



SWEDISH ENVIRONMENTAL PROTECTION AGENCY

YTTRANDE

2017-03-09 Ärendnr:  
NV-08712-16Näringsdepartementet  
103 33 Stockholm**Yttrande över remiss av Transportstyrelsens rapport Miljözoner för lätta fordon**

N2016/07396/MRT

**Sammanfattning**

Naturvårdsverket tillstyrker att lätta fordon inkluderas i bestämmelserna om miljözoner och att bestämmelserna kompletteras med miljözon klass 2 och 3, i enlighet med Transportstyrelsens förslag. Det är angeläget att kommuner ges möjlighet att införa sådana miljözoner, inte minst för att säkerställa att juridiskt bindande miljö kvalitetsnormer och EU-gränsvärden för kvävedioxid inte överskrids.

Naturvårdsverket anser att det finns brister i beräkningarna i konsekvensutredningen. Vi bedömer att de privatekonomiska kostnaderna för att byta bil är överskattade, och att de beräknade samhällsekonomiska nyttorna av bättre luftkvalitet är underskattade. Naturvårdsverket delar Transportstyrelsens bedömning att kommuner som planerar att införa miljözoner behöver utreda konsekvenserna för kommuninvånare och företag.

**Naturvårdsverkets ställningstagande och skäl**

Naturvårdsverket avgränsar sitt yttrande till att gälla de förslag och den konsekvensutredningen som rör ändringar i trafikförordningen.

***Övergripande kommentarer***

Naturvårdsverket tillstyrker att lätta fordon inkluderas i bestämmelserna om miljözoner. Vi ser följande skäl att ge kommuner möjlighet att ställa krav på lätta fordon som framförs på det kommunala vägnätet:

- Förslaget ger kommuner med höga nivåer av luftföroreningar och buller möjlighet att begränsa dessa nivåer och därmed bidra till att uppnå miljö kvalitetsmålen Frisk luft och God bebyggd miljö, samt det transportpolitiska hänsynsmålet.
- Förslaget ger kommuner som har överskridit juridiskt bindande miljö kvalitetsnormer för kvävedioxid större möjlighet att begränsa utsläppen från vägtrafiken, som är den största orsaken till att normerna överskridits. Stockholms stad och Göteborgs stad har överskridit dessa miljö kvalitetsnormer årligen i över tio år. Åtgärderna i de åtgärdsprogram som har inrättats i syfte att nå normerna ofta har varit otillräckliga och kommuner har efterfrågat möjligheter att vidta ytterligare åtgärder. Gränsvärdet är juridiskt bindande och Sverige är skyldiga att vidta tillräckliga åtgärder för att klara gränsvärdet.
- Om kommuner skulle införa miljözoner för lätta fordon skulle det ge ett incitament för bilägare vars bilar inte klarar kraven att antingen välja andra transportsätt, eller byta till en bil som klarar kraven. Det skulle därmed påskynda omställningen till en fossilfri fordonsflotta, särskilt i och kring de kommuner som inför miljözoner för lätta fordon. Effekten kan antas likna den då miljöbilar undantogs trängselskatt i Stockholm under de första fem åren, något som bidrog till att andelen miljöbilar ökade signifikant.
- Det är positivt att förslaget innefattar en möjlighet att premiera tystare fordon (miljözon klass 3). Buller och dess skadliga effekter på människors hälsa behöver minska i tätorter och det är viktigt att vidta åtgärder för att minska bilarnas buller.

## ***Kap. 8 Förslag och bedömningar***

### *Kap. 8.1.2 Skäl till förslaget*

Transportstyrelsen bedömer att gällande bestämmelser i bland annat förvaltningslagen (1986:226) och kommunallagen (1991:900) medför att kommunerna kommer att utreda konsekvenser innan bestämmelserna införs. Naturvårdsverket anser att sådana utredningar behövs, eftersom miljözoner för lätta fordon kan ha stor påverkan på kommuninvånare och företag.

### *Kap. 8.9 Övervakning*

Naturvårdsverket delar Transportstyrelsens bedömning att det i dagsläget inte finns skäl att ändra ansvarsbestämmelserna och reglerna för uppföljning av brott mot miljözonsbestämmelserna. Vi delar även Transportstyrelsens bedömning att det kan finnas anledning återkomma i frågan när regelefterlevnaden följs upp i praktiken. Om det då skulle visa sig att reglerna inte följs, bedömer Naturvårdsverket att någon form av kameraövervakning och/eller övervakning vid parkering bör utredas vidare.

