

Dnr 110-2013/2016

R II

Från:
Skickat:
Till:

Elvira Shakirova <elvira.shakirova@regeringskansliet.se>
den 14 december 2016 09:02
registraturen@boverket.se; info@folkhalsomyndigheten.se; exp-hkv;
alexandra.forsberg@kommers.se; konsumentverket@konsumentverket.se;
hk@kriminalvarden.se; registrator@naturvardsverket.se; registrator.kansli@polisen.se;
regelradet@regelradet.se; registrator@energimyndigheten.se; vti@vti.se;
trafikanalys@trafa.se; trafikverket@trafikverket.se; skane@lansstyrelsen.se; "Widmark
Sjöstedt, Annika" (Annika.Widmark.Sjostedt@eon.se); stockholm@lansstyrelsen.se;
vasterbotten@lansstyrelsen.se; vastragotaland@lansstyrelsen.se; info@skl.se;
Thorbjorn.Lindhqvist@skane.se; regionforbundet@regionvasterbotten.se;
landstinget@sll.se; post@vgregion.se; burlovs.kommun@burlov.se;
kommunstyrelsen@ekero.se; kommunen@enkoping.se; gavle.kommun@gavle.se;
stadsledningskontoret@stadshuset.goteborg.se; kontaktcenter@helsingborg.se;
huddinge@huddinge.se; kommunen@hoganas.se; kommunstyrelse@jonkoping.se;
kommun@kungalv.se; lerums.kommun@lerum.se; kommun@linkoping.se;
lunds.kommun@lund.se; kommunstyrelsen@malmo.se; stad@molndal.se;
kommunstyrelsen@solna.se; Funktion Kommunstyrelsen;
kommunstyrelsen@sundbyberg.se; sundsvalls.kommun@sundsvall.se;
kommunen@svedala.se; kommunstyrelsen@tierp.se; uppsala.kommun@uppsala.se;
umea.kommun@umea.se; vannas.kommun@vannas.se; info@vasteras.se;
kommunstyrelsen@vaxjo.se; kommun@astorp.se; kommun@orebro.se;
kommunen@ornskoldsvik.se; kundcenter@ostersund.se;
info@astmaoallergiforbundet.se; info@bilsweden.se; larsaman@telia.com;
info@energiforetagen.se; info@gronabilister.se; Irene.Tjernberg@ki.se;
elin.eriksson@ivl.se; mrf@mrf.se; kansli@mhrf.se; m-forsakring@motormannen.se;
info@ntf.se; olle.johansson@powercircle.org; info@stro.se; klas.elm@branschkansliet.se;
info@svenskhandel.se; info@chamber.se; milena.yohannes@svenskkollektivtrafik.se;
remisser@naturskyddsforeningen.se; Anders.Edholm@svensktnaringsliv.se; "Widmark
Sjöstedt, Annika" (Annika.Widmark.Sjostedt@eon.se); info@taxiforbundet.se;
bussinfo@transportforetagen.se; info@Visita.se; info@svmc.se; info@akeri.se;
info@transportforetagen.se; registrator@aklagare.se; smhi@smhi.se; info@bif.org;
transport@transport.se; info@airclim.org; hso@hso.se;
henrik.samuelsson@elbilsverige.se; info@spbi.se
Stefan G Andersson
REMISS, Transportstyrelsens rapport Miljözoner för lätta fordon, dnr N2016/07396/MRT
Remissmissiv N2016-07396-MRT Transportstyrelsens rapport Miljözoner för lätta
fordon.pdf

Kopia:
Ämne:
Bifogade filer:

Transportstyrelsens rapport Miljözoner för lätta fordon Rapporten kan laddas
ner från Transportstyrelsens webbplats via denna länk: Miljözoner för lätta fordon

Remissvaren ska ha kommit in till Näringsdepartementet **senast den 15 mars 2017**. Svaren bör
lämnas både på papper och per e-post.

I remissen ligger att regeringen vill ha synpunkter på förslagen eller materialet i rapporten som kan laddas
ner från Transportstyrelsens webbplats via denna länk: Miljözoner för lätta fordon

Vi ser gärna att remissvaren skickas i elektronisk form via e-post till n.registrator@regeringskansliet.se och
elvira.shakirova@regeringskansliet.se i både Word- och PDF-format. Vi skulle uppskatta om filnamnet är
Regeringskansliets diarienummer (utan snedstreck), N2016-07396-MRT, följt av remissinstansens namn.
Remissvarens disposition bör om möjligt ansluta sig till dispositionen i rapporten. I remissvaret anges
Regeringskansliets diarienummer N2016/07396/MRT.

