



Lars-Göran Jansson
Tillstånd
08-508 261 97
larsgoran.jansson@stockholm.se

Till
Trafik- och arbetsmarknadsroteln
KF/KS kansli

Yttrande på remiss om Framställan om ändring av bestämmelserna om miljözoner i trafikförordningen (1998:1276)

Remiss från Trafik- och arbetsmarknadsroteln dnr 001-2519/2011

Trafik- och arbetsmarknadsroteln har till kontoret översänt Näringsdepartementets remiss om Framställan från Transportstyrelsen om ändring av bestämmelserna om miljözoner i trafikförordningen.

Bakgrund

Transportstyrelsen föreslår ändringar i trafikförordningens 4 kap. 22 – 24 §§ som gäller Miljözon för tung trafik. Det är tre punkter som föreslås ska ändras:

1. Det ska vara möjligt att anpassa ett fordon till lägre utsläppsnivåer än fordonets ursprungliga. Dessa uppgifter ska gå att utläsa ur vägtrafikregistret alternativt att det i fordonet ska medföras handling som visar fordonets emissioner.
2. Fordon som har utsläppsnivå enligt euro-VI, vilket blir obligatoriskt krav 1 januari 2014, ska få färdas inom miljözonen utan tidsbegränsning.
3. Det ska förtydligas i trafikförordningen att miljözonsreglerna gäller oavsett vilket bränsle ett visst fordon kör på.

Förvaltningens synpunkter

Anpassning av fordon till lägre utsläppsnivåer

I bestämmelserna om miljözoner i 4 kap. 22 – 24 §§ i trafikförordningen ges en möjlighet att anpassa ett fordon av lägre miljöklassning till högre miljöklassning med lägre emissioner. Den här möjligheten har funnits sedan 2007-01-01.

Problemet är att det inte har funnits något regelverk som har talat om hur detta ska ske rent praktiskt. Att ge ett fordon med sämre utsläppsvärden möjlighet att färdas längre tid inom miljözonen med en för ändamålet godkänd avgasrening får ses som mycket positivt, med tanke på att det finns dyra specialfordon som är byggda

att klara en viss typ av specialuppdrag och som inte kör långa sträckor utan mest kör till och från en arbetsplats för att utföra ett uppdrag och därav får en lång livslängd. Det kan även vid en lågkonjunktur vara företagervänligt att det finns en möjlighet att förlänga färdtiden inom miljözonen genom att investera i rätt typ av avgasrening istället för ett betydligt dyrare nytt fordon som inte har bättre utsläppsvärden. För att en avgasrening ska fungera väl och behålla låga emissionsvärden under den tid fordonet får köra inom miljözonen, är det viktigt att det vid godkännande av viss avgasrening ingår ett hållbarhetsprov som är tillförlitligt och som i någon mån återspeglar den naturliga körsituationen på gatan. Att i vägtrafikregistret föra in uppgifter om att ett fordon är utrustat med godkänd avgasrening med vissa emissioner, underlättar övervakningen för polisen. För utländska fordon finns möjlighet att visa ett anpassat fordons emissionsnivå genom att medföra en handling som visar detta.

Fordon med utsläppsnivå enligt euro-VI ska få köra utan tidsbegränsning
Den nya euroklassningen euro-VI, som träder ikraft 1 januari 2014, föreslås inte få någon tidsbegränsning. I förslaget nämns att effekten på luftkvaliteten blir begränsad. Kontoret delar uppfattningen om att ju bättre fordonen blir emissionsmässigt desto mindre är miljövinsten för närmiljön. Kontoret anser vidare att det är önskvärt att även utreda om fordonens utsläpp av koldioxid kan ingå i miljöklassningen.

