

Handläggare
Daniel Firth
Telefon: 08 508 261 24**Till**
Trafiknämnden
2017-02-02

Miljözoner för lätta fordon. Svar på remiss från kommunstyrelsen.

Förslag på beslut:

1. Trafiknämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen från kommunstyrelsen.
2. Trafiknämnden justerar beslutet omedelbart.

Jonas Eliasson
FörvaltningschefMattias Lundberg
Avdelningschef

Sammanfattning

Transportstyrelsen har utrett möjligheterna att inkludera även lätta fordon i miljözoner. Trafiknämnden har fått utredningen på remiss från kommunstyrelsen för yttrande senast den 10 februari.

Transportstyrelsen föreslår införandet av två nya sorters miljözoner:

- Miljözon klass 2: omfattande personbil, lätt lastbil och lätt buss, där dieselfordon ska tillhöra Euro 6 och övriga fordon Euro 5 eller högre.
- Miljözon klass 3: omfattande både lätta och tunga motorfordon. Lätta fordon ska drivas med el eller vätgas. Tungas fordon ska drivas med el eller vätgas eller vara elhybrider som uppfyller Euro VI.

Trafikkontoret
TrafikplaneringFleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 261 24
Växel 08-508 272 00
Daniel.firth@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
stockholm.se

Luftkvaliteten i Stockholm har förbättrats under lång tid, men fortfarande utgör luftföroreningar ett stort hälsoproblem där människor riskerar en förkortning av livslängden med flera månader. Staden har länge önskat fler verktyg för att kunna åtgärda

problem med luftkvaliteten, och kontoret anser därför att det är positivt att miljözoner för lätta fordon utreds. Trafikkontoret kan dock konstatera att detta förslag gör tydligt de svårigheter som kan uppstå med miljözoner som verktyg för lätta fordon. I den fallstudie som redovisas i utredningen överstiger kostnaderna vida värdet av de positiva effekter som skulle uppnås, och kontoret menar därför att det vore olämpligt med en miljözon klass 2 som omfattar hela innerstaden. Det är dock möjligt att det finns mindre områden eller enstaka gator där det skulle kunna vara lämpligt antingen med miljözon klass 2 eller 3, men för att avgöra detta behövs ytterligare utredningar av sådana åtgärders nyttor och kostnader. Kontoret menar därför att det vore positivt om det fanns en laglig möjlighet att införa miljözoner av detta slag, men att det är väsentligt att det är kommunen som har full rådighet över sådana åtgärder.

Kontoret menar att frågan om rådighet är otillräckligt belyst. Det framgår av utredningen att avsikten är att det ska vara kommunerna som ska besluta om miljözoners införande och utformning. Kontoret konstaterar dock att en miljözon för lätta fordon kan komma att införas även om kommunen inte önskar detta, på grund av de långtgående kraven på att uppfylla miljö kvalitetsnormer av gränsvärdeskaraktär. Antas förslaget som det nu ligger och om det alltså saknas andra verktyg för att uppfylla normerna befarar kontoret att frågan om att införa miljözon eller inte i Stockholms innerstad i slutändan inte kommer att vara ett beslut som kommunen själv rör över. I stället blir det sannolikt en fråga för Länsstyrelse och mark- och miljödomstol att ta ställning till, exempelvis inom ramen för ett tillsynsärende. Åtgärden är också sannolik att komma i fråga för Länsstyrelsens nästa åtgärdsprogram för luft.

Stadens erfarenhet av miljözonen för tunga fordon samt dubbdäcksförbud visar att det är viktigt med möjlighet till dispenser, t.ex. för väg- och renhållningsfordon. Vidare måste efterlevnaden av en miljözon vara stor för att den ska få effekt och upplevas som rättvis. Kontoret är tveksamt till att enbart polisövervakning, vilket är utredningens förslag, kommer ge tillräcklig effekt.

Med anledning av de problem med proportionalitet och efterlevnad som anförts vill kontoret föreslå att även möjligheten till miljödifferentierade passageskatter utreds. Teknik och lagstiftning för sådana passageskatter kan sannolikt utformas analogt med dagens trängselskatter.

