

Stockholm 2024-02-01

Ref KS 2023/1449

Remissyttrande angående införande av Miljözon klass 3 i området innanför Kungsgatan, Birger Jarlsgatan, Hamngatan och Sveavägen.

Transportföretagen är bransch- och arbetsgivarorganisation för stora delar av transportsektorn inom Svenskt Näringsliv. Vi organiserar drygt 9 200 medlemsföretag med över 200 000 anställda och utgör därmed den främsta samlingspunkten för svensk transportsektor.

Ett av våra förbund, Sveriges Bussföretag, lämnar eget remissyttrande. Transportföretagens yttrande berör därför i huvudsak godstransporter.

Förslaget i korthet

Trafikkontoret i Stockholm Stad har utrett och presenterat ett förslag för införande av miljözon klass 3 i området innanför Kungsgatan, Birger Jarlsgatan, Hamngatan och Sveavägen och om inriktning för ett slopat nattförbud för tunga fordon inom miljözonen. Detta förslag har antagits i Trafiknämnden, och remitteras nu av kommunstyrelsen Stockholms stad.

Sammanfattning av Transportföretagens synpunkter

Transportföretagen anser att stadens konsekvensanalys är bristfällig och att processen har gått för snabbt. Vi ber kommunstyrelsen om att ompröva beslutet att utreda en utvidgning av miljözonen redan innan den första har trätt i kraft.

Trafikkontorets uppdrag

Uppdraget till Trafikkontoret var att utreda och införa miljözon klass 3 i ett i förväg bestämt område, inte att utreda behovet av en miljözon med hänsyn till luftkvaliteten. Det framstår som fel väg om målet är att förbättra luftkvaliteten, vilket är huvudsyftet med miljözon klass 3.

Vi välkomnar att Stockholm Stad lyssnade in kritiken och drog tillbaka förslaget om att införa en miljözon klass 3 i Gamla Stan och minskade dess utbredning i city. Denna process vittnar dock om att uppdraget till Trafikkontoret var felformulerat från början, då det inte utgick ifrån faktiska behov av att förbättra luftkvaliteten utan uppdraget var dikterat utifrån politiska önskemål.



Rättsliga grunden för miljözon klass 3

En miljözon är en åtgärd vars syfte är att förbättra luftkvaliteten. En förutsättning för att en kommun ska kunna införa en miljözon är att området för miljözonen är särskilt miljö känsligt. Med ”särskilt miljö känsligt” avses att luftkvaliteten inte når upp till miljö kvalitetsnormerna. I Trafikkontorets utredning framgår att ”dagens miljö kvalitetsnormer för NO₂ klaras i området. Däremot klaras inte WHO:s riktvärden”. Varför WHO:s icke bindande riktvärden skulle väga tyngre är oklart. Vid bedömningen av om ett område är ”särskilt miljö känsligt” borde utgångspunkten vara om luftkvaliteten når upp till de objektiva kriterier som fastställts i svensk lagstiftning. Därmed saknas rättslig grund för att införa en miljözon, då det aktuella området inte är ”särskilt miljö känsligt”.

Konsekvensanalysen

Trafikkontorets konsekvensutredning är bristfällig då den inte innefattar en uppskattning av vilka ekonomiska konsekvenser ett införande får för näringslivet. Det är en av punkterna som Transportstyrelsen lyfter i sin rekommendation för kommuner som vill införa en miljözon. Och någon samhällsekonomisk analys har inte heller gjorts.

Att EU-kommissionen nu väljer att utreda om ett införande utgör en begränsning av den fria rörligheten inom unionen torde göra det uppenbart att det är viktigt att ett införande är ordentligt utrett innan det beslutas. Transportstyrelsen skriver i sin rekommendation att ”den kommun som överväger att införa en miljözon behöver göra avvägningar mellan nyttan och de konsekvenser som reglerna får”. Denna avvägning kan inte genomföras om man inte har försökt utreda de ekonomiska konsekvenserna av ett införande. Konsekvenserna behöver kvantifieras i ekonomiska termer för att en korrekt avvägning ska kunna genomföras. Underlaget i Trafikkontorets utredning är otillräckligt i detta hänseende.

