



För bilbranschens bästa

Sida 1 (2)  
Stockholm 17 03 15

Näringsdepartementet  
[elvira.shikirova@regeringskansliet.se](mailto:elvira.shikirova@regeringskansliet.se)  
[n.registrator@regeringskansliet.se](mailto:n.registrator@regeringskansliet.se)

## Yttrande om remiss Miljözoner för lätta fordon, diarienummer N2016/07396/MRT

Motorbranschens Riksförbund, MRF vill härmed lämna följande synpunkter på ovanstående remiss

### **MRFs synpunkter**

#### **Konsekvensanalys**

Förslaget kommer, enligt Transportstyrelsens egen rapport, att drabba hushåll i och kring de städer som inför dessa nya miljözoner, 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.

#### **Fallstudien**

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. 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. Vi anser att den enskildes möjlighet till mobilitet är en viktig fråga som alltid måste beaktas, i ett samhälle som utvecklas.

#### **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.



### **MRF anser**

MRF anser att vi genom tekniska lösningar ska förbättra bl a luftkvaliteten i städerna. Vi anser att de effekter man vill uppnå med förslaget kommer att lösas genom de strängare emissionskrav som kommer att införas genom Euro 6C/Euro 6d för personbilar.

MRF **tillstyrker inte** förslaget om att införa en miljözon 2 för lätta fordon. Om någon form av miljözon för lätta fordon ändå införs, måste det först klarläggas att luftkvalitetskraven överskrids i kommunen. Denna zon måste vara mycket begränsad och endast gäller de dagar eller del av dag, som detta uppstår.

### **Stimulans till utsläppsfria fordon**

MRF menar att det ger större effekter på luftkvaliteten om vi stimulerar hushållens köp av emissionsfria fordon – tekniken finns redan idag – samtidigt som vi stimulerar till utskrotning av den äldsta delen av fordonsparken.

*Med vänlig hälsning*

Charlie Magnusson

Press, opinion och samhälle