

Landstingsstyrelsen

LANDSTINGSSTYRELSEN 12-03-27 00014
---------------------------------------

## **Yttrande över Transportstyrelsens framställan om ändring i bestämmelserna om miljözoner i trafikförordningen**

Föredragande landstingsråd: Christer G Wennerholm

### **Ärendebeskrivning**

Näringsdepartementet har berett landstinget möjlighet att yttra sig över Transportstyrelsens framställan om ändring i bestämmelserna om miljözoner i trafikförordningen.

### **Förslag till beslut**

Landstingsrådsberedningen föreslår landstingsstyrelsen besluta

*att avge yttrande till Näringsdepartementet enligt trafiknämndens förslag.*

### **Landstingsrådsberedningens motivering**

Transportstyrelsen föreslår förändringar av Trafikförordningen vad gäller de fordon som omfattas av miljözonsbestämmelserna. Ändringarna innebär att uppgifter om fordons utsläppsnivåer ska kunna hämtas från vägtrafikregistret och att så kallade euro-6 klassificerade fordon får köras i zonen utan tidsbegränsning samt att bestämmelserna ändras så att de gäller alla tunga fordon oavsett drivmedel som används. Trafiknämndens förvaltning ser inget behov av att kommentera de två förstnämnda förändringarna.

Den sistnämnda förändringen avseende drivmedel skulle innebära mycket stora negativa ekonomiska och trafikmässiga konsekvenser för AB SL:s busstrafik i Stockholms innerstad. Transportstyrelsen menar att det endast är motorns euroklass, det vill säga dess specificerade avgasrening med diesel som drivmedel, som avgör om fordonet får färdas i zonen eller inte.

Transportstyrelsen har dock inte beaktat att den föreslagna regelskärpningen skulle drabba en mycket stor del av AB SL:s bussflotta som idag drivs med förnybara bränslen såsom etanol och biogas. Naturvårdsverket, Vägverket och Konsumentverket har granskat den faktiska klimatpåverkan ur ett livscykelperspektiv när man tankar biogas i rapporten "Index över nya bilars klimatpåverkan 2009". Myndigheterna konstaterar bl.a. att fordon som framförs och alltid tankas med 100 procent biogas, har omkring 80 procent lägre klimatpåverkan än ett fordon med samma bränsleförbrukning som framförs på bensin.

Transportstyrelsens förslag skulle medföra att etanol- och biogasbussar med bättre utsläppsprestanda än euro5 skulle behöva fasas ut i förtid och inte kunna användas i innerstadstrafik, eftersom de på pappret är klassificerade som euro3 eller euro4. Trafiknämndens förvaltning ser att Transportstyrelsens förslag på regeländringar skulle kunna leda till mycket stora problem med att upprätthålla AB SL:s busstrafik samt merkostnader på uppemot 700 miljoner kronor.

Stockholms läns landsting arbetar aktivt med miljöfrågor. Landstinget har högt uppsatta miljömål bland annat för kollektivtrafiken. Att öka kollektivtrafikresandets andel av det totala resandet i länet är den största miljöinsatsen som landstinget kan göra. Därför är det mycket prekärt att Transportstyrelsens förslag skulle påverka uppemot 1200 bussar om det realiserades. I ett län med en befolkningsökning på uppemot 40 000 nya invånare per år behöver vi bygga ut och rusta upp kollektivtrafiken. Inte dra ned på befintlig trafik eller motverka det miljöarbete som gjorts inom bland annat AB SL: bussflotta.

Stockholms läns landsting ser att Transportstyrelsen i stället uppdras att genomföra en noggrann och heltäckande konsekvens- och kostnadsanalys av de föreslagna förslagen följt av ett omarbetat förslag. Trafiknämndens förvaltning är berett att bidra med det stöd ett sådant analysarbete kan behöva.

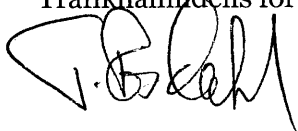
Miljöarbete som främjar en hållbar utveckling är ett oerhört viktigt. I det arbetet behöver såväl stat, landsting som kommun samverka för att arbetet fortskrider i rätt riktning och för att regelskärpningar och lagförändringar inte ska motverka framsteg som gjorts på det regionala planet.

