



PM 2010:139 RVI (Dnr 314-384/2009)

Åtgärder för att åter öka andelen nya miljöbilar i Stockholm Skrivelse från Yvonne Ruwaida m.fl. (MP)

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.
Skrivelsen från Yvonne Ruwaida m.fl. (MP) om ”Åtgärder för att åter öka andelen nya miljöbilar i Stockholm” anses besvarad med vad föredragande borgarråd anfört.

Föredragande borgarrådet Per Ankersjö anför följande.

Ärendet

Yvonne Ruwaida m.fl. (MP) har i en skrivelse den 18 februari 2009 anfört att andelen nyregistrerade miljöbilar har sjunkit kraftigt i Stockholms län till följd av beslut att inte undanta miljöbilar från trängselskatt, upphörande av miljöbilspremie samt upphörande av avgiftsbefrielse för boendeparkering. I skrivelsen föreslås att staden uppvaktar regeringen i en rad frågor som skulle underlätta omställningen till en fordonsflotta som består av miljöbilar.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, miljö- och hälsoskyddsnämnden samt trafik- och renhållningsnämnden

Stadsledningskontoret konstaterar att trenden för nyregistrering av miljöbilar i landet, länet och staden är kraftigt uppåtgående till och med halvårsskiftet 2009. Stadsledningskontoret ser att ekonomiska incitament för att välja miljöbil påverkar för att nå en snabbare omställning av fordonsflottan, men konstaterar att staden för närvarande har få egna möjligheter att ekonomiskt subventionera allmänhetens eller företagets inköp av miljöbilar

Miljö- och hälsoskyddsnämnden konstaterar att incitament som styr mot de rörliga kostnaderna är viktigast. Nämnden ser att den något minskade försäljningen av miljöbilar som uppkom när incitamenten, gratisboendeparkering och undantag från trängselskatten upphörde har nu vänts till att försäljningen av miljöbilar åter igen börjat öka. I juni månad var försäljningen av miljöbilar den högsta hittills 43,5%. Slutligen påpekas att ett av de viktigaste incitamenten, skattesubventionen på förnyelsebara drivmedel upphör 2012. Detta incitament är en viktig del i miljöbilsutvecklingen och nämnden anser att staden därför bör arbeta för att det fortsatt ska vara ekonomiskt fördelaktigt att tanka miljöbilar med förnyelsebara drivmedel.

Trafik- och renhållningsnämnden anser å ena sidan att den snabba utvecklingen av andelen miljöbilar i Stockholm är positiv för att minska biltrafikens miljöpåverkan. Å andra sidan tar en miljöbil 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.

Nämnden påpekar vidare 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.

Mina synpunkter

Det kan konstateras att andelen miljöbilar i nybilsförsäljningen fortfarande ligger högt i Stockholm. Under juli månad 2010 nådde miljöbilsandelen 40 procent. Under juni 2009 nåddes en all-time-high under året på hela 43,5 procent. Detta har lett till att andelen miljöbilar totalt i Stockholmstrafiken nu är nära 11 procent. Incitament av olika former kan behövas för att driva på utvecklingen under ett visst skede, men det innebär inte att de ska ses som ett permanent och naturligt inslag.

Sedan den 1 augusti 2007 har en så kallad miljöbilspremie betalats ut vars syfte har varit att styra konsumenternas val mot bilar som orsakar mindre skada på miljön. Premien upphörde 1 juli 2009 och har ersatts med befrielse från fordonsskatt under fem år i de fall bilar väljs som uppfyller kriterierna för miljöbilsdefinitionen. I propositionen anges att kraven för att omfattas av skattebefrielsen successivt ska skärpas så att andelen bilar som omfattas förblir relativt konstant. Kraven på miljöbilarna kommer alltså successivt att höjas på det sätt som efterlyses i skrivelsen till kommunstyrelsen. Befrielse från fordonsskatt betyder vid en schablonmässig beräkning att en enskild miljöbilsköpare erhåller en skattelättnad om 1 200 kronor per år, eller totalt 6 000 kronor under femårsperioden.

