

PROMEMORIA

Till: Trafikanalys
Från: Jan Stålhandske, SALC Advokatbyrå AB
Datum: 2022-07-25
Angående: Miljözoner, version 6

1. FÖRSLAG

Förslag till förordning om ändring i trafikförordningen (1998:1276).

Regeringen föreskriver i fråga om trafikförordningen (1998:1276)
dels att 4 kap. 22, 22 b, 22 d, och 23-24 a §§, 11 kap. 4 §, 13 kap. 3 § samt
14 kap. 3 § ska ha följande lydelse,
dels att det ska införas en ny paragraf, 4 kap. 22 e §, av följande lydelse.

<i>Nuvarande lydelse</i>	<i>Föreslagen lydelse</i>
--------------------------	---------------------------

4kap.

22 §¹

Följande miljözoner får finnas:

1. Miljözon klass 1. Klass 1 omfattas av bestämmelser för tunga bussar och tunga lastbilar.
2. Miljözon klass 2. Klass 2 omfattas av bestämmelser för lätta bussar, lätta lastbilar och personbilar.

¹ Senaste lydelse 2018:1562.

3. Miljözon klass 3. Klass 3 omfattas av bestämmelser för <i>fordon som anges i 1 och 2.</i>	3. Miljözon klass 3. Klass 3 omfattas av bestämmelser för <i>bussar och lastbilar.</i> 4. Miljözon klass 4. Klass 4 omfattas av bestämmelser för <i>personbilar.</i>
--	---

22 b §²

I miljözon klass 2 <i>får</i> lätta bussar, lätta lastbilar och personbilar <i>föras</i> .	I miljözon klass 2 <i>gäller följande för</i> lätta bussar, lätta lastbilar och personbilar.
--	--

Fordon som har gnisttänd förbränningsmotor får föras endast om fordonet vid tidpunkten för typgodkännande, registrering eller ibruktagande uppfyllde minst de gränsvärden för utsläpp som anges i tabell 1 och 2 i bilaga 1 till Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 av den 20 juni 2007 om typgodkännande av motorfordon med avseende på utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 5 och Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon, i lydelsen enligt kommissionens förordning (EU) nr 459/2012.

Fordon som har kompressionstænd motor får föras endast om fordonet vid tidpunkten för typgodkännande, registrering eller ibruktagande uppfyllde minst de gränsvärden för utsläpp som anges i tabell 2 i bilaga 1 till Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007, i lydelsen enligt kommissionens förordning (EU) nr 459/2012.

22 d §³

I miljözon klass 3 <i>får</i> lätta bussar, lätta lastbilar <i>och personbilar</i> föras endast om fordonet enligt kommissionens förordning (EU)	I miljözon klass 3 <i>får</i> lätta bussar <i>och</i> lätta lastbilar föras endast om fordonet enligt kommissionens förordning (EU) 2017/1151 om
--	--

² Senaste lydelse 2018:1563 - träder i kraft 1/7-22.

³ Senaste lydelse 2018:1562.

2017/1151 om komplettering av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 om typgodkännande av motorfordon med avseende på utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 5 och Euro 6), i den ursprungliga lydelsen, är	komplettering av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 om typgodkännande av motorfordon med avseende på utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 5 och Euro 6), i den ursprungliga lydelsen, är
--	---

a) ett fordon med endast eldrift (elfordon),
b) ett bränslecellsfordon (vätgasfordon), eller
c) ett gasdrivet en- eller tvåbränslefordon (gasfordon) och fordonets motor vid tidpunkten för typgodkännande, registrering eller ibruktagande uppfyllde minst de gränsvärden för utsläpp som anges i tabell 2 i bilaga 1 till Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 (Euro 5 och Euro 6), i lydelsen enligt kommissionens förordning (EU) nr 459/2012.

22 e §

	<i>I miljözon klass 4 får personbilar föras endast om fordonet enligt kommissionens förordning (EU) 2017/1151 om komplettering av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 om typgodkännande av motorfordon med avseende på utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 5 och Euro 6), i den ursprungliga lydelsen, är</i> <i>a) ett fordon med endast eldrift (elfordon),</i> <i>b) ett bränslecellsfordon (vätgasfordon), eller</i> <i>c) ett gasdrivet en- eller tvåbränslefordon (gasfordon) och fordonets motor vid tidpunkten för typgodkännande, registrering eller ibruktagande uppfyllde minst de gränsvärden för utsläpp som anges i tabell 2 i bilaga 1 till Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 (Euro 5 och Euro 6), i lydelsen enligt kommissionens förordning (EU) nr 459/2012.</i>
--	--

23 §⁴

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

1. Fordon vars motor vid tidpunkten för typgodkännande, registrering eller ibruktagande 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 gnisttändning drivna med naturgas eller gasol vilka används i fordon, rad A, (Euro 3), i tabellerna i avsnitt 6.2.1 i bilaga I, får föras i miljözon klass 1 under en period av åtta år räknat från första registreringen, registreringsåret oräknat.

