

REMISSVAR

2026-10-16

kn.remissvar@regeringskansliet.se

kopia kn.kl@regeringskansliet.se

Klimat- och näringslivsdepartementet

Diarienummer KN2026/01175

Remissvar från Småföretagarnas Riksförbund avseende betänkandet SOU 2026:33, i den del som avser miljözoner i trafikförordningen

Småföretagarnas Riksförbund är ett förbund av småföretagare för småföretagare och har som syfte att påverka politiska beslut för att göra det tryggt, enkelt och lönsamt att driva företag. Förbundets näringspolitiska program inrymmer förslag på vad som behöver förändras och förbättras för att stärka företagsklimatet för mikro- och småföretag på ett nationellt plan.

Förbundet har beretts tillfälle att yttra sig över betänkandet och lämnar synpunkter på förslagen om miljözon klass 3 och den nya miljözon klass 4.

Sammanfattning av förbundets ståndpunkt

Förbundet delar målet om bättre luft i städernas mest utsatta miljöer. Men så som förslaget är utformat riskerar det att stänga ute tusentals småföretagare från de stadskärnor där deras kunder finns – utan att det visas vilken nytta för luftkvaliteten det ger. Förbundet föreslår därför att trafikförordningen kompletteras så att moderna laddhybrider får köra i miljözonerna. Det gäller lätta bussar och lätta lastbilar i miljözon klass 3 och personbilar i miljözon klass 4. Som villkor bör gälla utsläppsklass Euro 6d eller senare och en helt elektrisk räckvidd (EAER) om minst 50 kilometer.

Förbundets skäl

Bilen är småföretagarens arbetsplats

För elektrikern, rörmokaren, målaren, låssmeden, fastighetsskötaren och den lokala budfirman är skåpbilen inte ett transportmedel bland andra – den är verkstad, lager och kontor på hjul. Verktyg, reservdelar och material måste följa med till varje uppdrag. Det går inte att ersätta med kollektivtrafik eller lastcykel. Den som inte får köra in i stadskärnan kan inte heller ta uppdrag där.

Det är dessutom i städernas centrala delar som många av uppdragen finns: äldre fastigheter som behöver underhåll, butiker och restauranger som behöver service och hushåll som behöver hjälp med installationer och reparationer. En miljözon som stänger ute lätta nyttofordon slår därför direkt mot både småföretagens försörjning och mot servicen till stadens invånare.

Småföretag har inte råd med förtida fordonsbyten

Ett större företag med en fordonsflotta kan planera byten över flera år, förhandla fram rabatter och fördela kostnaden. Ett enmansföretag har ofta en enda bil, som är finansierad över flera år och som måste räcka tills den är avskriven. En ny elektrisk skåpbil kostar betydligt mer än motsvarande laddhybrid, och andrahandsvärdet på ett fordon som plötsligt inte får användas i staden faller samtidigt.

För många småföretagare blir valet då att antingen ta ett nytt lån, höja priserna eller sluta ta uppdrag i centrum. Inget av alternativen gynnar vare sig företagen, kunderna eller konkurrensen. Utredningen har i uppdrag att visa hur omställningen kan ske utan orimliga kostnader för hushåll och företag. Att tvinga fram fordonsbyten hos de företag som har minst marginaler är svårt att förena med det uppdraget. Andelen laddhybrider i fordonsbeståndet är dessutom betydligt större än andelen rena elfordon, vilket gör att ett tillåtande av laddhybrider minskar behovet av nyanskaffning avsevärt.

Samma teknik bör bedömas lika

Regelverket för miljözon klass 3 tillåter redan i dag gasfordon och tunga laddhybrider. Förbränningsmotorn är alltså inte i sig diskvalificerande. Ändå föreslås att en tung laddhybridlastbil får köra in i zonen, medan en lätt laddhybridlastbil med samma teknik inte får det. I praktiken innebär det att det stora transportföretaget med tunga fordon släpps in, medan hantverkaren med en lätt lastbil utestängs. Förbundet kan inte se något sakligt skäl till en sådan gränsdragning, och den riskerar att snedvrider konkurrensen till nackdel för de minsta företagen.

Miljözoner handlar om luften i staden

Betänkandet konstaterar själv att miljözoner syftar till att förbättra luftkvaliteten i särskilt miljö känsliga områden och att de inte är ett klimatpolitiskt styrmedel. Kraven på fordonen bör därför utgå från det som påverkar den lokala luften. En laddhybrid som körs på el i stadsmiljö släpper inte ut några avgaser, precis som ett elfordon. Typiska körmönster för hantverkare och servicetekniker – korta resor mellan uppdrag inom samma stadsdel – lämpar sig väl för eldrift.

Tydliga och kontrollerbara krav

Förbundet föreslår två villkor som är enkla att förstå och enkla att kontrollera. Kravet på Euro 6d eller senare säkerställer att endast fordon med låga avgasutsläpp tillåts. Kravet på minst 50 kilometers elektrisk räckvidd säkerställer att fordonet kan köras på el under en stor del av den dagliga körningen. Båda uppgifterna framgår av fordonets registreringsuppgifter, vilket gör att varken företagare eller kommuner behöver göra egna bedömningar. Nivån på 50 kilometer bör stämmas av mot fordonsbeståndet i den fortsatta beredningen.

Nyttan måste stå i proportion till kostnaden

En regel som begränsar möjligheten att bedriva näring måste kunna motiveras. Den avgörande frågan är hur mycket luften faktiskt förbättras av att även moderna laddhybrider stängs ute, och om den förbättringen står i rimlig proportion till de kostnader som läggs på företag och hushåll. Den frågan besvaras inte i betänkandet. Utan ett sådant underlag är det svårt att se förslaget i denna del som proportionerligt.

Förenlighet med EU-rätten

Miljözoner som tillåter laddhybrider endast för tunga lastbilar och bussar kan innebära en begränsning av den fria rörligheten för varor och tjänster enligt artiklarna 34 och 56 i EUF-

fördraget. Sådana begränsningar måste vara proportionerliga, och det ska prövas om mindre ingripande åtgärder kan nå samma syfte. Att tillåta moderna laddhybrider under tydliga villkor är just en sådan mindre ingripande åtgärd. Detta bör analyseras innan förslaget genomförs.

Konsekvenserna för småföretag måste utredas

Betänkandet saknar en särskild författningskommentar till ändringen i trafikförordningen och en fördjupad analys av konsekvenserna för små företag. Förbundet anser att den fortsatta beredningen bör redovisa hur många företag som berörs, vilka kostnader de kan förväntas få och varför moderna laddhybrider ska tillåtas eller inte. En sådan analys följer också av förordningen om konsekvensutredning vid regelgivning.

Förbundets krav

Småföretagarnas Riksförbund anser att

- lätta bussar och lätta lastbilar som är laddhybrider ska tillåtas i miljözon klass 3,
- personbilar som är laddhybrider ska tillåtas i miljözon klass 4,
- villkoren ska vara utsläppsklass Euro 6d eller senare och minst 50 kilometers elektrisk räckvidd,
- konsekvenserna för småföretag ska utredas särskilt, och
- fordonskraven ska motiveras och proportionalitetsprövas i den fortsatta beredningen.

Renare luft och levande stadskärnor går att förena. Det kräver regler som bygger på faktiska utsläpp – inte regler som stänger ute de småföretagare som får staden att fungera.

Ghassan Ghaziri
Ordförande Småföretagarnas Riksförbund