



MOTORMÄNNENS RIKSFÖRBUND
FRIDHEM SGATAN 32, BOX 49163
100 29 STOCKHOLM

Motormännen

Näringsdepartementet
103 33 Stockholm

n.registrator@regeringskansliet.se
elvira.shakivora@regeringskansliet.se

Stockholm 2017-03-15

Remissvar gällande Transportstyrelsens rapport Miljözoner för lätta fordon, N2016/07396/MRT

Motormännens Riksförbund är, med cirka 100 000 familjer som medlemmar, Sveriges största konsumentorganisation för bilister. Motormännen har givits möjlighet att yttra sig över Transportstyrelsens rapport Miljözoner för lätta fordon (TSV 2015-4545), där uppdraget har varit att utreda hur dagens miljözoner för tunga fordon kan utökas till att gälla även för lätta fordon. Transportstyrelsen har lämnat ett konkret förslag om två nya miljözoner, klass 2 och klass 3. För detaljerna i förslagen hänvisar vi till Transportstyrelsens rapport.

Motormännens synpunkter

Förslaget kommer, enligt Transportstyrelsens egen rapport, att drabba hushåll i och kring de städer som inför dessa mycket hårt. Konsekvenserna för samhällsekonomin är över huvud taget inte redovisade, trots att det uttrycks tydligt i regeringsuppdraget att sådan redovisning ska ske. Konsekvenserna för företag och sysselsättning är helt outredda. Effekterna på de transportpolitiska målen är otydliga och effekterna på miljökvalitetsmålen uppenbart små. För luftkvaliteten visas i rapportens fallstudie vissa effekter, men det framgår också tydligt att samma effekter kommer att uppnås inom en relativt snar framtid utan miljözonernas införande, tack vare den naturliga förnyelsen i fordonsflottan. Internationella erfarenheter eller möjligheter till en harmoniserad europeisk lösning har inte beaktats, i strid mot regeringens utredningsuppdrag.

Rapportens egna siffror visar på det orimliga i att gå vidare med Transportstyrelsens förslag

Den fallstudie som redovisas ger vid handen att om förslaget infördes i Stockholms stad år 2020 skulle cirka 42 000 hushåll i staden hindras från att köra sina bilar till sin egen hemadress. Bland de i förslaget förbjudna bilarna finns mängder av snåla dieslbilar som för endast några år sedan har registrerats som miljöbilar, med därtill kopplad skattebefrielse i fem år. Endast i Stockholmsområdet skulle hushållen enligt rapporten drabbas av kostnader på 9,4 miljarder kronor för påtvingade bilbyten under något enstaka år, samtidigt som samhället skulle spara 0,33 miljarder kronor över tio år. Som jämförelse kan nämnas de böter som EU-kommissionen hotar Sverige med för påstådda brister i åtgärderna mot överskridna gränsvärden för luftmiljön. För att dessa ska uppgå till 9,4 miljarder kronor, krävs att EU:s gränsvärden för luftkvalitet överskrids varje dygn, året om, i 51 år! Transportstyrelsens förslag bryter uppenbart mot skälighetsregeln i Miljöbalken (1998:808).

Koldioxidutsläpp hotar att öka

Klimatutmaningen har helt negligerats i Transportstyrelsens förslag. En förutsättning för att samhället ska kunna ställa om till en fossiloberoende fordonsflotta under de närmaste årtiondena är att hållbart producerad biodiesel kan användas som drivmedel, liksom etanol och biogas. Beräkningar kring hur

de hundratusentals påtvingade bilbyten som Transportstyrelsens förslag resulterar i påverkar utsläppen av klimatgaser från fordonsflottan i stort har inte redovisats. En mängd negativa konsekvenser kan förutses. Snåla dieslbilar byts mot äldre bensinbilar som drar mer bränsle och släpper ut mer koldioxid per körd kilometer. Fullt funktionsdugliga fordon skrotas, eller säljs vidare till andra områden eller länder för att ersättas med nyproducerade fordon, vilka under produktionen orsakar stora mängder koldioxidutsläpp.

Stora brister i samrådsprocessen

Samråd har enligt rapporten skett. Företrädare för Sveriges konsumenter, boende inom aktuella tätorter, bilister och motorcyklister har dock inte inbjudits eller kommit till tals. Endast ett särintresse på konsumentsidan har inbjudits (Gröna Bilister), dessa har dock inte närvarat vid samrådet. Ett samråd med berörda trafikantgrupper hade kunnat utmytna i ett förslag med en bredare acceptans, istället för som nu ett förslag som helt saknar förankring bland de berörda trafikanternas organisationer eller allmänheten.

Kraftiga kostnadsökningar för hushållen ger ökad segregation

Transportstyrelsens utredare för ett resonemang om skillnader i inkomstnivåer inom och utom tätort och antar att 20 procent av drabbade hushåll inte kommer att kunna eller vilja köpa bilar av godkänd miljöklass. De påtvingade bilbyten som föreslagna miljözoner ger upphov till, kostar i genomsnitt 130 000 kronor per drabbat hushåll. Människor med lägre inkomster får med förslaget således än svårare att leva och verka inom de områden som kan komma att omfattas av miljözoner. Stockholms stad har under 2016 höjt avgiften för boendeparkering till Europas högsta. Innerstaden blir alltmer ett reservat för de mest välbeställda i samhället.