Myndigheter under regeringen är skyldiga att svara på remissen. En myndighet avgör dock på eget
ansvar om den har några synpunkter att redovisa i ett svar. Om myndigheten inte har några synpunkter,
räcker det att svaret ger besked om detta.

För andra remissinstanser innebär remissen en inbjudan att lämna synpunkter.

Råd om hur remissyttranden utformas finns i Statsrådsberedningens promemoria Svara på remiss – hur och varför (SB PM 2003:2). Den kan laddas ner från Regeringskansliets webbplats www.regeringen.se.

Maria Gelin

Departementsråd

Nya miljözoner kan ge renare luft i städerna

2016-11-28

Dagens bestämmelser om miljözoner kan utökas till att även gälla personbilar, lätta bussar och lätta lastbilar. Transportstyrelsen föreslår två nya typer av miljözoner för att förbättra luftkvaliteten i tätorter.

Trafik med tunga fordon som inte uppfyller särskilda utsläppskrav kan i dag begränsas i miljözoner. Transportstyrelsen har utrett hur personbilar, lätta lastbilar och lätta bussar ska kunna inkluderas i bestämmelserna. Myndigheten föreslår två nya miljözoner, klass 2 och klass 3.

- Miljözon klass 2 omfattar personbil, lätt lastbil och lätt buss. Här krävs att fordon som drivs med diesel uppfyller kraven för Euro 6 och fordon som drivs med bensin, etanol eller gas uppfyller kraven för Euro 5.
- Miljözon klass 3 omfattar personbilar, motorcyklar, mopeder klass I och lätta och tunga lastbilar och bussar. Här krävs att de lätta fordonen drivs med el eller vätgas och att de tunga fordonen drivs med el eller vätgas, eller är av typen elhybrid som uppfyller kraven för Euro 6.

Transportstyrelsen har gjort en fallstudie för att få en bild av konsekvenserna om miljözoner införs i Stockholms kommun.

– Vi ser att kostnaderna för enskilda och företag kan bli mycket stora, beroende på storleken på miljözonerna och i vilken takt bestämmelserna införs, säger Kristofer Elo, utredare på Transportstyrelsen.

Miljözon klass 2 förväntas bidra till förbättrad luftkvalitet fram till 2030. Efter 2035 kommer miljözon klass 2 att vara relativt verkningslös eftersom den svenska fordonsflottan då till stor del uppfyller kraven för zonen.

Miljözon klass 3 beräknas däremot bidra med en tystare och renare luft i stadsmiljön under längre tid.

Kommunerna ska även i fortsättningen reglera om var och när bestämmelserna om miljözoner ska gälla. Transportstyrelsen föreslår också att polisen ska övervaka att bestämmelserna efterlevs. Nya vägmärken ska bidra till kännedom om reglerna.

Utredningen är lämnad till näringsdepartementet.