Bestämmelserna om miljözoner ska förtydligas i trafikförordningen så att reglerna ska gälla oavsett bränsle
Det har tidigare varit en otydlighet i regelverket som gjort att företag har tankat alternativa bränslen i fordonen och kört med för gamla fordon i miljözonen. Vidare kan nämnas att polisen i Stockholms län stort sett upphört med kontroller av fordon inom miljözonen, eftersom det är ett svårt bevisläge när det gäller vad för drivmedel ett visst fordon kör på. Ett förtydligande som i transportstyrelsens förslag, där man helt enkelt skriver tunga lastbilar och tunga bussar, innebär att alla tunga fordon som kör inom miljözonen måste uppfylla vissa krav. Man kan alltså enligt förslaget även reglera biogasfordon och etanolfordon som inte uppfyller viss miljöklassning, och detta får anses vara ett steg framåt jämfört med nuvarande regelverk när endast dieselfordon regleras.

Per Anders Hedkvist
Förvaltningschef

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.

2. Bestämmelser om miljözoner

2.1. Anpassning mot lägre avgasutsläpp

Transportstyrelsens förslag: I bestämmelserna om miljözoner i trafikförordningen införa möjligheten att uppgift om vilken utsläppsnivå och att ett fordon är anpassat för lägre avgasutsläpp ska kunna hämtas från vägtrafikregistret.

I bestämmelserna om miljözoner (4 kap. 22 – 24 §§) i trafikförordningen finns en möjlighet att anpassa avgasutsläppen på äldre fordon som inte längre får föras i en miljözon. Flera organisationer har framfört synpunkter på bestämmelserna och att de upplevs svåra att tillämpa. Till exempel anges i 24 § att ett anpassat fordon ska medföra handlingar som anger vilka emissionskrav fordonet uppfyller efter anpassning. Transportstyrelsen har haft flera samtal och diskussioner med organisationer och åkare där frågan om dessa handlingar diskuterats. Det finns dessutom oklarheter om vilken provning som krävs för ett anpassat fordon. Enligt nuvarande bestämmelser krävs att fordonsägaren kan visa att krav motsvarande typgodkännandet är uppfyllda. Det innebär för tunga fordon att motorn monteras ur fordonet och avgastestas i en motortestbänk vilket är en mycket kostsam och resurskrävande provning. Det finns ett starkt intresse från organisationer, tillverkare av anpassningssystem (konverteringssats för minskade avgasutsläpp) och åkare att införa ett förenklat förfarande för att visa att ett anpassningssystem kan reducera avgasutsläppen till att motsvara en lägre avgaskravnivå. Det kan till exempel göras genom avgasmätning av fordonet på chassidynamometer vid körning enligt en specificerad körcykel.

Genom att anpassa en motor eller ett fordon till lägre avgasutsläpp ändras fordonets egenskaper från det typgodkända utförandet. En fordonsägare är då skyldig att låta fordonet genomgå en registreringsbesiktning för att kunna fortsätta använda det i trafik. Vid registreringsbesiktningen ska fordonsägaren kunna visa att fordonet fortfarande uppfyller de för fordonet tillämpbara avgaskraven.

Transportstyrelsen arbetar för närvarande med föreskrifter för att kunna typgodkänna ett konverteringssystem för minskade avgasutsläpp. Ett typgodkänt konverteringssystem ska kunna användas på äldre fordon för att kunna köra ytterligare tid i en miljözon. Ett fordons tillåtelse att föras i en miljözon upphör när fordonet har varit i trafik i sex alternativt åtta år från första registrering. Transportstyrelsen kommer att föreslå att uppgift om anpassning av motorn och utsläppskravnivå införs i vägtrafikregistret. Det innebär att en ändring i miljözonsbestämmelserna i trafikförordningen är nödvändig för att uppgifter i vägtrafikregistret ska kunna användas för att avgöra om ett fordon får föras i en miljözon.

2.2. Euro-VI-fordon

Transportstyrelsens förslag: I bestämmelserna om miljözoner i trafikförordningen införa att fordon godkända för utsläppskravnivån euro-VI ska tillåtas att föras i en miljözon utan tidsbegränsning.