Regeringen har därutöver aviserat att en ny miljöbilspremie ska införas för den nya generationens miljöbilar, de så kallade supermiljöbilarna som släpper ut allra minst mängder koldioxid. Supermiljöbilspremien föreslås införas från och med 1 januari 2012 och omfatta 40 000 kronor per bil.

Mot bakgrund av ovanstående kan konstateras att det är framförallt staten som förfogar över de ekonomiska incitament som är av vikt för att stödja miljöbilarna. Staden har dock tydligt antagna mål för stödja miljöbilsutvecklingen, både inom den egna verksamheten och i relation till allmänhet och företag.

I Stockholms stads budget för 2011 anslås en extra miljöbilssatsning på fem miljoner kronor. Projektgruppen ”Miljöbilar i Stockholm” har ett uppdrag att öka antalet miljöbilar i Stockholm överlag, men också att verka för en ökning av utbudet av miljöbilsmodeller och tankställen. Miljöbilsprojektet har agerat sedan mitten på 1990-talet och har samlat stor erfarenhet och kontakter kring frågan, vilket bidragit till Stockholms ledande position i miljöbilshänseende. För närvarande inriktas arbetet bl.a. på ett projekt med förnyelsebara bränslen, tankställen m.m. för tunga fordon. Under hösten har det första publika tankstället i världen för ED95 öppnat inom ramen för detta projekt.

Staden har under den gångna mandatperioden vidare drivit ett projekt gemensamt med Fortum som syftat till att kartlägga de infrastrukturella utmaningar som finns i samband med en storskalig introduktion av elbilar.

I budgeten för Stockholms stad för 2011 slås dessutom fast i ägardirektiv till Stockholms Stads Parkerings AB att de bilar som omfattas av regeringens supermil-

jöbilspremie ska kunna parkera förmånligt och i vissa fall gratis i bolagets öppna anläggningar under perioden 2011-2013.

Under 2010 utsågs Stockholm till årets miljöbilskommun i Gröna bilisters kommunranking. Detta är en landsomfattande enkätundersökning av kommunernas arbete med miljöbilar och miljöbränslen.

Stockholmarna kan därmed vara trygga i förvissningen att staden på ett ansvarsfullt sätt har agerat och även i fortsättningen kommer att agera för att de bilar som rullar på stadens gator ska vara allt mer miljövänliga och långsiktigt fossilbränslefria.

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

Skrivelsen från Yvonne Ruwaida m.fl. (MP) om ”Åtgärder för att åter öka andelen nya miljöbilar i Stockholm” anses besvarad med vad föredragande borgarråd anfört.

Stockholm den 28 oktober 2010

PER ANKERSJÖ

Bilagor

1. Reservationer m.m.
2. Skrivelse om åtgärder för att åter öka andelen nya miljöbilar i Stockholm

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation anfördes av borgarrådet *Tomas Rudin* (S) enligt följande.

Jag föreslår borgarrådsberedningen föreslå kommunstyrelsen besluta att

1. I huvudsak bifalla föredragande borgarrådets beslut.
2. Därutöver anföra följande.

Den nuvarande politiken har medfört att både antalet och andelen miljöbilar i Stockholm minskar påtagligt. Orsaken är till stor del den borgerliga regeringens och den borgerliga kommunledningens beslut i Stockholm att kraftigt försämra villkoren för att köra miljöbilar i Stockholm.

Skrivelsen ger flera förslag, som också oppositionen motionerat om i riksdagen och i förslag till Stockholms kommunfullmäktige, nämligen att återinföra subventioner som bidrar till ökad miljöbilsanvändning men också att se över reglerna kring definitionen av miljöbilsbegreppet. Kommunledningen i Stockholm bör med uppvaktningar och på annat sätt försöka påverka regeringen i dessa frågor. Istället sitter man still och gör i praktiken ingenting i dessa frågor. Det beklagar vi starkt.

Vi vill se att staden, utöver att satsa på miljöbilar, även ser till att andelen elbilar ökar. I den processen är det viktigt att arbetet med att skapa goda förutsättningar att använda elbilar i Stockholm tas med i beräkningen. Det åligger staden att se till att det finns en så pass bra infrastruktur för miljö- och elbilar att de blir attraktiva för människor att äga.

Reservation anfördes av borgarrådet *Per Bolund* (MP) enligt följande.