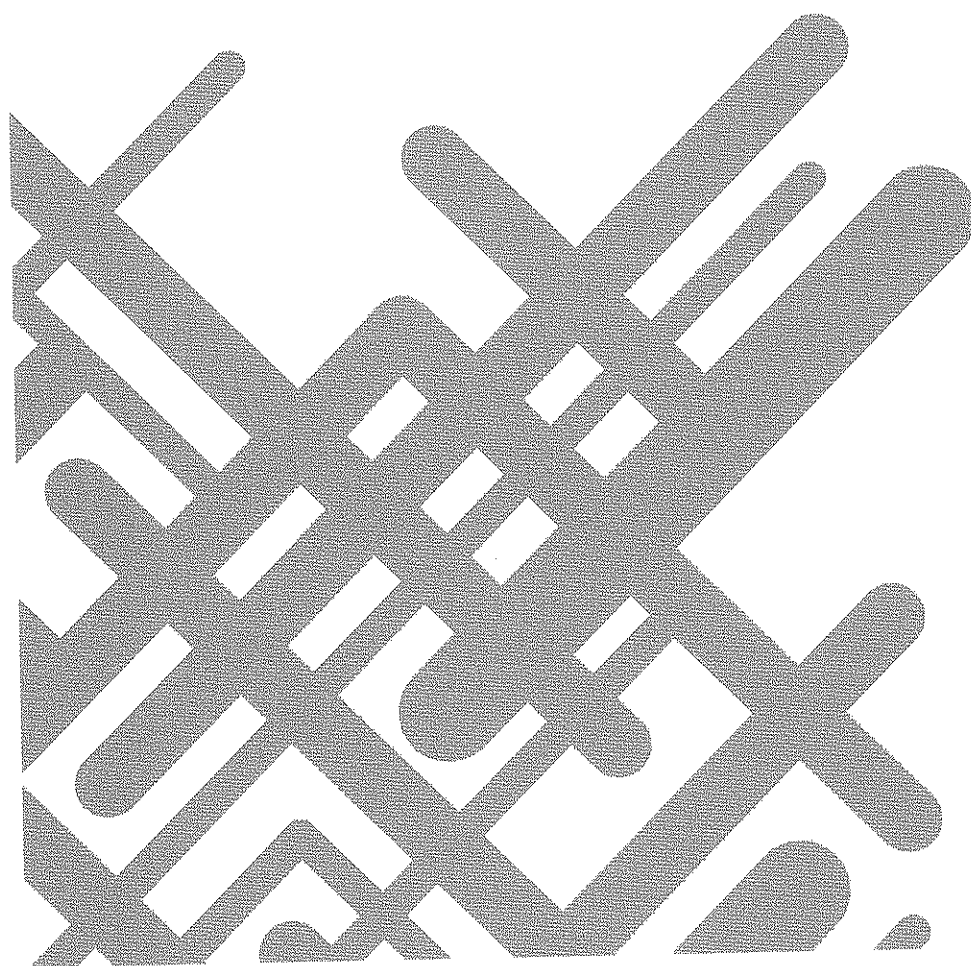
Redovisning

Ta del av [Transportstyrelsens redovisning av regeringsuppdraget om miljözoner för lätta fordon](http://www.transportstyrelsen.se/sv/Nyhetsarkiv/nya-miljozoner-kan-ge-renare-luft-i-...).

Upprättad av
Kristofer Elo
Väg- och järnvägsavdelningen
Enheten för teknik och trafik
Sektion vägtrafik

Miljözoner för lätta fordon

Redovisning av regeringsuppdrag



INNEHÅLLSFÖRTECKNING

SAMMANFATTNING	9
SUMMARY	11
FÖRFATTNINGSFÖRSLAG	13
Förslag till ändring i trafikförordningen (1998:1276)	13
Förslag till ändring i vägmärkesförordningen (2007:90)	23
Förslag till ändring i militärtrafikförordningen (2009:212).....	25
1 INLEDNING	27
1.1 Bakgrund.....	27
1.2 Uppdraget	27
1.3 Förutsättningar och legala krav	27
1.4 Avgränsningar.....	28
1.4.1 Premiering av tysta och emissionsfria fordon	28
1.4.2 Globalt eller lokalt perspektiv	28
1.4.3 Fordonsslag.....	29
1.4.4 Dubbdäck	29
1.4.5 Motorredskap.....	29
1.5 Så här gjorde vi.....	30
1.6 Rapportens disposition	30
2 POLITISKA MÅL OCH FÖRFATTNINGSKRAV.....	32
2.1 Politikens mål.....	32
2.1.1 Transportpolitiska mål	32
2.1.2 Miljökvalitetsmål	32
2.2 Internationella krav	33
2.2.1 Luftkvalitet	33
2.2.2 Buller	34
2.3 Nationella krav	34
2.3.1 Miljöbalkens hänsynsregler	34
2.3.2 Miljökvalitetsnormer för utomhusluft.....	35
2.3.3 Förordning om omgivningsbuller	36
3 PROBLEM MED LUFTFÖRORENINGAR OCH BULLER	37
3.1 Luftkvalitet.....	37
3.1.1 Partiklar - PM10 och PM2,5	37
3.1.2 Kvävedioxid - NO ₂	38
3.2 Buller.....	40
4 FORDONS MILJÖKLASSNING OCH BULLERNIVÅER	42
4.1 Personbilar, lätta lastbil och lätta bussar	42
4.1.1 Miljöklasser.....	42

