



## Transportindustriförbundet, STIF

### Remissvar nya miljözonsbestämmelser, diarienummer N2016/07396/MRT

---

*Nedan finner ni STIF:s synpunkter/remissvar och förslag på utformningen av bestämmelser om miljözoner för både lätta och tunga fordon som återfinns i "Miljözoner för lätta fordon TSV 2015-4545"*

#### Allmänna synpunkter

STIF:s inställning är att vi är positiva till miljözoner som syftar till att minska utsläpp av NOx, partiklar samt buller. Det är dock viktigt att inte implementeringen gå för fort och eventuellt kan det krävas vissa dispenser för äldre fordon under en övergångsperiod. Ambitionen bör vara att fasa ut de sämsta bilarna istället för att premiera de absolut bästa. Vad som är viktigt i detta sammanhang är att även andra åtgärder vidtas som minskar utsläpp inom området, t.ex. åtgärder för att underlätta citydistribution, lastzoner, prioriterade parkeringsplatser för kommersiella fordon etc.

Utsläppsfria fordon inom yrkestrafiken bör även premieras i form av bättre tillgång till lossning/lastning, fri parkering, möjligen körning i bussfil vid trängsel och ökad tillgång till gågator.

En helt avgörande faktor som avgör om reglerna är relevanta eller inte är när i tiden miljözonen kan införas. Om det är tidigast 2020 så ser vi inga problem med kravbild. Kommer kommunen att införa dessa regler tidigare så bör det finnas möjlighet att ge dispens.

*Nedan sammanfattar vi våra synpunkter:*

- Införandet av MZ bör inte ske tidigare än 2020
- Rätt utformade MZ kommer gynna de transportföretag som ligger långt fram i miljöarbetet.
- Vid införande så måste kommunen utreda konsekvenserna av miljözonen och måste i ett tidigt skede inleda ett löpande samråd med företag och privatpersoner som påverkas av miljözonen. Vissa genomfartsleder bör undantas från miljözonen t.ex. Essingeleden.
- Inför incitament för att uppfylla miljözon 3 t.ex.
  - o slopad trängselskatt
  - o körning i bussfiler
  - o subventionerad fordonsskatt
  - o tillåtelse till att köra på tid som kräver tysta transporter
  - o upplåt lastnings- och lossningsplatser speciellt för dessa fordon
  - o arbeta med slot-tider som gynnar godsleveranser med dessa fordon.
- Vid införande av miljözon 3 bör även förutsättningar för samlastning av gods för transporter in i miljözonen. Detta skulle minska trafiken i området betydligt.
- Det ska gå att framföra en hybridlastbil med förbränningsmotorn inom miljözon 3.





## Specifika synpunkter

### 1. Miljözon 2

Bestämmelser gällande Miljözon 2 ska gälla från 2020 och skulle exempelvis för Stockholms del gälla befintlig trängselzon (exkl. viktiga genomfartsleder som t.ex. Essingeleden). Då är de föreslagna kraven relevanta. Om kommunen vill bibehålla eller införa en miljözon tidigare än 2020 så kommer det krävas att regelverket kompletteras med vissa dispenser för främst lätta fordon.

Detta beror på att olika fordonstorlekar har olika tidpunkter då Euroklasserna blir obligatoriska för försäljning av nya bilar. Det kan av den anledningen behöva finnas olika krav beroende på fordonstorlek. Som synes är EURO 6 obligatoriskt för nya fordon sept. 2016. Som vi ser det så bör ett krav på EURO 6 kompletteras med en tidsbestämd dispens (4-6 år) alternativt eller möjlighet att avlägga avgift för EURO 5 fordon så inte de som nyligen investerat i ett EURO 5 fordon straffas. Intäkterna i form av eventuella avgifter ska då kunna "öronmärkas för andra cityrelaterade åtgärder som krävs för minskade emissioner och buller.

**Tidplan för Eurokrav**

Tunga fordon	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Totalvikt >3,5 ton										
Euro 4										
Euro 5										
Euro 6										

Lätta fordon	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Kategori N1 klass 1										
Tj.vikt <1330 kg										
Euro 4										
Euro 5										
Euro 6										

Lätta fordon	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Kategori N1 klass 2										
Tj.vikt >1330 kg										
Euro 4										
Euro 5										
Euro 6										

 När Euro-krav är obligatoriskt för nya bilar

### 2. Miljözon 3 "Emissions- och bullerfri" zon (samtliga fordonstyper)

Vi håller med om att hybridfordon bör vara tillåtet i zon 3 (även om det måste köras på fossila bränsle pga. räckviddsbegränsningar). En anledning till det är det idag inte finns många alternativ.

Hur ska vi utveckla miljözoner för tunga lastbilar och tunga bussar?



**3. Kommunen bör avgöra vilka områden som är aktuella för miljözoner och regelverket bör styras av transportstyrelsen där möjlighet till lokal anpassning bör begränsas.**

Det är av stor vikt att införandet av miljözonerna måste beakta genomfartsleder och alltså inte placeras där stora trafikflöden måste passera för att ta sig förbi storstadsområden. Införandet av en strängare miljözon (miljözon 3) som införs på ett allt för stort geografiskt område kommer med mycket stor sannolikhet att kunna slå på den handel som finns i staden och samtidigt utesluta allt för stor andel av den trafik som måste kunna trafikera. Ett exempel där avsteg ska kunna tillåtas är att göra det möjligt för exempel veteranbilar inom området för miljözonen under specifika förhållanden. Därför är det viktigt att kommunens förslag på miljözoner utlyses tidigt så att alla lokala intressenter får möjlighet att lämna synpunkter på förslaget.

