

## Debattartikel Miljözoner

Publicerad: februari 2012

Transportstyrelsens förslag går stick i stäv med regeringens satsningar. Transportstyrelsen lämnade under hösten in ett förslag till ändringar i miljözonsreglerna i trafikförordningen. Förslaget innebär att äldre tunga fordon inte längre ska kunna trafikera miljözon. Detta trots att det är möjligt att nå låga utsläppsnivåer genom att använda ett renare drivmedel i ett äldre fordon. I praktiken innebär detta att entreprenörer inom åkeri och bussbranschen tvingas skrota fullt dugliga fordon i förtid. Detta utan miljönytta. Avsikten med miljözon är att minska utsläppen av hälsovådliga avgasemissioner. Det finns olika sätt att klara kraven på luftkvalitet. Teknisk fordonsutveckling eller användning av efterrenningsutrustning är ett sätt. Ett annat är att använda ett renare drivmedel. Det finns ett stort antal oberoende rapporter som visar att det går att åstadkomma betydande skillnader genom att använda ett renare drivmedel. Syntetiska drivmedel baserade på naturgas är ett exempel på detta faktum. För åkare eller mindre bussbolag är fordonskostnaden essentiell för lönsamheten. I synnerhet för de entreprenörer vars fordonsflotta inte består av mer än ett eller ett par fordon. Det är dyrt att byta fordon i förtid och kostnaden för ett nyinköpt fordon (1-2 miljoner) tar ofta många år att räkna hem. Kostnaden blir följaktligen avgörande för verksamheten. För större företag är Transportstyrelsens förslag mindre betydande eftersom de har möjlighet att placera sina nyare fordon i miljözon och använda de äldre ute i landet där det inte existerar några extra kostnader för miljözon. För fordonsindustrin är förslaget naturligtvis utmärkt, i och med att det tvingar entreprenörer att investera i nya fordon. Enligt Transportstyrelsens förslag ska samma reglering gälla för innerstadsbussar som kör 20h/dygn i miljözon som för den mindre entreprenören som kör i miljözon några minuter/årligen. Förslaget tar följaktligen inte hänsyn till hur många minuter, timmar eller kilometer som varje fordon kör i miljözon under ett år. Det hindrar små företag med äldre fordon att ta körningar i miljözon och bidrar således till konkurrensfördelar för de större aktörerna. Utfallet blir småföretagarfientligt och går tväremot den politik som förespråkas av näringsministern. Regeringen har de senaste åren storsatsat på utvecklingen av alternativa drivmedel. Transportstyrelsens förslag ligger inte i linje med den satsningen. Om man drar det till sin spets innebär förslaget ett ogiltigförklarande av den drivmedelsforskning som regeringen stöttar. Blir förslaget verklighet, bidrar det till att många entreprenörer tvingas lägga ned sin verksamhet i miljözon. Johannes Nilsson VD, EcoPar AB Toni Schönfelder Sveriges Bussresearrangörer Magnus Gunnarsson Regionchef Sveriges Åkeriföretag Curt Jörnåker OC & T AB Rebecka, Energirådgivaren på föreningen Företagarna Roland Davidsson Vice Ordf. i Miljöorganisationen SERO