4.1.2	Buller	44
4.2	Motorcykler och mopeder klass I	45
4.2.1	Miljöklasser	45
4.2.2	Buller	46
4.3	Tunga lastbilar och tunga bussar	46
4.3.1	Miljöklasser	46
4.3.2	Buller	48
5	DAGENS MILJÖZONER	49
5.1	Trafik inom ett särskilt miljö känsligt område	49
5.2	Behörigheten att meddela föreskrifter om miljözon	50
5.3	Miljözoner i andra medlemsstater	51
5.4	Utmärkning av miljözoner	54
5.4.1	FN-konventionen om vägmärken och signaler	54
5.4.2	Vägmärkesförordningen	55
5.4.3	Utmärkning av miljözoner i andra EU-länder	56
6	KRAVUPPFYLLELSE I DAGENS MILJÖZONER	58
6.1	Allmänt om trafikövervakning och regelefterlevnad	58
6.2	Undersökningar av kravuppfyllelse	58
6.2.1	Stockholm kommun	58
6.2.2	Göteborg kommun	59
6.3	Fordons drivmedel och miljöklass i miljözonerna	60
6.3.1	Stockholm kommun	61
6.3.2	Göteborg kommun	62
6.3.3	Känslighetsanalys	65
7	DEN SVENSKA FORDONSFLOTTAN	66
7.1	Personbilar, lätta lastbilar och lätta bussar	66
7.1.1	Miljöklasser	66
7.1.2	Drivmedel	67
7.1.3	Fordonsflottan efter motortyp, miljöklass och fordonsslag	68
7.1.4	Framtidsutsikt	69
7.2	Motorcyklar och mopeder klass I	72
7.2.1	Eldrivna motorcyklar och mopeder klass I	73
7.2.2	Eldrivna cyklar	74
7.2.3	Framtidsutsikt för eldrivna cyklar	74
7.3	Tunga lastbilar och tunga bussar	75
7.3.1	Framtidsutsikt	77
7.4	Uppgradering av motorer	79
7.4.1	Framtidsutsikt	79
7.5	Fordon från tredjeland	79
7.5.1	Framtidsutsikt	80
7.6	Veteranfordon	80

8	FÖRSLAG OCH BEDÖMNINGAR.....	81
8.1	Bemyndigande att meddela föreskrifter om miljözoner och för prövning av undantag	81
8.1.1	Gällande bestämmelser	81
8.1.2	Skäl till förslaget	81
8.2	Antalet typer av miljözoner	84
8.2.1	Gällande bestämmelser	84
8.2.2	Skäl till förslaget	84
8.3	Ändring av miljözonsbestämmelserna - Miljözon klass 1	85
8.3.1	Gällande bestämmelser	85
8.3.2	Skäl till förslaget	85
8.4	Kraven på fordon inom miljözon klass 2	86
8.4.1	Gällande bestämmelser	86
8.4.2	Skäl till förslaget	86
8.5	Kraven på fordon inom miljözon klass 3	88
8.5.1	Gällande bestämmelser	88
8.5.2	Skäl till förslaget	88
8.6	Krav på dokumentation	90
8.6.1	Gällande bestämmelser	90
8.6.2	Skäl till förslaget	90
8.7	Undantag för lätta fordon från bestämmelserna om miljözon klass 2 och klass 3	91
8.7.1	Gällande bestämmelser	91
8.7.2	Skäl till förslag	92
8.7.3	Skäl till bedömning	95
8.8	Utmärkning av miljözoner	96
8.8.1	Gällande bestämmelser	96
8.8.2	Skäl till förslaget	96
8.9	Övervakning	99
8.9.1	Gällande bestämmelser	99
8.9.2	Skäl till förslag	100
8.9.3	Skäl till bedömning	100
8.10	Bullerkrav på fordon och däck	104
8.10.1	Gällande bestämmelser	104
8.10.2	Skäl till bedömningen	104
8.11	Att premiera "emissionsfria" fordon	105
8.11.1	Gällande bestämmelser	105
8.11.2	Skäl för bedömningen	105
9	BESKRIVNING AV FALLSTUDIE.....	106
9.1	Områden som omfattas	106
9.2	Underlag från områdena	107
9.2.1	Boende inom områdena	107
9.2.2	Inkomst och köpkraft inom områdena	107
9.2.3	Fordon inom områdena	108