Bakgrund

Trafiknämnden har fått Transportstyrelsens utredning ”Miljözoner för lätta fordon” på remiss från kommunstyrelsen för yttrande senast den 10 februari. Utredningen är 256 sidor lång och bifogas endast som länk,

http://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/press/utredning_suppdrag-miljozoner-for-latta-fordon.pdf.

Transportstyrelsen har haft i uppdrag att utreda hur personbilar, lätta lastbilar och lätta bussar ska kunna inkluderas i bestämmelserna om miljözoner. De skulle även utreda hur bestämmelserna kan premiera tysta och emissionsfria fordon och hur efterlevnaden kan säkerställas.

Normer och mål

Transportstyrelsens förslag syftar till att förbättra luftkvaliteten och då framförallt vad gäller kvävedioxid. Det finns i dag tre olika typer av normer och mål för kvävedioxid. Det är de svenska miljökvalitetsnormerna i Luftkvalitetsförordningen (2010:477), miljökvalitetsnormen enligt EU-direktivet (2008/50/EG) samt den av regeringen fastställda preciseringen av det svenska miljökvalitetsmålet. Miljökvalitetsnormerna utgör gränsvärden som inte får överskridas, medan miljökvalitetsmålet är just ett mål.

Bland dessa är miljömålet det som har lägst halter och alltså är svårast att nå. Normerna sammanfaller delvis (årsmedelvärdet), men den svenska normen är lägre för korttidshalterna än EU-normen. Idag uppfyller luftkvaliteten i staden miljökvalitetsnormerna vad gäller partiklar (PM₁₀), men normen för kvävedioxid (NO₂) överskrids på flera platser. Halterna i miljömålen överskrids för såväl PM₁₀ som NO₂ på flera platser.

Förslaget

Dagens bestämmelser om miljözoner (som kräver att tunga fordon uppfyller Euroklass V eller VI) kompletteras med två nya miljözoner, klass 2 och klass 3. Kommuner får rätt att införa sådana miljözoner, och bestämmer då deras omfattning. Kommunen får föreskriva och pröva undantag. Definitionen av miljözonskraven läggs fast i lagtext enligt följande.

Miljözon klass 2 omfattar personbil, lätt lastbil och lätt buss. Kraven för att få föra fordonen i zonen är att fordon med kompressionständermotor (dieselmotor) ska uppfylla kraven för Euro 6 och fordon med gnisttändermotor (bensinmotor) ska uppfylla minst Euro 5.

Euro 5 och Euro 6 är utsläppskrav för lätta fordon som reglerar utsläppen av NO_x, HC, CO och PM. Euro 5 har varit obligatoriskt att uppfylla för nysålda lätta fordon sedan 2011, medan Euro 6 har varit obligatoriskt att uppfylla för nysålda lätta fordon sedan september 2015.

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 efterlevnaden av miljözonsbestämmelserna. Utmärkning med nya vägmärken ska bidra till medvetenhet om regler samt god efterlevnad. Om det visar sig att efterlevnaden blir låg finns det anledning att återkomma i den frågan och generellt se över bestämmelserna om parkering.

Konsekvenser

Transportstyrelsen bedömer att bestämmelser om miljözoner kan bidra till att hänsynsmålet för miljö och hälsa uppfylls genom att ge ytterligare ett styrmedel för kommuner för att förbättra luftkvalitet och minska buller.

Transportstyrelsen konstaterar vidare att de konsekvenser som på sikt kan uppstå varierar avsevärt. Både positiva och negativa effekter kommer att variera. Tidsperspektiv, lokal luftkvalitet och buller samt kostnader för att uppdatera den lokala fordonsflottan är avgörande faktorer om miljözoner ska beslutas. Ju tidigare miljözoner införs, desto större miljöeffekter kommer att uppnås, men samtidigt kommer kostnaderna för omställningen att vara som störst inledningsvis. Transportstyrelsen förordar att respektive kommun utreder och bedömer om de lokala förutsättningarna är sådana att de kostnader som en miljözon medför kan motiveras, eller om andra styrmedel är att föredra.

