

Landstingsstyrelsen

Framställan från Transportstyrelsen om ändring av bestämmelser om miljözoner i trafikförordningen

Landstinget i Jönköpings län har av Näringsdepartementet beretts möjlighet att yttra sig över ovan rubricerade remiss.

Förslag till beslut

Landstingsstyrelsen föreslås besluta

att godkänna yttrandet som svar till Näringsdepartementet.

LANDSTINGETS KANSLI

Agneta Jansmyr
Landstingsdirektör

Ola Lundmark
Regional utvecklingsdirektör

2012-02-28

LK11-0754

Näringsdepartementet

103 33 Stockholm

Framställan från Transportstyrelsen om ändring av bestämmelser om miljözoner i trafikförordningen

Transportstyrelsen föreslår ändring av Trafikförordningen (1998:1276) på tre punkter i fråga om de fordon som omfattas av bestämmelserna om miljözon i kapitel 4.

Sammanfattning

Landstinget i Jönköpings län är positiv till föreslagna förändringar i bestämmelserna om miljözoner i Trafikförordningen.

Landstinget ser det som viktigt att man förenklar och förtydligar reglerna för fordonsägare, kollektivföretag och åkeriföretag som är berörda av regleringen inom miljözonerna.

Landstinget bedömer också att förändringarna kan ha en positiv påverkan på både hälsa och miljö.

LANDSTINGSSTYRELSEN

Håkan Jansson
Landstingsstyrelsens ordförande

Agneta Jansmyr
Landstingsdirektör

Framställan om ändring av bestämmelserna om miljözoner i trafikförordningen (1998:1276)

1. Sammanfattning

Transportstyrelsen föreslår ändring av trafikförordningen (1998:1276) på tre punkter i fråga om de fordon som omfattas av bestämmelserna om miljözon i 4 kap. Den första punkten gäller att ge möjlighet att anpassa motorn till tunga fordon mot lägre utsläppsnivå, den andra att inte utesluta fordon godkända enligt euro-VI från rätt att föras i en miljözon samt den tredje om vilka bränslen som fordon som förs i en miljözon kan använda.

Det finns i de befintliga bestämmelserna om miljözoner i trafikförordningen möjlighet att anpassa en motor i ett fordon till lägre avgasutsläpp. Branschorganisationer och åkare upplever en stor osäkerhet i hur bestämmelserna ska tolkas. Bland annat ska en handling som visar vilka utsläppskrav ett anpassat fordon uppfyller medfölja vid färd i en miljözon. Ingen kan idag ge svar på vilken handling som är tillräcklig. Det finns också en önskan om att förenkla proceduren för godkännande av system för anpassning till lägre utsläpp.

Branschorganisationer och åkare har uttryckt en oro att euro-VI-fordon inte får föras i en miljözon efter sex år i trafik. Euro-VI blir obligatoriska krav för registrering av nya fordon från 1 januari 2014. De skulle enligt nuvarande bestämmelser endast få föras i en miljözon som längst sex år.

Den tredje punkten är ett förtydligande angående vilket bränsle som får användas i en miljözon. En del åkare och fordonsägare har den uppfattningen att det skulle vara fritt att köra vidare i en miljözon för fordon där tillåtelsen att föras i en miljözon upphört bara genom att använda ett annat bränsle än diesel, till exempel RME. Användandet av andra bränslen kan resultera i betydande ökning av hälsovådliga utsläpp, till exempel kväveoxider och partiklar.

2. Bestämmelser om miljözoner

2.1. Anpassning mot lägre avgasutsläpp

Transportstyrelsens förslag: I bestämmelserna om miljözoner i trafikförordningen införa möjligheten att uppgift om vilken utsläppsnivå och att ett fordon är anpassat för lägre avgasutsläpp ska kunna hämtas från vägtrafikregistret.

