

Analysavdelningen
Enheten för policyanalys
Kristina Holmgren
016-5442056
kristina.holmgren@energimyndigheten.se

Näringsdepartementet
103 33 Stockholm

Yttrande om Transportstyrelsens redovisning av regeringsuppdrag att analysera möjligheten för kommuner att införa miljözoner för olika typer av fordon och motorredskap

Sammanfattning

- Energimyndigheten tillstyrker samtliga förslag.
- Energimyndigheten anser att systemet med miljözoner bör fortsätta utredas i avseende på hur avgaskraven kan skärpas med tiden.

Energimyndighetens ställningstagande

Energimyndigheten besvarar remissen i huvudsak från ett energiperspektiv och främst avseende frågor som rör transportsektorns energianvändning och klimat- och miljöpåverkan. Energimyndigheten har inte gjort någon detaljerad genomgång av lagförslaget utan yttrandet behandlar mer övergripande frågor.

Energimyndigheten tillstyrker förslaget att ge kommuner möjlighet att införa miljözoner som innebär förbud mot personbilar, lätta lastbilar och lätta bussar som inte uppfyller vissa emissionskrav. Att miljö kvalitetsnormer överskrids i vissa områden är inte acceptabelt och olika åtgärder behövs för att få ner hälsofarliga utsläpp. Att göra lokala åtgärder för att komma till rätta med problem i vissa områden är en del av lösningen. Det är lämpligt att kommuner får befogenheter att avgöra behovet av dessa typer av åtgärder då de har kunskapen om sina specifika förutsättningar.

Energimyndigheten tillstyrker förslaget att koppla miljözoner till Euro-klassningen av fordon. Främsta argumentet är att det är lämpligt att regelverket harmoniserar med EU:s regelverk. Energimyndigheten bedömer att utformningen av klassificeringen av miljözonerna är lämplig i dagsläget, men konstaterar, precis som utredningen gör, att värdet av miljözonerna blir lägre med tiden då äldre fordon fasas ut och kraven på avgasrening för nya fordon höjs kontinuerligt. Energimyndigheten bedömer att det är lämpligt att avgaskraven för miljözoner kan höjas med tiden. Det bör utredas hur det skulle kunna utformas. Då bör hänsyn tas till möjligheten att uppfylla miljö kvalitetsnormer och

miljökvalitetsmål. Det är värt att konstatera att det långsiktiga miljökvalitetsmålet Frisk luft ställer högre krav än de aktuella miljökvalitetsnormerna, som nu är på väg att överskridas i ett flertal kommuner.

Energimyndigheten anser att utredningen visar att dubbdäcksanvändning är en avgörande faktor för uppkomsten av partiklar, särskilt PM10, i tätorter. Det är viktigt att införa åtgärder som kan minska halten av partiklar i tätorter. Energimyndigheten tillstyrker därför förslaget att ge kommuner möjlighet att införa dubbdäcksförbud i vissa områden, men hade gärna sett att även andra typer av åtgärder hade ingått i utredningen. Energimyndigheten konstaterar att det främsta argumentet mot att införa förbud mot dubbdäcksanvändning är att det skulle minska trafiksäkerheten. Trafiksäkerhetsfrågor ligger inte inom Energimyndighetens ansvarsområden och myndigheten kan därmed inte bedöma detta. Tillstyrkandet gäller därmed under förutsättning att avvägning mot trafiksäkerhet görs på ett acceptabelt sätt.

Energimyndigheten anser att det är rimligt att ta fram riktlinjer från nationellt håll för hur kommuner ska bedöma behov och konsekvenser av att införa miljözoner, även om det är kommunen som fattar beslut om miljözoner. Transportstyrelsen tar upp detta i utredningen, men ganska kortfattat. Detta bör utredas vidare. Argumentet är främst att det kan vara ett lämpligt stöd till kommuner.

Energimyndigheten konstaterar att buller är ett allvarligt miljöproblem som påverkar människors välbefinnande och hälsa. Energimyndigheten delar dock Transportstyrelsens slutsatser att det inte är lämpligt att införa bullerkrav i utformningen av miljözonerna. Energimyndigheten anser att frågan om buller bör prioriteras högt och att fortsatt utredning är önskvärt om vilka åtgärder som är mest lämpade att minska problem med buller.

Energimyndigheten delar Transportstyrelsens bedömning att frågan om en förenklad metod ska tas fram för prövning av fordon som uppgraderas till en ny avgasklassnivå är komplicerad och kräver en separat utredning.

I hela världens fordonsindustri pågår snabb utveckling av olika former av eldrift. Svenska staten har via olika myndigheter satsat hundratals miljoner på att utveckla sådan teknik. När fordon drivs med el är såväl buller som luftföroreningar dramatiskt reducerade och eldrivna fordon kan därmed användas i gatumiljöer där bränsledrivna fordon inte kan accepteras. Nya typer av offentliga rum där stadskärnor getts tak och klimatstyrning kan ändå trafikeras om endast eldrivna fordon tillåts. Genom att införa en "miljözon el" där fordon endast fick drivas med el skulle introduktionen av elfordon kunna påskyndas, samtidigt som denna teknik skulle möjliggöra nya stadsmiljöer med helt nya kvaliteter. Energimyndigheten bedömer att fortsatt utredning är lämplig för att analysera hur avgaskraven kan höjas med tiden i systemet med miljözoner. Införande av "miljözon el" bör ingå i fortsatt utredning.

Specifika synpunkter

Energimyndigheten anser att det kan finnas tolkningsproblem med begreppet "särskilt miljökänsligt". Detta bör utredas vidare, eventuellt i samband med att nationella riktlinjer för bedömning av införande av miljözoner tas fram.

Beslut i detta ärende har fattats av ställföreträdande generaldirektören Zofia Lublin. Vid den slutliga handläggningen har därutöver deltagit avdelningscheferna Andres Muld och Mattias Eriksson, ställföreträdande avdelningschefen Anders Lewald, verksjuristen Fredrik Selander, utvecklingsdirektören Lars Guldbrand, enhetschefen Thomas Levander, handläggarna Kristina Birath, Peter Kasche samt Kristina Holmgren, den sistnämnda föredragande.


Zofia Lublin

Kristina Holmgren

