



Regeringskansliet  
Näringsdepartementet  
Enheten för marknad och regelverk på  
transportområdet  
103 33 Stockholm

Stockholm 2017-02-20

N2016/07396/MRT

### **Remissyttrande angående Transportstyrelsens rapport Miljözoner för lätta fordon**

Sveriges Bussföretag är en bransch- och arbetsgivareorganisation för den yrkesmässiga bussbranschen och representerar såväl busstrafikföretag som bussresearrangörer. Vi är ett förbund inom Transportföretagen och Svenskt Näringsliv.

#### **Ställningstagande av Sveriges Bussföretag i sammanfattning**

Sveriges Bussföretag avstyrker förslaget om miljözoner med extra höga krav på tunga fordon och lätta fordon ("miljözon klass 3"). Sådana miljözoner, med de fordonskrav (framdriftskrav) som Transportstyrelsen föreslår skulle medföra orimliga krav på fordonens utförande och framdrift. Det medför helt orimliga kostnader i ett samhällligt perspektiv, i förhållande till de fördelar ett införande av en sådan miljözon skulle ge. Kraven skulle medföra en kapitalförstöring utan like.

Sveriges Bussföretag underkänner de samhällsekonomiska analyser som Transportstyrelsen gjort.

#### **Utredningens förslag i korthet**

I miljözon klass 1 föreslås samma krav gälla som för närvarande gäller för tunga bussar och tunga lastbilar i miljözoner i Sverige.

I miljözon klass 2 föreslås att personbilar, lätta lastbilar och lätta bussar med förbränningsmotor endast får föras om motorn uppfyller kraven för Euro 6 för fordon med kompressionsmotor (dieseldrift) eller lägst Euro 5 för andra förbränningsmotorer (huvudsakligen bensin).

I miljözon klass 3 ska lätta motorfordon endast få föras om de är klassificerade enligt utsläppsklass el eller drivs av vätgas. Tungta fordon med en totalvikt över 3 500 kilogram får föras inom miljözon klass 3 om de uppfyller kraven för Euro 6 och är av typen elhybrid eller är eldrivna.





## Sveriges Bussföretags uppfattning om utredningen

Inte med ett ord finns beställningstrafik med buss (inklusive turistbusstrafik) nämnt i utredningen. Mot bakgrund av att bussar som används i denna typ av trafik under ansenlig tid även fortsatt kommer framdrivas av dieselmotorer, men ofta med HVO eller annat icke fossilt drivmedel, kommer de att utestängas från miljözon klass 3, om sådana skulle införas enligt Transportstyrelsens förslag. Därmed utestängs en stor del av turismen och andra besökare som med buss vill besöka områden och besöksmål där miljözon klass 3 införts. Om exempelvis miljözon klass 3 skulle gälla för Gamla Stan i Stockholm är det inte längre möjligt för turister/besökare att med buss komma till Stockholms Slott eller att åka på sight seeing i området. Om Gamla Stan skulle göras till miljözon klass 3 får det även konsekvensen att det blir väsentligt svårare att åka med buss i beställningstrafik i Stockholm som helhet genom att det blir svårare att ta sig mellan norra och södra sidan av staden.

Om det försämras för turister och andra besökare att få se Stockholm och även andra städer i Sverige kommer det inte vara lika attraktivt att besöka städerna och Sverige. Betänk **exempelvis** att runt en halv miljon turister brukar ankomma till Stockholm med kryssningsfartyg varje sommar. De vill som regel göra en rundtur med buss för att under den korta tid de har till förfogande se så mycket som möjligt av vår vackra huvudstad. Ett standardbesök brukar bestå av bussrundtur under tre-fyra timmar med stopp och besök vid två-tre besöksmål samt shopping på egen hand i Gamla Stan under 45 minuter.

Den ekonomiska konsekvensen om turister och andra besökare väljer bort Sverige, Stockholm och andra städer är omfattande och drabbar inte endast turist- och besöksnäringen utan hela näringslivet, Stockholms stad och andra kommuner samt även staten.

Transportstyrelsen fokuserar i utredningen generellt på kostnaderna för att ”uppdatera den lokala fordonsflottan”. Som bekant är fordon mobila och de används över stora ytor och över hela landet. Problemet är därmed att miljözoner som utestänger vissa fordon skapar barriäreffekter. Fordonsinnehavare byter inte ut sitt fordon mot ett som får trafikera miljözonen om det inte ekonomiskt ”går att räkna hem”. En fordonsägare som endast vid ett fåtal tillfällen per år har behov av att köra i en miljözon skaffar knappast ett nytt fordon. Dessa barriäreffekter påverkar näringsliv m.m. som finns både inom och utanför miljözonsområdet negativt och innebär bland annat förlorade intäkter och ökade kostnader. Det måste inses att införande av miljözoner innebär att transportströmmarna och fordonsrörelserna försvåras mellan vissa städer och landet i övrigt samt även i ett internationellt perspektiv. Det blir definitivt inte heller enklare av att reglerna som gäller för miljözoner inte är harmoniserade på ett internationellt plan.

Transportstyrelsen har gjort vissa beräkningar av de kostnader som myndighetens förslag skulle medföra, om miljözoner införas. Dessa kostnader är i sig mycket höga men de är alltså även gravt underskattade. Mot den bakgrunden är det ännu mer orimligt och omotiverat att genomföra Transportstyrelsens förslag.