Från och med 1 januari 2014 ska alla nya fordon som registreras uppfylla krav enligt euro-VI i EG förordning 595/2009.

Enligt nuvarande bestämmelser i trafikförordningen kommer euro-VI-fordon att få föras i en miljözon som längst sex år från första registrering. Det vill säga ett euro-V-fordon kan få tillträde till en miljözon längre än euro-VI-fordon när första registrering är innan 2014. Euro-VI bestämmelserna innebär dels att utsläppskravnivån skärps beträffande kväveoxider och partiklar jämfört med euro-V, dels införs mer avancerad övervakning och diagnostik av utsläppen (OBD). Det ställs krav på att avgasreningens hållbarhet ska övervakas med ombordmätning. Det vill säga tillverkaren ska plocka in ett visst antal fordon från verklig trafik för att köra uppföljande emissionstester med ombordmätning.

Det finns idag inga kommande utsläppskrav beslutade för tunga fordon. Transportstyrelsen föreslår att euro-VI-fordon får föras i en miljözon utan tidsbegränsning. När beslut fattats om kommande utsläppskravnivåer bör frågan åter aktualiseras och det eventuellt införas tidsbegränsning för hur länge euro-VI-fordon får föras i en miljözon. Värt att nämna är att euro-VI har mycket höga utsläppskrav. Effekten på luftkvaliteten av att begränsa euro-VI-fordon tillträde till en miljözon är därför begränsade.

2.3. Alternativa bränslen

Transportstyrelsens förslag: Bestämmelserna om miljözoner i trafikförordningen ska förtydligas så att de gäller när fordon förs i en miljözon oberoende av vilket bränsle som används.

Dagens bestämmelser om miljözoner i trafikförordningen har av vissa tolkats på sådant sätt att bestämmelserna endast gäller fordon när de drivs med diesel. Om det skulle vara fallet skulle det innebära att det räcker att byta till något annat bränsle än diesel för att få köra ytterligare en tid i en miljözon med äldre fordon. Som ett extremt exempel, skulle med det här resonemanget en buss från 70-talet få köras i en miljözon om den tankas med till exempel RME. Syftet med en miljözon är att minska utsläppen av hälsovådliga ämnen genom att kräva att fordon som förs i en miljözon uppfyller den strängaste utsläppskravnivån, oavsett vilket bränsle som används. Miljözonen är ett verktyg för att minska andelen av de reglerade emissionerna i luften för att klara kraven på luftkvalitet. För fordon är

ämnena kolmonoxid, kolväten, kväveoxider och partiklar reglerade. Grundregeln är att ett fordon får föras i en miljözon i sex år från första registrering. Undantag som idag är möjligt att tillämpa är att fordon godkända mot utsläppsnivå euro-IV får föras i en miljözon till och med 2016 och fordon godkända mot utsläppsnivå euro-V får tillträde till en miljözon till och med 2020. Dessutom kan äldre fordon anpassas till en strängare utsläppskravnivå.

Det finns ett flertal studier som visar att utsläppen av hälsovådliga ämnen ökar när fordon drivs med vissa andra bränslen än diesel. Enligt den information Transportstyrelsens har finns det inga andra bränslen som kan sänka utsläppsnivån från en motor godkänd mot en viss kravnivå till en strängare utsläppskravnivå. För att sänka utsläppsnivån från en motor till en lägre kravnivå krävs teknisk utveckling av motorn alternativt användandet av efterreningsutrustning. Faktumet att fordon som är godkända mot lägre utsläppsnivåer har lägre utsläpp av reglerade emissioner talar för att förtydliga i bestämmelserna om miljözoner att de gäller oavsett vilket bränsle som används.

Transportstyrelsen föreslår mot bakgrund av ovanstående ett förtydligande i trafikförordningen så att förandet av fordon i en miljözon är drivmedelsneutralt.