9.2.4	Andelen kollektivtrafik inom områdena.....	108
9.2.5	Kostnader för aktiva åtgärder.....	109
9.2.6	Pendlande personer inom, till och från områdena	109
10	KONSEKVENsutredning för ändringar i trafikförordningen	111
10.1	Allmänt.....	111
10.1.1	Vad är problemet eller anledningen till regleringen?.....	112
10.1.2	Vad ska uppnås?.....	112
10.1.3	Vilka är lösningsalternativen?.....	112
10.1.4	Vilka är berörda?	116
10.2	Vilka konsekvenser medför regleringen?	117
10.2.1	Företag	117
10.2.2	Medborgare	119
10.2.3	Staten, regioner eller landsting och kommuner.....	125
10.2.4	Externa effekter	128
10.3	Vilka konsekvenser medför övervägda alternativ till regleringen och varför anses regleringen vara det bästa alternativet?	141
10.4	Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler?..	142
10.5	Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?	142
10.6	Transportpolitisk måluppfyllelse.....	143
10.6.1	Hur påverkas uppfyllelsen av funktionsmålen?.....	143
10.6.2	Hur påverkas uppfyllelsen av hänsynsmålen?.....	143
10.7	Sammanställning av konsekvenser.....	145
10.8	Samråd	145
11	KONSEKVENsutredning avseende ändringar i vägmärkesförordningen	146
11.1	Allmänt.....	146
11.1.1	Vad är problemet eller anledningen till regleringen?.....	146
11.1.2	Vad ska uppnås?.....	146
11.1.3	Vilka är lösningsalternativen?.....	146
11.1.4	Vilka är berörda?	148
11.2	Vilka konsekvenser medför regleringen?	149
11.2.1	Företag	149
11.2.2	Medborgare	150
11.2.3	Staten, regioner eller landsting och kommuner.....	150
11.2.4	Externa effekter	151
11.3	Vilka konsekvenser medför övervägda alternativ till regleringen och varför anses regleringen vara det bästa alternativet?	151
11.4	Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler?..	152
11.5	Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?	152

11.6	Transportpolitisk måluppfyllelse.....	152
11.6.1	Hur påverkar regleringen funktionsmålet?	152
11.6.2	Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?	152
11.7	Sammanställning av konsekvenser	153
11.8	Samråd	153
12	KONSEKVENsutredning avseende ändring av MILITÄRTRAFIKFÖRORDNINGEN.....	154
12.1	Allmänt	154
12.1.1	Vad är problemet eller anledningen till regleringen?	154
12.1.2	Vad ska uppnås?	154
12.1.3	Vilka är lösningsalternativen?	154
12.1.4	Vilka är berörda?	155
12.2	Vilka konsekvenser medför regleringen?	155
12.2.1	Företag	155
12.2.2	Medborgare	155
12.2.3	Staten, regioner eller landsting och kommuner.....	155
12.2.4	Externa effekter	156
12.3	Vilka konsekvenser medför övervägda alternativ till regleringen och varför anses regleringen vara det bästa alternativet?	156
12.4	Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler?..	156
12.5	Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?	156
12.6	Transportpolitisk måluppfyllelse.....	156
12.6.1	Hur påverkar regleringen funktionsmålet?	156
12.6.2	Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?	157
12.7	Sammanställning av konsekvenser	157
12.8	Samråd	157
13	SAMRÅD	158
13.1	Inledande samråd med organisationer och myndigheter	158
13.2	Samråd med kommunrepresentanter	159
13.2.1	Hur ställer sig kommunerna till denna typ av bestämmelser?	159
13.2.2	Vilka problem ser kommunerna med att införa denna typ av bestämmelser?	159
13.3	Övriga samråd	160
14	FÖRFATTNINGSKOMMENTAR	161
14.1	Förordning om ändring i trafikförordningen (1998:1276)	161
14.2	Förordning om ändring av vägmärkesförordningen (2007:90)	164
14.3	Förordning om ändring av militärtrafikförordningen (2009:212)	164