Jag föreslår borgarrådsberedningen föreslå kommunstyrelsen besluta att bifalla skrivelsen samt därutöver anföra följande

Differentierade parkerings- och trängselavgifter kan användas som styrmedel för att nå miljömålen. Svenska bilers bränsleförbrukning måste sänkas radikalt och åtgärder vidtas för att förnybara drivmedel och elbilar ska få ett brett genomslag. Ett stödsystem för nya bilar med låga utsläpp som finansieras genom avgifter på nya bilar med höga utsläpp bör införas och även bilar som drivs med förnybara drivmedel måste få skärpta krav på effektivitet.

Regeringen har haft ambitioner att fortsätta stimulera försäljningen av miljöbilar. Tyvärr har man genomfört en serie ryckiga åtgärder som lett till förvirring bland bilköparna. Det har funnits premier som satts igång för att sedan upphöra och en oförmåga att skaffa en enhetlig definition av vad som ska räknas som miljöbil. Den skattebefrielse för alla miljöbilar som införts gynnar också i första hand de dieslbilar som precis klarar gränsvärdet, medan riktigt effektiva biogas- och elbilar gynnas mindre, tvärtom mot hur det borde vara. Den nya supermiljöpremien beräknas omfatta färre än 5 000 bilar under perioden 2011-2014.

Produktionen räcker inte till för att täcka efterfrågan på biogas som fordonsbränsle i Stockholm. Staden ligger långt efter det nationella målet att omhänderta 35 procent av matavfallet till år 2010. Därför måste arbetet med insamling och behandling av matavfall intensifieras och staden snarast investera i en förbehandlingsanläggning.

Kommunstyrelsen

Reservation anfördes av *Tomas Rudin* (S) med hänvisning till reservationen av (S) i borgarrådsberedningen.

Reservation anfördes av *Stefan Nilsson* och *Per Bolund* (båda MP) och *Karin Rågsjö* (V) med hänvisning till reservationen av (MP) i borgarrådsberedningen.

ÄRENDET

Yvonne Ruwaida m.fl. (MP) har i en skrivelse den 18 februari 2009 anfört att andelen nyregistrerade miljöbilar har sjunkit kraftigt i Stockholms län till följd av beslut att inte undanta miljöbilar från trängselskatt, upphörande av miljöbilspremie samt upphörande av avgiftsbefrielse för boendeparkering. I skrivelsen föreslås att staden uppvaktar regeringen i en rad frågor som skulle underlätta omställningen till en fordonsflotta som består av miljöbilar.

BEREDNING

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, trafik- och renhållningsnämnden samt miljö- och hälsoskyddsnämnden.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 1 september 2009 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret kan konstatera sedan tidigare att stimulansåtgärder och skatteregler påverkar konsumenternas val. Både staten och enskilda kommuner har också under en rad av år framgångsrikt använt sig av metoder som syftar till att minska fordonens negativa miljöpåverkan och bränsleförbrukning.

Utifrån det gemensamma intresset att öka andelen miljöbilar kan stadsledningskontoret konstatera att arbetet varit framgångsrikt, andelen nyregistrerade miljöbilar har stadigt ökat sedan definitionen infördes. Enligt den svenska branschorganisationen för tillverkare och importörer av personbilar redovisar samtliga län en ökad andel miljöbilar av nyregistreringarna första halvåret 2009. Stockholms län ökade under perioden sin andel med två procentenheter till 38,7 procent.

Andelen nyregistrerade miljöbilar i Stockholms stad ligger i juni 2009 på 41,7 procent, vilket även det är en ökning jämfört med föregående år. Stadsledningskontoret ser därför en positiv trend av andelen nyregistrerade miljöbilar i landet, länet och i staden. Vidare bör försiktighet iaktas när jämförelser görs mellan länen. Stockholms län hade 10 583 nyregistrerade miljöbilar under halvåret, Gotland som ”toppar” den totala statistiken över andel nyregistrerade miljöbilar hade 160 stycken registreringar. Andelen miljöbilar i den totala fordonsflottan i Stockholms län ligger på ca nio procent att jämföra med riksgenomsnittet som ligger på fem procent.

