

Handläggare:
Peter Dahlberg, 08-508 29 323

Till
Trafikroteln

Remissen om Transportstyrelsens rapport Miljözoner för lätta fordon

Svar på remiss från Trafikroteln (dnr 110-2013/2016).

Sammanfattning

I en rapport från Transportstyrelsen föreslås två nya miljözoner, klass 2 och klass 3, där kommunerna får föreskriva och pröva undantag. Klass 2 innebär krav på utsläppsklass Euro 6 för fordon med kompressionstænd motor och Euro 5 för fordon med gnisttænd motor. Inom klass 3 ska fordonen drivas med el eller vätgas, men de tunga fordonen får också vara elhybrider som uppfyller Euro VI.

Koncernledningen ser positivt på förslag som bidrar till minskad klimatpåverkan och förbättrar miljön, men kan konstatera att Transportstyrelsens förslag som det är utformat för med sig höga kostnader. Vidare bedömer koncernledningen att förslaget bör utvecklas, bl.a. för att säkerställa att kommunerna får flexibilitet att välja de åtgärder som är mest effektiva för ändamålet. De samhällsekonomiska konsekvenserna med följdinvesteringar i kollektivtrafik m.m. är inte inbegripna i rapporten.

Ärendet

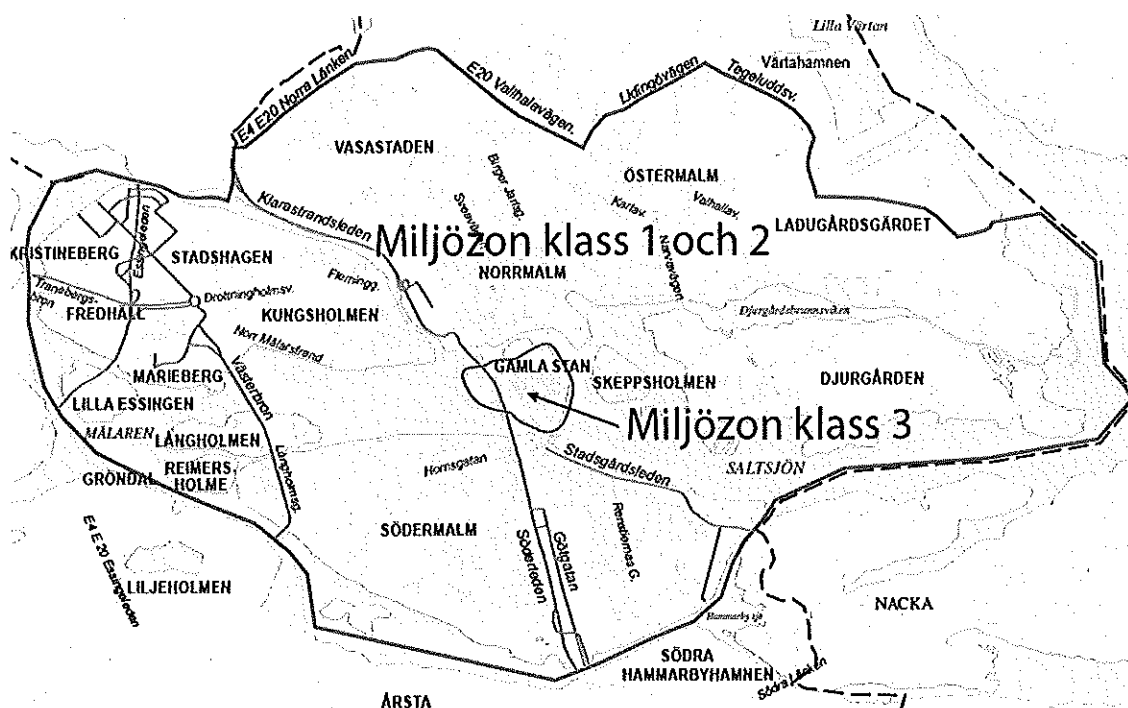
Transportstyrelsen föreslår i en rapport att dagens bestämmelser om miljözoner ska kompletteras med två nya miljözoner, klass 2 och klass 3, där kommunerna får föreskriva och pröva undantag.

Miljözon klass 2 omfattar personbil, lätt lastbil och lätt buss. Kraven för att få föra fordonen i zonen är att fordon med kompressionstænd motor ska uppfylla kraven för utsläppsklass Euro 6 och fordon med gnisttænd motor ska uppfylla minst Euro 5. Miljözon klass 3 omfattar både lätta och tunga motorfordon. För att få föra fordonen inom zonen ska de lätta fordonen ha utsläppsklass el eller drivas med vätgas. De tunga fordonen ska drivas på el eller vätgas eller vara av fordonstypen elhybrid som uppfyller Euro VI. Genom kraven på el- eller vätgasdrift premieras tysta och emissionsfria fordon. Transportstyrelsen föreslår att Polismyndigheten ska övervaka miljözonsbestämmelserna och konstaterar att det också finns behov av tillämpliga parkeringsförbud, för övervakning av parkerade fordon.