I bestämmelserna om miljözoner (4 kap. 22 – 24 §§) i trafikförordningen finns en möjlighet att anpassa avgasutsläppen på äldre fordon som inte längre får föras i en miljözon. Flera organisationer har framfört synpunkter på bestämmelserna och att de upplevs svåra att tillämpa. Till exempel anges i 24 § att ett anpassat fordon ska medföra handlingar som anger vilka emissionskrav fordonet uppfyller efter anpassning. Transportstyrelsen har haft flera samtal och diskussioner med organisationer och åkare där frågan om dessa handlingar diskuterats. Det finns dessutom oklarheter om vilken provning som krävs för ett anpassat fordon. Enligt nuvarande bestämmelser krävs att fordonsägaren kan visa att krav motsvarande typgodkännandet är uppfyllda. Det innebär för tunga fordon att motorn monteras ur fordonet och avgastestas i en motortestbänk vilket är en mycket kostsam och resurskrävande provning. Det finns ett starkt intresse från organisationer, tillverkare av anpassningssystem (konverteringssats för minskade avgasutsläpp) och åkare att införa ett förenklat förfarande för att visa att ett anpassningssystem kan reducera avgasutsläppen till att motsvara en lägre avgaskravnivå. Det kan till exempel göras genom avgasmätning av fordonet på chassidynamometer vid körning enligt en specificerad körcykel.

Genom att anpassa en motor eller ett fordon till lägre avgasutsläpp ändras fordonets egenskaper från det typgodkända utförandet. En fordonsägare är då skyldig att låta fordonet genomgå en registreringsbesiktning för att kunna fortsätta använda det i trafik. Vid registreringsbesiktningen ska fordonsägaren kunna visa att fordonet fortfarande uppfyller de för fordonet tillämpbara avgaskraven.

Transportstyrelsen arbetar för närvarande med föreskrifter för att kunna typgodkänna ett konverteringssystem för minskade avgasutsläpp. Ett typgodkänt konverteringssystem ska kunna användas på äldre fordon för att kunna köra ytterligare tid i en miljözon. Ett fordons tillåtelse att föras i en miljözon upphör när fordonet har varit i trafik i sex alternativt åtta år från första registrering. Transportstyrelsen kommer att föreslå att uppgift om anpassning av motorn och utsläppskravnivå införs i vägtrafikregistret. Det innebär att en ändring i miljözonsbestämmelserna i trafikförordningen är nödvändig för att uppgifter i vägtrafikregistret ska kunna användas för att avgöra om ett fordon får föras i en miljözon.

2.2. Euro-VI-fordon

Transportstyrelsens förslag: I bestämmelserna om miljözoner i trafikförordningen införa att fordon godkända för utsläppskravnivån euro-VI ska tillåtas att föras i en miljözon utan tidsbegränsning.

Från och med 1 januari 2014 ska alla nya fordon som registreras uppfylla krav enligt euro-VI i EG förordning 595/2009.

Enligt nuvarande bestämmelser i trafikförordningen kommer euro-VI-fordon att få föras i en miljözon som längst sex år från första registrering. Det vill säga ett euro-V-fordon kan få tillträde till en miljözon längre än euro-VI-fordon när första registrering är innan 2014. Euro-VI bestämmelserna innebär dels att utsläppskravnivån skärps beträffande kväveoxider och partiklar jämfört med euro-V, dels införs mer avancerad övervakning och diagnostik av utsläppen (OBD). Det ställs krav på att avgasreningens hållbarhet ska övervakas med ombordmätning. Det vill säga tillverkaren ska plocka in ett visst antal fordon från verklig trafik för att köra uppföljande emissionstester med ombordmätning.

Det finns idag inga kommande utsläppskrav beslutade för tunga fordon. Transportstyrelsen föreslår att euro-VI-fordon får föras i en miljözon utan tidsbegränsning. När beslut fattats om kommande utsläppskravnivåer bör frågan åter aktualiseras och det eventuellt införas tidsbegränsning för hur länge euro-VI-fordon får föras i en miljözon. Värt att nämna är att euro-VI har mycket höga utsläppskrav. Effekten på luftkvaliteten av att begränsa euro-VI-fordon tillträde till en miljözon är därför begränsade.

2.3. Alternativa bränslen

Transportstyrelsens förslag: Bestämmelserna om miljözoner i trafikförordningen ska förtydligas så att de gäller när fordon förs i en miljözon oberoende av vilket bränsle som används.

