



Göran Westberg
Avdelningen för trafikplanering
08-508 273 61
goran.westberg@tk.stockholm.se

Till
Trafik- och renhållningsnämnden
2007-03-06

Översyn av omfattningen av subventionerna av s. k. miljöbilar inför återinförandet av miljöavgifterna i Stockholm. Skrivelse från Jan Valeskog (s)

Förslag till beslut

1. Trafik- och renhållningsnämnden beslutar att som svar på skrivelsen överlämna och åberopa detta tjänsteutlåtande.

Magdalena Bosson

Anette Scheibe

Sammanfattning

I skrivelsen önskar Jan Valeskog (s) en analys av kontoret beträffande de subventioner som finns för miljöbilar. Kontoret konstaterar att andelen miljöbilar i bilparken i innerstaden har ökat starkt under de två senaste åren. Kommunen befriar miljöbilar, enligt stadens gällande definition för miljöbilar, från boendeparkeringsavgift och nyttoparkeringsavgift. Under trängselskatteförsöket var miljöbilar enligt definition som lagen om trängselskatt befriade från denna skatt.

Staten ger därutöver subventioner genom lägre förmånsvärden för miljöbilar. I ett beräkningsexempel finner kontoret att en Volvo V70 kan erhålla en subvention på upp till 36 500 kronor om året. Miljöbilsutvecklingen bedöms bli stark inom Stockholms innerstad, med en förväntad ökningstakt om 150 procent per år. Förutom frågan om subventioner tar kontoret upp det intäktsbortfall beträffande parkeringsavgifter. Mot bakgrund av den korta tid som gällt för avgiftsbefrielse av miljöbilar är det svårt att lämna en tillförlitlig prognos om intäktsbortfall men kontoret uppskattar att detta år 2008 kan uppgå till 60 miljoner kronor.

Skrivelsen

I skrivelse till trafiknämnden 2007-01-23 har Jan Valeskog (s) begärt besked om utvecklingen för subventioner av s.k. miljöbilar. Valeskog anför att det är angeläget att utvecklingen gynnas med fler miljöbilar, men att subventionerna för denna utveckling kan ifrågasättas. Subventioner sker i form av gratis boende- eller nyttoparkeringsavgifter och trängselskatter. Följande frågor framställs:

- 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.
- 4/ 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)
- 5/ 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?

Bakgrund

I innerstaden finns för närvarande cirka 140 000 personbilar varav cirka 8 300 är registrerade som miljöbilar. Därtill kommer ca 100 lätta lastbilar som är miljöbilar. 2 100 bilar har beviljats frihet från boendeparkerings- och 1 700 från nyttoparkeringsavgift. Om ökningstakten mellan 2005 och 2006 fortsätter på samma sätt, kommer andelen miljöbilsregistrerade bilar inom staden att 2008 uppgå till cirka 18 000. Antalet avgiftsbefriade bilar beräknas då till cirka 7 000 fordon. Skillnaden mellan miljöbilsregistrerade bilar och avgiftsbefriade miljöbilar kan bero på att bl.a flera miljöbilsägare har garage eller att de på annat sätt inte betalar parkeringsavgifter själv.

Kontorets svar och synpunkter

Kontoret ber att få lämna följande svar på frågorna.

1. Enligt uppgift från Vägverket fanns det vid månadsskiftet januari/februari 2007 i innerstaden 8 300 bilar som registrerats som miljöbilar. Kontoret uppskattar, med ledning

av utvecklingen av antalet ansökningar om gratis boendeparkering, att ökningen under de två närmaste åren kommer att bli över 150 procent per år och uppgå till cirka 7 000 avgiftsbefriade bilar 2008.

Eftersom det råder osäkerhet vad som kommer att innefattas i definitionen av miljöbilar, är det svårt att göra en prognos av förväntad utveckling. För närvarande innefattar den statliga definitionen endast personbilar med 4 passagerare och en förare. Förändringar är troligtvis att vänta. Kontoret återkommer med en redovisning under våren om ett förslag till gemensam miljöbilsdefinition för Stockholm, Göteborg och Malmö beträffande personbilar. Osäkerheten i bedömningen beror även på bensinprisets utveckling.

