



Näringsdepartementet

Yttrande över Transportstyrelsens rapport "Miljözoner för lätta fordon"

Jag har stor förståelse för att problemen kring luftföroreningar i våra städer måste lösas men jag är av rent principiella skäl tveksam till om ytterligare kriminalisering är rätt väg att gå. Konsekvenserna för den enskilde av den föreslagna regleringen är svåra att överblicka eftersom de beror på hur beslutande myndigheter kommer att använda sig av möjligheten att införa dessa miljözoner. Om miljözoner införs i stor omfattning kommer det att innebära betydande ingrepp i hur gemene man kan framföra fordon i tätorter. Miljöfrämjande åtgärder för nästan alltid med sig konsekvenser som kan uppfattas som negativa eller begränsande för den enskildes frihet. Om den föreslagna regleringen genomförs skulle den bland annat få som konsekvens att den som har möjlighet att köpa en ny bil, kanske en elbil, får större möjligheter att röra sig fritt jämfört med den som av privatekonomiska skäl måste ha kvar sin gamla bil under en längre tid. Mindre genomgripande lösningar, där den enskilde har möjlighet att vid varje enskilt tillfälle göra en avvägning mellan å ena sidan behovet av att färdas på ett visst sätt och å andra sidan kostnaden för att göra detta, kan med hänsyn till detta vara att föredra.

Jag har svårt att se hur miljözonerna på ett effektivt sätt ska kunna övervakas. De polisiära resurserna är idag ansträngda. Risken att denna reglering blir oövervakad är överhängande vilket skulle få negativa konsekvenser för trovärdigheten.

Den föreslagna regleringen ställer också stora krav på den enskilde att veta vilken utsläppsklass som dennes fordon tillhör. Det är en sak att upplysningar om detta lämnas vid försäljning av fordon genom en handlare. En annan sak är att en person måste informera sig om utsläppsklass ang. det fordon denne äger sedan ett antal år.

Vad gäller skyltningen av miljözoner anser jag att dessa bör skyltas oavsett vilken typ av miljözon det rör. Att som idag undanta miljözonerna från kravet på skyltning är enligt min uppfattning tveksamt ur ett straffrättsligt perspektiv. Enligt min uppfattning bör ett generellt krav på skyltning av miljözoner införas.

Jag ser det som mycket positivt att frågan om vem som har möjlighet att besluta om miljözoner förtydligas. Detta är av stor vikt oavsett om förslaget i övrigt genomförs. Den lagstiftning som finns om miljözoner idag är inte helt klar när

det gäller frågan om det är kommunen eller länsstyrelsen som ska besluta. Skulle förslaget genomföras kan ifrågasättas om inte länsstyrelsen är den mest lämpade myndigheten att fatta beslut om miljözoner. De ingrepp för den enskilde som regleringen kan komma att medföra är omfattande. Denna beslutsprocess bör därför ligga på en högre nivå än den kommunala. Jag noterar att det i författningsförslaget inte finns något förslag på en förändrad formulering av TraF 10:3, den nämns endast i själva rapporten s 81ff.

I rapporten tas frågan om undantag från bestämmelserna om miljözon upp. Till Utvecklingscentrum Malmö har frågan ställts om bärgningsfordon kan omfattas av något av undantagen från reglerna om miljözon i TraF. Enligt vår bedömning kan så ske idag i akuta fall genom TraF 11:4 4 p. I icke-akuta fall är det mer tveksamt. Ett förtydligande vore önskvärt oavsett om resterande reglering införs eller ej.

Rapporten föranleder mig inte att ha några övriga synpunkter utifrån de intressen jag har att bevaka för Åklagarmyndighetens räkning.

Detta yttrande har beslutats av undertecknad överåklagare. I beredningen har deltagit kammaråklagare Johan Bülow, föredragande.



Mats Svensson
överåklagare



Johan Bülow
föredragande