Dagens bestämmelser om miljözoner i trafikförordningen har av vissa tolkats på sådant sätt att bestämmelserna endast gäller fordon när de drivs med diesel. Om det skulle vara fallet skulle det innebära att det räcker att byta till något annat bränsle än diesel för att få köra ytterligare en tid i en miljözon med äldre fordon. Som ett extremt exempel, skulle med det här resonemanget en buss från 70-talet få köras i en miljözon om den tankas med till exempel RME. Syftet med en miljözon är att minska utsläppen av hälsovådliga ämnen genom att kräva att fordon som förs i en miljözon uppfyller den strängaste utsläppskravnivån, oavsett vilket bränsle som används. Miljözonen är ett verktyg för att minska andelen av de reglerade emissionerna i luften för att klara kraven på luftkvalitet. För fordon är

ämnena kolmonoxid, kolväten, kväveoxider och partiklar reglerade. Grundregeln är att ett fordon får föras i en miljözon i sex år från första registrering. Undantag som idag är möjligt att tillämpa är att fordon godkända mot utsläppsnivå euro-IV får föras i en miljözon till och med 2016 och fordon godkända mot utsläppsnivå euro-V får tillträde till en miljözon till och med 2020. Dessutom kan äldre fordon anpassas till en strängare utsläppskravnivå.

Det finns ett flertal studier som visar att utsläppen av hälsovådliga ämnen ökar när fordon drivs med vissa andra bränslen än diesel. Enligt den information Transportstyrelsens har finns det inga andra bränslen som kan sänka utsläppsnivån från en motor godkänd mot en viss kravnivå till en strängare utsläppskravnivå. För att sänka utsläppsnivån från en motor till en lägre kravnivå krävs teknisk utveckling av motorn alternativt användandet av efterreningsutrustning. Faktumet att fordon som är godkända mot lägre utsläppsnivåer har lägre utsläpp av reglerade emissioner talar för att förtydliga i bestämmelserna om miljözoner att de gäller oavsett vilket bränsle som används.

Transportstyrelsen föreslår mot bakgrund av ovanstående ett förtydligande i trafikförordningen så att förändret av fordon i en miljözon är drivmedelsneutralt.

3. Förslag till förordning om ändring av Trafikförordningen (1998:1276)

Regeringen föreskriver att 4 kap. 22 - 24 §§ trafikförordningen (1998:1276) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

Bestämmelser om miljözoner

22 §

I en miljözon får *sådana* tunga bussar och tunga lastbilar *som är utrustade med teknik för drift endast med diesel* föras endast om första registrering, oavsett första registreringsland, skett under de senaste sex åren, innevarande år räknat.

I en miljözon får tunga bussar och tunga lastbilar föras endast om första registrering, oavsett första registreringsland, skett under de senaste sex åren, innevarande år räknat.

Med diesel avses i detta avseende sådant dieselbränsle som får saluföras enligt lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen.

23 §

Följande undantag gäller från det förbud som anges i 22 §:

1. Fordon vars motor vid tidpunkten för typgodkännande, registrering eller ibrukttagande uppfyllde minst de emissionskrav som anges i rådets direktiv 88/77/EEG av den 3 december 1987 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot utsläpp av gasformiga föroreningar från dieselmotorer som används i fordon, i dess lydelse enligt rådets direktiv 91/542/EEG, rad B i tabellen i avsnitt 6.2.1 i bilaga 1, får föras i miljözon under en period av åtta år räknat från första registreringen, registreringsåret oräknat.
2. Fordon vars motor vid tidpunkten för typgodkännande, registrering eller ibrukttagande uppfyllde minst de emissionskrav som anges i Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/55/EG av den 28 september 2005 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot utsläpp av gas- och partikelformiga föroreningar från motorer med kompressionständning som används i fordon samt mot utsläpp av gasformiga föroreningar från motorer med gnistständning drivna med naturgas eller gasol vilka används i fordon, rad B.1 i tabellerna i punkt 6.2.1 i bilaga I, får föras i miljözon till och med utgången av år 2016.
3. Fordon vars motor vid tidpunkten för typgodkännande, registrering eller ibrukttagande uppfyllde minst de emissionskrav som anges i Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/55/EG, rad B.2 eller

Följande undantag gäller från det förbud som anges i 22 §:

1. Fordon vars motor vid tidpunkten för typgodkännande, registrering eller ibrukttagande uppfyllde minst de emissionskrav som anges i rådets direktiv 88/77/EEG av den 3 december 1987 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot utsläpp av gasformiga föroreningar från dieselmotorer som används i fordon, i dess lydelse enligt rådets direktiv 91/542/EEG, rad B i tabellen i avsnitt 6.2.1 i bilaga 1, får föras i miljözon under en period av åtta år räknat från första registreringen, registreringsåret oräknat.
2. Fordon vars motor vid tidpunkten för typgodkännande, registrering eller ibrukttagande uppfyllde minst de emissionskrav som anges i Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/55/EG av den 28 september 2005 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot utsläpp av gas- och partikelformiga föroreningar från motorer med kompressionständning som används i fordon samt mot utsläpp av gasformiga föroreningar från motorer med gnistständning drivna med naturgas eller gasol vilka används i fordon, rad B.1 i tabellerna i punkt 6.2.1 i bilaga I, får föras i miljözon till och med utgången av år 2016.
3. Fordon vars motor vid tidpunkten för typgodkännande, registrering eller ibrukttagande uppfyllde minst de emissionskrav som anges i Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/55/EG, rad B.2 eller

rad C i tabellerna i punkt 6.2.1 i bilaga I, får föras i miljözon till och med utgången av år 2020.