Utan miljözonerna uppnås samma effekter endast några år senare. Effekterna kan dessutom påskyndas med rätt stöd

Enligt fallstudien i rapporten kommer effekten av miljözon klass 2 att vara mycket liten efter 2025 för att helt ha upphört efter 2030 (i de större städerna, 2034 i hela landet).

Under 2016 har rekordmånga nya bilar sålts i Sverige. Även de första månaderna 2017 har försäljningen av nya bilar fortsatt i rekordtakt. Samtidigt minskar utsläppen från nya bilar, både vad gäller luftföroreningar och koldioxid. Den svenska fordonsflottan innehåller en hög andel dieselfordon och den senaste så kallade AdBlue-tekniken ger dieselmotorer med mycket låga kvävedioxidutsläpp även under verklig körning. I den svenska nybilsförsäljningen 2016 var 3,5 procent av bilarna laddbara elbilar eller laddhybrider. I Norge var samma siffra 29 procent. I Norge har alltså en helt annan introduktion av renare och tystare fordon kunnat ske med hjälp av substantiella stöd i form av skattelättnader, undantag från trängselskatter, möjlighet till fri parkering och andra friheter. Detta har banat väg för ett norskt system där kommuner kan förbjuda vissa fordon i vissa områden under vissa tider, när halter av hälsofarliga föroreningar är höga.

Med ett tydligt fokus på stöd till de renaste fordonen kan en bredare introduktion av dessa ske. Därefter kan akuta luftmiljöproblem adresseras genom att tillfälliga och lokala förbud mot äldre dieselfordon införs, till exempel på drabbade gator vid notering av, eller risk för, höga värden av hälsofarliga avgaser. På så sätt kan boende inom zonerna och inresande välja vid vilken tidpunkt inköp av ny bil passar bäst i förhållande till de körmönster respektive hushåll har.

Andra utsläppskällor

Förutom vägtrafiken nämns i rapporten en mängd andra utsläppskällor, vilka lämpligen också bör adresseras för att nå en helhetssyn på luftmiljöproblematiken. Sjöfart, vedeldning, tåg- och tunnelbana, byggnadsarbeten, anläggningsmaskiner och långväga föroreningar från andra länder, är bara några av de många källor till utsläpp av hälsofarliga luftföroreningar som kan konstateras. För en långsiktigt god stadsmiljö måste även dessa utsläppskällors roll utredas och åtgärdas.


Politikens, fordonstillverkarnas och Transportstyrelsens ansvar för nuvarande luftkvalitet

Det svenska fordonsskattesystemet för personbilar har sedan 2006 uttalat premierat bilar med låga utsläpp av koldioxid. Konsumenterna har naturligtvis hörsammat samhällets uppmaning att välja bränslesnåla dieslbilar, varav vissa till och med har klassats som miljöbilar under vissa omständigheter. Fordonstillverkarna har samtidigt åtagit sig att leverera fordon som lever upp till de utsläppskrav vad gäller till exempel kväveoxider och partiklar som myndigheterna ställt upp. I Sverige har Transportstyrelsen eller dess föregångare varit ansvarig kontrollmyndighet. Under senare år har det visat sig att fordonstillverkarna allt mer anpassat, och ibland till och med manipulerat, fordonen för att de ska godkännas i de tester som genomförts för att säkerställa att fastställda avgaskrav uppnås. Vid verklig körning förekommer dock betydligt högre utsläpp av till exempel kväveoxider, vilket tillsammans med andra utsläppskällor bidrar till luftmiljöproblem i vissa stadsmiljöer. Transportstyrelsen och dess europeiska motsvarigheter har känt till bristerna med nuvarande körcykel men trots det underlåtit att agera i sin roll som ansvarig kontrollmyndighet.

Motormännen anser mot bakgrund av ovanstående att ett mycket stort ansvar för nuvarande situation vad gäller kväveoxidutsläpp från personbilar vilar på lagstiftare, Transportstyrelsen och fordonstillverkarna. Transportstyrelsens förslag till miljözoner för lätta fordon skjuter på ett orimligt sätt över hela kostnaden för avgasfusket på konsumenterna. Dessa tvingas med Transportstyrelsens förslag att införskaffa dyra, mer eller mindre nytillverkade fordon, eller välja att avstå från den mobilitet som tillgång till bil ger.

Motormännens Riksförbund står till förfogande för en fortsatt dialog. Vi ser fram emot en konstruktiv diskussion om hur föroreningarna från de många olika utsläppskällorna kan hanteras samtidigt som hushållen ges förutsättningar för en omställning mot en utsläppsfri fordonsflotta på ett ekonomiskt försvarbart och hållbart sätt.

Motormännens Riksförbund



Fredrik Daveby
VD



Carl Zeidlitz
Trafiksäkerhetsansvarig