

Näringsdepartementet  
n.registrator@regeringskansliet.se  
elvira.shakirova@regeringskansliet.se

## Remissvar N2016/07396/MRT

---

### Miljözoner för lätta fordon

Power Circle tackar för möjligheten att lämna remissvar och inkommer här med kommentarer på utsända rapport.

#### Om Power Circle

Power Circle är elkraftbranschens intresseorganisation för framtidsfrågor kring el och elektrifiering. Framtidsfrågorna spänner från forskning och utveckling till industrialisering. Inom Power Circle samlas över 40 företag och organisationer, många med verksamhet inom elektrifiering av transportsektorn och laddningsinfrastruktur. Power Circle har arbetat med elfordon och laddinfrastruktur sedan 2008 och är idag en ledande expertorganisation på området.

#### Power Circles ställningstaganden

Sammanfattningsvis är Power Circle mycket positiva till att kommunerna ges ett ytterligare verktyg för att skapa lokala miljözoner som kan bidra till bättre närmiljö med minskade emissioner av partiklar och ljud, bättre hälsa samt till ett ökat omställningstryck från avgasfordon till fordon utan lokala utsläpp.

Power Circle anser att:

1. Zonindelningen bör omfatta tre steg där den högsta zonen ej är tillgänglig för avgasfordon, med vissa undantag.
2. Det bör finnas i förväg fastställda kontrollstationer med en regelbundenhet på 5 år, där kraven ska kunna skärpas.
3. Laddhybrider (lätta fordon) bör initialt ges tillgång till miljözon klass 3 under en övergångsperiod, givet att fordonet kan framföras helt på el inom zonen. Power Circle instämmer i att man initialt bör tillåta tunga fordon av typen elhybrid inom Miljözon klass 3, men understryker samtidigt att detta bör skärpas över tid. Det är idag fullt möjligt att använda fullelektriska bussar, och eldrivna tunga lastbilar finns likväl.
4. Initialt bör färdtjänst, räddningstjänst etc. undantas från reglerna, men ej veteranbilar. Fordonsslag såsom motorcyklar och mopeder bör också omfattas av bestämmelserna för miljözoner, åtminstone inom Miljözon 3. Reglerna för undantag bör anpassas så att kommunerna också kan använda dessa för att införa zonerna etappvis för olika segment (ex taxi, varudistribution etc.).
5. Tillsyn är nödvändig för god efterlevnad, och med Polismyndighetens begränsade resurser är det angeläget att tillsyn ska kunna ske med automatiska system, exempelvis liknande dem som idag används för trängselavgiften.

6. Kommunerna bör ges möjlighet i parkeringslagstiftningen att införa parkeringsförbud för fordon som ej motsvarar miljözonens krav.
7. Det är avgörande att det inom miljözon klass 3, som endast tillåter eldrift för lätta fordon, finns goda förutsättningar att ladda eldrivna fordon. Inte minst för eventuella boende inom zonen. Det bör införas krav att fastighetsägare ska tillhandahålla laddmöjlighet vid parkeringsplats för lätta fordon, om detta efterfrågas. Liknande krav har införts på om- och nybyggda fastigheter generellt i Frankrike.

### Transportstyrelsens förslag

Myndigheten föreslår två miljözoner, genom att dagens bestämmelser om miljözoner utökas till att även gälla lätta fordon.

- ✓ Miljözon klass 2 omfattar personbil, lätt lastbil och lätt buss. Här krävs att fordon som drivs med diesel uppfyller kraven för Euro 6 och fordon som drivs med bensen, etanol eller gas uppfyller kraven för Euro 5.
- ✓ Miljözon klass 3 omfattar personbilar, motorcyklar, mopeder klass I och lätta och tunga lastbilar och bussar. Här krävs att de lätta fordonen drivs med el eller vätgas och att de tunga fordonen drivs med el eller vätgas, eller är av typen elhybrid som uppfyller kraven för Euro 6.

Det är kommunerna som reglerar var och när bestämmelserna om miljözoner ska gälla.

Polismyndigheten övervakar att bestämmelserna efterlevs.

### Skäl till ställningstaganden

1. Power Circle välkomnar förslaget om miljözoner i flera steg. Vi anser dock att zonerna ska indelas annorlunda, där en yttre zon (Miljözon 1) endast är tillgänglig för dieseldrivna fordon som uppfyller Euro6 samt bensindrivna fordon som uppfyller Euro5. I Miljözon 2 bör kraven skärpas så att fordon med låga utsläpp av kväveoxid och partiklar gynnas, exempelvis fordon drivna på fordonsgas. I Miljözon klass 3 bör ej avgasfordon ges tillträde på sikt.
2. Systemet med miljözoner bör ha möjlighet till skärpningar över tid, både för att kunna anpassa zonerna till den snabba utvecklingen som är på området och för att systemet över tid ska bibehålla sin styrande effekt. Av detta skäl anser vi att det bör finnas kontrollstationer var femte år. I kontrollstationerna kan miljözonerna skärpas baserat på fordonsmarknadens utveckling, luftkvalitet, bullerreduktion samt rådande miljö- och klimatmål.
3. Lätta fordon i utsläppsklass laddhybrid (dvs möjlighet till fullelektrisk drift med batteri som laddas från elnätet) bör initialt tillåtas i Miljözon 3. En förutsättning för att dessa fordon ska få framföras inom zonen är att det för föraren är möjligt att välja endast eldrift. Laddhybridens tillträde till Miljözon 3 bör utvärderas vid första kontrollstationen. På sikt bör också kraven på tunga fordon kunna skärpas till att kräva eldrift inom Miljön klass 3 (inte endast krav på elhybrid). Transportstyrelsen konstaterar själva i rapporten att teknik för fullelektrisk drift av tunga lastbilar och bussar finns, även om förekomsten av idag registrerade fordon i vägtrafikregistret är få.
4. Det bör finnas möjlighet att under en övergångsperiod ge undantag för vissa kategorier av fordon. Initialt behöver sannolikt räddningstjänst, sjuktransporter, färdtjänst och liknande undantas. Undantagen kan också utnyttjas för att ge kommunerna möjlighet att etappvis införa zonerna för olika segment av fordon. På så sätt får privatpersoner och företag en tydlig

tidsplan att ställa om och kommunerna kan utöka antalet segment utifrån möjlighet till en positiv ekonomisk kalkyl.

5. Det är av stor vikt att bestämmelserna om miljözonerna efterlevs. Vi anser därför att det är angeläget att tillsyn sker med automatiska system, liknande de som idag nyttjas för trängselavgifterna. För att kunna finansiera kostnaderna förknippade med den automatiska tillsynen bör det vara möjligt för kommunerna att ta ut en avgift för tillträde till miljözonerna.
6. Inom en miljözon bör det vara möjligt att med stöd av parkeringslagstiftningen inför parkeringsförbud av miljöskäl. Det skapar möjlighet för kommunerna att förbjuda parkering av fordon som ej uppfyller miljözonbegränsningarna.
7. Det bör vara naturligt att parkeringsplatser för lätta fordon inom Miljözon klass 3 utrustas med laddstationer. Det kan vara en utmaning för eventuella boende inom zonen att få tillgång till laddmöjlighet. Det bör därför införas krav på att den som hyr en parkeringsplats ska erbjudas laddmöjlighet på platsen, mot en kostnad som står i proportion mot parkeringsägarens dito. Detta måste hanteras utom bestämmelserna för miljözoner, men Power Circle vill uppmärksamma problemet med tillgång till laddning i anslutning till främst flerbostadshus.

Stockholm 2017-03-15



Olle Johansson  
Power Circle AB