4. Fordon vars motor har anpassats för att uppfylla de emissionskrav som anges i punkten 2 får föras i miljözon till och med utgången av år 2016.

5. Fordon vars motor har anpassats för att uppfylla de emissionskrav som anges i punkten 3 får föras i miljözon till och med utgången av år 2020.

rad C i tabellerna i punkt 6.2.1 i bilaga I, får föras i miljözon till och med utgången av år 2020.

4. Fordon vars motor vid tidpunkten för typgodkännande, registrering eller ibruktagande uppfyllde minst de emissionskrav som anges i Europaparlamentets och rådets förordning 595/2009, tabellen i bilaga I, får föras i miljözon.

5. Fordon vars motor har anpassats för att uppfylla de emissionskrav som anges i punkten 2 får föras i miljözon till och med utgången av år 2016.

6. Fordon vars motor har anpassats för att uppfylla de emissionskrav som anges i punkten 3 får föras i miljözon till och med utgången av år 2020.

24 §

Vid färd i miljözon med en *sådan* tung buss eller tung lastbil som är *utrustad med teknik för drift endast med diesel*, och som har registrerats för mer än sex år sedan, innevarande år oräknat, skall handlingar medföras som visar vilka emissionskrav som fordonets motor uppfyllde vid tidpunkten för typgodkännande, registrering, eller ibruktagande. Detta gäller dock inte om uppgiften kan utläsas ur vad som finns antecknat i vägtrafikregistret.

Vid färd i miljözon med ett fordon vars motor har anpassats enligt vad som anges i 23 § 4 och 5, skall handlingar som visar att fordonet efter anpassningen uppfyllde angivna emissionskrav medföras i fordonet.

Vid färd i miljözon med en-tung buss eller tung lastbil som har registrerats för mer än sex år sedan, innevarande år oräknat, ska handlingar medföras som visar vilka emissionskrav som fordonets motor uppfyllde vid tidpunkten för typgodkännande, registrering, ibruktagande eller när motorn anpassats enligt vad som anges i 23 § 5 och 6. Detta gäller dock inte om uppgiften kan utläsas ur vad som finns antecknat i vägtrafikregistret.

4 Författningskommentarer

Bestämmelser om miljözoner

22 §

Paragrafen anger grundbestämmelsen om fordon som får föras i en miljözon. Alla tunga lastbilar och tunga bussar får föras i en miljözon i sex år, utan att räkna innevarande år. Syftet med en miljözon är att successivt förnya de fordon som trafikerar miljözonen till sådana med lägre avgasutsläpp. För att förtydliga har den komplicerade skrivning en med drift av bränsle och vad som menas med diesel tagits bort. Bestämmelserna gäller således oberoende drivmedel.

23 §

I denna paragraf finns undantag från 22 §. Fordon som uppfyller krav enligt punkt ett får föras i en miljözon i åtta år istället för sex år. Punkt ett gäller fordon som registrerades första gången fram till och med den första oktober 2001. Fordon som uppfyller krav enligt punkt två får tillträde till en miljözon till och med 2016 och fordon som uppfyller krav enligt punkt tre får tillträde till en miljözon till och med 2020. Punkt fyra och fem anger att fordon i efterhand kan anpassas till att uppfylla krav enligt punkt två och tre.

Punkt fyra har ersatts med en ny lydelse som ger fordon som uppfyller utsläppskrav motsvarande euro-VI (tabellen i bilaga I till EU förordning 595/2009) tillträde till en miljözon utan begränsning. Euro-VI anses ha mycket låga avgasutsläpp. Påverkan på luftkvaliteten bedöms som väldigt liten varför ingen begränsning har föreslagits. Om det i framtiden visar sig finnas ett behov av att begränsa euro-VI-fordon i en miljözon kan det ändras då. Tidigare punkt fyra flyttas till punkt fem och tidigare punkt fem blir en ny punkt sex.