Konsekvenser för varutransporterna

Transportföretagen anser att processen har gått för snabbt. Ingenstans i världen har någon stad infört en så sträng miljözon på så kort tid.

En rad frågor söker fortfarande sina svar, såsom tillgången på laddinfrastruktur, tillgången på lastfar för fordon som inte lever upp till miljözonens krav och tillgången på omlastningscentraler med mera. Hur övervakningen av regelefterlevnaden ska ske är också en central fråga.

Frågan om omställningen har gått från att vara en i huvudsak politisk fråga till att i allt större utsträckning bli en naturlig del av företagets affärsverksamhet. I mångt och mycket är det i näringslivet som drivkraften idag finns. Att bidra till att Sverige ska bli klimatneutralt år 2045 är svensk transportsektors enskilt viktigaste fråga. Men angeläget är också att utvecklingen är hållbar, d v s socialt, ekologiskt och ekonomiskt.

I stort sett allt som vi dagligen kommer i kontakt har i ett eller flera led transporterats med lastbil. Det gör att godstransportsektorn är en mångfacetterad bransch och förutsättningarna kan skilja sig radikalt åt mellan olika typer av varuslag och kundgrupper.

Utsläppen från transportsektorn har minskat med hela 30 procent sedan 2010, trots att transportarbetet har ökat och fordonen blivit fler. Men mer måste göras och omställningstakten intensifieras. De flesta är övertygade om att elektrifieringen är den långsiktiga lösningen.

Här sker omställningen till elektrifiering i olika hastighet om vi tittar på de olika trafikslagen. När det gäller personbilsparken har utvecklingen gått snabbare än vad många förutspådde för bara några år sedan. En majoritet av nybilsförsäljningen utgörs av laddbara fordon. För bussar skiljer sig det åt beroende på om det är turist- och beställningstrafik eller upphandlad trafik. För upphandlad trafik i stadsmiljö sker nu en snabb utveckling mot elektriska bussar.

Det finns dock skäl att påminna om att även om nyförsäljningen av laddbara personbilar har ökat, ska man ha i åtanke att det rullar åtskilliga miljoner bensin- och dieseldrivna personbilar på vägarna. Det tar tid att ställa om en fordonspark.

För godstransporterna på väg går utvecklingen av förklarliga skäl lite långsammare. Det är alltid lättare att elektrifiera linjebaserade transporter som dag efter dag utför transporter längs samma rutt. Så ser verkligheten ut endast för delar av godstransportsektorn på väg.

Det fanns i december 2023 511 tunga elektriska lastbilar i Sverige av drygt 86 000. När det gäller lätta lastbilar var antalet 21 087 i december av drygt 600 000 stycken. På årsbasis råder det eftersläpning i den officiella statistiken på länsnivå, men i Stockholms län rullade det 57 stycken elektriska tunga lastbilar år 2022. Antalet gasdrivna lastbilar har ökat de senaste åren men utgör en mindre del av det totala beståndet av tunga lastbilar. På nationell nivå fanns det 1863 tunga gasdrivna lastbilar år 2022 och 8604 lätta lastbilar som drevs med gas. I Stockholms län var samma år 429 stycken av de 14 139 tunga lastbilarna i Stockholms län gasdrivna, och 5 317 av de 139 793 lätta lastbilarna gasdrivna. Antalet har säkert ökat något under 2023 men det är fortfarande en mindre andel.