**Beslutsunderlag**

Sammanfattning

Trafiknämndens protokollsutdrag den 21 februari 2012

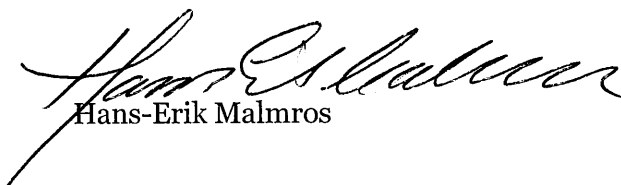
Trafiknämndens förvaltnings tjänsteutlåtande den 26 januari 2012



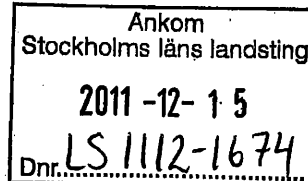
Torbjörn Rosdahl



Christer G Wennerholm



Hans-Erik Malmros



## Framställan om ändring av bestämmelserna om miljözoner i trafikförordningen (1998:1276)

### 1. Sammanfattning

Transportstyrelsen föreslår ändring av trafikförordningen (1998:1276) på tre punkter i fråga om de fordon som omfattas av bestämmelserna om miljözon i 4 kap. Den första punkten gäller att ge möjlighet att anpassa motorn till tunga fordon mot lägre utsläppsnivå, den andra att inte utesluta fordon godkända enligt euro-VI från rätt att föras i en miljözon samt den tredje om vilka bränslen som fordon som förs i en miljözon kan använda.

Det finns i de befintliga bestämmelserna om miljözoner i trafikförordningen möjlighet att anpassa en motor i ett fordon till lägre avgasutsläpp. Branschorganisationer och åkare upplever en stor osäkerhet i hur bestämmelserna ska tolkas. Bland annat ska en handling som visar vilka utsläppskrav ett anpassat fordon uppfyller medfölja vid färd i en miljözon. Ingen kan idag ge svar på vilken handling som är tillräcklig. Det finns också en önskan om att förenkla proceduren för godkännande av system för anpassning till lägre utsläpp.

Branschorganisationer och åkare har uttryckt en oro att euro-VI-fordon inte får föras i en miljözon efter sex år i trafik. Euro-VI blir obligatoriska krav för registrering av nya fordon från 1 januari 2014. De skulle enligt nuvarande bestämmelser endast få föras i en miljözon som längst sex år.

Den tredje punkten är ett förtydligande angående vilket bränsle som får användas i en miljözon. En del åkare och fordonsägare har den uppfattningen att det skulle vara fritt att köra vidare i en miljözon för fordon där tillåtelsen att föras i en miljözon upphört bara genom att använda ett annat bränsle än diesel, till exempel RME. Användandet av andra bränslen kan resultera i betydande ökning av hälsovådliga utsläpp, till exempel kväveoxider och partiklar.

Trafiknämnden

PROTOKOLLSUTDRAG  
2012-02-21

Nr 3/2012

Kl 14.30 – 16.30

§§ 23

LS 112-1674

**Trafiknämndens sammanträde 21 februari 2012**

Datum för justering: §§ 16-18, 22-23 samt 29 justerades den 21 februari, övriga §§ justerades den 6 mars.