Finansdepartementet har som grund för beslutet att slopa befrielsen för miljöbilsägare att erlagga trängselskatt angett att skattebefrielsen motverkar trängselskattens syfte och att ett fortsatt undantag för miljöbilar bidrar till ökad trängsel i Stockholm och en försämrad stadsmiljö. Därutöver innebär skattebefrielsen minskade intäkter till angelägna infrastrukturprojekt.

Även om befrielsen från trängselskatt ovedersägligt har ökat intresset för inköp av miljöbilar, så delar stadsledningskontoret finansdepartementets analys i denna del. Före försöket med trängselskatt stod miljöbilarna för två procent av passagerarna under betalstationerna. Under sista kvartalet 2007 hade denna andel stigit till nio procent.

Vad gäller befriande av skyldighet att erlagga parkeringsavgift för miljöbilar, måste stadsledningskontoret konstatera att det inte finns stöd för en sådan åtgärd enligt Lag om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelse av offentlig plats (SFS 1957:259). Enligt denna lag äger kommunen endast rätt att befria rörelsehindrade från avgiftsskyldighet.

Sedan den 1 augusti 2007 har en så kallad miljöbilspremie betalats ut vars syfte har varit

att styra konsumenternas val mot bilar som orsakar mindre skada på miljön. Premien upphörde 1 juli 2009 och har ersatts med befrielse från fordonsskatt under fem år i de fall bilar väljs som uppfyller kriterierna för miljöbilsdefinitionen. I propositionen anges att kraven för att omfattas av skattebefrielsen successivt ska skärpas så att andelen bilar som omfattas förblir relativt konstant. Kraven på miljöbilarna kommer alltså successivt att höjas på det sätt som efterlyses i skrivelsen till kommunstyrelsen. Befrielse från fordonsskatt betyder vid en schablonmässig beräkning att en enskild miljöbilsköpare erhåller en skattelättnad om 1200 kronor per år, eller totalt 6000 kronor under femårsperioden.

Mot bakgrund av ovanstående kan konstateras att det är framförallt staten som förfogar över de ekonomiska incitament som är av vikt för att stödja miljöbilarna. Staden har dock tydligt antagna mål för stödja miljöbilsutvecklingen, både inom den egna verksamheten och i relation till allmänhet och företag. I sammanhanget vill stadsledningskontoret särskilt framhålla målet att till år 2010 öka andelen miljöbilar av nybilsförsäljningen till 35 procent samt att öka andelen förnybara bränslen till åtta procent. Till målet hör en projektgrupp ”Miljöbilar i Stockholm”, vars uppdrag är att öka antalet miljöbilar i Stockholm överlag, men också att verka för en ökning av utbudet av miljöbilsmodeller och tankställen. Miljöbilsprojektet har agerat sedan mitten på 1990-talet och har samlat stor erfarenhet och kontakter kring frågan, vilket bidragit till Stockholms ledande position i miljöbilshänseende.

Staden bereder också en strategi för elbilar och laddhybrider som syftar till att skapa underlag för en ökning av användandet av elfordon i Stockholm stad. I samband med strategins implementering kommer flera av skrivelsens praktiska förslag att hanteras, bland annat frågan om avgiftsbefrielse eller rabatter av parkeringsavgifter. Denna frågas avgörande måste dock som tidigare framhållits, bli föremål för ett riksdagsbeslut.

Stadsledningskontoret kan avslutningsvis konstatera att arbetet för att öka andelen bilar som belastar miljön mindre har ett brett politiskt stöd och att arbetet varit mycket framgångsrikt.

Stadsledningskontoret föreslår att skrivelsen anses besvarad med vad som anförs i tjänsteutlåtandet.

Trafik- och renhållningsnämnden

Trafik- och renhållningsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 15 september 2009

1. att överlämna och åberopa kontorets utlåtande som svar på remissen som från kommunstyrelsen.
2. att förklara beslutet omedelbart justerat.

Reservation anfördes av vice ordföranden Jan Valeskog m.fl. (S), ledamoten Mats Lindqvist (MP) och ledamoten Kajsa Stenfelt (V), *bilaga 1*.

Trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 17 augusti 2009 har i huvudsak följande lydelse.