24 §

Paragrafen anger att det i fordonet ska medföras dokument som visar vilka krav som fordonet uppfyller om det inte kan utläsas ur vägtrafikregistret. På samma sätt som i 22 § tas kopplingen till använt bränsle bort. Sista stycket tas bort, som anger att om fordonet anpassas enligt punkt fyra och fem i 23 § ska handling medföras som visar vilka krav som fordonet uppfyller efter anpassning. Istället läggs i första stycket till att fordonet kan anpassas enligt punkt fem och sex 23 §. Bestämmelsen blir lika för alla fordon oavsett om de är fabriksbyggda eller anpassats mot en viss avgaskravnivå i efterhand. Det innebär att när ett fordon anpassas går det att få uppgifter ur vägtrafikregistret som visar vilken kravnivå som fordonet uppfyller.

5 Konsekvensutredning

1. Vad är problemet och vad ska uppnås?

I trafikförordningen (1998:1276) finns bestämmelser om miljözoner. Det finns idag otydligheter när det gäller tolkningen av vissa delar i dessa bestämmelser.

I en miljözon ska endast nyare fordon föras som uppfyller de senaste avgaskraven, för att luftkvaliteten inte ska försämrats. Den nuvarande lydelsen av bestämmelserna om miljözoner har av vissa tolkats som att de endast gäller om dieselbränsle används. Utsläppen av de reglerade emissionerna från tunga fordon blir inte lägre om andra bränslen än diesel används, snarare tvärtom. En motor till ett tungt fordon har lägst emissioner om det bränsle som det avgasgodkänts för används. Ett förtydligande för att klargöra att bestämmelserna gäller oberoende av vilket bränsle som används är därför nödvändigt.

Transportstyrelsen har ett pågående föreskriftsarbete som ska resultera i möjligheten att typgodkänna konverteringssatser för att anpassa motorer till tunga fordon till lägre avgasutsläpp. I bestämmelserna om miljözoner finns möjligheten att anpassa motorn till tunga fordon för att kunna förlänga tiden det är möjligt att föra det anpassade fordonet i en miljözon. Ett anpassat fordon ska vid färd i en miljözon medföra en handling som informerar om vilka avgaskrav fordonet uppfyller. Information om vilka krav som ett anpassat fordon uppfyller bör som alternativ kunna införas i vägtrafikregistret.

Sedan bestämmelserna om miljözoner infördes har det beslutats om lägre emissionskrav för tunga lastbilar och tunga bussar, euro-VI. Tunga lastbilar och tunga bussar som är godkända enligt kraven för euro-V får föras i en miljözon till och med 2020. Euro-VI krav blir obligatoriska krav från och med 2014 för registrering av nya tunga fordon. Ett fordon får föras i en miljözon i sex år, vilket i extremfallet innebär att ett euro-V-fordon och ett euro-VI-fordon får föras i en miljözon till samma tidpunkt. På grund av att utsläppen från euro-VI-fordon anses vara så pass låga föreslås att fordon godkända enligt kraven för euro-VI ska få föras i en miljözon utan tidsbegränsning.

2. Vilka alternativa lösningar finns och vad blir effekterna om någon reglering inte kommer till stånd?

2.1. Alternativa lösningar

Det finns inga alternativa lösningar.

2.2. Effekter om reglering inte kommer till stånd

Utan den föreslagna regleringen kommer de ovan beskrivna problemen att kvarstå, vilket kan resultera i ökade utsläpp av de reglerade emissionerna eftersom det finns en otydlighet angående vilka bränslen som bestämmelserna avser.

Euro-VI-fordon kommer endast att få föras i miljözoner i sex år från första registrering vilket är en kort tid med tanke på den stora investeringen ett nyinköp innebär. Ett kollektivtrafikföretag har normalt sätt längre avskrivningstider och en önskan att kunna använda en ny buss under längre tid än sex år.

Om möjligheten att få uppgift om vilka krav som ett anpassat fordonet uppfyller i vägtrafikregistret inte kommer till stånd försvåras kontrollen av att fordon har rätt att föras i en miljözon. Det uppstår administrativa kostnader då föraren ska hantera handlingar i fordonet samt försvårar kontrollen av om ett fordon får föras i en miljözon på grund av att det är svårt att avgöra om handlingen är korrekt och giltig.