2. Staten ger bidrag om 6 000 kronor vid inköp av i huvudsak dieselfordon med låg drivmedelsförbrukning och som har partikelfilter (miljöklass 2005 PM). Subventioner lämnas genom skattelagstiftningen för anställdas bruk av leasingbilar. Förmånsvärdena nedsätts för gas- och hybridbilar med 40 procent och med 20 procent för etanolbilar jämfört med icke miljöbilar.

Under Stockholmsförsöket var cirka 3,5 procent av de bilar som färdades till och från avgiftsområdet miljöbilar, vilket motsvarar cirka 15 000 fordon. Genomsnittligt beräknas trängselskatten ha uppgått till 29 kronor per bil och dag. Om nämnda bil antas köra varje arbetsdag, eller 240 dagar per år, till och från innerstaden kan subventionen beräknas till 7 000 kronor per år. Boendeparkering i innerstaden kostar 500 kronor per månad, vilket innebär en subvention med 6 000 kronor per år. För nytoparkering erläggs en avgift med 8 500 per år eller 1 200 kronor per månad (mininytto).

En genomsnittlig personbil subventioneras således, bortsett från lägre förmånsvärden, med 13 000 kronor. Men det är inte meningsfullt att göra så eftersom bilarna inte åtnjuter alla förmåner, t.ex. har man inte nytto- och boendeparkeringsbefrielse samtidigt.

3. Volvo V 70 är en av Sveriges mest sålda bilmodeller. En betydande andel är leasing- eller företagsbilar. Med utgångspunkt från denna bilmodell av 2006 års årgång kan följande subvention översiktligt beräknas för miljöbilen: Lägre förmånsvärde mellan en vanlig V70 med 170 hk motor och en bil som drivs med fordonsgas innebär en subvention med 20 900 kronor per år. Befrielse från trängselskatt (20 kr passage) med antagande om 240 heltidsarbetsdagar 9 600 kronor. Fri boendeparkering 6 000 kronor per år. Summa 36 500 kronor per år.

Det enda som skiljer mellan de miljöbilsregistrerade bilarna när det gäller subventioner är förmånsvärden på miljöbilarna. Det är därför att det svårt att hitta ett annat bra exempel.

4. Enligt miljöförvaltningens beräkningar, som bygger på statistik från Bil Sweden och Svenska Petroleum Institutet, var etanolbilarnas genomsnittliga fördelning av drivmedelsanvändningen i december 2006 68 procent etanol och 32 procent bensin.

Frågan om lämplig statlig och kommunal subvention för miljöbilar kan inte med lätthet besvaras. Göteborg och Malmö har till exempel andra regler än Stockholm när det gäller avgiftsbefrielse för miljöbilar. Staten lämnar bidrag eller subvention för köp av vissa miljöbilar, lägre förmånsvärde i det fall bilen är en förmånsbil samt trängselskatt i det fall bilen körs under skatteuttagstid över zongränserna. Syftet med subventionerna är att minska luftföroreningar och klimatpåverkan genom utsläpp av koldioxid. Subventionerna står i motsats till önskemålet om minskad trängsel eller ökad framkomlighet. En avvägning mellan dessa mål bör ske på politisk nivå. Den kommunala ekonomin med intäktsbortfall bör vägas in i bedömningen av lämplig subventionsnivå.

Intäktsbortfall

Vid årsskiftet 2005/2006 beräknas intäktsbortfallet för miljöbils parkeringsavgifter uppgå till 20 miljoner per år. Eftersom miljöbilsintresset spås öka kommer denna intäktsminskning att öka kraftigt. Om ansökningstrenden för avgiftsbefrielser kvarstår kan intäktsbortfallet bli ca 60 miljoner i maj månad 2008. Mot bakgrund av den korta tid som gällt för avgiftsbefrielse av miljöbilar är det svårt att lämna en tillförlitlig prognos om intäktsbortfall.

Stadens beslut om avgiftsbefrielse för boende- och nyttoparkering gäller till 2008-05-01. Kontoret avser att genomföra en utvärdering av avgiftsbefrielserna under hösten i år. Kontoret återkommer till nämnden i ett särskilt ärende om boende- och nyttoparkering före maj månad 2008.

Trafikkontorets förslag

Kontoret föreslår att nämnden som svar på skrivelsen överlämnar och åberopar detta tjänsteutlåtande.

Slut