Datum för anslag: 8 mars

Christer G Wennerholm

Erika Ullberg

*Plats*

SL:s kontor Lindhagensgatan 100, lokal T-centralen

**Närvarande****Ledamöter**

Christer G Wennerholm (M)  
Lennart Rohdin (FP)  
Erika Ullberg (S)  
Carl Grufman (M)  
Lennart Kalderén (M)  
Kristoffer Tamsons (M)  
Harry Bouveng (M)  
Stella Fare (FP)  
Lars Carlsson (C)  
Michael Stjernström (KD)  
Nanna Wikholm (S)  
Curre Hansson (S)  
Adnan Can (S)  
Yvonne Blombäck (MP)  
Gunilla Roxby Cromvall (V)

Ordförande  
1:e vice ordförande  
2:e vice ordförande

**Ersättare**

Jan Holmberg (M) (tjänstgör)  
Leif Gripestam (M)  
Anette Hellström (M)  
Frida Jacobsson (M)  
Olov Lindquist (FP)  
Christoffer Fagerberg (FP)  
Karl Henriksson (KD)  
Lukas Forslund (C)  
Christina Brofalk (C)  
Gun Eriksson (S) (tjänstgör)  
Susanne Lund (S)  
Rolf Lindell (S)  
Anita Johansson (S)  
Anna Sehlin (V)

**Ej närvarande****ledamöter**

Cecilia Löfgreen (M)  
Staffan Holmberg (S)

**Ersättare**

Pehr Granfalk (M)  
Niklas Palmér (S)  
Annika Hjelm (MP)

2012-02-21

Nr 3/2012

**Närvarande****Politiska tjänstemän**

Hannes Holmér (M)  
Kathrin Österlund (S)  
Robertho Settergren (KD)  
Manne Schmitz (V)  
Karin Ernlund (C)  
Hampus Rubaszkin (MP)

**Tjänstemän**

Anders Lindström (SL)  
Madeleine Raukas (SL)  
Björn Holmberg (SL)  
Sara Catoni (SL)  
Ragna Forslund (SL)  
Jens Plambeck (SL)  
Niklas Personne (SL)  
Johan von Schantz (SL)  
Kristina Boström (WÅAB)

**Övriga**

Mona Tallberg  
Martin Lindahl

---

**§ 23****Yttrande över remiss om framställan från Transportstyrelsen om ändring i bestämmelserna om miljözoner i trafikförordningen**  
(TN 1201-0009)

I ärendet förelåg skrivelse 2012-01-26 från SL:s vd.

**BESLUT***Trafiknämnden beslöt*

att anta ovan föreslagna yttrande som svar på Näringsdepartementets remiss, samt

att förklara paragrafen omedelbart justerad.

---

Vid protokollet

Sara Catoni

---

Utdragsbestyrkande

Ingela Svanberg Ohlsson

Trafiknämnden

Datum  
2012-01-26Identitet  
TN 1201-0009Handläggare  
Jens Plambeck  
08-686 1651

## **Yttrande över remiss om framställan från Transportstyrelsen om ändring i bestämmelserna om miljözoner i trafikförordningen.**

### **Ärendet**

Trafikroteln har översänt remiss av Näringsdepartementets remiss av "Framställan från Transportstyrelsen om ändring i bestämmelserna om miljözoner i trafikförordningen" till Trafiknämnden för yttrande. AB Storstockholms lokaltrafik (SL) har ombetts att bereda ett yttrandeförslag.

Transportstyrelsen föreslår ändringar av Trafikförordningen gällande de fordon som omfattas av miljözonsbestämmelserna. Ändringarna innebär att uppgifter om fordons utsläppsnivåer ska kunna hämtas från vägtrafikregistret och att s.k. euro-6 klassificerade fordon får köras i zonen utan tidsbegränsning samt att bestämmelserna ändras så att de gäller alla tunga fordon oavsett vilket drivmedel som används. SL ser inget behov av att kommentera de två förstnämnda förändringarna, detta yttrande avser därför det sistnämnda.

### **Sammanfattning**

Det remitterade förslaget skulle, om det genomfördes, få mycket stora negativa ekonomiska och trafikala konsekvenser för SL:s busstrafik. I korthet är syftet med dagens miljözonsregler att utestänga äldre, tunga dieselfordon med dålig avgasrening från stadskärnor då dessa ofta har problem med luftkvaliteten. Transportstyrelsen befarar dock att åkerier kan kringgå de nuvarande reglerna genom att använda andra bränslen än diesel. Transportstyrelsen menar att det endast är motorns euroklass, d.v.s. dess specificerade avgasrening med diesel som drivmedel, som avgör om fordonet får färdas i zonen eller inte.