**4. De nya reglerna för miljözoner bör införas med start 2020-01-01**

Tidplanen för införande måste vara realistisk med tanke på befintlig fordonspark. Detta för att branschen och berörda ska ges möjlighet till anpassning av de nya kraven. Annars är risken att detta kommer innebära stora kostnader för både näringsliv som allmänheten.

**5. För att möjliggöra miljözonskraven i Miljözon 3 bör regelförändringen kompletteras med olika former av incitament.**

Vi föreslår att man ska komplettera reglementet med incitament för tysta och emissionsfria fordon. Det ska bland annat kunna ges tidsbegränsad möjlighet till exempelvis slopad trängselskatt, körning i bussfiler, subventionerad fordonsskatt, men även tillåtelse till att köra på tid som kräver tysta transporter, upplåt lastnings- och lossningsplatser speciellt för dessa fordon, arbeta med slot-tider som gynnar lev med dessa fordon.

**6. Vi föreslår att man kompletterar Miljözonskraven med krav på samlastning av gods via Samlastningscentraler (Godsterminaler/Mikroterminaler).**

Vi ser även att ytterligare åtgärder krävs för att råda bot på den trängselproblematik som idag finns i många av våra stora städer och som beräknas bli allt mer akut när man beaktar den fortsatta trenden med allt större städer. Den tilltagande trängseln innebär idag mycket stora och onödiga utsläpp pga. stillastående fordon. Av den anledningen önskar vi komplettera förslagen ovan med ett krav på samlastning av gods inom miljözonerna. Idag samlar alla stora gods- och logistikföretag kunders gods i sina transporter som utgår från godsterminaler utanför citykärnan. Det finns också exempel



på mikroterminaler både i Göteborg och Malmö där detta redan praktiseras. Att kunna utveckla och styra annat "löst" gods till energieffektiva nätverk ser vi som en förutsättning för att vi på sikt ska klara av den ökning av gods-volymer som beräknas med den tilltagande urbaniseringen. (Observera att förslaget med samlastningsterminaler inte utgår från att vi måste samlasta gods med konkurrenters gods). Detta måste i sin tur också kompletteras med bättre lastnings- och lossningsmöjligheter samt parkeringsmöjligheter för godstransporter i städerna då detta idag utgör ett mycket stort hinder för att ytterligare effektivisera leveranserna av gods.

Allt gods som ska distribueras inom miljözon skall alltså samlastas om inte fordonen kan bevisas nå en fyllnadsgrad på motsvarande x. Samlastningscentraler skall konkurrensutsättas och godkännas utifrån en fördefinierad process. Förslaget innebär att samlastningscentraler skall godkännas enligt motsvarande process för "anmälan/tillstånd för transportverksamhet" där krav på samlastning då ska finnas.

## ***Specifika synpunkter remiss sid 83-107***

### *Sid 85*

"Nackdelen är att kommuner inte behöver konsekvensutreda lokala trafikföreskrifter på samma sätt som andra statliga myndigheter har skyldighet att göra. Bestämmelser om miljözoner för lätta fordon har en stor påverkan på allmänheten och företag vilket gör att en viss utredning bör göras innan införandet av bestämmelserna. Under samrådet framförde representanter från transport- och logistikföretag att kommunerna bör samråda med företagen inom regionen innan bestämmelserna beslutas. Vi bedömer att gällande bestämmelser i bland annat förvaltningslagen (1986:226) och kommunallagen (1991:900) kommer medföra att kommunerna kommer att utreda konsekvenserna innan bestämmelserna införs."

Det är viktigt att det beslutas hur detta samråd ska gå till samt att alla aktörer har rätt att ge sina synpunkter på förslaget i god tid innan det vinner laga kraft.

"uppgifter om fordonens identitet är svåråtkomliga, fordonen förekommer inte i vägtrafikregistret och att de oftast inte förs inom områden utan är stationära."

### *Sid 88*

"Vad det gäller möjligheten att inkludera motorcyklar eller mopeder inom miljözonen bedömer vi att det inte är motiverat att inkludera dessa i miljözon klass 2."

### *Sid 89*

"Orsaken till att vi väljer att gå vidare med alternativet med kombinationen av Euro 5 och Euro 6 beror på att detta alternativ ger goda effekter och ställer inte krav på fordon som inte bidrar till problemet med luftkvalitet."

Låter rimligt för MZ2. Dock är det viktigt att inte områdena blir för stora och inte inkluderar genomfartsleder.



### **Krav på dokumentation**

Vid färd i miljözon klass 2 eller 3 ska handlingar medföras som visar vilka emissionskrav som fordonets motor uppfyllde vid tidpunkten för typgodkännande, registrering eller ibruktagande. Detta gäller dock inte om uppgiften framgår av vägtrafikregistret eller om fordonet omfattas av undantag enligt 11 kap. 4 § eller 13 kap. 3 § 13.

Har vi möjlighet till detta gällande Comarther, mopeder, El cyklar mm?

### **Sid 107**

”För att få en ytterligare effekt kan kommunen kombinera bestämmelser om miljözon klass 3 och förbud för fordon med dubbdäck. En sådan kombination av bestämmelser skulle både förbättra luftkvalitet och minska buller. Även minskad hastighet och förbud för fordon med dubbdäck skulle minska utsläpp av partiklar och bidra till minskat buller.”

Om det är praktiskt möjligt med tanke på geografi och klimat. Detta bör noga utredas av kommunen innan det läggs in som en del av miljözonsbestämmelsen. Risken är att det blir för stora områden som får dubbdäcksförbud och därmed försämrade trafiksäkerhet och framkomlighet.