

Motion till riksdagen 2012/13:T408

av **Helena Leander m.fl. (MP)**

Luftkvalitet

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om möjlighet för kommuner att införa miljözoner för fler fordon än tunga lastbilar.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om möjlighet för kommuner att införa avgifter för dubbdäck.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om möjligheten att differentiera trängselskatt utifrån fordonets miljöegenskaper.¹
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om möjligheten för kommunen att ta ut en differentierad parkeringsavgift.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en översyn av regler som gynnar dieslbilar.¹
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om aktivare tillsyn av att åtgärder i åtgärdsprogram genomförs.²
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om regelbunden översyn av åtgärdsprogram när normerna inte klaras.²

¹ Yrkandena 3 och 5 hänvisade till SkU.

² Yrkandena 6 och 7 hänvisade till MJU.

Fel! Okänt namn på

Motivering

Flera städer klarar inte de nationella miljö kvalitetsnormerna för stadsluft. Det gäller både kraven på partiklar och kraven på kväveoxider. En färsk studie från Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut (SMHI) visat att det krävs kraftfulla åtgärder för att klara regeringens miljö kvalitetsmål *Frisk luft*.¹

Sverige klarar i dagsläget inte heller kraven i EU:s luftkvalitetsdirektiv. I ett antal av Sveriges större städer överskrider normerna för bland annat partiklar. För detta har vi fällt i EU-domstolen, och kommissionen har nu tagit första steget mot ett nytt överträdelseärende. Om vi inte kommer till rätta med bristerna väntar böter. Detta är ytterligare ett exempel i raden på hur Sverige inte klarar av att leva upp till EU:s miljökrav, och än mindre ta på sig ledartröjan.

För de nationella kraven saknas de tuffa instrument som finns för genomförandet av EU-reglerna. Det får konsekvenser för ifall kraven tas på allvar både nationellt och lokalt.

Den dåliga luften är dock inte bara en fråga om minskad trovärdighet i miljöpolitiken utan också i högsta grad en hälsofråga. Partiklar och kväveoxider är de största bovorna i tätorter, även om flera luftföroreningar spelar in. Partiklar orsakar bl.a. hjärt-kärlsjukdomar och kronisk bronkit. Kvävedioxid skadar luftvägarna, förstärker astma- och allergireaktioner och försämrar lungornas försvar mot bakterier, virus och andra luftföroreningar. Socialstyrelsen beräknar att luftföroreningarna orsakar runt 3 000 förtida dödsfall per år i Sverige. Bara i Stockholmsregionen uppskattas lika många personer dö av hälsovådlig luft som dör av trafiken i hela landet på ett år. En expertgrupp från världshälsoorganisationen WHO har nyligen klassat dieselavgaser som cancerframkallande. Det finns alltså all anledning att ta tag i luftkvalitetsfrågorna.

Luftkvalitetsfrågorna är ett delat ansvar mellan stat och kommun, vilket lett till att ansvaret tenderar att falla mellan stolarna. Å ena sidan sitter staten på viktiga styrmedel, å andra sidan ser förutsättningarna väldigt olika ut i landets kommuner. Generella åtgärder som kan ha stor effekt för de större städer som idag inte klarar luftkvaliteten kan få orimliga konsekvenser i glesbefolkade områden som dras med helt andra problem. Åtgärdsmixen behöver därför ge stora möjligheter till lokal anpassning. En viktig strategi blir därför att se till att kommunerna har de verktyg de behöver för att själva kunna genomföra de åtgärder de bedömer är viktiga.

Några av de viktigaste åtgärderna för att komma tillrätta med luftkvaliteten, såsom åtgärder för minskad biltrafik i städer, är samtidigt viktiga klimatåtgärder. Dessa åtgärder berörs dock inte i denna motion, som i stället fokuserar på åtgärder som specifikt tar sikte på luftkvaliteten.

¹ <http://www.smhi.se/forskning/framtida-luftforeningar-har-beraknats-for-40-stader-1.24609>.

Miljözoner

Idag har kommunerna möjlighet att införa miljözoner som begränsar användningen av tunga lastbilar i områden med dålig luft. Däremot finns ingen möjlighet att reglera användningen av personbilar och lätta lastbilar med höga hälsovådliga utsläpp, till exempel fordon som saknar katalysator. En sådan möjlighet föreslogs av Transportstyrelsen redan i maj 2010 och bör snarast införas.

