



2024-02-01  
YTTRANDE

### **Remissvar från Sveriges Åkeriföretag angående (KS 2023/1449)**

Sveriges Åkeriföretag är med 5000 medlemsföretag och 38 000 fordon åkerinäringens branschorganisation och vi arbetar för en sund och lönsam utveckling av denna näring som svarar för cirka 4 % av Sveriges BNP.

Sveriges Åkeriföretag lämnar följande synpunkter till Stockholms Stad angående Införande av Miljözon klass 3 i området innanför Kungsgatan, Birger Jarlsgatan, Hamngatan och Sveavägen:

Sveriges Åkeriföretag ser positivt på ett införande av miljözon 3 förutsatt att;

1. Det finns en konkret plan på uppföljning av regelefterlevnad.
2. Det ges tillräckligt med tid för transportföretag att ställa om och slussa in ny teknik in i de individuella företagen. Vi anser att nuvarande tidsram är för snäv.
3. Det bidrar till en bred samhällsnytta.
4. Det inte öppnar upp för sårbarheter i samhället. Leveranser måste kunna ske även vid eventuell samhällsstörning.
5. Det finns etablerad och tillräcklig infrastruktur för att ladda elfordon och tanka gasfordon inom en rimlig distans.

Vi ställer oss kritiska till tillvägagångssättet, där politiken inte beaktat de fakta som har presenterats i utredningar och förslag av tjänstemännen på Stockholms Stad och bransch- och intresseorganisationer. I stället har politikerna svängt i sin retorik i media, utan att se konsekvenserna för näringslivet och civilsamhället.

### **Övrigt**

Sveriges Åkeriföretag står till Stockholms Stads och förtroendevaldas förfogande i arbetet med Miljözon 3. Det gäller även i det eventuella utökandet av zonen.

Konsekvensanalys av införandet:

- Det finns idag många fordon som är 2–4 år gamla och inte avskrivna och som används för leveranser i Stockholm. Här behöver man ha ett livscykelperspektiv. Att göra sig av med fordonen för tidigt är inte bra ekonomiskt eller ur miljösynpunkt.
- Tunga el-fordon som möter kriterierna för Miljözon 3 kostar idag 2–3 gånger mer i inköp. Därmed behöver hänsyn tas till avskrivningstider och nyinvesteringar.
- Alla fordon idag som trafikerar Stockholms innerstad har ett krav på Euro 6 lastbilar med AdBlue-rening som redan idag ger låga utsläpp av lokala partiklar. Alla dessa fordon klarar att köra på biobränsle, exempelvis HVO 100, som har en reduktion på upp till ca: 90 % av växthusgaser. Detta



medför en positiv klimatpåverkan.

- Risken med att ställa krav på el och gas direkt är att det gynnar de stora transportföretagen som kan ta investeringen direkt, och slår ut de små transportföretagen. Därmed riskerar vi en monopolliknande marknad vid en för snäv tidsram för införande.
- Hur ska detta kontrolleras? Polisen är de som får utfärda böter. Polisen kommer sannolikt inte att prioritera detta högst på sin dagordning. Vi ser idag en avsaknad av kontroll och regelefterlevnad för miljözon 1 i hela staden. Det behöver tas på allvar.
- En kartläggning bör göras för att granska hur stor miljönytta det skulle bli om man verkställde att alla fordon följde regelverket för miljözon.
- Det finns en risk att det blir fler små lastbilar (upp till 3,5 ton) eftersom dessa fordon är billigare, kan använda befintlig ladd infrastruktur, och det krävs bara B-körkort. Man brukar räkna att det går åt ca 8 – 10 små lastbilar på en större lastbil. Stockholms stad har som mål att minska fordonsrörelserna med 50 %.
- Förutsättningar för leveranser och transporter behöver kunna fungera även vid en samhällsstörning. Då behövs en bred palett av drivlinor och drivmedel för att minska sårbarheten i samhället. Vid ett eventuellt utökande av miljözon 3 i Stockholm och resten av landet så ser vi en risk att det undan-grävs möjligheter att bibehålla ett robust transportsystem. Säkerhetspolitiska aspekter behöver beaktas i större omfattning då det första införandet av miljözon 3 kommer sätta prägeln på hur teknik upphandlas i framtiden i hela Sverige.
- Sveriges Åkeriföretag ser möjligheter till ett bredare införande av miljözon dock med ett annat tidsperspektiv och annat tillvägagångssätt. I samband med det bör man tillgodose dagens befintliga fordon som redan idag utnyttjar dagens alla biobränslen ex HVO 100 för att få till en smidigare omställning till el, vätgas och gas fordon på sikt. För att detta ska kunna genomföras så måste det finnas långsiktiga planer från politiken.
- Vi ser positivt på att tillåta nattleveranser där det är möjligt, för att minska fordonsrörelserna dagtid av gods med tanke på den trafikträngsel som idag råder.

Stockholm som ovan

Jacob Hartman Berger  
Regionchef  
Sveriges Åkeriföretag  
Stockholm/Uppsala

Joachim Wiberg  
Branschföreträdare  
Sveriges Åkeriföretag  
Stockholm/Uppsala