

Svar inför samråd med Transportstyrelsens angående säkerställ av regelefterlevnaden för bestämmelser om miljözoner den 21 maj 2018.

1 (5)

2018-04-04

Transportstyrelsens
diarienummer: TSG 2018-148

Vårt diarienummer: [\[Klicka här och skriv\]](#)

Organisation	Namn	Kontaktuppgifter
Sveriges MotorCyklister	Maria Nordqvist maria.nordqvist@svmc.se Tel: 070-5383938	

1. Regelefterlevnaden idag

Hur anser ni att regelefterlevnaden ser ut för bestämmelserna om miljözoner idag? Hur kan regelefterlevnaden bli bättre? Hur kan er organisation bidra till ett en bättre regelefterlevnad?

Svar: *Det finns ingen lag eller förordning som förbjuder MC och moped klass I avseende miljözon 1 idag – därför går det inte att prata om regelefterlevnad.*

MC och moped klass I nämns inte i regeringens pressmeddelande, varken i samband med införande av miljözon 2 eller miljözon 3. Motorcyklar och mopeder fanns inte heller med i regeringens uppdrag avseende lätta fordon till Transportstyrelsen. Detta kan vara orsaken till att MC och moped inte nämns av regeringen i pressmeddelandet.

2. Övervakningen idag

Hur anser ni att övervakningen av dagens bestämmelser om miljözoner fungerar? Hur kan övervakningen bli bättre?

Svar: *Eftersom motorcyklar och moped klass I inte omfattas av den enda miljözon som idag är aktuell har vi inte satt oss in i hur övervakningen fungerar eller kan bli bättre.*

3. Manuell övervakning

3.1. Hur ställer ni er till att kommunerna skulle kunna utnyttja parkeringslagstiftningen för att övervaka parkerade fordon som bryter mot bestämmelserna i miljözoner eller någon annan trafikregel?

Svar: *Nej, det är inte rimligt att kommunen ska få detta mandat. Detta kan få konsekvenser som är långtgående eftersom kommuner skapar regler för parkeringar idag utan utredningar, analys och konsekvensbeskrivningar.*

Varken MC eller moped klass I nämndes i regeringens pressmeddelande, varken i samband med införande av miljözon

2 eller miljözon 3. Motorcyklar och mopeder fanns inte heller med i regeringens uppdrag avseende lätta fordon till Transportstyrelsen. Detta kan vara orsaken till att MC och moped inte nämns av regeringen i pressmeddelandet.

- 3.2. Vilka för- och nackdelar ser ni? Vilka konsekvenser skulle denna lösning få för era medlemmar? Ser ni några administrativa hinder som behöver hanteras?

Svar: *Det finns en mycket stor risk att kommunerna inför miljözoner på helt fel grund – att få ökade intäkter. Det finns en stor risk att detta sker utan någon som helst utredning, analys och konsekvensbeskrivning.*

Det finns också en uppenbar risk att MC-och mopedägare använder sig av snabbfästen till registreringsskyltar för att montera av och på vid parkering. Detta har blivit en realitet i samband med införande av P-avgifter i flera städer utan att frågan utretts. Detta kan i sin tur leda till att fordon som inte ska framföras på GCM-banor gör det. Det finns också en klar risk att fordon som framförs som "oregistrerade" ställer av sina fordon och väljer bort försäkring. Det ger alltså negativa konsekvenser för trafiksäkerheten.

- 3.3. Vilka andra trafikregelområden förutom miljözoner skulle kunna gynnas av en övervakning genom parkeringslagstiftningen? Är fordon som stannar eller parkerats på en väg där det råder förbud mot trafik med annat motordrivet fordon med dubbdäck än moped klass II ett område som kan gynnas?

Svar: *SMC ser inte kopplingen mellan miljözoner och parkeringslagstiftning i samband med framförande av motorcykel och moped klass I. Ytterst få MC- och moped klass I körs året om. De som gör det använder sannolikt dubbdäck eftersom det ger maximal säkerhet. Den förening detta fåtal fordon skapar genom att färdas på de gator där det råder förbud mot fordon med dubbdäck är försumbar.*

- 3.4. Hur kan regelefterlevnaden förväntas bli vid manuell övervakning? Vilka insatser kommer krävas för att uppnå en god efterlevnad med manuell övervakning? Skulle ett utökat mandat för kommunerna i parkeringslagstiftningen ge en bättre eller sämre regelefterlevnad inom miljözoner? Vilka risker finns med att utvidga mandatet för kommuner i parkeringslagstiftningen?

Svar: *Att ge kommunerna utökat mandat i parkeringslagstiftningen är en mardröm för SMC. Vi har nu sett flera exempel på hur skyhöga P-avgifter införs för MC och*

moped klass I utan att föregås av en utredning, analys och konsekvensutredning. Kommunerna skapar egna begrepp om vad som är oskyddade trafikanter. Kommunerna tolkar lagar och regler utifrån den befintliga politiska majoriteten, inte utifrån verkligheten och alla trafikanter som måste transportera sig för att få vardagen att fungera. Risker är uppenbara att vi får olika regelverk i Sveriges 290 kommuner som gör det mycket svårt för medborgarna att följa lagen.

4. Automatisk övervakning

4.1. Hur ställer ni er till att kommuner skulle kunna använda automatiska system för att övervaka bestämmelser om miljözoner?

Svar: *Motorcyklar och moped klass I är undantagna från trängselskatt som inkasseras genom automatiska system. Det gäller även ATK. Denna fråga kan inte diskuteras utan en helt ny utredning av förar- respektive ägaransvar samt vilka fordon som ska ingå i systemet.*

SMC har under 15-16 maj träffat riksdagsledamöter för de politiska partierna. INGET parti har sagt att man är beredd att införa detta regelverk för miljözoner utan en ny utredning.