BILAGA 1 – POSTNUMMER

BILAGA 2 - UNDERLAG FRÅN SCB

BILAGA 3 – UNDERLAG FRÅN IVL

BILAGA 4 – BREV INFÖR SAMRÅD

BILAGA 5 – SAMMANSTÄLLNING AV SYNPUNKTER FRÅN SAMRÅD

Förkortningar och fackordlista

Förkortningar

PM10	Sammanlagda vikten av partiklar som är mindre än 10 mikrometer i diameter inom en kubikmeter luft.
PM2,5	Sammanlagda vikten av partiklar som är mindre än 2,5 mikrometer i diameter inom en kubikmeter luft.
NO ₂	Kvävedioxid en kemisk förening av Kväve (N) och Syre (O).
NO _x	Kväveoxider inkluderar både Kväveoxid (NO) och Kvävedioxid (NO ₂).

Fackord

Euro 5	En miljöklassning för lätta fordon enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007, bilaga 1, tabell 1
Euro 6	En miljöklassning för lätta fordon enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007, bilaga 1, tabell 2
Euro IV	En miljöklassning av tunga fordon enligt EU-direktiv 88/77/EC och med tillägg enligt EU direktiven 1999/96/EC, 2005/55/EC, 2005/78/EC och 2006/51/EC. Denna klassning ställer krav på tunga fordons utsläpp av bland annat rök, partiklar och kolmonoxid.
Euro V	En miljöklassning av tunga fordon enligt EU-direktiven 88/77/EC och 2005/78/EC och med tilläggen enligt EU-direktiven 2006/51/EC och 2008/74/EC. Denna klassning ställer krav på tunga fordons utsläpp av bland annat rök, partiklar och kolmonoxid.
Euro VI	En miljöklassning av tunga fordon enligt EU-förordningarna nummer 595/2009 och nummer 64/2012. Denna klassning ställer krav på tunga fordons utsläpp av bland annat rök, partiklar och kolmonoxid.

Sammanfattning

Uppdraget

Transportstyrelsen har haft i uppdrag att utreda hur personbilar, lätta lastbilar och lätta bussar ska kunna inkluderas i bestämmelserna om miljözoner. Vi skulle även utreda hur bestämmelserna kan premiera tysta och emissionsfria fordon och hur efterlevnaden kan säkerställas.

Vårt förslag i korta drag

Dagens bestämmelser om miljözoner kompletteras med två nya miljözoner, klass 2 och klass 3. Kommunen ska få föreskriva och pröva undantag.

Miljözon klass 2 omfattar personbil, lätta lastbil och lätta buss. Kraven för att få föra fordonen i zonen är att fordon med kompressionstænd motor ska uppfylla kraven för Euro 6 och fordon med gniststænd motor ska uppfylla minst Euro 5.

Miljözon klass 3 omfattar både lätta och tunga motorfordon. För att få föra fordonen inom zonen ska de lätta fordonen ha utsläppsklass el eller drivas med vätgas. De tunga fordonen ska drivas på el eller vätgas eller vara av fordonstypen elhybrid som uppfyller Euro VI. Genom kraven på el- eller vätgasdrift premieras tysta och emissionsfria fordon.

Vi föreslår att Polismyndigheten ska övervaka efterlevnaden av miljözonsbestämmelserna. Utmärkning med nya vägmärken ska bidra till medvetenhet om regler samt god efterlevnad. Om det visar sig att efterlevnaden blir låg finns det anledning att återkomma i den frågan och generellt se över bestämmelserna om parkering.

Konsekvenser

Vi bedömer att bestämmelser om miljözoner kan bidra till att hänsynsmålet för miljö och hälsa uppfylls genom att ge ytterligare ett styrmedel för kommuner för att förbättra luftkvalitet och minska buller.

De konsekvenser som på sikt kan uppstå varierar avsevärt. Både positiva och negativa effekter kommer variera. Tidsperspektiv, lokal luftkvalitet och buller samt kostnader för att uppdatera den lokala fordonsflottan är avgörande faktorer om miljözoner ska beslutas. Ju tidigare miljözoner införs, desto större miljöeffekter kommer att uppnås, men samtidigt kommer kostnaderna att vara som störst inledningsvis. Det kommer naturligen att krävas en utredning av respektive kommun för att bedöma om de lokala förutsättningarna är sådana att de kostnader som en miljözon medför kan motiveras, eller om andra styrmedel är att föredra.