I rapporten ingår en fallstudie av konsekvenserna som uppstår om miljözoner införs i Stockholms stad år 2020. Samhällets kostnader för förslaget bedöms i fallstudien att

uppgå till drygt 9 miljarder kronor efter avdrag om ca 0,3 miljarder kronor i lägre vårdkostnader. Invånarnas kostnader för att uppdatera sina fordon uppgår till omkring 9,4 miljarder kronor.

Fallstudien visar också att miljözoner skulle förbättra luftkvaliteten, framförallt för utsläpp av kvävedioxid. Miljözon klass 2 förväntas bidra till förbättrad luftkvalitet fram till år 2030. Störst effekt har zonen fram till år 2025. Efter år 2035 kommer miljözon klass 2 vara relativt verkningslös eftersom den svenska fordonsflottan då till stor del uppfyller kraven för zonen. Däremot kommer miljözon klass 3 att bidra till renare luft och mindre buller i stadsmiljön under längre tid. Miljözon klass 3 kan också utgöra lärogrund för teknikspridning och hur fossiloberoende stadsdelar kan utvecklas.



Områden i fallstudie för Miljözon klass 1, Miljözon klass 2 och Miljözon klass 3.

Trafikroteln har remitterat "Transportstyrelsens rapport Miljözoner för lätta fordon" till bl.a. Stockholms Stadshus AB, som i sin tur remitterat vidare till dotterbolaget Stockholm Parkering. Nedan följer en redovisning av bolagets remissvar i huvudsak. Remissvaret i sin helhet återfinns i bilagan. Stockholms Stadshus AB har också under hanteringen av remissen stämt av koncernledningens synpunkter med Stockholm Business Region, för att säkerställa att näringslivsperspektivet är representerat i lämnade synpunkter på förslaget.

Underremiss

Stockholm Stads Parkerings AB:s remissvar har i huvudsak följande lydelse:

Bolaget anser att införande av Miljözon 3 medför att antalet laddmöjligheter skulle behöva utökas rejält, vilket innebär en ökad kostnad för såväl bolaget som trafiknämnden.

Bolaget påverkas inte väsentligt av Miljözon 1 eller Miljözon 2. Euro 6 kan uppnås utan krav på laddmöjligheter, dock kan bolagets entreprenörer behöva förnya enstaka maskiner som utför arbeten inom aktuella zoner.

Bolaget anser att det kan bli problematiskt att straffbelägga parkering av ett icke miljöklassat fordon inom miljözonerna, eftersom ansvaret skulle övergå från förare till ägare. Bolaget delar även utredningens resonemang att den avkriminaliseringen det skulle innebära av brottet får negativa konsekvenser.

Stockholm Parkering har tagit del av önskemålet som inkom under remissens samråd, gällande gratis parkering för att premiera fordon som klarar miljözon 3. Under åren 2012-2014 hade bolaget ett system som premierade vissa bilar i Stockholm med mycket låga utsläpp. Systemet avskaffades dock då avgiftens styrningseffekt även behövs för att reglera trängseln i Stockholm. Bolaget valde då istället att fokusera på en utbyggnad av laddningsinfrastrukturen. Underlag inför bolagets styrelsebeslut i denna fråga finns tillgängligt hos bolaget. Då trafiken i miljözon 3 ändå regleras torde heller inte premiering av parkeringsavgiften fylla någon positiv effekt – utan riskerar snarare att få en negativ effekt om parkeringsplatserna används mindre effektivt (*bilaga 1*).

Koncernledningens synpunkter

Koncernledningen ser positivt på förslag som bidrar till minskad klimatpåverkan och förbättrar miljön. Staden har också ett mål om att bli fossilbränslefritt till 2040. En väl fungerande trafikinfrastruktur inklusive kollektivtrafik är avgörande för att klara den fortsatta tillväxt som sker i staden och regionen, därför är det viktigt att de konsekvenser som framlagda förslag kan leda till är väl belysta och berättigade.

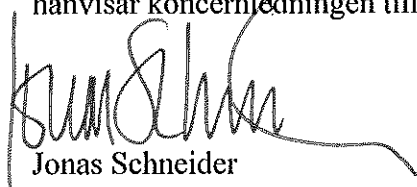
Förslaget visar att införandet av nya miljözoner förbättrar luftkvaliteten till nettokostnader om drygt 9 miljarder kronor, vilket främst beror på kostnader för invånarna att uppdatera sina fordon. Om hänsyn också tas till näringslivets transporter och de som bara tillfälligt besöker Stockholm, kan anpassningskostnaderna bli högre än de ovan nämnda. Vad gäller krav på el- och vätgasdrift för Miljözon klass 3, anser koncernledningen att det bör utredas vidare om förslaget påverkar möjligheterna till rationell distribution och hur det slår på det näringsliv som verkar där. Koncernledningen konstaterar att förslaget som det är utformat och allt annat lika kan utifrån ett ekonomiskt perspektiv få negativa konsekvenser för stadens invånare, näringsliv och besökare. Även Transportstyrelsen kommenterar att kostnaderna för enskilda och företag kan bli mycket stora, beroende på storleken på miljözonerna och i vilken takt bestämmelserna införs.