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 stadsmiljö, 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 anmälades 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 stadens 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 stadsområden.

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 trängselskattensnittet 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 Stockholms-överenskommelsen 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 gatemark. En sådan överflyttning innebär ett ökat tryck på det begränsade antalet gatuparkeringsplatser.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 27 augusti 2009

1. Att överlämna och åberopa förvaltningens tjänsteutlåtande som yttrande över skrivelsen till kommunstyrelsen.

Reservation anfördes av vice ordförande Åsa Romson (MP), *bilaga 1*.

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 6 augusti 2009 har i huvudsak följande lydelse.

Det är viktigt att Stockholms arbete med att förbättra klimat och miljö fortskrider och att Stockholm har en ledande roll inom landet inom detta område, ett bevis på att vi är på rätt väg är att Stockholms Stad som första stad utsätts till Europas miljöhuvudstad 2010.

Förvaltningen kan konstatera att incitament som styr mot de rörliga kostnaderna är viktigast. Förmånsskattereduktionen för miljöbilar är viktig för att tjänstebilisterna skall välja miljöbilar.

Förvaltningen ser att den något minskade försäljningen av miljöbilar som uppkom när incitamenten, gratisboendeparkering och undantag från trängselskatten upphörde har nu vänts till att försäljningen av miljöbilar åter igen börjat öka, i juni månad var försäljningen av miljöbilar den högsta hittills 43,5%.

Staden har tidigare vid flera tillfällen under slutet av 1990-talet och början av 2000-talet tillsammans med Göteborg och Malmö uppvakttat regeringen ang. miljöbilsåtgärder. Uppvakttningarna har varit lyckosamma och regeringen har vidtagit åtgärder i den riktning uppvakttningen föreslagit. På senare tid har uppvakttningarna och brev inte givit några resultat. Staden har inte träffat någon från regeringen eller ens fått något skriftligt svar i de uppvakttningar/brev som framförts.

Ett av de viktigaste incitamenten, skattesubventionen på förnyelsebara drivmedel upphör 2012. Detta incitament är en viktig del i miljöbilsutvecklingen och förvaltningen anser att staden därför bör arbeta för att det fortsatt skall vara ekonomiskt fördelaktigt att tanka miljöbilar med förnyelsebara drivmedel.

RESERVATIONER M.M.

Trafik- och renhållningsnämnden

Reservation anfördes av vice ordföranden Jan Valeskog m.fl. (S), ledamoten Mats Lindqvist (MP) och ledamoten Kajsa Stenfelt (V) enligt följande.

- 1 Skrivelsen tillstyrks i huvudsak.
- 2 Därutöver anför följande:

Den nuvarande politiken har medfört att både antalet och andelen miljöbilar i Stockholm minskar påtagligt. Orsaken är till stor del den borgerliga regeringens och den borgerliga kommunledningens beslut i Stockholm att kraftigt försämra villkoren för att köra miljöbilar i Stockholm. Det är mycket trist att konstatera.

Skrivelsen ger flera förslag, som också oppositionen motionerat om i riksdagen och i förslag till Stockholms kommunfullmäktige, nämligen att återinföra subventioner som bidrar till ökad miljöbilsanvändning men också att se över reglerna kring definitionen av miljöbilsbegreppet. Kommunledningen i Stockholm bör med uppvaktningar och på annat sätt försöka påverka regeringen i dessa frågor. Istället sitter man still och gör i praktiken ingenting i dessa frågor. Det beklagar vi starkt.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Reservation anfördes av vice ordförande Åsa Romson (MP) enligt följande.

att miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att stödja skrivelsens förslag om bättre åtgärder för större andel miljöbilar, i övrigt godkänna förvaltningens förslag till beslut och anför följande:

Skrivelsens förslag på åtgärder ligger väl i linje med vad som bedömts vara effektiva åtgärder i nämndens tidigare rapport. Det är bekymmersamt att regeringen inte längre besvara uppvaktningar i frågan från Sveriges tre största städer. Särskilt beklagligt är att nya generationers miljöbilar som finns eller snart finns på marknaden som biogas- och elbilar, och som släpper ut mycket mindre CO₂, inte får det stöd som skulle behövas genom en progressiv miljöbilsdefinition.