

Näringsdepartementet

n.registrator@regeringskansliet.se

Diarienummer: N2016-07396-MRT

## Remissvar "Miljözoner för lätta fordon"

**SAMTRANS Skol och Handikapptransporter Stockholm AB (Samtrans)** stödjer i huvudsak rapportens innehåll och förslag men ser behov av förtydliganden inom särskilda områden och behov av fördjupade analyser inom andra delar samt vissa tillägg eller justeringar av förslag.

Samtrans synpunkter grundar sig på att alla medborgare, även funktionsnedsatta, skall ha lika möjlighet att ta del av vad samhället erbjuder och kunna vistas i samma miljöer som andra under likvärdiga förutsättningar. Vi ser det även som viktigt att lagstiftaren tar hänsyn till de svårigheter och kostnader som kan uppkomma av förslagen och anpassar regleringarna för att mildra dessa.

### Om Samtrans

Samtrans är ett av Sveriges största företag i taxibranschen och det ledande företaget inom transporter för personer med särskilda behov. Mer eller mindre hela Samtrans omsättning kommer från samhällsbetalda transporter härrörande från svenska kommuner och landsting. Företaget bedriver ingen klassisk taxiverksamhet utan har valt att specialisera sig på resor för personer med särskilda behov. Samtrans är en beställningscentral som har cirka 200 anslutna åkerier som tillsammans förfogar över drygt 700 fordon. Vi utför i snitt cirka 8 000 persontransporter varje dag.

De transporter Samtrans utför tillsammans med våra underleverantörer innefattar bland annat färdtjänst, sjukresor, skolskjuts, omsorgsresor för funktionsnedsatta och äldre personer där olika lagstiftning och politiska beslut styr resenärernas rättigheter till transporterna. Färdtjänstresorna och sjukresorna sker ofta spontant men genom att de beställs genom Samtrans, inga resor sker genom att personer plockas upp "på gatan". Övriga resor sker turbundet och samplanerat i störst möjliga mån. Det innebär att det finns en grundplanering där fordonen har fasta turer som de kör. Inom dessa reseslag finns trots turbundenheten ett stort behov av ändringar av tider, adresser etc. liksom behov av att täcka upp för fordon/förare som vid olika tillfällen inte kan utföra transporterna. För att behålla en effektivitet och samtidigt hålla nere de negativa miljöeffekterna av transporterna samt kostnaden för kommunerna så sker en ständig omplanering av de turbundna resorna.

De avtal som Samtrans har med kommuner och landsting löper över flera år och förlängningsklausuler är ofta ensidigt för kommuner och landsting att besluta. Samtrans är därför ofta bundet till att utföra uppdrag under minst fyra år.

### **Kommunerna som ansvarig för beslut om miljözoner**

Samtrans anser liksom utredarna att kommunerna är de som är mest lämpade att fatta beslut om miljözoner. Det är kommunerna som har ansvar för luftkvaliteten men också de som har upphandlat avtal med transportleverantörer lokalt för att kunna uppfylla lagkrav inom detta område. Det är även kommunerna som har möjlighet att styra tillgång på drivmedel och laddstationer genom incitament och bygglov. Detta är väsentliga förutsättningar för införande av miljözoner.

Det bör även regleras att kommunerna har ett remissförfarande innan införande av miljözoner och innan ändringar av dessa. Landsting, kommuner inom aktuellt landsting samt transportaktörer inom regionen skall bjudas in. Kommunens egna leverantörer behöver tillfrågas särskilt då de med stor sannolikhet kan bedöma effekterna i detalj.

### **Kommunernas ansvar för tillgång till drivmedel**

Vid införande av miljözoner för lätta fordon behöver kommunerna åläggas att säkerställa tillgång på tillåtna drivmedel och laddstationer i rimlig närhet till miljözonerna. I de fall endast begränsad tillgång finns behöver kommunen säkerställa att nyttotrafik får företräde till denna. Utan detta krav kan samhällsnödvändiga transporter inte utföras alternativt kommer det att medföra väsentliga extrakostnader för företagen oavsett om dispens för undantag från kraven kan ges eller inte.

### **Kommunernas ansvar för egna upphandlade avtal och långsiktighet i beslut**

Fallstudien som presenteras i rapportens kapitel 9 beskriver ett scenario där tiden från beslut till införande kan vara så kort som ett och ett halvt år. Som ovan nämnts löper avtal likt de Samtrans har med kommuner och landsting normalt över en period om fyra år. Inför dessa avtal investeras i en stor mängd fordon, både personbilar och specialfordon (fordon som bland annat byggts om för att resenärer skall kunna resa sittandes i sin rullstol). Som exempel kan ges att Stockholms stads avtal gällande skolskjuts och omsorgsresor kräver mer än 500 fordon totalt, fordon som helt eller delvis utför uppdrag åt staden. En utrustad personbil för den här typen av transport kostar mellan 350 000 och 400 000 kronor normalt sett och används mellan tre och fem år. Ett specialfordon kostar mellan 700 000 och 800 000 kronor och används mellan sex och åtta år. Investeringarna är således mycket stora vilket skapar ett behov av viss längd på avtalen för att fordonen skall kunna skrivas av.

