



Linda Kummel
Trafikplanering
08-508 26108
linda.kummel@stockholm.se

Till
Trafik- och renhållningsnämnden
2011-06-16

Förslag till supermiljöbilspremie. Anmälan av svar på remiss.

Förslag till beslut

1. Trafik- och renhållningsnämnden lägger anmälan till handlingarna

Magdalena Bosson
Förvaltningschef

Staffan Forsell
Avdelningschef

Sammanfattning

Regeringen har gett Transportstyrelsen i uppdrag att tillsammans med Trafikverket och Statens energimyndighet utarbeta ett förslag till supermiljöbilspremie. I uppdraget ingår även att bedöma marknadsutvecklingen för berörda biltyper och förslaget effekter på miljö, klimat, näringsliv, trafiksäkerhet och statsbudgeten. I uppdraget ingår särskilt att analysera om EU:s gräns för superkrediter om 50 gram koldioxid per kilometer är en lämplig gräns, om premien endast skall gälla för privatpersoner eller även företag och offentlig sektor. Transportstyrelsen gavs uppdraget i december 2010 och överlämnade utredning och författningsförslag mars 2011.

Bakgrund

Den 22 december 2010 beslöt regeringen att uppdra åt Transportmyndigheten att utarbeta ett förslag till närmare utformning av supermiljöbilspremie. I Budgetpropositionen för 2011 föreslår regeringen att en ny supermiljöbilspremie om 40 000 kr per bil införs till de bilar som släpper ut allra minst koldioxid.



Supermiljöbilspremien är en del av insatserna i regeringens målsättning om en fossiloberoende fordonsflotta till 2030. I mars 2011 överlämnade Transportstyrelsen förslaget till regeringen.

Remissen

Betänkandet remitterades till kontoret av KS för svar senast den 20 maj 2011. På grund av den korta svarstiden lämnade kontoret ett kontorsyttrande, se bilaga 1. Det kommer därefter att bearbetas av KF/KS kansli för att lämnas till Miljödepartementet senast den 7 juni 2011.

Trafikkontorets synpunkter

Trafikkontoret har tillsammans med miljöförvaltningen lämnat ett gemensamt yttrande. Förvaltningarna menar att den föreslagna definitionen inte är teknikneutral utan föreslår i stället en definition baserad på nettoeffekten av samtliga klimatutsläpp från produktion till avgasrör.

Förvaltningarna välkomnar att bullernivåerna inkluderas i den föreslagna definitionen, men vill påpeka att testmetoderna missgynnar de tystaste bilarna. Förvaltningarna vill även påminna om att förutom klimatgaser och buller är de hälsopåverkande utsläppen viktiga miljöaspekter. Stockholm har i likhet med många svenska städer svårt att klara EU:s luftkvalitetsnormer, till stor del på grund av den ökande mängden dieslbilar. Förvaltningarna anser vidare att säkerhetskrav är ett viktigt kriterium vid inköp, men att det inte är ett miljökriterium. Då de föreslagna säkerhetskraven utesluter samtliga elbilar och laddhybrider på marknaden föreslås därför att kraven lyfts bort alternativt kvarstår som rekommendation.

Förvaltningarna vill också föreslå att stödet öppnas både för leasade bilar och fler målgrupper: i första hand bilpooler och uthyrningsfirmor för att möjliggöra för privatpersoner att prova på elbilar och därmed öppna för en framtida marknad.

Sammanfattningsvis konstaterar förvaltningarna att det under de kommande åren inte finns något fordon som uppfyller samtliga kriterier, vilket gör premien och eventuella andra incitament kopplade till denna definition helt verkningslösa. Detta försvårar Stockholms arbete med att nå målen om en fossiloberoende flotta år 2030 och fossilfri stad 2050.

Trafikkontoret och Miljöförvaltningens svar på "Remiss om förslag till supermiljöbilspremie" går att läsa i sin helhet som bilaga 1.



2011-05-24
TJÄNSTEUTLÅTANDE
DNR T2011-000-02019:1

Slut