

Transportstyrelsens rapport Miljözoner för lätta fordon

Sammanfattning

Sveriges Kommuner och Landsting (SKL)

- tillstyrker att dagens bestämmelser om miljözoner kompletteras med två nya miljözoner
- anser att systemet behöver vara konsekvent definierat och ha fler steg på skalan som kommunerna kan tillämpa
- anser att staten bör utveckla systemet med trängselskatter för minskning av luftföroreningar i centrala delar av städer

Förbundets ställningstagande

Tillstyrker förslaget

SKL har sedan några år tillbaka påtalat att kommunerna behöver fler verktyg som ger möjlighet att klara miljökvalitetsnormen för luft. SKL är därför positivt till att möjligheten att införa miljözoner för lätta fordon utreds. SKL positivt till att kommunerna får besluta om att införa miljözoner för lätta fordon. Det är mycket viktigt att de knappt tio kommuner, som idag inte klarar miljökvalitetsnormerna för luft med avseende på kvävedioxid, får fler verktyg att använda. Flera länder i Europa har infört miljözoner baserade på euroklassning för lätta fordon, sedan ett tiotal år tillbaka. I bland annat Nederländerna, Frankrike, Tyskland och Belgien finns miljözonsbestämmelser för lätta fordon. Det varierar hur länderna ställt krav och vilka fordon som omfattas och vilka kravnivåer som är tillämpliga. SKL håller med utredningen som menar att resultat av införandet av miljözonerna dels har påskyndat förnyelse av fordonsflottan och dels gett en bättre luftkvalitet i miljözonerna och dess omnejd.

Miljökvalitetsnormerna för kvävedioxid skulle ha klarats för över tio år sedan. Det finns all anledning att föreslå andra åtgärder än det som använts hittills för att samtliga kommunerna i Sverige ska kunna klara gällande lagstiftning. Varje kommun behöver inför beslutet att införa miljözoner för lätta fordon göra ytterligare utredningar så att kommunen kan visa att de positiva miljöeffekterna överstiger de samhällsekonomiska kostnaderna.

Sverige har också antagit ett mål om att ställa om till fossiloberoende fordonsflotta år 2030. Att införa miljözoner för lätta fordon kan även ge andra positiva synnerlig effekter. I t ex Stockholms kommun, svarar personbilar och lätta lastbilar för betydande utsläpp av såväl kvävedioxider, partiklar och koldioxid. Det finns därför anledning att även inkludera lätta fordon i miljözonssystemet både för att få bort de

mest förorenande fordonen från de mest känsliga områden men också för att påskynda omställningen till renare fordon. I majoriteten av andra europeiska länder som infört miljözoner för lätta fordon har polisen kontroll av efterlevnaden vilket även föreslås i Sverige. SKL har inget att erinra mot att kontrollen av efterlevnaden av miljözoner för lätta fordon utförs av polisen. En automatisk övervakning behöver vara möjlig.

Om miljözonsbestämmelser kommer att införas bör det finnas en möjlighet anser SKL för kommunerna att ha mandat att kunna ge undantag från miljözonsbestämmelserna tillfälligt. Det kan gälla snöröjning i akuta situationer etc.

Definition av miljözon

Definitionen av vad en miljözon innebär för lätta fordon ser olika ut i andra europeiska länder som inför miljözoner. Några städer i Tyskland så som Munchen, Darmstadt och Wiesbaden har beslutat om krav på Euro 6 från och med år 2017. Det är uppenbart att kommunerna i Tyskland har beslutat om miljözoner där olika krav gäller i olika städer och att det har funnits och finns ett behov av en sådan lagstiftning. SKL tycker att det är den lokala nivån ska få avgöra vad som är mest lämpligt i den egna kommunen utifrån de utmaningar som finns i det aktuella området. SKL menar att kommunerna bör ha större möjlighet att själva bestämma vilka nivåer om ska gälla utifrån ett system som är konsekvent definierat och ha fler steg på skalan. Detta ger en större flexibilitet och fler kommuner kan använda verktyget – vilket också är önskvärt.

Utveckling av systemet för trängselskatt

SKL anser att ett verktyg skulle kunna utvecklas liknande det som finns för trängselskatt vad gäller teknik och juridik. Det betyder att en kommun skulle kunna begära att en avgift på fordon som passerar en viss gräns får tas ut och att olika avgifter får tas ut med hänvisning till fordonens utsläppsegenskaper. Syftet skulle vara att förbättra luftkvaliteten i ett område. En lagstiftning skulle kunna utformas enligt samma principer som lagen om trängselskatt det vill säga att en avgift erläggs när en viss gräns passeras. Syftet med lagstiftningen skulle vara att förbättra luftkvaliteten i vissa områden stället för som idag minska trängseln i ett visst område.

SKL menar att det också kan finnas andra verktyg som kan utvecklas och som riktas sid särskilt mot dieselfordon. Oslo har t ex nyligen infört ett tillfälligt förbud mot dieslbilar i Oslos innerstad. Förbudet införs vid en viss kvävedioxidhalt räknat som timmedelvärde.

Sveriges Kommuner och Landsting



Lena Micko
Ordförande