Ett införande kan, som rapportens fallstudie visar, införas med mycket kort framförhållning vilket gör att det kan få stora konsekvenser för kommunernas egna upphandlade transporter, oavsett om det rör persontransporter eller godstransporter. Kommunernas alternativ vid ett snabbt införande är att 1) anse att det är leverantörens problem och kräva att leverantören byter ut sin fordonsflotta, eller 2) bryta avtalet i förtid vilket innebär att leverantören står med icke avskrivna fordon som är oanvändbara för kommande avtal. Dessa problem gäller inte uteslutande för den här typen av transporter utan för alla olika typer av upphandlade transporter vars avtal inte går att omförhandla.

En kort införandeperiod kan även slå hårt mot privatpersoner och främst de med låg inkomst. Det är inte alla som kommer att ha råd att byta ut ett fordon som inte uppfyller kraven. I många fall är egen bil en förutsättning för arbete och en kort införandeperiod kan innebära stora konsekvenser för den enskilde.

Kommunerna behöver ges en möjlighet att lösa dessa problem genom att ges befogenhet att införa övergångsregler eller utge dispenser.

## **Konsekvenser av regleringen**

### **Företag**

Rapporten anger i 10.2.1 att regleringen inte medför någon direkt administrativ påлага för företagen men anger att företag verksamma inom miljözonerna kommer att behöva investera i nya fordon.

De ekonomiska konsekvenserna av fordonsinvesteringar har redogjorts tidigare i detta remissvar (se Kommunernas ansvar för egna upphandlade avtal och långsiktighet i beslut). När de gäller de administrativa pålagorna så får miljözonerna allvarliga konsekvenser som rapporten förbisett. För den turbundna trafiken som Samtrans utför och än mer för den spontana färdtjänsttrafiken innebär det allvarliga logistiska svårigheter att få rätt fordonstyp till rätt uppdrag med bibehållen leveransprecision. Planeringen är redan idag komplex med flera olika mål som t.ex. högt resursutnyttjande, låg samhällskostnad, snabb leverans, etc. Att införa ytterligare en parameter är svårt. Som jämförelse kan Stockholms stads dubbdäcksförbud användas. Samtrans kör idag färdtjänst i hela Stockholms län. I ytterkanterna av länet är dubbdäck ofta ett måste ur säkerhetsperspektiv medan staden har ett begränsat dubbdäcksförbud. Att transportera en resenär från länets yttre delar till centrala Stockholm på ett säkert och, ur ett partikelperspektiv, miljövänligt sätt kan visa sig mycket svårt.

Rapportförfattarna konstaterar att de har "väldigt svårt att fastställa hur mycket tid och administrativa kostnader som företagen kommer att behöva lägga för att ersätta sina fordon" och de konstaterar även att de har "väldigt svårt att fastställa hur mycket företagen kommer att påverkas ekonomiskt av dessa bestämmelser". Dessa analyser är något av det viktigaste att göra innan en reglering kan ske och Samtrans förordar starkt att särskilt fokus läggs vid detta i den fortsatta beredningen av ärendet.

### **Medborgare**

Samtrans ser att ett krav på utbyte av fordon kan slå hårt mot flera medborgargrupper.

Samtrans ser ett allvarligt hot mot de funktionsnedsattas möjligheter att delta i samhället om inte särskilda undantag införs och/eller tillståndsgivning till resor inom t.ex. färdtjänsten utökas. Många funktionshindrade har privata specialanpassade bilar för att kunna ta sig runt och delta i samhället på likvärdiga premisser som icke funktionshindrade. Dessa fordon byggs om och specialanpassas till den funktionsnedsattas särskilda behov. Ofta sponsras dessa fordon av samhället men det är ingen enkel process att få ett sådant godkännande. Funktionsnedsatta har dessutom ofta högre kostnader och på grund av diskriminering eller förutfattade meningar hos arbetsgivarna har många även svårare än andra att få jobb vilket kan omöjliggöra ett utbyte av fordonet. En reglering som innebär att dessa fordon inte längre får framföras i miljözonerna innebär en stor inskränkning i dessa personers rättigheter. Ett undantag bör därför införs för fordon som specialanpassats för personer med funktionsnedsättning. Detsamma bör gälla för fordon som har särskilt tillstånd att stå på parkeringsplatser avsedda för just funktionsnedsatta personer. Som alternativ, dock ett

sämre sådant, bör dessa personer erbjudas ett utökat resande med färdtjänst vilket i så fall behöver regleras samtidigt som införandet av miljözoner.

Låginkomsttagare kan drabbas hårt ekonomiskt vid krav på fordonsutbyte, framförallt när det gäller fordon som skall klara miljözon 3. Dessa områden kan förändras kraftigt rent demografiskt och tvinga låginkomsttagare att flytta från dessa områden.

### **Omfattning av undantag för vissa fordonstyper**

Rapporten förordar undantag från reglerna för miljözon för bland annat fordon som används för färdtjänst vilket Samtrans står bakom. Färdtjänst är dock inte ett allomfattande begrepp för den här typen av samhällsnyttiga persontransporter vilka som helhet ofta benämns serviceresor. I det begreppet omfattas förutom färdtjänst även sjukresor, skolskjuts, samt omsorgstransporter för funktionsnedsatta och äldre. Till dessa tjänster används ofta samma fordon för att nå en effektivitet och hög samplanering för att gynna miljön och hålla samhällskostnaderna nere. Samtrans förordar att det ges en tydlig omfattning av undantag från reglerna om miljözoner för dessa typer av fordon.

**Samtrans Skol & Handikapptransporter Stockholm AB**