Fallstudie Stockholm stad

Transportstyrelsen har låtit göra en fallstudie för att ge en bild av vilka konsekvenserna kan bli. I fallstudien antas att miljözon klass 2 införs i Stockholms innerstad 2020, och miljözon klass 3 i Gamla stan och Riddarholmen. Enligt utredningens beräkningar skulle

detta förbättra luftkvaliteten i området, framförallt vad det gäller utsläpp av kvävedioxid (NO₂), samt minskat buller. Kostnaderna för medborgare och företag skulle dock bli mycket stora: omkring 70 procent av de lätta fordon som skulle färdas i innerstaden år 2020 skulle förbjudas. En översiktlig samhällsekonomisk analys visar att värdet av förbättrad luftkvalitet och minskat buller skulle uppgå till drygt 0,3 miljarder kr (varav ca 2/3 utgörs av minskat buller), medan medborgarnas kostnader skulle uppgå till drygt 9 miljarder kr (företagens kostnader kvantifieras inte närmare). Enligt beräkningarna uppfylls miljökvalitetsnormen för NO₂ år 2020 även utan de nya miljözonerna, medan miljökvalitetsmålet inte skulle uppfyllas även med de miljözoner som antas i fallstudien. I tabellen nedan sammanfattas konsekvenserna enligt fallstudien.

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar	+ / -	
Företag	Anställda som är verksamma in områden kommer få en bättre luftkvalitet och minskat buller i arbetsmiljön.	Företag med fordon som är verksamma inom områdena för miljözonsbestämmelserna kommer att behöva investera i nya fordon.		Svårt att uppskatta hur många fordon och företag det rör sig om och därmed är det svårt att fastställa hur stora de totalt kostnaderna kommer att bli för alla företag.
Medborgare	Boende inom och pendlare till och från områdena för miljözonerna kommer att få en bättre luftkvalitet och minskat buller.	Vissa boende inom och pendlare till och från områdena för miljözonerna kommer att behöva investera i nya fordon.	Enligt fallstudien kommer kostnaderna för att uppdatera fordonen uppgå till omkring 9,4 miljarder kronor	
Staten m.fl.	Inom områden för miljözonerna kommer livskvaliteten bli bättre genom att ökad luftkvaliteten och i vissa fall minskat buller. Detta kommer leda till minskade omkostnader inom vården.	Kommuner kommer att behöva uppdatera sin fordonsflotta till viss del. Polisen kommer att omfattas av kostnader för utbildning av personal.	Enligt fallstudien kommer investeringen i nya fordon uppgå till omkring 27 miljoner kronor. Kostanden för Polisen blir omkring 9,3 miljoner kronor.	
Externa effekter	Alternativet kommer att bidra till förbättrad luftkvalitet, hälsa och till viss del förbättrat klimat.		Enligt fallstudien kommer de minskande vårdkostnader motsvarande omkring 333 miljoner kronor.	
Totalt	Viss påverkan av luftkvaliteten	Stora ekonomiska konsekvenser	Enligt fallstudien kommer den totalt kostnaden för förslaget uppgå till omkring 9 miljarder kronor.	Aktiva åtgärder för fallstudiens tidsperiod skulle kosta omkring 172 miljoner kronor för Stockholm stad.

Error! Use the Home tab to apply Rubrik 1 to the text that you want to appear here.

Efter 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 bidra till renare luft och mindre buller i stadsmiljön under längre tid. Miljözon klass 3 kan också leda till indirekta aspekter som teknikspridning och för hur fossiloberoende stadsdelar kan utvecklas.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom trafikkontoret. Samråd har också skett med miljöförvaltningen och stadsbyggnadskontoret.

Trafikkontorets synpunkter

Utredningsförslaget

Luftkvaliteten i Stockholm har förbättrats under lång tid, men fortfarande utgör luftföroreningar ett stort hälsoproblem där människor riskerar en förkortning av livslängden med flera månader¹. Staden har sedan några år tillbaka uppvaktat regeringen om att få fler verktyg som ger möjlighet att klara miljökvalitetsnormen för kvävedioxid och för att i övrigt hantera motorfordonstrafikens effekter på stadsmiljön. Trafikkontoret är därför positivt till att möjligheten att införa miljözoner för lätta fordon utreds.

Både nyttor och kostnader beror i hög grad på när och var eventuella miljözoner införs. Ju mindre utbredning en miljözon har och ju längre fram i tiden den införs desto mindre blir anpassningskostnaderna för medborgare och företag, men å andra sidan minskar de positiva effekterna på luftkvalitet och buller.