Hindren för en snabbare elektrifiering av de tunga transportererna består i huvudsak av tre komponenter: kostnaden för fordonen, tillgången på laddinfrastruktur och tillgången på effekt i elnäten. En tung, elektrisk lastbil är cirka tre gånger dyrare än en motsvarande med förbränningsmotor. Klimatpremien, som nu förstärks från och med februari och förlängs, utjämnar kostnadsskillnaden något men räcker inte för att uppnå paritet i TCO (Total cost of Ownership) för de elektriska tunga lastbilarna. Det gäller i synnerhet i lokal och regional trafik där körsträckorna är korta. En elektriskt, driven lastbil är billigare i drift men för att kompensera för den höga investeringskostnaden måste den rulla många mil.

De lätta lastbilarna, (>3,5 ton) är omkring dubbelt så dyra i elektriskt utförande som med förbränningsmotor. Här förloras lastvikt på grund av batterierna vilket leder till att det krävs fler lätta elektriska lastbilar för att utföra samma transportarbete som med förbränningsmotor. Transportstyrelsen har regeringens uppdrag att ta fram en försöksverksamhet som möjliggör för förare med B-körkort att köra upp till 4,25 tons lastbilar förutsatt att de drivs av el eller biogas. Transportstyrelsen ska presentera sitt förslag till våren och vi hoppas att det blir ett förslag som gör det administrativt enkelt.

Ett annat hinder för en snabbare elektrifiering av de tunga godstransporterna är tillgången på laddinfrastruktur. Laddinfrastrukturen byggs för närvarande ut men långa tider för att få tillstånd försenar utbyggnaden. Transportföretag verksamma i Stockholms län kommer att ladda i största, möjligaste mån vid egna anläggningar, men transporter till och från den föreslagna zonen kommer inte endast utföras av lokala/regionala transportföretag.

Ett av de främsta hindren för en snabb elektrifiering av godstransporterna utgörs av kapaciteten i elnäten. En elektrisk tung lastbil kräver helt andra effektuttag än en personbil vid laddning.

När det gäller biogas är situationen lite annorlunda. Skillnaden i investeringskostnad för en gasdriven lastbil jämfört med en med dieselmotor är betydligt mindre jämfört med skillnaden mellan en eldriven och en med dieselmotor. Men att skatteundantaget för biogasen mer eller mindre över en natt försvann har förändrat kostnadsbilden för biogasen. Vi hoppas dock att skattebefrielsen återkommer. Tillgången på tankinfrastruktur i Stockholms län är relativt god, men i norra delarna av Sverige är det glesare mellan tankställena.

Även om vi uppskattar den öppenhet som Stockholms stad har haft i arbetet med miljözonen, med ett flertal möten och workshops, så var beslutet mer eller mindre redan fattat. Vi hade önskat en närmare och mer förutsättningslös dialog med näringslivet innan beslut om miljözon klass 3 togs.

Konsekvensen av miljözonen blir att transporter blir dyrare och att flera företag kommer att välja att säga nej till transporter till och från zonen. För ett transportföretag som endast på tillfällig basis har transporter till och från zonen är det föga sannolikt att företaget ställer om till eldrift utan väljer sannolikt att inte transporter till och från zonen. Det kan också tänkas att större företag som verkar i nätverk flyttar el- och biogasdrivna lastbilar från transporter på andra ställen i landet till transporter till och från zonen.

Det är också tveksamt om hantverkare och andra yrkeskategorier som för att ta sig mellan uppdrag har ett servicefordon i form av en lätt lastbil kan ställa om till eldrift eller biogas inkom för att då och då ta uppdrag innanför miljözonen.

Den kommande utvidgningen av zonen

Transportföretagen finner det anmärkningsvärt att Stockholms stad planerar att utreda en utvidgning av miljözonen innan den första ens har trätt i kraft. Utredningen ska ske under 2024.

Transportföretagen uppmanar kommunstyrelsen att ompröva detta och låta den första zonen få verka innan utvärdering görs och först därefter ta beslut om utvidgning med en rimlig tidshorisont.

Med vänlig hälsning

Transportföretagen



Tina Thorsell
Samhällspolitisk chef



/Anders Josephsson
näringspolitisk expert