3. Förslag till förordning om ändring av Trafikförordningen (1998:1276)

Regeringen föreskriver att 4 kap. 22 - 24 §§ trafikförordningen (1998:1276) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Bestämmelser om miljözoner

22 §

I en miljözon får sådana tunga bussar och tunga lastbilar som är utrustade med teknik för drift endast med diesel föras endast om första registrering, oavsett första registreringsland, skett under de senaste sex åren, innevarande år oräknat.

Med diesel avses i detta avseende sådant dieselbränsle som får saluföras enligt lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen.

Föreslagen lydelse

I en miljözon får tunga bussar och tunga lastbilar föras endast om första registrering, oavsett första registreringsland, skett under de senaste sex åren, innevarande år oräknat.

23 §

Följande undantag gäller från det förbud som anges i 22 §:

1. Fordon vars motor vid tidpunkten för typgodkännande, registrering eller ibruktagande uppfyllde minst de emissionskrav som anges i rådets direktiv 88/77/EEG av den 3 december 1987 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot utsläpp av gasformiga föroreningar från dieselmotorer som används i fordon, i dess lydelse enligt rådets direktiv 91/542/EEG, rad B i tabellen i avsnitt 6.2.1 i bilaga 1, får föras i miljözon under en period av åtta år räknat från första registreringen, registreringsåret oräknat.
2. Fordon vars motor vid tidpunkten för typgodkännande, registrering eller ibruktagande uppfyllde minst de emissionskrav som anges i Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/55/EG av den 28 september 2005 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot utsläpp av gas- och partikelformiga föroreningar från motorer med kompressionständning som används i fordon samt mot utsläpp av gasformiga föroreningar från motorer med gnisttändning drivna med naturgas eller gasol vilka används i fordon, rad B.1 i tabellerna i punkt 6.2.1 i bilaga I, får föras i miljözon till och med utgången av år 2016.
3. Fordon vars motor vid tidpunkten för typgodkännande, registrering eller ibruktagande uppfyllde minst de emissionskrav som anges i Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/55/EG, rad B.2 eller

Följande undantag gäller från det förbud som anges i 22 §:

1. Fordon vars motor vid tidpunkten för typgodkännande, registrering eller ibruktagande uppfyllde minst de emissionskrav som anges i rådets direktiv 88/77/EEG av den 3 december 1987 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot utsläpp av gasformiga föroreningar från dieselmotorer som används i fordon, i dess lydelse enligt rådets direktiv 91/542/EEG, rad B i tabellen i avsnitt 6.2.1 i bilaga 1, får föras i miljözon under en period av åtta år räknat från första registreringen, registreringsåret oräknat.
2. Fordon vars motor vid tidpunkten för typgodkännande, registrering eller ibruktagande uppfyllde minst de emissionskrav som anges i Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/55/EG av den 28 september 2005 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot utsläpp av gas- och partikelformiga föroreningar från motorer med kompressionständning som används i fordon samt mot utsläpp av gasformiga föroreningar från motorer med gnisttändning drivna med naturgas eller gasol vilka används i fordon, rad B.1 i tabellerna i punkt 6.2.1 i bilaga I, får föras i miljözon till och med utgången av år 2016.
3. Fordon vars motor vid tidpunkten för typgodkännande, registrering eller ibruktagande uppfyllde minst de emissionskrav som anges i Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/55/EG, rad B.2 eller

rad C i tabellerna i punkt 6.2.1 i bilaga I, får föras i miljözon till och med utgången av år 2020.

4. Fordon vars motor har anpassats för att uppfylla de emissionskrav som anges i punkten 2 får föras i miljözon till och med utgången av år 2016.

5. Fordon vars motor har anpassats för att uppfylla de emissionskrav som anges i punkten 3 får föras i miljözon till och med utgången av år 2020.

rad C i tabellerna i punkt 6.2.1 i bilaga I, får föras i miljözon till och med utgången av år 2020.