2. Fordon vars motor vid tidpunkten för typgodkännande, registrering eller ibruktagande uppfyllde minst de emissionskrav som anges i Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/55/EG, rad B.1, (Euro 4), i tabellerna i punkt 6.2.1 i bilaga I, får föras i miljözon klass 1 till och med utgången av år 2016, eller under en period av åtta år räknat från första registreringen, registreringsåret oräknat.

3. Fordon vars motor vid tidpunkten för typgodkännande, registrering eller ibruktagande uppfyllde minst de emissionskrav som anges i Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/55/EG, rad B.2, (Euro 5), eller rad C, (EEV), i tabellerna i punkt 6.2.1 i bilaga I, får föras i miljözon klass 1 till och med utgången av 2020 eller under en period av åtta år räknat från första registreringen, registreringsåret oräknat.

4. Fordon med gasmotor eller motor för drift med etanol för dieselmotor enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/55/EG får föras i miljözon klass 1 till utgången av 2025.

5. Fordon vars motor vid tidpunkten för typgodkännande, registrering eller ibruktagande uppfyllde minst de emissionskrav som anges i bilaga I till Europaparlamentets och rådets förordning 595/2009 av den 18 juni 2009 om typgodkännande av motorfordon och motorer vad gäller utsläpp från tunga fordon (Euro 6), i lydelsen enligt kommissionens förordning 133/2014, får föras i miljözon klass 1.

<p><i>6. Fordon vars motor har anpassats för att uppfylla de emissionskrav som anges i 2 får föras i miljözon klass 1 till och med utgången av 2016.</i></p>	
--	--

<p><i>7. Fordon vars motor har anpassats för att uppfylla de emissionskrav som</i></p>	
--	--

⁴ Senaste lydelse 2018:1562.

<p><i>anges i 3 får föras i miljözon klass 1 till och med utgången av 2020.</i></p> <p>8. Fordon vars motor har anpassats för att uppfylla de emissionskrav som anges i 5 får föras i miljözon klass 1.</p> <p>9. EG-mobilkran får föras i miljözon klass 1.</p>	<p>6. Fordon vars motor har anpassats för att uppfylla de emissionskrav som anges i 5 får föras i miljözon klass 1.</p> <p>7. EG-mobilkran får föras i miljözon klass 1.</p>
--	--

24 §⁵

<p>Vid färd i miljözon klass 1 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 § 6-8. Detta gäller dock inte om uppgiften framgår av vägtrafikregistret eller om fordonet omfattas av undantag enligt 11 kap. 4 § eller 13 kap. 3 § 13.</p>	<p>Vid färd i miljözon klass 1 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 § 6. Detta gäller dock inte om uppgiften framgår av vägtrafikregistret eller om fordonet omfattas av undantag enligt 11 kap. 4 § eller 13 kap. 3 § 13.</p>
--	--

24 a §⁶

<p>Vid färd i miljözon klass 2 <i>eller</i> 3 ska handlingar medföras som visar vilka emissionskrav som fordonets motor uppfyllde vid tidpunkten för typgodkännande, registrering eller ibruktagande. Detta gäller dock inte om uppgiften framgår av vägtrafikregistret eller om fordonet omfattas av undantag enligt 11 kap. 4 § eller 13 kap. 3 § 13.</p>	<p>Vid färd i miljözon klass 2, 3 <i>eller</i> 4 ska handlingar medföras som visar vilka emissionskrav som fordonets motor uppfyllde vid tidpunkten för typgodkännande, registrering eller ibruktagande. Detta gäller dock inte om uppgiften framgår av vägtrafikregistret eller om fordonet omfattas av undantag enligt 11 kap. 4 § eller 13 kap. 3 § 13.</p>
---	--

⁶ Senaste lydelse 2018:1562.

11 kap.**4 §⁷**

Trots 4 kap. 22 a-22 d §§ får följande fordon föras i miljözon:	Trots 4 kap. 22 a-22 e §§ får följande fordon föras i miljözon:
1. Fordon som används i yrkesutövning av en polisman eller någon annan anställd tjänsteman vid Polismyndigheten eller Säkerhetspolisen, tulltjänsteman, kustbevakningstjänsteman, läkare, sjuksköterska, barnmorska eller veterinär.	
2. Fordon som används för transporter av sjuka personer till läkare eller sjukvårdsanstalt.	
3. Fordon som används vid räddningstjänst.	
4. Fordon som används i andra jämförliga trängande fall.	
5. Utryckningsfordon i andra fall än som avses i 1-4.	
6. Fordon som definieras som veteranfordon i 2 kap. 2 § vägtrafikskattelagen (2006:227). Veteranfordon får dock inte föras i en miljözon klass 3.	Fordon som definieras som veteranfordon i 2 kap. 2 § vägtrafikskattelagen (2006:227). Veteranfordon får dock inte föras i en miljözon klass 3 <i>eller</i> 4.
7. Fordon som används av personal inom Kriminalvården vid transport av frihetsberövade personer eller vid brådskannde yrkesutövning.	
8. Fordon som tillhör eller brukas av Försvarmakten, Försvarets materielverk, Försvarets radioanstalt eller Totalförsvarets forskningsinstitut.	
9. Fordon som används vid särskilt anordnade transporter som avses i lagen (1997:736) om färdtjänst.	
10. Fordon vars förare eller passagerare innehar ett parkeringstillstånd för rörelsehindrade enligt 13 kap. 8 § denna förordning.	
11. Fordon för vilket det har lämnats bilstöd enligt 52 kap. socialförsäkringsbalken.	

