. I beslutet om trängselskatter har även beslutats av riksdagen att miljöbilar

ska undantas från avgift, vilket kan komma att öka intresset. En möjlig framtida åtgärd som skulle kunna stimulera användandet av miljöbilar kraftigt är om priset på de alternativa bränslena sänktes rejält. Detta är en åtgärd som enbart staten kan vidta. Det är möjligt att miljöförvaltningens prognos, med tre gånger så många miljöbilar år 2006 som 2003 är alltför försiktigt beräknad, men det handlar ändå om relativt få fordon i det korta perspektivet i Stockholms kommun.

I det fall förslaget antas borde intäktsbortfallet kunna kompenseras av andra intäktsökningar, varför intäktsbudgeten för 2005 föreslås lämnas oförändrad. Kostnaden för att genomföra förslaget (0,5 mnkr år 2005) får finansieras inom gatu- och fastighetsnämndens budget för 2005, då andra finansieringsmöjligheter saknas. Intäktsbortfall efterföljande år får beaktas vid upprättande av kommande budgetar i det fall förslaget antas.

Lag om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats (KAL 2§) behandlar i vilka fall kommunen har rätt att ta ut avgift för rätten att parkera på offentlig plats och göra undantag från avgiften. Enligt lagen har kommun rätt att ta ut parkeringsavgifter i den omfattning som behövs för att ordna trafiken, dvs. enbart i trafikregleringssyfte. Det finns undantag angivna i lagen; för boende- och nyttoparkering samt för rörelsehindrade. Enlig förarbetena till det tillägg till lagen som antogs i syfte att kunna undanta rörelsehindrade, framgår det att det inte är möjligt för kommunfullmäktige att utan lagligt bemyndigande befria en viss kategori av trafikanter från avgiftsskyldighet. Juridiska avdelningens uppfattning är att rättsläget är klart och att det krävs en ändring av 2§ avgiftslagen (KAL) för att införa gratis parkering av miljöfordon på offentlig plats som står under kommunens förvaltning.

Regeringen har tillsatt en särskild utredare som ska se över reglerna på parkeringsområdet, med direktiv om att även se över möjligheterna till att anpassa lagstiftningen för stimulering av nyttjandet av miljöbilar. Utredaren ska lämna sitt förslag 1 maj 2006.

Sammanfattningsvis ser sig stadsledningskontoret förhindrat att tillstyrka förslaget på grund av att det inte är förenligt med gällande lagstiftning.

RESERVATIONER M.M.

Gatu- och fastighetsnämnden

Reservation anfördes av Björn Nyström (kd) enligt följande.

Gatu- och fastighetsnämnden beslutar

- att i huvudsak godkänna förvaltningens förslag till beslut
- att avgiftsnedsättningen gäller i fem år från startdatum
- att därutöver anföras:

Det är viktigt att de spelregler för de som planerar att köpa miljöbil är långsiktiga och att miljöinvesteringskostnaden kan skrivas av under den period det finns gratis parkering. Tre år är en för kort tid och den måste vara minst 5 år för att det ska finnas långsiktighet. Kristdemokraterna vill stimulera miljöbilsmarknaden och ser i dagsläget inga hinder för att fortsätta med gratis parkering till dess att miljöbilar står på egna ben. De kan ske när det finns cirka 5 procent miljöbilar i Stockholm.

Det är trist att ärendet om gratis parkering har förhalats i mer än 2 år. Ett beslut om att införa gratis parkering för miljöbilar tog den förra borgerliga majoriteten och tyvärr har inget hänt sedan dess. Glädjande att ärendet nu dammats av.

Enligt vår bedömning är detta beslut inte lagvidrigt. Detta beslut innehåller tyvärr bara gratis parkering för miljöbilar som har nytto- och boendeparkering i Stockholm. Däremot har vi förståelse för att Göteborgsmodellen inte kan införas i Stockholm. På sikt hoppas vi att lagen ändras så att även miljöbilar från våra kranskommuner får parkera gratis i Stockholm.