4. Fordon vars motor vid tidpunkten för typgodkännande, registrering eller ibruktagande uppfyllde minst de emissionskrav som anges i Europaparlamentets och rådets förordning 595/2009, tabellen i bilaga I, får föras i miljözon.

5. Fordon vars motor har anpassats för att uppfylla de emissionskrav som anges i punkten 2 får föras i miljözon till och med utgången av år 2016.

6. Fordon vars motor har anpassats för att uppfylla de emissionskrav som anges i punkten 3 får föras i miljözon till och med utgången av år 2020.

24 §

Vid färd i miljözon med en sådan tung buss eller tung lastbil som är utrustad med teknik för drift endast med diesel, och som har registrerats för mer än sex år sedan, innevarande år oräknat, skall handlingar medföras som visar vilka emissionskrav som fordonets motor uppfyllde vid tidpunkten för typgodkännande, registrering, eller ibruktagande. Detta gäller dock inte om uppgiften kan utläsas ur vad som finns antecknat i vägtrafikregistret.

Vid färd i miljözon med ett fordon vars motor har anpassats enligt vad som anges i 23 § 4 och 5, skall handlingar som visar att fordonet efter anpassningen uppfyllde angivna emissionskrav medföras i fordonet.

Vid färd i miljözon med en tung buss eller tung lastbil som har registrerats för mer än sex år sedan, innevarande år oräknat, ska handlingar medföras som visar vilka emissionskrav som fordonets motor uppfyllde vid tidpunkten för typgodkännande, registrering, ibruktagande eller när motorn anpassats enligt vad som anges i 23 § 5 och 6. Detta gäller dock inte om uppgiften kan utläsas ur vad som finns antecknat i vägtrafikregistret.



4 Författningskommentarer

Bestämmelser om miljözoner

22 §

Paragrafen anger grundbestämmelsen om fordon som får föras i en miljözon. Alla tunga lastbilar och tunga bussar får föras i en miljözon i sex år, utan att räkna innevarande år. Syftet med en miljözon är att successivt förnya de fordon som trafikerar miljözonen till sådana med lägre avgasutsläpp. För att förtydliga har den komplicerade skrivning en med drift av bränsle och vad som menas med diesel tagits bort. Bestämmelserna gäller således oberoende drivmedel.

23 §

I denna paragraf finns undantag från 22 §. Fordon som uppfyller krav enligt punkt ett får föras i en miljözon i åtta år istället för sex år. Punkt ett gäller fordon som registrerades första gången fram till och med den första oktober 2001. Fordon som uppfyller krav enligt punkt två får tillträde till en miljözon till och med 2016 och fordon som uppfyller krav enligt punkt tre får tillträde till en miljözon till och med 2020. Punkt fyra och fem anger att fordon i efterhand kan anpassas till att uppfylla krav enligt punkt två och tre.

Punkt fyra har ersatts med en ny lydelse som ger fordon som uppfyller utsläppskrav motsvarande euro-VI (tabellen i bilaga I till EU förordning 595/2009) tillträde till en miljözon utan begränsning. Euro-VI anses ha mycket låga avgasutsläpp. Påverkan på luftkvaliteten bedöms som väldigt liten varför ingen begränsning har föreslagits. Om det i framtiden visar sig finnas ett behov av att begränsa euro-VI-fordon i en miljözon kan det ändras då. Tidigare punkt fyra flyttas till punkt fem och tidigare punkt fem blir en ny punkt sex.