Transportstyrelsen har dock inte beaktat att den föreslagna regelskärpningen skulle drabba en mycket stor del av SL:s bussflotta som idag drivs med de förnybara drivmedlen etanol resp. biogas. Förslaget medför också att etanol- och biogasbussar med bättre utsläppsprestanda än euro5 skulle fasas ut i förtid för att de "på papperet" är klassificerade som euro3 eller euro4. Förslaget kan leda till mycket stora problem med att upprätthålla SL:s busstrafik samt merkostnader i storleksordningen 700 miljoner kronor.

SL avråder därför Näringsdepartementet att följa Transportstyrelsens framställan. Departementet föreslås istället ge Transportstyrelsen i uppdrag att genomföra en noggrann och heltäckande konsekvens- och kostnadsanalys av det föreliggande förslaget och att omarbete förslaget. SL medverkar gärna i arbetet.

SL har samrått i ärendehanteringens med Stockholms stads miljöförvaltning som också avser att avge ett yttrande.

## **Bakgrund**

Sedan år 1996 har Stockholms innerstad omfattats av en miljözon. Syftet med denna är att utestänga äldre tunga dieselfordon med dålig avgasrening. I princip innebär reglerna att ett tungt dieselfordon med totalvikt över 3,5 ton inte kan vara äldre än 8 år för att få färdas i zonen. Transportstyrelsen har i sin framställan pekat på risken att åkare kan kringgå dagens bestämmelser om miljözoner genom att tanka gamla dieslar med drivmedel som ger sämre avgasbild än ren dieselolja. Som exempel nämns rapsmetylester (RME), ett bränsle som även förekommer i SL:s bussar men i ytterst liten utsträckning i innerstaden.

SL:s etanol- och biogasbussar anses allmänt ha renare avgaser än motsvarande diesel-diton och då de inte drivs av dieselolja har de inte omfattats av miljözonskraven utan kunnat färdas genom zonen hela livslängden d.v.s. ca 15 år.

Med det nya förslaget kommer etanol- och biogasbussar dock att omfattas av samma regler som dieseldrivna bussar vilket får till följd att den del av SL:s bussfordon som är äldre än 8 år inte längre får användas i Stockholm.

## **SL:s bedömning**

På grund av den korta svarstiden har ingen utförlig konsekvensstudie kunnat genomföras. Som underlag för SL:s ekonomiska bedömningar har översiktliga beräkningar gjorts baserat på aktuella fordon. Kostnaderna som uppstår vid förtida avveckling av fordon är dels en restvärdesförlust för de fordon som tas ur trafik i förtid och dels en årlig ökad kostnad baserat på inköp av nya, dyrare fordon.

En mycket stor del av SL:s busstrafik i miljözonen utförs med etanol och biogas, drivmedel som, förutom att vara av förnybart ursprung, dessutom är mer kemiskt väldefinierade och renare än dieselolja. Avgasemissionerna från dessa drivmedel är också vanligen renare än om motsvarande motor drivs med diesel eller bensen. Trots att många av SL:s etanolbussar är gamla och klassificerade som euro3 eller euro4 har de utsläppsprestanda som överskrider kraven för den betydligt striktare motorklassificeringen euro5. Om Transportstyrelsens förslag genomförs kommer 203 av SL:s bussar som idag färdas i miljözonen att förbjudas trafikera densamma. Kostnaderna för att byta ut dessa bussar uppgår till i storleksordningen 13 miljoner kronor samt införandet av nya ersättningsbussar är tidskrävande vilket innebär att trafik måste ställas in.



Totalt påverkas drygt 1200 bussar i SL-trafiken av Transportstyrelsens förslag. Förslaget får påverkan på bussarna under olika år ända fram till år 2020, vilket framgår av nedanstående tabell. Det antas i tabellen att förslaget till ändring av trafikförordningen träder i kraft redan 2012.