I den fallstudie som redovisas i utredningen överstiger kostnaderna vida värdet av de positiva effekter som skulle uppnås. Kontoret menar därför att det vore olämpligt med en miljözon klass 2 som omfattar hela innerstaden. Det kan dock inte uteslutas att det finns mindre områden eller enstaka gator där det skulle kunna vara lämpligt antingen med miljözon klass 2 eller 3. Kontoret menar därför att det vore positivt om det fanns en laglig möjlighet att införa miljözoner av detta slag, men att sådana beslut måste föregås av ytterligare utredningar av sådana åtgärders nyttor och kostnader. Det är också väsentligt att det är kommunen som har full rådgivning över sådana åtgärder, vilket diskuteras utförligare nedan.

Kontoret noterar att skälet till att kostnaderna för en miljözon enligt fallstudien blir så mycket högre än nyttorna är att anpassningskostnaden för varje enskild medborgare av ett totalförbud i en zon kraftigt skulle överstiga värdet av det enskilda bidraget till minskade utsläpp. Ytterst beror det på att ett totalförbud lämnar få möjligheter öppna för att anpassa sig, och att det drabbar även de resor som ur resenärens synvinkel är svåra att anpassa. Detta kan kontrasteras med styrmedel som t ex avgifter, som tillåter att de resor som (ur resenärens synvinkel) är mest angelägna och svårast att anpassa blir kvar, medan de resor där resenären lättast anpassar sig försvinner. Med denna typ av mer flexibla styrmedel kan man uppnå en väsentlig del av de positiva effekterna till mycket lägre anpassningskostnader för medborgare och företag. Med tiden kommer en allt större andel av fordonsparken uppfylla kraven i miljözon klass 2, och därmed kommer allt färre personer att beröras av regleringen. Det betyder att både nyttor och kostnader av regleringen sjunker med tiden. Problemet med proportionaliteten mellan kostnader och nyttor kvarstår dock ur den enskildes synvinkel. Det vore därför positivt om staden hade tillgång till mer flexibla styrmedel, vilket diskuteras nedan.

Kontoret noterar dessutom att de kostnader som kvantifieras i utredningens fallstudie endast omfattar medborgarnas pendlingsresor, vilket bara utgör omkring en fjärdedel av bilresandet i det aktuella området. Kostnaderna för resor med övriga ärenden, som alltså utgör huvuddelen av bilresandet, samt näringslivets transporter och tjänsteresor ingår inte. Vidare utgår beräkningarna från att det är samma personer som pendlar med bil varje dag, men detta är inte fallet; tidigare studier visar att huvuddelen av biltrafiken över innerstadssnittet utgörs av fordon som passerar snittet mindre än ett par gånger i veckan. Tar man hänsyn till detta ökar anpassningskostnaderna ytterligare.

Transportstyrelsen betonar i sin utredning att syftet med miljözonerna är att förbättra den lokala miljön vad gäller luftkvalitet och buller, och menar att eventuella effekter på klimatutsläpp är så små och osäkra att de saknar relevans i sammanhanget. Kontoret menar dock att en indirekt nytta av en miljözon klass 3 skulle vara att stimulera en övergång till fossilfria fordon, vilket skulle stödja målet om en fossiloberoende fordonsflotta 2030 och stadens beslut om en fossilfri stad 2040.

Rådighet

Kontoret konstaterar vidare att en miljözon för lätta fordon kan komma att införas även om kommunen inte önskar detta.

Trafikkontoret är i egenskap av väghållare för det kommunala vägnätet att betrakta som verksamhetsutövare i miljöbalkens mening. Detta innebär bland annat att de allmänna hänsynsreglerna i miljöbalken blir tillämpliga. Som väghållare har trafikkontoret en skyldighet att utreda miljöeffekterna från biltrafiken, vidta försiktighetsmått och utföra sådana skyddsåtgärder som behövs för att hindra att verksamheten medför skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön. Dessa krav gäller i den utsträckning det inte kan anses orimligt att uppfylla dem och vid den bedömningen ska hänsyn tas till nyttan av skyddsåtgärderna jämfört med kostnaderna för sådana åtgärder (2 kap 7 § miljöbalken). När det handlar om att just miljö kvalitetsnormer överskrids är denna rimlighetsavvägning dock skärpt och om det finns ett åtgärdsprogram som fastställts ska detta vara vägledande.