3. Vilka berörs av regleringen?

Fordonsägare, kollektivtrafikföretag och åkeriföretag med fordon som trafikerar miljözoner berörs av regleringen. Bedömningen är att det främst är bussar som berörs men regleringen omfattar även tunga lastbilar i åkeribranschen. Dessutom berörs de företag som tillverkar och testar komponenter till konverteringssatser inklusive test av fordonet. Transportstyrelsen, som godkännandemyndighet för konverteringssatser och fordonsregistreringsmyndighet.

4. Vilka kostnadmässiga och andra konsekvenser medför regleringen och hur ser de olika konsekvenserna ut för de övervägda regleringsalternativen om man jämför?

4.1 Kostnadmässiga och andra konsekvenser

En konsekvens är att en fordonsägare inte behöver investera i ett nytt euro-VI-fordon efter sex år utan kan köra vidare tills fordonet av andra skäl anses förbrukat.

Luftkvaliteten förväntas bli bättre i miljözonerna på grund av att äldre fordon som kör på andra bränslen än diesel inte kommer att föras i miljözonerna utan istället ersättas av nya fordon alternativt anpassas till lägre avgasutsläpp.

Kontroll av att rätt fordon förs i miljözonerna kommer att förenklas när uppgift om anpassade fordon finns tillgängligt i vägtrafikregistret.

5. Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler Sverige ska följa?

Regleringen berörs inte av EU-rättslig eller andra internationella bestämmelser.

6. Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?

Det är lämpligt att författningsändringen träder i kraft samtidigt som Transportstyrelsens föreskrifter om typgodkännande av konverteringssatser för anpassning till lägre avgasutsläpp. Det behövs inga speciella informationsinsatser.

7. Kan regleringen få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt?

7.1. Hur många företag berörs, i vilka branscher är företagen verksamma samt hur stora är företagen?

Idag finns en handfull företag som jobbar med att utveckla konverteringssatser för den svenska marknaden. Dessutom berörs kollektivtrafikföretag i städer med miljözoner, ett tiotal företag. Åkeriföretag berörs också t.ex. genom de lastbilar som levererar varor i storstäderna.

7.2. Vilken tidsåtgång kan regleringen föra med sig för företagen och vad innebär regleringen för företagens administrativa kostnader?

Förslaget bedöms inte innebära ökad tidsåtgång eller ökade administrativa kostnader för de berörda. Den administrativa kostnaden förväntas bli lägre på grund av möjligheten att införa information om anpassade fordon i vägtrafikregistret.

7.3. Vilka andra kostnader medför den föreslagna regleringen för företagen och vilka följdändringar av verksamheten kan företagen behöva vidta till följd av den föreslagna regleringen?

Vi bedömer att den föreslagna regleringen inte medför andra kostnader för företagen. De som tolkat den befintliga regleringen på sådant sätt att äldre fordon med högre avgasutsläpp kan fortsätta föras i en miljözon endast genom att använda ett annat bränsle än diesel kommer att behöva ersätta fordonet med ett nytt alternativt anpassa det äldre fordonet mot lägre avgasutsläpp för att kunna fortsätta verksamheten i miljözonerna.

7.4. I vilken utsträckning kan regleringen komma att påverka konkurrensförhållandena för företagen?

Vi bedömer att regleringen inte påverkar konkurrensförhållanden. Alla berörda företag har samma reglering och förutsättningar att rätta sig efter. Fordonsägare, kollektivtrafikföretag och åkeriföretag har samma utbud av fordon att välja från. Väljer de alternativet att anpassa fordonet mot lägre avgasutsläpp finns samma utbud för alla berörda.

7.6. Behöver särskild hänsyn tas till små företag vid reglernas utformning?

Ingen särskild hänsyn behöver tas till små företag.

Regionala utvecklingsdelegationen §§ 26-41

Tid: 2012-02-13 kl.13.00-16.15

Plats: Landstingets kansli, sal A

§ 34 *Framställan från Transportstyrelsen om ändring av*
Dnr *bestämmelserna om miljözonerna i trafikförordningen*
LK11- Landstinget i Jönköpings län har av Näringsdepartementet
0754 beretts möjlighet att yttra sig över ovan rubricerade remiss.

Beslut

Regionala utvecklingsdelegationen föreslår
landstingstyrelsen besluta

att godkänna yttrandet som svar till Näringsdepartementet.

Utdrag: Landstingsstyrelsen

Vid protokollet

Lena Bohman Hjelmstedt

Justeras

Rune Backlund

Jarl Karlsson

Rätt utdraget,
Intygar

Anneli Andersson