

Remissvar gällande miljözoner för lätta fordon

2030-sekretariatets kommentarer i sammanfattning

- Miljözoner för lätta fordon är ett välkommet verktyg för att nå nuvarande och kommande trafikrelaterade mål för miljö, hälsa och klimat.
- Zoner i tre steg föreslås, där den mest restriktiva kan innebära en avgasfri zon, men med betydande frihet för kommuner att själva välja utformning.
- Det bör vara möjligt att ta ut en avgift inom zonen.
- Kraven bör kunna skärpas efter förslagsvis fem år och en kontrollstation, med fokus på uppfyllande av nationella och EU-krav för miljö, hälsa och klimat.
- Kraven bör kunna införas stegvis för vissa fordonskategorier, t.ex. för taxi snabbare än för privatbilar.
- Kraven bör harmoniseras med befintliga miljözoner för tunga fordon.
- Motorcyklar, mopeder etc bör så vitt möjligt inkluderas, vilket direkt är möjligt i vart fall för den inre, avgasfria zonen.
- Veteranbilar bör inte ges undantag, däremot färdtjänst, sjukvård etc.
- Fordon bör kunna efterkonverteras för att därigenom klara kraven.
- Parkeringslagstiftningen bör justeras så att kommuner kan införa parkeringsförbud för de fordon som inte uppfyller zonbestämmelserna.

Trots att förslaget egentligen avser lätta fordon (personbil, lätt lastbil och minubuss med totalvikt på under 3,5 ton), har Transportstyrelsen också en rad förslag avseende tung trafik. Vi fokuserar i detta remissvar på lätt trafik, i enlighet med regeringsuppdraget.

Bakgrund

Transportstyrelsen föreslår att dagens bestämmelser om miljözoner utökas till att även gälla personbilar, lätta bussar och lätta lastbilar. Myndigheten föreslår två miljözoner;

- Miljözon klass 2 omfattar personbil, lätt lastbil och lätt buss. Här krävs att fordon som drivs med diesel uppfyller kraven för Euro 6 och fordon som drivs med bensen, etanol eller gas uppfyller kraven för Euro 5.
- Miljözon klass 3 omfattar personbilar, motorcyklar, mopeder klass I och lätta och tunga lastbilar och bussar. Här krävs att de lätta fordonen drivs med el eller vätgas och att de tunga fordonen drivs med el eller vätgas, eller är av typen elhybrid som uppfyller kraven för Euro 6.

Kommunerna ska även i fortsättningen reglera om var och när bestämmelserna om miljözoner ska gälla. Transportstyrelsen föreslår också att polisen ska övervaka att bestämmelserna efterlevs. Nya vägmärken ska bidra till kännedom om reglerna¹.

Behov

EU-kommissionen har två gånger (2011 och 2015) formellt varnat Sverige för att inte ha vidtagit tillräckliga åtgärder för att förbättra luftkvaliteten i städerna så att den uppfyller EU:s bindande normer. Kommissionen har klargjort att de är beredda att gå vidare till EU-domstolen med ärendet om inte Sverige skyndsamt visar att vi arbetar tillräckligt ambitiöst med frågan, med troliga böter på 20 till 90 miljoner kronor och upp till 500 000 kronor per dag som överträdelsen består. Överskridandet gäller framför allt kväveoxider och partiklar i innerstäder, med stark och direkt koppling till biltrafiken. Det är därför mycket rimligt att föreslå restriktioner för lätta fordon.

Utredningen listar därutöver en rad svenska beslutade mål där minskad trafik med lätta fordon i innerstaden kan bidra till måloppfyllelse. Eftersom målet ännu inte är formellt beslutat, finns inte överenskommelsen i miljömålsberedningen med, men då sju av riksdagens åtta partier står bakom den, är den ändå relevant att ha i beaktande; år 2030 ska transportsektorns klimatpåverkan ha minskat med 70% jämfört med år 2010, i linje med målet om en fossiloberoende fordonsflotta. Rätt utformat kan miljözonerna också ha en starkt bidragande effekt här. Därtill kan miljözoner bidra till minskat buller och en rad andra positiva värden.

Fordonsavgränsning

Vi delar Transportstyrelsens inriktning att miljözonerna för lätta fordon så vitt möjligt bör överensstämma med miljözonerna för tunga fordon, och ser att den högsta kravnivån direkt kan ha samma krav med en successiv harmonisering för övriga nivåer (en eller två). Vi delar också bedömningen att även fordonsslag som motorcyklar och mopeder bör inkluderas, särskilt utifrån att det här finns fordon med mycket hög påverkan. Eftersom det inte ingick i uppdraget för denna utredning, finns inget färdigt förslag att ta ställning till, men eldrivna fordon oavsett kategorisering (bil, mc, moped etc) bör kunna rymmas inom samma kategori.

Vi delar också synen att veteranfordon inte bör undantas från reglerna, men att en övergångsperiod kan behövas för färdtjänst, sjuktransporter och liknande.

Zonindelning

Vi är positiva till att det föreslås miljözoner i flera steg men bedömer att kommunerna bör ges stor frihet att själva utforma zonerna utifrån sina behov; det kan gälla överskridande av kväveoxid och/eller buller, avse buller, skydd av dricksvattentäckter, eller vara kopplat till andra delar av de svenska 16 miljömålen.

¹ Förslaget i dess helhet finns på <http://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/press/miljozoner-latta-fordon--1.1.pdf>

Skulle det finnas statligt föreskrivna indelningar, menar vi att de bör justeras något jämfört med förslaget:

Miljözon klass 2 kräver Euro 6 för dieslar, Euro 5 för fordon som drivs med bensen, etanol eller gas. Detta bör vara baskraven för en yttre zon, *Miljözon 1*.