## ***Kap. 10 Konsekvensutredning för ändringar i trafikförordningen***

### *Kap. 10.2.2 Medborgare*

Naturvårdsverket bedömer att den totala privatekonomiska kostnaden överskattats i konsekvensutredningen. Kostnaden påverkas i hög grad av vilket antagande man gör om vilken privatekonomisk kostnad det i genomsnitt innebär för en medborgare att byta bil. Naturvårdsverket bedömer att det finns stora osäkerheter i de antaganden som görs av kostnaden för att byta bil. Vår bedömning är att Transportstyrelsens antagande om en genomsnittlig mellanskillnad på 130 000 kr för byte från en bil som inte klarar kraven för miljözon klass 2 till en bil som klarar kraven är orimligt högt. Det faktum att Volvo V70 är en av de vanligare bilmodellerna behöver inte nödvändigtvis innebära att kostnaden för byte mellan två årsmodeller av Volvo V70 är representativ för den genomsnittliga bilbyteskostnaden. Naturvårdsverket konstaterar att det på begagnatmarknaden idag finns gott om bilar från 40 000 kr och uppåt som klarar de föreslagna miljözonskraven. Det framgår inte heller om Transportstyrelsen har tagit hänsyn till att en del bilägare som behöver byta bil för att klara kraven ändå hade gjort det inom kort. Kostnaden för dessa byten bör inte fullt ut tillskrivas införande av miljözon. Naturvårdsverket anser också att den privatekonomiska nyttan av en ny bil förbisätts i beräkningarna.

Transportstyrelsen har utgått ifrån Volvo V70 med dieseldrift. Dieseldrift är inte representativt för personbilarna inom det studerade området, som i dagsläget består av ca 75 % bensinbilar. De bilar som inte klarar kraven i dagsläget utgörs till ca 90 % av bensinbilar. Att byta från en bensinbil som inte klarar kraven till en bensinbil som klarar kraven bör rimligtvis vara mycket billigare än motsvarande byte mellan två dieslbilar. Anledningen är att alla bensinbilar registrerade fr.o.m. januari 2012 klarar kraven, medan motsvarande registreringsdatum för dieslbilar är september 2015.

### *10.2.4 Externa effekter*

Naturvårdsverket bedömer att förslagets förväntade effekter på buller är bra redovisade.

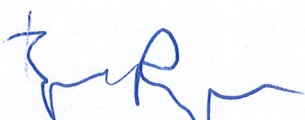
Naturvårdsverket konstaterar att de samhällsekonomiska nyttorna av minskade utsläpp av PM<sub>2,5</sub> inte har inkluderats i konsekvensutredningen. Transportstyrelsen har enbart räknat på utsläppsminskningarna av NO<sub>x</sub> och HC, trots att beräkningsunderlaget från IVL redovisar utsläppsminskningar av PM<sub>2,5</sub>. Naturvårdsverket anser att det samhällsekonomiska värdet på minskade utsläpp av PM<sub>2,5</sub> bör inkluderas i beräkningen. PM<sub>2,5</sub> har mycket större lokal hälsopåverkan per viktenhet än NO<sub>x</sub> och HC. Detta är väl dokumenterat i forskningen och det är också anledningen till att ASEK värderar de ekonomiska effekterna per viktenhet drygt 300 gånger högre för PM<sub>2,5</sub> jämfört med NO<sub>x</sub>. Naturvårdsverket har, utifrån ASEK:s värdering av PM<sub>2,5</sub> och IVL:s beräkningar på utsläppsminskningar av PM<sub>2,5</sub> inom område 1 för alternativ 2, beräknat värdet av minskade utsläpp av PM<sub>2,5</sub> till 44 miljoner kronor för perioden 2020-2030. Det gör att den samhällsekonomiska nyttan av bättre luftkvalitet inom området för alternativ 2 blir ca 117 miljoner när PM<sub>2,5</sub> inkluderas, jämfört med 73 miljoner kronor då effekterna av PM<sub>2,5</sub> inte inkluderas. Dessutom bedömer Naturvårdsverket att ASEK:s värdering av PM<sub>2,5</sub> kan vara underskattad. ASEK:s

värdering bygger på äldre studier och har endast indexuppräknats på senare år. I ett arbete med att revidera ASEK-värdena för luftföroreningar som pågått de senaste två åren har det konstaterats att finns ett flertal brister och luckor i värderingarna och ett flertal senare studier talar för att värderingen av PM<sub>2,5</sub> underskattas.

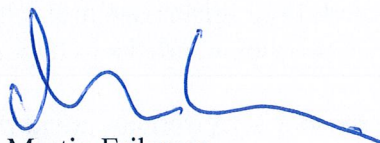
---

Beslut om detta yttrande har fattats av generaldirektören Björn Risinger.

Vid den slutliga handläggningen har i övrigt deltagit avdelningschefen Martin Eriksson, föredragande, enhetschef Gunilla Sallhed, samt handläggarna Ulf Troeng, Pelle Magdalinski och Elin Forsberg.



Björn Risinger



Martin Eriksson

Kopia till:  
m.registrator@regeringskansliet.se  
n.registrator@regeringskansliet.se  
elvira.shakirova@regeringskansliet.se