



Näringsdepartementet
elvira.shakirova@regeringskansliet.se
n.registrator@regeringskansliet.se

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

BIL Sweden och våra medlemsföretag har getts möjlighet att lämna synpunkter på ovanstående remiss.

Vi har följande kommentarer på remissen;

BIL Sweden föreslog redan under 2015 att man skulle kunna göra t.ex. Gamla stan i Stockholm eller andra väl avgränsade mindre områden till utsläppsfria zoner, i städer som bevisligen har problem med avgasemissioner.

- De strängare emissionskraven som kommer att införas genom Euro 6c/Euro 6d för personbilar kommer inom några år i stor utsträckning att ge de miljöfördelar man eftersträvar genom de i remissen föreslagna åtgärderna, men utan de extra kostnader som införandet av miljözon 2 för lätta fordon skulle innebära. BIL Sweden tillstyrker därför inte förslaget om att införa en miljözon 2 för lätta fordon.
- Däremot kan BIL Sweden se en nytta med att införa mindre utsläppsfria zoner (miljözon 3 i förslaget), som även inkluderar tunga fordon. Fördelar vi ser med sådana zoner är att:
 - Genom att premiera de mest lågemitterande lätta och tunga fordonen, kan miljözonerna alltså fungera som ett introduktionsstöd till de bästa fordonen.
 - Små zoner med tuffa krav på miljöbästa bilar ger miljönytta som ”spiller över” på hela staden, och man får mest miljönytta per satsad krona.
 - Luftkvalitetsproblemet, relaterat till fordon, avställs i de områden problemen finns.
 - Mindre områden är också bra ur flexibilitetssynpunkt. Det blir enklare om man väljer en modell där miljözonsreglerna endast gäller under de dagar som luftkvalitetskraven faktiskt överskrids, vilket BIL Sweden föreslår.
 - De samhällsekonomiska effekterna av miljözoner begränsas när zonerna blir mindre samtidigt som mobiliteten för privatpersoner samt möjlighet till transporter ej påverkas i större utsträckning.

Vi vill understryka att de kommuner, som vill införa miljözon i kommunen, först ska ha klarlagt att luftkvalitetskraven överskrids, och dessutom undersökt och kommit fram till att det är trafiken som är främsta orsaken till överskridandet. Detta för att säkerställa att det verkligen finns en miljönytta, då kostnaderna kan

komma att bli ganska stora. Samhällskostnaderna är svåröverskådliga och kan lätt underskattats. Kostnaderna bör dock kunna hållas nere, då BIL Sweden förordar att endast mindre områden i en stad med luftkvalitetsproblem görs om till miljözon.

Det är självfallet också viktigt att beakta alla de konsekvenser förslaget kommer att få för all verksamhet inom zonerna, t.ex. att varutransporter, turistnäring och handel kommer påverkas kraftigt. Vi förutsätter att undantag för blåljus, vägassistans m.m. kommer göras.

Vi föreslår alltså bara en ny typ av miljözon, enligt följande;

Miljözonen bör ha en teknikneutral uttolkning som fokuserar på just emissioner, inte vilka fordon som ska kunna få passera. Att ställa krav på att det är just rena el- och vätgasfordon som får inträde är alltså inte teknikneutralt. Man bör godkänna att en hybridbil, som t.ex. på eldrift klarar uppsatta (teknikneutrala) krav får passera miljözonen. Det finns en mängd framtida lösningar som skulle kunna bidra till hög efterlevnad. Att utesluta vissa lösningar på förhand tar bort de vinster som konsumenterna åtnjuter av en fri konkurrens.

Om miljözonen införs, bör det finnas incitament (både ekonomiska och andra) för alla de bilägare boende i zonen som är beroende av bil, som gör det förmånligare att skaffa sig en bil som kan köra in i miljözonen.

Man bör också på nationell nivå överväga alternativet att få ner miljöpåverkan från fordonsflottan, genom att försöka skrota ut de sämsta bilarna, genom återvinningskampanjer.

Slutligen, en "långt hängande frukt" är att fokusera på bättre implementering av de gällande reglerna för miljözon för tunga fordon, där efterlevnaden och tillsynen skulle kunna vara mycket bättre, samt att sanktioner för de som inte respekterar miljözonsreglerna borde skärpas.

Idag marknadsförs och säljs mjukvara och utrustning som sätter fordonens avgasrening ur spel helt fritt av icke auktoriserade aktörer på eftermarknaden. Myndigheterna har idag ingen uppfattning om hur många åkerier och förare som använder sig av detta, då det till och med är svårt att upptäcka vid besiktningen. BIL Sweden föreslår därför att en utredning genomförs på myndighetsnivå för att få klarhet i hur mycket extra utsläpp detta orsakar, samt om möjlighet till förbud mot att sälja sådan utrustning alternativt att på ett effektivare sätt förhindra användning av sådan utrustning.

Stockholm 2017-03-15

BIL Sweden

Anna Henstedt