

## **Sveriges Bussresearrangörer kräver ändring av miljözonregler**

Sveriges Bussresearrangörer (SB) vill att regeringen skyndsamt ser över lagstiftningen för miljözon och under tiden meddelar förändring så att svenska och utländska turistbussar får köra i svensk miljözon. SB vill också ha en översyn där man frångår 6-årsregeln och ersätter den med krav på högsta tillåtna utsläpp av CO<sub>2</sub> (koldioxid) och NO<sub>2</sub> (kvävedioxid).

Kommuner som infört regler för miljözon påstår att de vill minimera CO<sub>2</sub>-utsläppen, av NO<sub>2</sub> och av sot och partiklar. Ett av SB:s medlemsföretag begärde dispens från rådande regler i miljözon för turistbuss som är äldre än 6 år med euro 3 motor, men fick avslag från berörda kommuner och senare från Transportstyrelsen. Företaget ifråga kör uteslutande med syntetdiesel dvs med lägsta utsläpp och betydligt lägre än fordon med Biogas, Etanol osv, men hindras likväl få köra legalt i miljözon.

Att kräva en åldersgräns på 6 år på ett fordon och samtidigt undanta de bussar som släpper ut mest och kör mest frekvent i städerna, är anmärkningsvärt när det samtidigt inte finns krav på utsläpp i reglerna för miljözon.

Kraven på fordon som körs i Miljözon skall vara avgaskrav. Fordon och drivmedel i kombination ger avgaser. SB vill ha ett krav på att bussar och turistbussar körs på ultrarena syntetiska drivmedel (GTL, BTL, HVO) så blir avgaserna även renast m.a.p. CO<sub>2</sub>. De släpper t.o.m. ut mindre mängd CO<sub>2</sub> än biogasbussar, som körs på fordonsgas.

Sanningen är att ökat utsläpp av NO<sub>2</sub> kommer främst från de nyare tyngre dieselfordonen, de som har partikelfilter (sotkatalysator) PM<sub>10</sub>, och utsläppen av lite större partiklar, kommer från slitage av asfalt och däck samt från eldning av ved och pellets.

Tysklands Miljöminister uppmanar sina delstatsministrar att ta bort miljözonerna i Tyskland då deras inverkan på miljön, dvs bl.a. NO<sub>2</sub>-utsläppen inte påverkats nämnvärt.

Utformningen av den svenska Miljözonen visar stora brister, något som förorsakar onödiga och orimliga kostnader för miljarder kr per år för åkerier, bussföretag och entreprenadföretag.

Turistbussarna kan enkelt utrustas med två tankar och byta från normaldiesel till HVO-tanken när de kör i Miljözon. Tekniken finns. HVO-Drivmedel finns också, och produktionen ökar snabbt. System med 2 tankar kan man ha i en övergångstid fram till dess att hela Europa går över till HVO-syntetdiesel.

EU Kommissionen har ju i dagarna publikt bevisat att fordonsindustrin motarbetat utvecklingen av motorer som minskar utsläppen, det anses vara så grovt att även våra "svenska" fordonstillverkare hotas av miljardböter. Redan detta faktum borde vara skäl nog för lagstiftarna att ompröva hur miljözonens bestämmelser tillkommit och ändra dessa.