MC och moped klass I nämndes inte i regeringens pressmeddelande, varken i samband med införande av miljözon 2 eller miljözon 3 och ingick inte i regeringens uppdrag avseende lätta fordon till Transportstyrelsen. Mot bakgrund av detta ser SMC ingen anledning att diskutera automatiska övervakningssystem för MC och moped klass I.

Ska bestämmelserna fokusera på ansvar för ägaren, eller föraren?

Svar: *Även detta är en fråga för en helt separat utredning. Att införa ägaransvar är något som utretts och avslagits av riksdagen ett antal gånger. Inget parti i riksdagen som vi talat med vill införa detta utan en grundlig utredning.*

4.2. Vilka för- och nackdelar ser ni med att använda automatiska system? Vilka konsekvenser skulle denna lösning få för era medlemmar? Ser ni några administrativa hinder som behöver hanteras?

Svar: *Först måste frågan om förar - respektive ägaransvar utredas. Paralleller krävs mot olika former av övervakning, t ex*

mot trängselskatt, hastighetsöverträdelser och parkering. Sedan krävs ett förslag om hur övervakningen ska gå till för MC och moped klass I. Först när detta skett och det finns ett riktigt förslag kan SMC ta ställning till detta.

- 4.3. Hur kan regelefterlevnaden förväntas bli vid automatisk övervakning? Vilka insatser kommer krävas för att uppnå en god efterlevnad med automatisk övervakning?

Svar: *Det finns en risk att ägarna skruvar av registreringsskyltar och kör på GCM-vägar, främst moped klass I. Det krävs först och främst stora insatser i form av utredning av frågan om ägar- respektive föraransvar. För att kunna övervaka motorcyklar och moped klass I – om detta är regeringens avsikt – krävs foto bakifrån eftersom dessa saknar en främre registreringsskylt. Ett krav är att ägaransvar införs för samtliga trafikanter – något som avslagits av riksdagen ett antal gånger. Det handlar om förhållandevis få transporter med MC och moped klass I. Hur långt ska kommunerna gå för att inkludera MC och moped i Miljözonerna och vad får det kosta? Här är det oerhört viktigt att kommunerna, innan beslut fattas, utreder frågan och inkluderar alla trafikslag – även MC och moped klass I. Här är det viktigt att Transportstyrelsen agerar som tillsynsmyndighet och följer upp utredningar, analyser och konsekvensutredningar innan beslut fattas. Här är det viktigt att riksdagen först beslutar i frågan – vilket man inte gjort och inte är beredda att göra utan en utredning.*

5. Informationsinsats

- 5.1. Vilken information skulle Transportstyrelsen kunna bistå med till era medlemmar?

Svar: *Transportstyrelsen kan, liksom alla andra, köpa annonser på SMC:s hemsida och i vår medlemstidning MC-Folket som når 70 000 medlemmar och cirka 100 000 läsare. Det är ett effektivt sätt att nå ut med information till trafikanterna.*

- 5.2. På vilket sätt kan er organisation bidra till Transportstyrelsens informationsinsats?

Svar: *SMC bidrar genom att svara på remisser och delta i detta samråd. SMC bidrar genom att berätta om det arbete Transportstyrelsen bedriver i olika frågor och hur vi ser på detta.*

Övrigt.

SMC är något förvånade över samrådet som är riktat till polis och Åklagare, inte till Motormännen och SMC som bjudits in. Inget samråd med brukarna – som berörs av miljözonerna – skedde innan förslaget skickades från Transportstyrelsen till regeringen. Detta samråd handlar enbart om övervakning, inte om själva sakfrågan, d v s införandet av miljözoner och dess konsekvenser för brukarna.

SMC avslutade vårt remissvar med tre förslag. Inget av detta berörs i samrådet. Absolut viktigast är att inte införa några miljözoner utan att utreda frågan utifrån alla trafikanter, även MC- och moped klass I. En sådan enkel sak som att stimulera fler att köra MC skulle förbättra framkomligheten, minska trängseln och förbättra miljön. Nedan en del av vår kommande hållbarhetsredovisning.

”Om avgasemissioner och motorcyklar

Koldioxidutsläppet från vägtrafiken i Sverige under 2016 var 15,8 miljoner ton koldioxid. Av detta bidrog motorcyklar och mopeder med en halv procent, eller 0,088 miljoner ton. All MC-trafik i Sverige under ett år för pendling samt korta och långa resor på fritiden motsvarar 10 900 personer som flyger tur och retur Stockholm-Bangkok. Det kan jämföras med att cirka 250 000 svenskar reser på semester till Thailand varje år.

Motorcyklarnas koldioxidutsläpp är lägre jämfört med bilar. Flest MC-mil, 224 per år, körs i Stockholms län vilket sannolikt beror på att flest MC-ägare pendlar här. Det årliga totala koldioxidutsläppet av alla registrerade motorcyklar i Stockholms län är 10 834 ton per år –vilket motsvarar 1 340 personer som flyger tur och retur till Thailand.

Utländska studier visar att om fler väljer att köra MC istället för bil skulle köer och avgasemissioner minska och parkeringsplatserna räcka till. Om motorcyklar får köra i bussfiler förbättras framkomligheten, körtiden kortas och koldioxidutsläppen sjunker ytterligare vilket konstaterats i London där MC tillåts i närmare 1000 bussfiler, något borgmästaren och London Traffic Assembly vill utvidga till alla bussfiler i samtliga kommuner.

Det årliga trafikarbetet med personbil var 521 733 423 kilometer i Stockholms län under 2106. Om 30 procent av bilisterna körde MC istället för bil skulle koldioxidutsläppen minska med 9 391 ton vilket motsvarar 11 160 personer som flyger tur och retur till Bangkok.”