

Näringsdepartementet
n.registrator@regeringskansliet.se
elvira.shakirova@regeringskansliet.se
Mäster Samuelsgatan 70
103 33 Stockholm

Stockholm den 15 mars 2017

Remissvar från Gröna Bilister: Transportstyrelsens rapport Miljözoner för lätta fordon (Dnr. N2016/07396/MRT).

Gröna Bilister välkomnar i allt väsentligt förslaget att utvidga kommunernas möjligheter att införa miljözoner för lätta fordon.

Behovet är synnerligen uppenbart, eftersom miljö kvalitetsnormerna för luft regelmässigt överskrids i många svenska tätorter. Det är sedan länge erkänt att antalet fall av förtida död till följd av förekomsten av partiklar, kväveoxider och kolväten i tätortsluft är många gånger större än antalet dödsfall till följd av trafikolyckor. De samhällsekonomiska skadorna av dessa utsläpp uppgår till mångmiljardbelopp. EU har också hotat Sverige med kraftfulla böter om inte erforderliga åtgärder mot denna typ av luftföroreningar sätts in. Ytterst bidrar förslaget till att hävda den självklara rätten för alla att kunna andas frisk luft. I kombination med andra styrmedel kan förslaget innebära förbättrade möjligheter att minska påverkan på hälsa och miljö, och till att öka den idag katastrofalt dåliga uppfyllelsegraden för de nationella miljö kvalitetsmålen.

Vi bedömer att det finns en stor acceptans för förslaget hos allmänheten, trots att det kan innebära inskränkningar i den personliga bilanvändningen. De flesta människor inser "stundens allvar" när halterna av luftföroreningar stiger, och accepterar de olägenheter ett tillfälligt förbud kan innebära. För att förstärka miljözonernas legitimitet bör kommunerna också ges möjlighet att arbeta med temporära förbud. Det bör således vara möjligt för kommunerna att definiera miljözoner av olika klasser, där ett inkörsförbud endast upprättas vid situationer då halterna av partiklar och kväveoxider närmar sig miljö kvalitetsnormernas krav. Förbuden bör kunna falla ut med automatik vid vissa värden som sätts med lämplig säkerhetsmarginal till gräns- eller riktvärden enligt miljö kvalitetsnormerna.

Med förslaget till regler för Miljözon 3 inträder den något paradoxala situationen att bilar som klassas som miljöbilar, med åtföljande skattelättnader, inte tillåts - av miljöskäl. Dessa situationer kan kraftigt undergräva legitimiteten i såväl miljöbilsdefinitionen som i miljözonsreglerna. För att undvika detta bör miljöbilsdefinitionen å det snaraste skärpas, så att förslagsvis endast fossiloberoende fordon kan erhålla miljöbilsstatus. Gröna Bilister har med sin årliga utmärkelse Miljöbästa bil sedan flera år arbetat utifrån en sådan definition, och har också utvecklat en närmare beskrivning av den, med avseende på drivmedelskrav och energieffektivitet.

Eftersom den tekniska utvecklingen av allt att döma kommer att leda fram till praktiskt taget avgasfria fordon, och eftersom sådana är en av flera förutsättningar för att uppnå en hälsosam luftkvalitet i tätorter, bör inriktningen på arbetet med miljözoner vara att successivt utvidga förslaget Miljözon 3 till alla tätbebyggda områden. Sker denna process stegvis och målmedvetet över t ex 20 års tid finns det rimligt gott om tid för konsumenter som nyss köpt sådana bilar som inte klarar kraven att fasa ut dem till förmån för avgasfria eller fossiloberoende fordon (jfr ovan).

Införandet av miljözoner bör påbörjas skyndsamt, med utgångspunkt i att miljö kvalitetsnormerna för luft regelmässigt överskrids i många tätorter. Man bör hålla i minnet att dessa överskridanden formellt sett är lagöverträdelser. Av detta ges också att de kommuner med flest överträdelser bör arbeta mest skyndsamt med ett införande: Länsstyrelserna eller annan myndighet bör utöva tillsyn över detta arbete i linje med Miljöbalkens bestämmelser för miljöfarlig verksamhet.

Vi delar rapportens bedömning att miljözonerna bör utformas så att andra typer av fordon, som till exempel mopeder och motorcyklar, inkluderas. Även fordon som efterkonverteras bör omfattas av reglerna. Detta tillmötesgår lämpligen genom att reglerna - även om de harmonierar med kraven för Euro 5 och Euro 6 m m - skrivs med så hög grad av teknikneutralitet som möjligt. Det ska vara specifika emissionsdata som utgör avgränsningen av berörda fordon.

När det gäller övervakning av miljözonerna hänvisar vi till idag beprövad teknik som används för trängselavgifter. Denna övervakning sker automatiskt och kan dessutom användas för att eventuellt ta ut de avgifter som kan finansiera miljözonernas införande. Ökade kommunala kostnader får inte bli ett hinder mot att genomföra angelägna åtgärder.

För utmärkning av miljözoner förordar vi en märkning som är väl harmonierad mot system i övriga EU-länder. Registreringsskylten används redan idag för att i sin tur identifiera fordonet vid t ex uppbörd av trängselavgifter, parkering och i polisiära sammanhang.

Vi ser på förslaget till miljözoner som ett av flera moderna styrmedel med syfte att komma tillrätta med de många miljöproblem som dagens fordonstrafik utgör och som bland annat tar sig uttryck i den dåliga måluppfyllelsen i de nationella miljö kvalitetsmålen. Ett väl fungerande bonusmalussystem för fordonsskatter, ett snarlikt system för bränslen, förändringar i parkeringslagen i syfte att gynna bilpoolsbilar, förändringar i förmånsbeskattning, i regler för reseersättning och den ovan nämnda miljöbilsdefinitionen utgör andra viktiga komponenter. Förändringar i t ex Plan- och bygglagen och i Vägtrafikförordningen kan på motsvarande sätt behövas för att höja säkerheten och kvaliteten på gång- och cykelvägar - allt i syfte att skapa en mer hållbar mobilitet.

För Gröna Bilister

Johanna Grant, Ordförande
Email: johanna.grant@gronabilister.se
Mobil: 0703-7046982