Hur långt väghållaransvaret kan utsträckas begränsas även av vilken rådighet som väghållaren har att vidta åtgärder. I Länsstyrelsens åtgärdsprogram för kvävedioxid och partiklar i Stockholms län anges olika typer av åtgärder, vilken effekt de bedöms få och vem som har rådighet och ansvar att vidta dessa. Det är med stöd av detta program som miljö tillsynen över kontorets arbete med att förbättra luftkvaliteten bedrivs. För kvävedioxid finns endast en åtgärd utpekad, som handlar om miljö zon för tunga fordon. Detta är redan infört i Stockholms stad och trafikkontoret utpekas som ansvariga för att informera om detta medan polisen är ansvariga för att kontrollera efterlevnaden.

Även om efterlevnaden skulle vara total är den åtgärd som finns i nu gällande åtgärdsprogram inte tillräcklig för att klara den svenska normen. Möjligheten att införa miljö zon för lätta fordon kan vara en verkningsfull åtgärd för att minska halterna av kvävedioxid ytterligare.

Betydelsen av att kunna kombinera flera åtgärder blir särskilt stor med tanke på de långtgående krav som kan och ska ställas med stöd av miljö balken för att klara miljö kvalitetsnormer av gränsvärdeskaraktär. Antas förslaget som det nu ligger och om det alltså saknas andra till buds stående verktyg befarar kontoret att frågan om att införa miljö zon eller inte i Stockholms innerstad i slutändan inte kommer att vara ett beslut som kommunen själv rår över. I stället blir det sannolikt en fråga för Länsstyrelse och mark-

och miljödomstol att ta ställning till, exempelvis inom ramen för att ett tillsynsärende.

Trafikkontoret anser därför att det är problematiskt att den möjlighet kommunen nu föreslås få enligt utredningens förslag är så långtgående, detaljstyrd och därtill kan få oproportionerliga konsekvenser för enskilda. Ett mera nyanserat verktyg (se nedan) skulle enligt kontorets mening kunna styra i rätt riktning och samtidigt vara mera proportionerligt i förhållande till uppnådd miljöeffekt.

Blir förslaget den enda till buds stående åtgärden är den sannolik att komma i fråga för nästa åtgärdsprogram för luft. Inte heller här är det kommunen som ensamt beslutar om vilka åtgärder som ska komma i fråga, utan Länsstyrelsen utarbetar förslag i samråd med kommunerna. Är Länsstyrelsen och kommunerna inte överrens om åtgärderna är det slutligt regeringen som avgör vilka åtgärder som ska fastställas. Kontoret menar att detta i praktiken innebär en problematisk inskränkning av kommunernas rådighet. De konsekvenser som beskrivits här diskuteras inte i Transportstyrelsens utredning.

Enligt de beräkningar som redovisas i utredningen kommer dock staden troligen att uppfylla miljökvalitetsnormerna för NO₂ år 2020, även om det enligt utredningen finns en risk för att detta inte uppnås. Om detta också blir fallet så minskar givetvis risken att staden förlorar rådigheten över beslutet att införa miljözoner. Kontoret menar ändå att rådighetsfrågan måste utredas och belysas ytterligare innan kontoret kan ställa sig positivt till förslaget, dels för att lagstiftningen kan träda i kraft innan miljökvalitetsnormerna är uppfyllda, och dels eftersom normerna kan komma att ändras i framtiden.

Efterlevnad

Efterlevnaden av regelverket är viktig, främst för att uppnå de miljövinster som eftersträvas, men också av rättviseskäl. För att efterlevnaden ska vara god kan ett förslag vara att ge kommunens parkeringsvakter mandat att kunna sköta övervakningen av de fordon som inte uppfyller miljözonskraven och som är parkerade inom zonen. Det förutsätter att förordningen är skriven så att fordon som inte uppfyller gällande krav inte får vistas inom miljözonen, vare sig körande eller parkerat. Vid färd med fordon inom miljözonen bör övervakningen skötas av trafikpolisen som en del av den vanliga trafikövervakningen. Vidare kan nämnas att

efterlevnaden av dubbdäcksförbud, där det första infördes den 2010, inte är bättre än att ca 30 procent kör med dubbdäck på dubbförbudsgatorna, att jämföra med ca 40 procent på Fleminggatan och Kungsgatan före förbudet. Eftersom polisen sällan kontrollerar och rapporterar de som kör mot förbudet är alltså efterlevnaden dålig.

