



Transportstyrelsen

## Remissvar över Transportstyrelsens rapport Miljözoner för lätta fordon(TSV 2015-4545)

### Sammanfattning

Kriminalvården ställer sig positiva till förslagets förväntade effekter på luftkvaliteten men frågande om de står i proportion till kostnaderna som de kan komma att innebära för olika aktörer. Förslagen förväntas ge positiva effekter endast under en begränsad tid varför det är motiverat att se på om andra styrmedel kan vara mer effektiva och långvariga. Kriminalvården instämmer i författningsförslaget men vill att nedanstående kommentarer tas i beaktande. Detta berör främst möjligheten till de undantag från Trafikförordningen som anges för Kriminalvårdens fordon och möjligheten till ytterligare undantag. Konsekvenser av författningsförslaget för Kriminalvårdens verksamhet är främst ökade kostnader för utbyte av fordon. Dessa kostnader går inte att bedöma utan att veta när förslaget träder i kraft och i vilken omfattning kommunerna meddelar lokala trafikföreskrifter i form av miljözoner.

### Författningsförslag

#### Förslag till ändring i trafikförordningen (1998:1276)

##### 11 kap. 4 § punkt 7.

*"Fordon av fordon som används..."* Bör skrivas *"Fordon som används..."*

Föreslagen lydelse, med hänsyn tagen till ovan korrigerad, måste föreskrivas.

Kriminalvårdens transporter sker generellt i specialutrustade/ombyggda fordon. Detta sker av säkerhetsskäl och det bedöms inte troligt att det kommer att finnas alternativa fordon för ändamålet. Detta gäller framförallt vid införandet av miljözon klass 3 men det skulle även innebära problem vid införande av miljözon klass 2. Problematiken vid införande av miljözon klass 2 är också på kort sikt förenad med betydande kostnader med tanke på de specialanpassningar som görs på dessa fordon. Kriminalvården behöver också i dessa transporter kunna transportera klienter hela vägen fram till transportens slutmål och alternativa färdvägar är inte aktuella.

Formuleringen *"brådskande yrkesutövning"* behöver preciseras för att kunna tillämpas.

##### 13 kap. 3 §

Föreslagen lydelse måste föreskrivas. I de fall Kriminalvården bedömer att ytterligare undantag utöver de redan angivna i 11 kap 4§ finns måste möjlighet ges att söka mer generella undantag. Kriminalvården har verksamhet spridd över hela landet, transporter sker ofta både över kommun och länsgränser och i de fall vi kan behöva generella undantag måste det finnas möjlighet att ansöka om detta.



## Övriga kommentarer kring rapporten

### 1.4.4 Dubbdäck

Avgränsningen kring förbud mot trafik med fordon med dubbdäck bör eventuellt ha ingått i utredningen för att på sikt inte hamna i ett läge där förbud mot dubbdäck inte harmoniserar med de förslagna miljözonerna. Detta skulle kunna innebära ett regelverk med stora oklarheter var olika fordon får framföras. Dels gällande miljözoner klass 1-3 med olika regelverk kring Euro 5 och Euro 6 beroende på om fordonet har gnisttänd eller kompressionständ motorteknik. Dels var du får framföra ett fordon med dubbdäck.

### 8.4.2 Val av kravnivåer för miljözon klass 2

Det finns praktiska aspekter av förslaget kring kravnivåer. För Kriminalvården skulle det i praktiken för verksamhetsställen där man har ett större antal fordon och där personal använder olika fordon olika dagar innebära att vissa fordon inte kan användas för vissa resor. För att göra detta tydligt hade det ur en praktisk synvinkel varit enklare att använda en årsregel alternativt begränsa till antingen Euro 5 eller Euro 6 i stället för att använda en kombination av dessa.

Hänvisningen till konsekvensutredningen "Se kapitel 11" bör vara en hänvisning till kapitel 10.

Detta remissvar har beslutats av kriminalvårdsdirektören Elisabet Åbjörnsson Hollmark efter föredragning av expert i miljöledningsfrågor Karin Herder. I handläggningen har även Jonas Lundgren från nationella transportenheten deltagit.

Elisabet Åbjörnsson Hollmark

Karin Herder

Sändlista  
Transportstyrelsen  
Nationella transportenheten  
Avdelningen för ledningsstöd