24 §

Paragrafen anger att det i fordonet ska medföras dokument som visar vilka krav som fordonet uppfyller om det inte kan utläsas ur vägtrafikregistret. På samma sätt som i 22 § tas kopplingen till använt bränsle bort. Sista stycket tas bort, som anger att om fordonet anpassas enligt punkt fyra och fem i 23 § ska handling medföras som visar vilka krav som fordonet uppfyller efter anpassning. Istället läggs i första stycket till att fordonet kan anpassas enligt punkt fem och sex 23 §. Bestämmelsen blir lika för alla fordon oavsett om de är fabriksbyggda eller anpassats mot en viss avgaskravnivå i efterhand. Det innebär att när ett fordon anpassas går det att få uppgifter ur vägtrafikregistret som visar vilken kravnivå som fordonet uppfyller.

5 Konsekvensutredning

1. Vad är problemet och vad ska uppnås?

I trafikförordningen (1998:1276) finns bestämmelser om miljözoner. Det finns idag otydligheter när det gäller tolkningen av vissa delar i dessa bestämmelser.

I en miljözon ska endast nyare fordon föras som uppfyller de senaste avgaskraven, för att luftkvaliteten inte ska försämrast. Den nuvarande lydelsen av bestämmelserna om miljözoner har av vissa tolkats som att de endast gäller om dieselbränsle används. Utsläppen av de reglerade emissionerna från tunga fordon blir inte lägre om andra bränslen än diesel används, snarare tvärtom. En motor till ett tungt fordon har lägst emissioner om det bränsle som det avgasgodkänts för används. Ett förtydligande för att klargöra att bestämmelserna gäller oberoende av vilket bränsle som används är därför nödvändigt.

Transportstyrelsen har ett pågående föreskriftsarbete som ska resultera i möjligheten att typgodkänna konverteringssatser för att anpassa motorer till tunga fordon till lägre avgasutsläpp. I bestämmelserna om miljözoner finns möjligheten att anpassa motorn till tunga fordon för att kunna förlänga tiden det är möjligt att föra det anpassade fordonet i en miljözon. Ett anpassat fordon ska vid färd i en miljözon medföra en handling som informerar om vilka avgaskrav fordonet uppfyller. Information om vilka krav som ett anpassat fordon uppfyller bör som alternativ kunna införas i vägtrafikregistret.

Sedan bestämmelserna om miljözoner infördes har det beslutats om lägre emissionskrav för tunga lastbilar och tunga bussar, euro-VI. Tunga lastbilar och tunga bussar som är godkända enligt kraven för euro-V får föras i en miljözon till och med 2020. Euro-VI krav blir obligatoriska krav från och med 2014 för registrering av nya tunga fordon. Ett fordon får föras i en miljözon i sex år, vilket i extremfallet innebär att ett euro-V-fordon och ett euro-VI-fordon får föras i en miljözon till samma tidpunkt. På grund av att utsläppen från euro-VI-fordon anses vara så pass låga föreslås att fordon godkända enligt kraven för euro-VI ska få föras i en miljözon utan tidsbegränsning.

2. Vilka alternativa lösningar finns och vad blir effekterna om någon reglering inte kommer till stånd?

2.1. Alternativa lösningar

Det finns inga alternativa lösningar.

2.2. Effekter om reglering inte kommer till stånd

Utan den föreslagna regleringen kommer de ovan beskrivna problemen att kvarstå, vilket kan resultera i ökade utsläpp av de reglerade emissionerna eftersom det finns en otydlighet angående vilka bränslen som bestämmelserna avser.

Euro-VI-fordon kommer endast att få föras i miljözoner i sex år från första registrering vilket är en kort tid med tanke på den stora investeringen ett nyinköp innebär. Ett kollektivtrafikföretag har normalt sätt längre avskrivningstider och en önskan att kunna använda en ny buss under längre tid än sex år.

Om möjligheten att få uppgift om vilka krav som ett anpassat fordonet uppfyller i vägtrafikregistret inte kommer till stånd försvåras kontrollen av att fordon har rätt att föras i en miljözon. Det uppstår administrativa kostnader då föraren ska hantera handlingar i fordonet samt försvåras kontrollen av om ett fordon får föras i en miljözon på grund av att det är svårt att avgöra om handlingen är korrekt och giltig.

