

Bilaga 6 till kommunfullmäktiges protokoll 2009-05-11 § 11

Svar på interpellation (2009:15) från Jan Valeskog (s) om det borgerliga ansvaret för raset i nybilsregistreringen av miljöbilar i Stockholm.

Jan Valeskog (s) ställer i en interpellation följande frågor till mig:

1. Anser borgarrådet att det är allvarligt att både antalet och andelen miljöbilar nu har blivit så låg efter att omfattande subventioner till miljöbilar, statliga och kommunala, har avvecklats?
2. Delar borgarrådet socialdemokraternas uppfattning att det är särskilt viktigt att det i en storstad som Stockholm, med relativt stor miljöbelastning från vägtrafiken, finns incitament som särskilt stimulerar användningen av miljöbilar?
3. Vidhåller borgarrådet Hamilton uppfattningen att gratis parkering för miljöbilar i Stockholm i princip saknar betydelse för Stockholmnarnas motivation att köpa miljöbilar?
4. Mot bakgrund av uppdraget i budgeten och den mycket olyckliga utvecklingen i försäljningsstatistiken för miljöbilar i Stockholm, är borgarrådet beredd att i trafik- och renhållningsnämnden initiera ett ärende i frågan?

Som svar interpellantens synpunkter om det borgerliga ansvaret för raset i nybilsregistreringen av miljöbilar i Stockholm vill jag anföra följande:

Det är viktigt att komma ihåg att antalet miljöbilar fortsätter att växa, men i en lägre takt vilket inte är så konstigt utifrån rådande lågkonjunktur. När nybilsförsäljningen sjunker, sjunker även miljöbilsförsäljningen, däremot sjunker inte andelen miljöbilar av nybilsförsäljningen. Fortfarande säljs flest miljöbilar i Stockholm räknat i absoluta tal, men färre än förra året. Andelen miljöbilar i den totala flottan i Stockholms län är 8% medan den ligger på 4% i riket. Anledningen till att försäljningen sjönk under januari och februari beror även på den ökade försäljningen innan årsskiftet. Försäljningen har dock återhämtat sig vilket stärks av BilSwedens marssiffror. Enligt BilSwedens Sverigesiffror ökande nämligen registreringarna av miljöbilar under mars med 7 % och uppgick till 6 676. Miljöbilsandelen i mars var 37,0 %. Det kan jämföras med en andel på 26,6 % i mars förra året. Hittills i år ligger miljöbilsandelen på 34,8 % jämfört med 30,3 % samma period förra året.

I ett gemensamt pressmeddelande från Naturvårdsverket, Vägverket och Konsumentverket går det att läsa att klimatpåverkan från nya bilar i Stockholm minskat med 15 procent under 2008 jämfört med 2007 och 19 procent jämfört med 2006. Med utsläpp av 144 gram koldioxid per kilometer hamnar Stockholm på plats 22 bland Sveriges 290 kommuner, vilket går att jämföra med socialdemokratiskt styrda Malmö som hamnar på plats 193.

Inom ramen för BEST (BioEthanol for Sustainable Transport) och BIOGASMAX (Biogas market Expansion 2020) har Miljöförvaltningen uppdragit åt konsultföretaget WSP Analys & Strategi att utvärdera Sveriges och Stockholms incitament som styr mot fler miljöbilar.

I undersökningen till nyblivna miljöbilsägare i Stockholm anger privatpersoner att deras vilja att minska sin egen miljöpåverkan är den mest betydelsefulla faktorn vid val av miljöbil. Näst viktigast rankas lägre drivmedelskostnader och undantag från trängselskatt, båda värderas

som lika viktiga. Miljöbilspremie om 10 000 kronor och gratis boendeparkering värderas som relativt oviktiga. Förmånsbilister säger att lägre förmånsskatt är den mest betydelsefulla faktorn vid val av miljöbil. Egen miljöpåverkan rankas som näst viktigast och på tredje plats rankas undantag från trängselskatt.

Statistiska analyser indikerar att undantag från trängselskatt har varit det viktigaste incitamentet. Det låga priset på förnyelsebart bränsle relativt bensin har haft en liknande positiv inverkan på miljöbilsförsäljningen. Incitamentet med gratis boendeparkering påverkade antalet miljöbilar i mindre grad. Miljöbilspremien om 10 000 kronor främjade försäljningen, men i avsevärt mindre grad. Premien påverkar i huvudsak försäljningen av bränslesnåla bilar.

Utifrån ovanstående analyser vidhåller jag att gratis parkering för miljöbilar i Stockholm i princip saknar betydelse för Stockholmnarnas motivation att köpa miljöbilar. Jag vill därutöver framhålla att det är viktigt att i diskussionen om miljöbelastning från vägtrafiken inte bara fokuserar på användningen av miljöbilar utan också väva in fler viktiga spelare såsom kollektivtrafik och cykel, vilket interpellanten försummar i denna interpellation.

Jag anser att stimulanser av miljöbilar är en fråga av nationell karaktär. Regeringen är uppenbarligen av samma åsikt eftersom de i klimatpropositionen som lades fram i mars i år (prop.2008/09:162 och 163) presenterar ett antal nya förslag till förmåner och stimulans; Skattebefrielse för nya miljöbilar i fem år, fordonsskatten får höjd koldioxidfaktor, höjd energiskatt på diesel

Skattebefrielse för nya miljöbilar i fem år

Nya miljöbilar befrias från fordonsskatt under de första fem åren. Dagens miljöbilspremie ersätts därmed med en långsiktig skattebefrielse. Ändringen föreslås gälla för bilar som tas i bruk från och med den 1 juli 2009. Dagens miljöbilsdefinition gäller även för nya bensin- och dieseldrivna personbilar som släpper ut mindre än 120 gram koldioxid per kilometer vid blandad körning. Dessa kommer också att vara befriade från fordonsskatt. En skillnad jämfört med dagens miljöbilspremie är att skattebefrielsen inte bara gäller bilar som köps av privatpersoner utan även de som köps av företag, t ex förmånsbilar.

Fordonsskatten får höjd koldioxidfaktor

Fordonsskatten föreslås vara högre ju mer koldioxid som bilen släpper ut. Koldioxidbeloppet i fordonsskatten höjs från 15 till 20 kronor per gram utöver 120 gram. Nya lätta lastbilar, lätta bussar och husbilar inordnas i den koldioxidbaserade fordonsskatten. Bränslefaktorn för dieslbilar sänks och miljöfaktorn blir 500 kr för bilar från 2007 och tidigare, medan den blir 250 kr för nyare bilar. Sammantaget innebär det att fordonskatten på dieslbilar sänks.

Ändringarna träder ikraft 1 januari 2011.

Höjd energiskatt på diesel

Energiskatten på diesel höjs i två steg med sammanlagt 40 öre per liter. En första höjning med 20 öre bör ske den 1 januari 2011 och en andra höjning med 20 öre den 1 januari 2013. För att kompensera den tunga trafiken kommer fordonsskatten för tunga lastbilar och tunga bussar att sänkas.

Sammantaget har jag inte en så negativ syn på stockholmnarnas miljöengagemang som interpellanten tycks ha.

Stockholm den 15 april 2009

Ulla Hamilton (m)
Miljö- och trafikborgarråd