

BIL Swedens PM om regeringens beslut till miljözoner

Inledning

Regeringen har nu lämnat sitt förslag till miljözoner. Beslutet innebär att kommunerna från år 2020 har möjligheten att införa miljözoner även för lätta fordon. Redan idag finns miljözoner för tunga fordon.

Vad innebär regeringens beslut?

Regeringen ger kommunerna möjlighet att införa tre olika miljözoner från 1 januari 2020:

Zon 1:

- Miljözon 1 finns redan idag och reglerar de tunga fordonen, lastbilar och bussar. Den ger kommunerna rätt att besluta om miljözoner för vissa tunga fordon. Åtta kommuner har idag redan infört miljözoner för de tyngre fordonen. Idag får fordon som uppfyller utsläppsklass Euro V eller senare köra i miljözonen till och med utgången av år 2020. Därefter får bara fordon som uppfyller utsläppsklass Euro VI köra i zonerna.

Zon 2:

- Från år 2020 kommer lätta fordon, med dieselmotorer, som uppfyller utsläppskraven för Euro 5 och Euro 6 att få köra där. Från den 1 juli år 2022 skärps kraven till att endast dieslbilar som uppfyller Euro 6 får köra i zon 2. Samma sak gäller för elhybrider och laddhybrider med dieselmotor.
- Bilar med bensinmotorer måste uppfylla utsläppskrav som klarar Euro 5 eller senare. Det gäller även för elhybrider, laddhybrider, fordonsgasbilar och E85-bilar.
- Fordon som är 30 år eller äldre kommer att få köra i zonen.

Zon 3:

- Miljözon 3 är den hårdast reglerade zonen. Här får endast renodlade elbilar (ej laddhybrider), bränslecellsbilar, och gasbilar (i Euro 6) köras.
- Zonen regleras även för den tunga sidan. Här får elfordon, bränslecellsfordon, laddhybrider i Euro VI, och gasfordon i Euro VI köras.
- Undantag kommer att ges för viss trafik som tex utryckningsfordon. Däremot kommer tex sopbilar som inte uppfyller kraven nekats tillträde till zonen.

BIL Sweden och miljözoner:

- BIL Sweden ställer sig positiv till möjligheten för kommunerna att kunna införa miljözoner. Men har några invändningar:

1. Att inte laddhybrider tillåts i Zon 3 är kontraproduktivt. Laddhybrider är en viktig inkörsprodukt till elektrifiering och har idag ett bredare produktprogram än rena elbilar. Vi kommer i framtiden via geofencing kunna kontrollera att man kör endast på El med laddhybriden inom en avgränsad miljözon 3.

Laddhybriden definieras som en klimatbonusbil (i enlighet med Bonus-malussystemet) och vid köp av en laddhybrid kommer konsumenten att erhålla en bonus. Klimatbonusbilar omfattar elbilar, laddhybrider, vätgasbilar och gasbilar. När det gäller Miljözoner utesluts laddhybrider i miljözon 3. Det är inte logiskt att staten samtidigt subventionerar köpet av laddhybrider men begränsar användandet. Därför ska den tekniken också tillåtas.

2. Innan man inför miljözoner måste varje kommun noga utreda eventuella luftkvalitetsproblem och härleda var de kommer ifrån. Går det att säkerställa att luftkvaliteten överskrider tillåtna värden och att trafiken är orsaken, då ska de starkaste åtgärderna införas. Men anpassa det begränsade området till där de faktiska problemen är.

3. Varje kommun måste noga göra en samhällsekonomisk konsekvensanalys av miljözoner. Vad kommer det att kosta att införa miljözoner kontra miljöeffekten? I första hand bör, vid behov, miljözon 3 användas i ett mycket begränsat område. Om miljözon 2 överhuvudtaget ska användas måste situationen vara mycket allvarlig då detta alternativ förmodligen får stora samhällsekonomiska konsekvenser.

4. Dieseln bilen har varit en stark bidragande orsak till att personbilstrafiken de senaste åren kraftigt minskat sina koldioxidutsläpp i Sverige. En modern dieselpersonbil har en låg miljö- och klimatpåverkan och är en viktig pusselbit samtidigt som den kan fungera som inkörspport för diesel från biomassa, t.ex. HVO, hydrerad vegetabilisk olja. Just nu införs ett nytt regelverk för nya personbilar i EU när det gäller bränsleförbrukning och utsläpp. Historiskt sett har dessa krav varit mycket framgångsrika och bidragit till förbättrad luftkvalitet, framförallt i städerna. Samtidigt är det viktigt att känna till att Sverige har infört egna luftkvalitetsnormer, som är betydligt tuffare än motsvarande EU-direktiv. Vi bedömer att senast 1 september 2019 kommer alla nya dieselpersonbilar vara utrustade med sk SCR-katalysator med AdBlue som reducerar kväveoxiderna. Om Sverige ska klara de högt uppsatta klimatmålen till år 2030 så kommer de moderna dieselbilarna att behövas.

Vad händer nu?

Regeringen kommer så snart det är möjligt, med hänsyn tagen till 3-månadersbehovet av EU-notifiering, besluta om nödvändiga författningsändringar i Trafikförordningen som gör det möjligt för kommunerna att införa de nya miljözonerna. Regeringen ger också ett uppdrag till Transportstyrelsen att ta fram förslag på hur kommunernas möjlighet att se till att miljözonsbestämmelser och andra trafikregler efterlevs.

Det politiska läget:

Nu är det snart upp till varje kommun att bestämma om man vill införa miljözoner från år 2020. Den enda kommunen som hittills sagt att man på sikt kommer att införa någon typ av miljözon är Stockholms Stad. Men här är oenigheten stor om när, hur eller hur stor zonerna ska kunna vara. Moderaterna i Stockholms stad har gett ett vallöfte om att inte införa några miljözoner år 2020. Även Socialdemokraterna i Stockholms stad tvekar om att införa allt för omfattande zoner i Stockholm. Frågan är politiskt mycket känslig eftersom det rör sig om stora väljargrupper. Dessutom kommer Stockholms stad att utreda vilka konsekvenser detta får innan man inför zoner.

Analys:

Det troliga är att ingen kommun hinner/vill/kan ta ett beslut innan valet 2018 och införa miljözoner redan från år 2020. Det är stora väljargrupper som berörs. På längre sikt kommer säkert några kommuner att införa miljözoner. Men det kommer förmodligen ske i harmoni med den utveckling som nu sker på personbilssidan i form av nya drivlinor.

För mer information kontakta Dan Jormvik, Opinion- och kommunikation 070-559 77 07 eller Anders Norén, Teknisk chef 076-145 00 47.