

SVEBIO
Svenska Bioenergiföreningen
/Kjell Andersson

2017-03-15

REMISSYTTRANDE

N2016/07396/MRT

Till
Näringsdepartementet
103 33 Stockholm

Remissyttrande över Transportstyrelsens rapport Miljözoner för lätta fordon

Svenska Bioenergiföreningen, Svebio, har inte fått rapporten på remiss, men önskar lämna synpunkter. Svebio arbetar för att främja ökad användning av bioenergi på ett ekonomiskt och miljömässigt optimalt sätt. Våra medlemmar är företag engagerade i hela försörjningskedjan för bioenergi. I vårt nätverk BioDriv finns cirka 130 personer och ett 50-tal företag verksamma med biodrivmedel, både råvaruproducenter, bränsleleverantörer och slutanvändare.

Svebios synpunkter i sammanfattning

- Regler för miljözoner bör enbart utgå från utsläpp och bullernivå, inte från bränsle eller energibärare. Man måste också ta hänsyn till samlade miljö- och klimateffekter.
- Styrmedlen måste också vara proportionella, dvs den samhällsekonomiska kostnaden måste stå i proportion till miljövinsten. Det föreslagna regelverket kan leda till mycket höga kostnader för bilisterna för att uppnå mycket begränsad miljönytta.
- Det mest angelägna idag är att fasa ut användningen av äldre fordon med relativt höga utsläpp. Ett tydligt märkningssystem på fordonen bör införas för att underlätta kontroll av dessa fordon.
- Inriktningen bör vara att alla fordon i framtiden ska ha låga utsläpp och låg klimatpåverkan, oberoende av bränsle och motortyp, men att alla fordon ska kunna användas i alla bebyggelsemiljöer. Regelverken ska så långt möjligt vara teknikneutrala.
- Svebio avstyrker förslaget att införa en miljözon 3 för enbart elfordon och vätgasdrift.
- Om en miljözon 3 införs bör inte elhybrider inkluderas eftersom det inte finns någon möjlighet att kontrollera om de körs på el eller fossilt bränsle inom zonen.

Allmänna synpunkter

Svebio anser att generella styrmedel bör användas för att minska miljö- och klimatpåverkan. Styrmedlen bör vara teknikneutrala. Utsläpp ska i första hand beläggas med avgifter. Genom allt strängare utsläppskrav på nya fordon reduceras miljöpåverkan från alla fordon och i alla miljöer.

Det framgår av utredningen att utsläppen från nya bilar reducerats mycket kraftigt genom teknikutveckling och skärpta EU-krav. För partiklar har till exempel utsläppen

reducerats med 97 procent från 1993 till dagens bilar. För kväveoxider är reduktionen mindre, cirka 84 procent.

Med moderna bilar med mycket låga utsläpp är det inte längre relevant att verka för trafik utan avgaser eller fordon utan förbränningsmotorer. Det är miljöpåverkan som ska bedömas, inte den tekniska lösningen.

Det är samtidigt uppenbart att en mindre del av fordonsflottan, äldre fordon med sämre motorer och sämre rening, står för en betydande andel av utsläppen och miljöpåverkan. Åtgärderna bör inriktas på att få bort dessa fordon ur trafiken, särskilt i känsliga stadsmiljöer. Vi föreslår att man inför ett system för märkning av fordonen för att man lätt ska kunna identifiera äldre fordon med lägre miljöklass. Det kan ske genom att man vid bilprovningen får ett märke på registreringsskylten.

Samordning klimat – miljö

För att nå målet för minskning av utsläppen av koldioxid från transportsektorn med 70 procent till 2030 måste man använda både biodrivmedel och el. Man måste också beakta att det finns 4,7 miljoner personbilar som huvudsakligen drivs med förbränningsmotorer. Antalet laddbara bilar är bara 30 000, varav rena elbilar är bara 10 000 idag. Rena elbilar är fortfarande mycket dyrare än motsvarande bilar med förbränningsmotor.

Det är viktigt att styrmedlen utformas så att de leder till en bred omställning av fordonsflottan till en rimlig kostnad, både för samhället som helhet och för enskilda hushåll. Det är också viktigt att man både beaktar lokala miljöeffekter och klimateffekter, i relation till kostnaden. Med miljözoner som exkluderar fordon som drivs med biodrivmedel med modern teknik och låga utsläpp, och ensidigt satsar på el och vätgas, blir kostnaden för klimatomställningen onödigt hög.

Vi efterlyser en analys som inkluderar hur man kan stimulera användningen av rena eller högblandade biodrivmedel som biogas, metanol, etanol och olika typer av biodiesel vid införandet av miljözoner. En sådan analys saknas i rapporten.

Synpunkter på enskilda förslag

8.2 Antalet typer av miljözoner

Vi avstyrker förslaget om att införa miljözon 3, avsedd för enbart bilar för el och vätgas.

8.4 Miljözon klass 2

Vi stödjer förslaget som innebär att äldre diesel- och bensinbilar förbjuds när man inför zonen. Vi anser emellertid att man bör vara restriktiv med att införa miljözon 2, med tanke på effekterna särskilt för hushåll med låga inkomster, som ofta äger äldre bilar, och med tanke på de samlade kostnaderna. Som framgår av fallstudien för Stockholms innerstad kan de ekonomiska konsekvenserna av att genomföra förslaget för stora områden bli betydande (ökad kostnad för hushållen med 6,1 miljarder kr). Med tiden kommer allt större andel av fordonsflottan att klara euro 5 och euro 6 även utan beslut om miljözoner.

Ett alternativ kan vara att införa en miljözon 2b för personbilar som innebär att man förbjuder bilar av euroklass 1 – 3. Denna zon skulle kunna användas i större områden och hjälpa till att fasa ut de sämsta bilarna.

8.5 Miljözon klass 3

Vi avstyrker införande av zon 3, som vi tror bygger på en föreställning om avgasfria fordon som de enda som kan vara miljövänliga. Man skriver om "att minimera antalet fordon som avges avgaser". Det är inte avgaserna i sig som är problemet, utan avgasernas innehåll av partiklar och andra hälsovådliga ämnen. Om avgaserna är mycket rena och i huvudsak innehåller koldioxid och vattenånga finns det inget hälsoproblem. Elproduktionen och vätgasproduktionen är inte utan miljöpåverkan, även om den påverkan inte sker i den lokala trafikmiljön.

Svenska Bioenergiföreningen

,

Gustav Melin
VD

Kjell Andersson
Näringspolitisk chef