Vi har valt att göra en fallstudie för att i utredningen ge en bild av vilka konsekvenserna kan bli om miljözoner införs i Stockholms kommun 2020. Kostnaderna för enskilda och företag kan bli mycket stora om en miljözon klass 2 skulle införas för samma område som dagens miljözon för tunga fordon. Samtidigt visar även fallstudien att miljözoner skulle förbättra luftkvaliteten i området, framförallt vad det gäller utsläpp av Kvävedioxid. Miljözon klass 2 förväntas bidra till förbättrad luftkvalitet fram till 2030, störst effekt har zonen fram till 2025. Efter 2035 kommer miljözon klass 2 vara relativt verkningslös eftersom den svenska fordonsflottan då till stor del uppfyller kraven för zonen. Däremot kommer miljözon klass 3 bidra renare luft och mindre buller i stadsmiljön under längre tid. Miljözon klass 3 kan också leda till indirekta aspekter som teknikspridning och för hur fossiloberoende stadsdelar kan utvecklas.



Näringsdepartementet
Avdelningen för bostäder och transporter,
Enheten för marknad och regelverk på
transportområdet
Ämnesråd
Stefan Andersson
08-405 34 30
070-220 95 14

Transportstyrelsens rapport Miljözoner för lätta fordon

Remissinstanser

- 1 Åklagarmyndigheten
- 2 Boverket
- 3 Folkhälsomyndigheten
- 4 Försvarsmakten
- 5 Kommerskollegium
- 6 Konsumentverket
- 7 Kriminalvården
- 8 Naturvårdsverket
- 9 Polismyndigheten
- 10 Regelrådet
- 11 SMHI
- 12 Statens energimyndighet
- 13 Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI)
- 14 Trafikanalys
- 15 Trafikverket
- 16 Länsstyrelsen i Skåne län
- 17 Länsstyrelsen i Stockholms län
- 18 Länsstyrelsen i Västerbottens län
- 19 Länsstyrelsen i Västra Götalands län
- 20 Sveriges Kommuner och Landsting

- 21 Skåne läns landsting
- 22 Västerbottens läns landsting
- 23 Stockholms läns landsting
- 24 Västra Götalands läns landsting
- 25 Burlövs kommun
- 26 Ekerö kommun
- 27 Enköpings kommun
- 28 Gävle kommun
- 29 Göteborgs kommun
- 30 Helsingborgs kommun
- 31 Huddinge kommun
- 32 Höganäs kommun
- 33 Jönköpings kommun
- 34 Kungälv kommun
- 35 Lerums kommun
- 36 Linköpings kommun
- 37 Lunds kommun
- 38 Malmö kommun
- 39 Mölndals kommun
- 40 Solna kommun
- 41 Stockholms kommun
- 42 Sundbybergs kommun
- 43 Sundsvalls kommun
- 44 Svedala kommun
- 45 Tierps kommun
- 46 Uppsala kommun
- 47 Umeå kommun
- 48 Vännäs kommun
- 49 Västerås kommun
- 50 Växjö kommun

- 51 Åstorps kommun
- 52 Örebro kommun
- 53 Örnsköldsviks kommun
- 54 Östersunds kommun
- 55 Astma och Allergiförbundet
- ✓ 56 BIL Sweden
- 57 Bilimportörernas Riksförbund
- 58 Däck-, Fälg- & Tillbehörlleverantörernas Förening
- 59 Elbil Sverige
- 60 Energiföretagen
- 61 Föreningen Gröna Bilister
- 62 Handikappförbunden
- 63 Institutet för miljömedicin
- 64 IVL Svenska miljöinstitutet
- 65 Luftförorenings- och klimatsekretariatet
- 66 Motorbranschens Riksförbund (MRF)
- 67 Motorhistoriska riksförbundet
- 68 Motormännen
- 69 Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF)
- 70 Power Circle
- 71 STRO, The Scandinavian Tire & Rim Organization
- 72 Svensk Cykling
- 73 Svensk Handel
- 74 Svenska Handelskammarförbundet
- 75 Svensk Kollektivtrafik
- 76 Svenska Naturskyddsföreningen (SNF)
- 77 Svenskt Näringsliv
- 78 Svenska Petroleum och Biodrivmedelsinstitutet
- 79 Svenska Taxiförbundet
- 80 Svenska Transportarbetarförbundet