Fordons miljöklass	2012 (antal bussar)	2016 (antal bussar)	2020 (antal bussar)
Euro 2-3	203 st		
Euro 4		176 st	
Euro 5			844 st

Förslaget får dessutom den märkliga effekten att 203 nya euro5-klassade fordon som skulle behöva komma in i bussparken 2012 måste tas ur trafik redan efter 8 år (år 2020).

Transportstyrelsens förslag till ändring medför stora restvärdesförluster p.g.a. ovan redovisade förtida bussutbyten. År 2012 beräknas restvärdesförlusterna för att fasa ut 203 bussar uppgå till 13 miljoner kronor, år 2016 uppstår ytterligare ca 91 miljoner kronor som restvärdesförlust och år 2020 då 844 bussar inte längre kan ingå i SL-trafiken kommer restvärdesförlusterna för dessa fordon att uppgå till ca 610 miljoner kronor. Totalt bedöms restvärdesförlusterna baserat på Transportstyrelsens förslag till ändring uppgå till ca 700 miljoner kronor fram t.o.m. år 2020.

Det kan finnas andra handlingsmöjligheter för SL än att ta bussar ur trafik men dessa är i dagsläget inte utredda och har i vart fall inte beskrivits och konsekvensbedömts av Transportstyrelsen. En sådan möjlighet skulle kunna vara att genomföra en omklassificering av äldre etanol- och biogasbussar till högre Euro-klasser. Detta är principiellt genomförbart då etanol- och biogasbussarnas låga avgasnivåerna skulle motivera en sådan omklassificering. I dagsläget är det dock oklart om, hur och av vem en sådan omklassning skulle arrangeras samt hur lång tid som åtgår och hur mycket åtgärden skulle kosta.

### **SL:s ståndpunkt**

SL har förståelse för Transportstyrelsens vilja att "täppa till kryphål" i bestämmelserna om miljözoner. Det remitterade förslaget och dess kortfattade konsekvensutredning belyser dock inte det faktum att en avsevärd del av SL:s busspark kommer att få sin livslängd avsevärt reducerad med mycket stora kostnader som följd. SL anser vidare att Transportstyrelsen för ett alldeles för förenklat resonemang i bränslefrågan och att SL:s etanol- och biogasbussar på intet sätt kan jämföras med Transportstyrelsens exempel om RME-drift av gamla bussar från 70-talet. Både etanol och biogas är, förutom att vara av förnybart ursprung, av hög kvalitet och ger renare avgasutsläpp än motsvarande diesel. Etanol och biogasfordon som registrerats före 2008 resp. 2005 är registrerade som euro-3 eller euro-4.

Dessa fordon uppfyller dock euro-5 krav och körs i Stockholms miljözon med anledning av SL:s, stadens och landstingets höga miljöambitioner. Om Transportstyrelsens förslag genomförs kommer direkt 203 av SL:s bussar som idag färdas i miljözonen att förbjudas trafikera densamma. År 2016 stängs ytterligare 176 bussar ut från zonen och år 2020 drabbar det 844 bussar till. Dessutom kommer 203 bussar som ersatte de som först stängdes ut att behöva avvecklas år 2020 då de endast är 8 år gamla. Kostnaderna för att byta ut alla dessa bussar blir enorma och förslaget trafikpåverkan är svår att överblicka utan en mycket omfattande utredning. Näringsdepartementet ombeds att avstyrka Transportstyrelsens framställan och istället uppdra åt Transportstyrelsen att genomföra en noggrann och heltäckande konsekvens- och kostnadsanalys följt av ett omarbetat förslag. SL är beredda att ge ett sådant analysarbete det stöd som kan behövas.

### **Konsekvenser för personer med funktionsnedsättning**

AB SL:s förslag till yttrande har inga konsekvenser för personer med funktionsnedsättning.

### **Förslag till beslut**

Trafiknämnden föreslås besluta

- att anta ovan föreslagna yttrande som svar på Näringsdepartementets remiss, samt
- att förklara paragrafen omedelbart justerad

Anders Lindström  
Verkställande direktör

Jens Plambeck  
Chef Strategisk utveckling