Undantag och definition av miljözon

Generellt vore det önskvärt om kommunen kunde ha större möjligheter att själv definiera vilka krav som ska ställas på fordonen inom en miljözon. De definitioner som föreslås i Transportstyrelsens förslag (klass 2 och klass 3) är inte nödvändigtvis de mest ändamålsenliga eller kostnadseffektiva med hänsyn till en enskilds kommuns behov och förutsättningar. Möjlighet till flexibilitet i detta avseende vore därför önskvärt, i synnerhet på längre sikt eftersom teknik och fordonsflotta förändras. En möjlighet att anpassa definitionen av en miljözon efter en enskild kommuns behov och förutsättningar skulle förmodligen också öka sannolikheten att en kommun väljer att använda miljözonsverktyget.

Om miljözon enligt förslaget ska införas bör vidare kommunerna ges mandat att kunna ge undantag från miljözonsreglerna tillfälligt, t.ex. vid flytt där inlånat eller hyrt fordon inte uppfyller gällande miljözonsregler. I Trafikförordningen bör undantag från miljözonsreglerna ges för de fordon som sköter väghållningsarbete. Detta för att inte kommunen ska drabbas av problemet att t.ex. snöröjning inte går att utföra tillfredsställande då entreprenörer inte har tillräckligt med fordon som uppfyller reglerna.

Miljödifferentierade passageskatter

Med anledning av det som anförts om proportionalitet och efterlevnad vill kontoret föreslå att möjligheten till miljödifferentierade passageskatter utreds. Sådana skatter skulle kunna utformas analogt med trängselskatter vad gäller juridik och teknik. Det betyder att en kommun skulle kunna hemställa till riksdagen att en passageskatt på fordonspassager, differentierad med avseende på fordonens utsläppsegenskaper, införs på vissa platser i syfte att förbättra luftkvaliteten i ett område. Eftersom utsläppsegenskaper (Euro-klasser) finns i fordonsregistret kan samma teknik för skatteuttag och kontroll av efterlevnad användas som för trängselskatter; i praktiken skulle sannolikt samma tekniska system kunna användas med jämförelsevis små förändringar. En lagstiftning kunde utformas enligt samma principer som lagen om

trängselskatt, men med motivet att förbättra luftkvaliteten i stället för att minska vägträngsel. Det skulle sannolikt lösa de problem med efterlevnad och proportionalitet som miljözonstyrmedlet har.

Slutsats

Kontoret menar att det kunde vara positivt om det funnes laglig möjlighet att införa miljözoner för lätta fordon, men att ytterligare utredningar behövs för att avgöra vad som i så fall kunde vara en ändamålsenlig omfattning och utformning, så att positiva miljöeffekterna som uppnås verkligen överstiger de samhällsekonomiska kostnaderna som regleringen skulle innebära.

Det är dock väsentligt att det är kommunen som har full rådighet över sådana åtgärder. Kontorets farhågor gällande detta har beskrivits ovan. Denna fråga är inte belyst i Transportstyrelsens utredning. Kontoret anser därför att innan möjlighet till miljözon enligt förslaget införs i svensk lag behövs fler verktyg som kan användas på kommunal eller nationell nivå för att komma åt problem med luftkvalitet på ett mer målinriktat sätt. Främst anser kontoret att möjlighet ska kunna finnas för kommuner att hemställa hos riksdagen att införa miljödifferentialiserade passageavgifter, likt trängselskatter. Det kan även finnas andra verktyg, t.ex. andra typer av miljözonsbestämmelser riktade mot dieselfordon eller nationella styrmedel som miljöbilspremie, skattelättnader osv. Detta skulle även kunna innefatta verktyg som kan främja mål om fossilfrihet.

Trafikkontorets förslag

Trafiknämnden godkänner utlåtandet som svar på remissen

Slut