Dubbdäcksavgift

Partiklar som bland annat dubbdäck river upp i asfalten är ett av de största lufthälsoproblemen i städer. Kommunerna har idag möjlighet att införa dubbdäcksförbud i problemområden, men detta har hittills inte varit tillräckligt för att komma till rätta med de höga partikelhalterna. Generella förbud mot dubbdäck riskerar att slå snett mot bilister som kör i glesbygd i norra Sverige där det kan vara mer motiverat av trafiksäkerhetsskäl att använda dubbdäck och mindre motiverat att avstå av luftkvalitetsskäl. I Norge, som i det här sammanhanget har liknande förutsättningar som Sverige, har man i stället valt att införa en särskild dubbdäcksavgift i ett antal städer. Den möjligheten borde även svenska kommuner ges. I så fall så skulle den som absolut anser sig behöva dubbdäck av trafiksäkerhetsskäl kunna fortsätta med det och i så fall betala en avgift när man kör in i staden, medan alla de som inte vinner något trafiksäkerhetsmässigt på dubbdäck skulle få ett incitament att välja dubbfria vinterdäck i stället. Som bonus skulle minskad dubbdäcksanvändning också leda till minskat vägslitage, mindre buller och lägre bränsleförbrukning.

Differentierad trängselskatt

Trängselskatten bör överhuvudtaget inte vara en riksdagsfråga, utan utformningen av trängselskatter och användningen av intäkter bör bestämmas lokalt av de politiker som har bäst kännedom om de lokala förhållandena. Detta har Miljöpartiet drivit länge, till exempel i motion 2010/11:MP29. Viktigt är att ett sådant bemyndigande inte onödigt begränsar lokala politiker till att endast reglera "trafikförhållanden" i snäv bemärkelse utan att det också finns möjlighet att differentiera trängselskatten utifrån andra miljöaspekter som inte redan täcks av andra styrmedel. Till exempel skulle man kunna tänka sig ett påslag för bilar utan katalysator eller stora stadsjeepar som genom sin högre vikt river upp mer partiklar än mindre bilar, utöver att de tar mer plats och därmed bidrar mer till trängseln.

Fel! Okänt namn

Differentierad parkeringsavgift

Ett alternativt sätt att minska dubbdäcksanvändningen eller andra förhållanden som kan påverka luftkvaliteten kan vara en möjlighet för kommunen att differentiera parkeringsavgifter med avseende på fordonets påverkan. En sådan möjlighet bör införas, åtminstone för kommuner med områden där miljökvalitetsnormer för luft överskrids. Om detta fordrar en ändring av lagen (1957:259) om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats, m.m. bör lagen ändras.

Översyn av regler som gynnar dieslbilar

Under senaste året har andelen sålda dieslbilar ökat mycket kraftigt, som ett resultat av att skatter och andra regler gynnat detta av i första hand klimatskäl. Det har dock haft en baksida för folkhälsan i form av ökade utsläpp av framför allt kväveoxider. Det behövs därför en översyn av de regler som idag gynnar dieslbilar för att få en bättre balans mellan klimat- och hälsoeffekter.

Använd åtgärdsprogrammen

Åtgärdsprogrammen för de kommuner som idag överskrider luftkvalitetsnormerna skulle kunna vara ett mycket viktigt verktyg. Det kräver dock en mer aktiv tillsyn av att åtgärder i åtgärdsprogram verkligen genomförs. När normerna inte klaras bör åtgärdsprogrammen också kunna ses över oftare än idag – ”vid behov eller senast vart sjätte år” – så att dessa verkligen är aktuella. Naturvårdsverket bör ges en starkare och aktivare roll för att initiera en översyn av ett åtgärdsprogram. På sikt, när kommunerna fått bättre styrmedel, bör regeringen kunna vidta åtgärder mot kommuner som inte följer åtgärder i åtgärdsprogrammet.

Stockholm den 3 oktober 2012

Helena Leander (MP)

Jan Lindholm (MP)

Magnus Ehrencrona (MP)

Mats Pertoft (MP)