En skarpare utformad *Miljözon 2* bör införas, som särskilt gynnar fordon med låga utsläpp av kväveoxid och partiklar, exempelvis gasbilar.

Miljözon 3 innebär enligt förslaget drift med el eller vätgas, men bör även inkludera laddhybrider där man som förare kan säkerställa att bilen enbart går på el.

Det bör vara möjligt att uppfylla kraven genom efterkonvertering, t.ex. till gas- eller eldrift, i linje med den lag om efterkonvertering som redan finns.

Ansvar

Vi delar Transportstyrelsens bedömning att beslutet om miljözoner bör ligga hos kommunerna, då de bäst kan bedöma behovet och bäst vet hur zonindelningen bör utformas. De kan också väga in aspekter som inte finns med i utredningen, t.ex. dricksvattentäckter som behöver skyddas, nya bostadsområden med särskild miljöinriktning eller liknande.

En nackdel, som inte riktigt tas upp av Transportstyrelsen, är att det är staten som är ansvarig gentemot EU både för överträdelser av miljökvalitetsformer och för uppnående av klimatmålen, men via länsstyrelserna bör det vara möjligt att ha en god dialog om hur kommunerna kan bidra till uppfyllelsen. Denna bild förstärks av att många kommuner har samma eller mer långtgående mål inom luftkvalitet och - framför allt - klimat som Sverige som helhet.

Avgifter

Utredningen föreslår inte att miljözonerna ska vara kopplade till någon form av avgift, vilket i praktiken innebär att de blir en kostnad för kommunerna samt för tillsynsmyndigheten. Vi bedömer att det bör vara möjligt att koppla miljözonerna till en avgift, separat från eller i samverkan med trängselavgifter.

Övervakning

Ingen regel är bättre än dess efterlevnad, och det är besvärande att Polismyndigheten närmast i klartext angett att de inte arbetar med att säkerställa att dagens bestämmelser om miljözoner efterlevs, delvis på grund av att reglerna är svåra att följa upp, men säkert också delvis för att polisen inte bedömer arbetet som prioriterat.

Därför är det angeläget att snarast nå fram till ett system där övervakning sker automatiskt, med infartskameror liknande trängselavgifternas. Vidare bör parkeringslagstiftningen (också av andra skäl) ses över, så att det blir möjligt för kommunerna att förbjuda parkering av fordon som inte uppfyller respektive Miljözonsbegränsning, vilket i så fall ger kommunerna möjlighet att övervaka

regelefterlevnaden. Dagens parkeringslagstiftning begränsar i princip rätten att införa parkeringsförbud till framkomlighetsskäl, vilket bör kompletteras med miljöskäl.

Märkning

Vad avser märkning av zonen, menar vi att den bör vara snarlik liknande initiativ i Tyskland, samt de som planeras i t.ex. Paris, för maximal igenkänningsfaktor. Vi menar också att det vore värdefullt om fordonen som tillåts i respektive Miljözon har en märkning som enkelt identifierar dem, i linje med Miljözon för tunga fordon, och med hur elbilar i Norge identifieras direkt på nummerplåten, vilket underlättar regelefterlevnaden.

Kostnadseffektivitet

Utredningen pekar på att miljözonerna kan komma att medföra stora kostnader, inte minst för hushåll och mindre företag med behov av att köra innanför zonen och som måste byta fordon för att klara kraven. Vi är dock övertygade om att kommunerna har med detta i sin samlade bedömning, och hyser snarare en oro att man av hänsyn till det lokala näringslivet kan tveka att införa miljözoner som vore miljö-, hälso- och klimatmässigt motiverade.

Gällande kostnadseffektivitet i stort bedömer vi att zonerna har möjlighet att minska totalkostnaden för omställningen, genom att fordonsutbytet påskyndas särskilt i de områden där effekten är störst. Det finns också ett troligt samband mellan betalningsförmåga och innerstadstrafik; de som framför privatbilar i innerstaden är sällan de med lägst inkomster. Dock bör miljözonerna kompletteras med en rad andra åtgärder som gör omställningen mer lönsam; vi har i andra skrifter inklusive en rad remissvar föreslagit hur t.ex. fordons- och drivmedelsbeskattning, reseavdrag etc bör utformas för att få denna effekt.

Införande

Ett snabbt införande av miljözoner för personbilar riskerar att leda till höga kostnader för den som bor innanför zonen och är bilberoende, vilket också utredningen konstaterar. Samtidigt är det viktigt att snabbt förbättra luftkvaliteten i innerstäderna, varför införandet inte bör dröja mer än högst nödvändigt. En lösning kan vara att låta kommuner som så vill införa zoner etappvis för olika segment, där t.ex. taxi kan omfattas först, därefter distributionsfordon och sedan alla personbilar.

Skärpning över tid

Utredningen konstaterar själv att förslaget om miljözoner tappar styrande effekt över tid, eftersom andelen fordon som inte uppfyller miljöklassningen minskar. Därmed tillåts åter successivt fler bilar i innerstäderna och miljö-, hälso- och klimatnyttan kan tänkas minska. Utifrån detta är det rimligt att miljözonerna får kontrollstationer vart femte år, med stegvisa skärpningar, där luftkvalitet, miljö- och klimatmål samt fordonsmarknadens utveckling får vara avgörande för vilka framtida krav som ställs.

Stockholm den 15 mars 2017

Mattias Goldmann
För 2030-sekretariatet