3. Vilka berörs av regleringen?

Fordonsägare, kollektivtrafikföretag och åkeriföretag med fordon som trafikerar miljözoner berörs av regleringen. Bedömningen är att det främst är bussar som berörs men regleringen omfattar även tunga lastbilar i åkeribranschen. Dessutom berörs de företag som tillverkar och testar komponenter till konverteringssatser inklusive test av fordonet. Transportstyrelsen, som godkännandemyndighet för konverteringssatser och fordonsregistreringsmyndighet.

4. Vilka kostnadsmässiga och andra konsekvenser medför regleringen och hur ser de olika konsekvenserna ut för de övervägda regleringsalternativen om man jämför?

4.1 Kostnadsmässiga och andra konsekvenser

En konsekvens är att en fordonsägare inte behöver investera i ett nytt euro-VI-fordon efter sex år utan kan köra vidare tills fordonet av andra skäl anses förbrukat.

Luftkvaliteten förväntas bli bättre i miljözonerna på grund av att äldre fordon som kör på andra bränslen än diesel inte kommer att föras i miljözonerna utan istället ersättas av nya fordon alternativt anpassas till lägre avgasutsläpp.

Kontroll av att rätt fordon förs i miljözonerna kommer att förenklas när uppgift om anpassade fordon finns tillgängligt i vägtrafikregistret.

5. Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler Sverige ska följa?

Regleringen berörs inte av EU-rättslig eller andra internationella bestämmelser.

6. Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?

Det är lämpligt att författningsändringen träder i kraft samtidigt som Transportstyrelsens föreskrifter om typgodkännande av konverteringssatser för anpassning till lägre avgasutsläpp. Det behövs inga speciella informationsinsatser.

7. Kan regleringen få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt?

7.1. Hur många företag berörs, i vilka branscher är företagen verksamma samt hur stora är företagen?

Idag finns en handfull företag som jobbar med att utveckla konverteringssatser för den svenska marknaden. Dessutom berörs kollektivtrafikföretag i städer med miljözoner, ett tiotal företag. Åkeriföretag berörs också t.ex. genom de lastbilar som levererar varor i storstäderna.

7.2. Vilken tidsåtgång kan regleringen föra med sig för företagen och vad innebär regleringen för företagens administrativa kostnader?

Förslaget bedöms inte innebära ökad tidsåtgång eller ökade administrativa kostnader för de berörda. Den administrativa kostnaden förväntas bli lägre på grund av möjligheten att införa information om anpassade fordon i vägtrafikregistret.

7.3. Vilka andra kostnader medför den föreslagna regleringen för företagen och vilka följdändringar av verksamheten kan företagen behöva vidta till följd av den föreslagna regleringen?

Vi bedömer att den föreslagna regleringen inte medför andra kostnader för företagen. De som tolkat den befintliga regleringen på sådant sätt att äldre fordon med högre avgasutsläpp kan fortsätta föras i en miljözon endast genom att använda ett annat bränsle än diesel kommer att behöva ersätta fordonet med ett nytt alternativt anpassa det äldre fordonet mot lägre avgasutsläpp för att kunna fortsätta verksamheten i miljözonerna.

7.4. I vilken utsträckning kan regleringen komma att påverka konkurrensförhållandena för företagen?

Vi bedömer att regleringen inte påverkar konkurrensförhållanden. Alla berörda företag har samma reglering och förutsättningar att rätta sig efter. Fordonsägare, kollektivtrafikföretag och åkeriföretag har samma utbud av fordon att välja från. Väljer de alternativet att anpassa fordonet mot lägre avgasutsläpp finns samma utbud för alla berörda.

7.6. Behöver särskild hänsyn tas till små företag vid reglernas utformning?

Ingen särskild hänsyn behöver tas till små företag.

(

(

(

(