

FÖRETAGAROMBUDSMANNEN

Stiftelsen Den Nya Välfärden
Box 5625
114 86 Stockholm

PROMEMORIA

Datum 2005-06-15
Ärende FO 2005-001
PM nr 2 (slutlig bedömning)
Utredare Mårten Hyltner

Utredning rörande reglerna om miljözon

Bakgrund

Hans Rönnevall driver Midbus AB. Företaget har som verksamhet att transportera passagerare, företrädesvis skolklasser, körer, idrottsföreningar, och andra föreningar eller företag. Våren 2005 hade Hans Rönnevall en körning till Göteborg med en grupp barn som skulle gå på Liseberg. När de kom till Göteborg visade det sig dock att det inte var tillåtet att köra barnen till Liseberg. Detta på grund av att den buss de åkte i var tillverkad 1993. Istället fick Hans Rönnevall parkera bussen på en sidogata en bit därifrån och barnen blev tvungna att till fots korsa trafiken för att komma till Liseberg.

Aktuell reglering

I Stockholm, Göteborg, Malmö och Lund finns regler om miljözon.¹ Stockholms miljözon omfattar cirka 5x7 km, Göteborgs miljözon cirka 3x5 km, Malmös miljözon cirka 3x3 km och Lunds miljözon cirka 2x2 km. I huvudsak innebär reglerna, som är desamma i samtliga fyra städer,² att dieselmotordriven buss eller lastbil med en totalvikt över 3,5 ton endast får färdas inom miljözon om fordonet är yngre än 8 år. Fordonets ålder räknas från det datum det registrerades för första gången, i Sverige eller utomlands. För fordon äldre än åtta år finns möjlighet till dispens för färd inom miljözon ytterligare ett antal år förutsatt att fordonet antingen förses med särskild avgasreningsutrustning eller ny godkänd motor.³ Sådan dispens måste sökas hos varje kommun vars miljözon fordonet avses trafikera.

¹ Den legala grunden för reglerna om miljözon är 10 kap. 1, 2 och 3 §§ trafikförordningen (1998:1276)

² För en utförligare redogörelse för reglerna, se "Miljözon för tung trafik, Bestämmelser i Stockholm, Göteborg, Malmö och Lund från 2002", den 10 maj 2005 på <http://www.trafikkontoret.goteborg.se/display.asp?top=miljo/rubriker.htm&bottom=/miljo/pdf/miljozon2002.pdf>

³ Hur många års dispens från förbudet mot att trafikera miljözon som kan meddelas beror på vilken åtgärd som vidtas.

Företagarombudsmannens bedömning

Företagarombudsmannen stödjer Stockholm, Göteborg, Malmö och Lund i deras strävan att minska mängden luftföroreningar i sina innerstadsområden. Företagarombudsmannen, som i förevarande uttalande inte tar ställning till huruvida införandet av miljözon är ett effektivt sätt att nå detta mål, vill dock poängtera vikten av att normgivningsåtgärder till skydd för miljön beaktar även andra viktiga intressen, samhällsintressen såväl som enskilda intressen. Precis som vid all normgivning är det även i detta fall viktigt att inte inkräkta på andra viktiga intressen i större utsträckning än vad som krävs för att uppnå syftet med normgivningsåtgärden. I förevarande sammanhang måste enskilda näringsidkares näringsfrihet och rörelsefrihet anses utgöra två sådana viktiga intressen.

Med anledning av regeringens utformning av trafikförordningen (1998:1276), vilken utgör den legala grunden för kommunernas regler om miljözon, tar nuvarande regler om miljözon sikte på ett fordons ålder. Såvitt Företagarombudsmannen kan bedöma har denna ordning tillkommit efter praktiska överväganden. Den grundläggande tanken får antas vara att nyare fordon har lägre emissionsnivåer än gamla fordon. Tidigare reglering tog istället sikte på vilken svensk miljöklass ett fordon uppnådde. Detta medförde dock problem med utländska fordon som av naturliga skäl inte hade svensk miljöklassificering. Kom dessa från ett annat EU-land stred det därmed mot EU:s regler om ickediskriminering om de inte fick framföras inom miljözon.

Reglerna om miljözon skulle dock, enligt Företagarombudsmannens mening, uppnå större legitimitet om de tydligare och mer direkt relateras till fordonens emissionsnivåer. Detta skulle vara möjligt om man inför en dispens för fordon som faktiskt visats ha samma eller lägre emissionsnivåer⁴ än de fordon som får trafikera miljözon. Ett tioårigt fordon skulle då kunna trafikera miljözon ytterligare ett år om det visas uppfylla de utsläppskrav som gäller för sjuåriga fordon, ytterligare två år om det

⁴ Se exempelvis Rådets direktiv 88/77EEG av den 3 december 1987 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot utsläpp av gasformiga föroreningar från dieselmotorer som används i fordon [EGT nr L 036, 09/02/1988 s. 0033 – 0061], senast ändrad genom Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/96/EG [EGT nr L 04, 16/02/2000 s. 0001 – 0155], samt Kommissionens direktiv 2001/27/EG om anpassning till den tekniska utvecklingen av rådets direktiv 88/77/EEG [EGT nr L 107, 18/04/2001, s. 0010 – 0023]

visas uppfylla utsläppskraven för sexåriga fordon och så vidare. Med en sådan ordning skulle dessutom den risken undvikas att miljövänliga fordon måste tas ur trafik enbart på grund av att de har uppnått en viss ålder.

Företagarombudsmannen delar regeringens bedömning att en företagare som utrustar sin lastbil eller buss med extra avgasrening eller en ny motor skall kunna få dispens för att färdas i miljözon ytterligare år efter att fordonet varit registrerat i åtta år. Sådan dispens måste dock, enligt nu gällande regler, sökas i var och en av de kommuner vars miljözon fordonet avses trafikera. Detta trots att dispensererna grundas på samma regelverk. För den enskilde företagaren utgör det naturligtvis en onödig börda att vara tvungen att söka fyra olika tillstånd för samma sak. Enligt Företagarombudsmannens bedömning får det även anses sannolikt att var och en av de berörda kommunerna lastas med onödigt höga administrationskostnader eftersom varje kommun måste handlägga fler dispensansökningar än vad som vore fallet vid ett samordnat förfarande. Således talar både samhällsekonomiska överväganden och företagarihänsyn för ett system med ett samordnat dispensansökningsförfarande. Detta gäller naturligtvis även för den ovan förordade dispensen för fordon som faktiskt visats ha samma eller lägre emissionsnivåer än de fordon som får trafikera miljözon.

Företagarombudsmannen anser således att reglerna om miljözon bör ändras på så sätt att de tydligare kopplas till ett fordons emissionsnivåer. Detta genom att en dispensmöjlighet införs för fordon som faktiskt visats ha samma eller lägre emissionsnivåer än de fordon som får trafikera miljözon. Vidare bör, under alla omständigheter, ett samordnat dispensförfarande införas.

Företagarombudsmannen verkar, på initiativ av Stiftelsen Den Nya Välfärden, för ett bättre företagarklimat i Sverige. Arbetet sker genom utredning och publicering av konkreta exempel på brister i företagarklimatet. Företagarombudsmannen har en styrelse bestående av företagare, ekonomer och publicister som på ideell basis leder verksamheten. I bedömningen av förevarande ärende deltog Tommy Adamsson, Patrik Engellau, Lars I W Jansson, Monica Werenfels-Röttorp och Edward Waller.