I avsnitt 8.5 i utredningen (på sid 90) förs ett resonemang om vilka krav som är lämpliga att ställa på fordon i miljözon klass 3. Detta resonemang är mycket svårt att följa och förstå. På något sätt får man intrycket att bara för att det finns (ett antal enstaka) fordon



av ett visst slag så kan kravnivån sättas att fordon som ska få trafikera zonen ska vara av detta slag. Det är ett mycket märkligt resonemang enligt Sveriges Bussföretags uppfattning.

Transportstyrelsen betonar i utredningen att geografiska områden som skulle kunna föreskrivas vara miljözon klass 3 måste naturligen vara små. Som exempel nämns Gamla Stan i Stockholm. Mot bakgrund av att utsläpp från fordon samt buller inte stannar vid en administrativ områdesgräns kan överhuvudtaget ifrågasättas hur meningsfullt det är från emissionssynpunkt att införa miljözon klass 3.

Utgående från regeringens formulering av uppdraget, att det i uppdraget ska ingå att lämna förslag till ”hur miljözonsbestämmelserna kan användas för att premiera tysta och emissionsfria fordon, såväl lätta som tunga” har Transportstyrelsen ”landat” i att föreslå att miljözon 3 ska kunna införas. Det är olyckligt i och med att de extremt hårda fordonskrav/framdriftskrav som därmed föreslås är orimliga.

Sveriges Bussföretag anser att det är skrämmande hur Transportstyrelsen hanterat vissa frågor i utredningen. Myndigheten försöker få förslagen att te sig rimliga och tämligen okomplicerade genom att vinkla argumentationen i utredningen och underlåta att belysa väsentliga konsekvenser som exemplifierats ovan.

Sveriges Bussföretag anser att Transportstyrelsen tar för lätt på frågan om efterlevnad av miljözonsbestämmelser. Transportstyrelsen menar att Polisen även vid utvidgade miljözonsbestämmelser ska utöva tillsynen av att de efterlevs. Enligt Sveriges Bussföretags uppfattning har Polisen redan idag, med dagens miljözonsbestämmelser, stora problem att utöva tillsyn att de efterlevs. Enligt utredningen har Polisen även framfört att bestämmelserna kring miljözoner är besvärliga att övervaka eftersom de är omfattande, har många undantag samt att det är svårt att få fram relevant dokumentation om fordonen i frågan (sid 60). Hur ska det någonsin vara möjligt att då utöva en tillsyn värt namnet om miljözonsbestämmelser även ska omfatta lätta fordon?! Det innebär ju att det tillkommer ett väldigt stort antal fordon som trafikerar berörda miljözonsområden. Dessutom tillkommer ännu fler fordon som är utlandsregistrerade och därmed också besvärligare för Polisen att kontrollera. Det är hög tid att Transportstyrelsen och övriga myndigheter samt statsmakterna inser att Polisens trafikövervakning inte fungerar. Det är ingen vits att tillskapa fler och strängare trafikregler så länge Polisens trafikövervakning inte fungerar.

I avsnitt 8.7 (sid 96) redovisas förslag beträffande undantag från miljözonsbestämmelserna för lätta fordon. Tungta fordon behandlas således inte, i alla fall inte enligt rubriken, vilket i sig är märkligt. Där redovisas bland annat att fordon som används för färdtjänst ska vara undantagna såväl i miljözon klass 2 som 3. Skälet som anförs är bland annat att det finns så få sådana fordon som är eldrivna. I det avseendet tas alltså ”plötsligt” hänsyn till hur många fordon det finns med viss framdrivningstyp. Att det finns bussar, både lätta och tunga, som används i beställningstrafik och som ofta transporterar personer med rörelsehinder nämns inte. Dessa bussar är liksom fordon som används i färdtjänst ytterst sällan eldrivna. Sveriges Bussföretag anser att utredningens analys är mycket bristfällig och därför inte kan ligga till grund för beslut.



I avsnitt 7.3.1 redovisas förväntad utveckling när det gäller eldrivna bussar. Det är korrekt att det är ett mycket snabbt införande av allt fler helt eller delvis eldrivna bussar. Det måste dock observeras att denna utveckling gäller för bussar som används i linjetrafik. Det är avsevärt svårare att i beställningstrafik med buss ha ett utnyttjande av elframdrift. Som ovan påpekats har utredningen överhuvudtaget inte belyst frågan och konsekvenserna för bussar i beställningstrafik av utredningens förslag.

Den elbusspremie som omnämns i avsnitt 7.3.1 på sid 80 är för närvarande inte alls ändamålsenligt utformad. Det har Sveriges Bussföretag påpekat i skrivelse till regeringen och krävt att förutsättningarna för premien ändras. Som premien nu är utformad bidrar den inte till den positiva utveckling när det gäller eldrivna bussar som är önskvärd. Elbusspremien kommer även upp i resonemanget i avsnitt 10.2 (sid 121). Mot bakgrund av att Transportstyrelsen uppenbarligen inte har förstått hur systemet med premien är utformat är inte myndighetens resonemang och slutsatser korrekta när det gäller konsekvenserna för små och stora bussföretag. Det måste också noteras i sammanhanget att elbusspremien aldrig varit tänkt att utgå för bussar i beställningstrafik. Skulle miljözonsbestämmelser enligt utredningens förslag kunna beslutas innebär det en enorm kapitalförstöring för bussbranschen och även för andra branscher och för privatpersoner.

Med vänlig hälsning

**Sveriges Bussföretag**

Anna Grönlund, branschchef, vVD