Om en miljökvalitetsnorm för utomhusluft överskrids eller riskerar att överskridas ska en bedömning av behovet av att upprätta ett åtgärdsprogram göras av Naturvårdsverket. Det är betydelsefullt för staden att kunna kombinera olika åtgärder för att klara de miljökvalitetsnormer som gäller för luftkvalitet av gränsvärdeskaraktär. För att uppnå ett fossilbränslefritt Stockholm till år 2040 i kombination med att säkerställa ett gott näringslivsklimat och rimliga kostnader för invånarna, krävs välavvägda beslut med insatser där de gör bäst nytta. Det behövs rimliga tidsperspektiv för den omställning som förväntas genomföras. Om Stockholms stad inte klarar gällande miljökvalitetsnormer

och föreliggande förslag antas, finns det risk att frågan om miljözoner i Stockholm blir en fråga som staden förlorar rådighet över.

Koncernledningen anser att förslag som genomförs bör fokusera på vad som ska uppnås, i detta fall att minska bilismens miljöpåverkan, där miljözoner kan ses som en åtgärd bland flera. Strategiskt utformade förslag kan ge kommunerna flexibilitet att möjliggöra de åtgärder som är mest effektiva för ändamålet. Koncernledningen anser att förslaget för bästa miljönytta, rimlighet och efterlevnad bör jämföras mot och kombineras med andra alternativ. Det kan t.ex. handla om att låta emissionskrav gälla för enskilda gator, utveckla miljödifferenterade passageskatter, fordonsskatter eller andra förslag, som kan samordnas med trängselskatter eller andra befintliga styrmedel. Det är i sammanhanget inte oväsentligt att utreda också möjligt intäktssida samt att inbegripa i konsekvensutredningar nödvändiga följdinvesteringar i regionen. Det handlar bl.a. om att säkra finansiering för satsningar på infrastrukturen med fokus på att utveckla kollektivtrafiken.

Stockholm Parkering anser att ett införande av Miljözon 3 skulle innebära att antalet laddningsmöjligheter för fordon behöver utökas rejält. För mer utförliga synpunkter hänvisar koncernledningen till bolagets synpunkter.



Jonas Schneider
Vice VD

Bilagor

1. Remissvar Stockholms Stads Parkerings AB



Remissvar ”Transportstyrelsens rapport Miljözoner för lätta fordon”

Stockholm Parkering mottog 2016-12-15 en underremiss från Stadshus AB gällande ”Transportstyrelsens rapport Miljözoner för lätta fordon, dnr 110-2013/2016.

Stockholm Parkering har valt att lämna följande synpunkter

Bolaget skulle påverkas vid införande av Miljözon 3 med kravet på emissionsfria el- eller vätgasbilar. Antalet laddmöjligheter skulle behöva utökas radikalt på såväl gatumark som kvartersmark. Vilket innebär en ökad kostnad för såväl bolaget som trafikkontoret.

Bolaget påverkas inte väsentligt av Miljözon 1 eller Miljözon 2. Miljözon 1 som omfattar tunga fordon, ingår ej bolagets fordonsflotta, och parkering av dessa fordon erbjuds inte av bolaget, dock kan bolagets entreprenörer behöva förnya enstaka maskiner som utför arbeten inom aktuella zoner.

Miljözon 2 omfattar personbilar och lätta lastbilar med minimikrav miljöklass Euro 6 för bensindrivna fordon och Euro 5 för dieseldrivna fordon. Då det redan idag är ett krav på miljöklass Euro 5 för nya fordon och fordonsflottan i Sverige förnyas kontinuerligt, torde det inte vara ett problem med en höjning av kravet till Euro 6. Euro 6 kan uppnås utan krav på laddmöjligheter.

Bolaget anser att det kan bli problematiskt att straffbelägga parkering av ett icke miljöklassat fordon inom miljözonerna, eftersom ansvaret skulle övergå från förare till ägare. Bolaget delar även utredningens resonemang att den avkriminaliseringen det skulle innebära av brottet får negativa konsekvenser.

Stockholm Parkering har tagit del av önskemålet som inkom under remissens samråd, gällande gratis parkering för att premiera fordon som klarar miljözon 3. Under åren 2012-2014 hade bolaget ett system som premierades vissa bilar i Stockholm med mycket låga utsläpp. Systemet avskaffades dock då avgiftens styrningseffekt även behövs för att reglera trängseln i Stockholm. Bolaget valde då istället att fokusera på en utbyggnad av laddningsinfrastrukturen. Underlag inför bolagets styrelsebeslut i denna fråga finns tillgängligt på bolaget. Då trafiken i miljözon 3 ändå regleras torde heller inte premiering av parkeringsavgiften fylla någon positiv effekt – utan riskerar snarare att få en negativ effekt om parkeringsplatserna används mindre effektivt.