⁷ Senaste lydelse 2018:1562.

13 kap.**3 §⁸**

I nedan angivna fall får undantag medges av följande myndigheter.

Bestämmelser	Undantaget rör	Myndighet
--------------	----------------	-----------

12. 4 kap. 20 eller 21 §	Ett län Mer än ett län	Länsstyrelsen Transportstyrelsen
--------------------------	---------------------------	-------------------------------------

Bestämmelser om miljözoner

13. 4 kap. 22 a–e §§	Inom en kommun Mer än en kommun inom ett län Mer än ett län	Kommunen Länsstyrelsen Transportstyrelsen
----------------------	--	---

5 kap. Bestämmelser för trafik med terrängmotorfordon och terrängsläp på väg

⁸ Senaste lydelse 2018:1562. Endast den nya lydelsen anges här.

14 kap.**3 §⁹**

Till penningböter döms en förare av ett motordrivet fordon som uppsåtligt eller av oaktsamhet bryter mot 1. bestämmelserna i

a) 2 kap.

- 1 § fjärde stycket,
- 2 § om inte straff kan dömas ut enligt 2-4,
- 3, 5-7 eller 8 § andra eller tredje stycket,

b) 3 kap.

- 2, 3, 5-11 §, 12 § första stycket, 13, 16 eller 17 § eller föreskrift som har meddelats med stöd av 17 §,
- 18, 19, 21-25 §, 26 § andra eller tredje stycket, 27 §, 29 § om det där hänvisas till bestämmelserna i 25 §, 26 § andra eller tredje stycket eller 27 §,
- 30-33, 35-40, 43, 45, 50, 51, 57-62, 64, 65, 67-74 eller 76-83 §,

c) 4 kap.

- 1, 2, 5-8 §, 9 § första stycket, 10 §, 10 a § första stycket, 10 e, 15, 15 a, 17, 17 a, 18, 19-21 §, 22 a-22 d §, 23 §, 24 § eller 24 a §,

c) 4 kap.

- 1, 2, 5-8 §, 9 § första stycket, 10 §, 10 a § första stycket, 10 e, 15, 15 a, 17, 17 a, 18, 19-21 §, 22 a-22 e §, 23 §, 24 § eller 24 a §,

d) 5 kap.

- 1 eller 3-5 §,

e) 6 kap.

- 3, 4 b eller 5 §,

f) 8 kap.

- 1 § första stycket 1 eller 3 eller andra stycket, 1 a § 1 eller 3 eller 2 § första stycket, eller

g) 9 kap.

- 1 § eller föreskrift som har meddelats med stöd av 1 §,
- 2 §,

2. andra lokala trafikföreskrifter enligt 10 kap. 1 § än sådana som rör stannande eller parkering,

3. förbud mot trafik med motordrivna fordon eller med fordon med viss största bredd, längd eller vikt enligt 10 kap. 10 § första stycket, om förbudet har utmärkts med vägmärke eller på annat tydligt sätt,

4. annan föreskrift enligt 10 kap. 14 § än sådan som rör stannande eller parkering, eller

5. föreskrifter som har meddelats med stöd av denna förordning för tillämpningen av 3 kap. 80-83 § eller 4 kap. 2, 9, 10 eller 20 §.

⁹ Senaste lydelse 2020:842.

2. BAKGRUND

Genom en ändring 1992 i vägtrafikkungörelsen (1972:603) gavs kommunerna möjlighet att förbjuda viss tung (över 3,5 ton) dieseldriven trafik i "särskilt miljö känsliga områden". Förbudet skulle meddelas genom lokala trafikföreskrifter.

I kungörelsen angavs inte vad som menas med "särskilt miljö känsligt område". I Stockholm, Göteborg och Malmö definierades det som områden som innehåller många bostäder, har gaturum med många fotgängare och cyklister, har särskilt miljö känslig bebyggelse, har parker och grönstråk som tar skada av trafikens miljö påverkan och samtidigt är hårt belastade av avgaser och buller.

Miljözonsreglerna överfördes till trafikförordningen (1998:1276) och baserades så småningom på fordonets ålder.

Införandet av miljö kvalitetsnormer innebar att städernas definition av "särskilt miljö känsligt område" kompletterades. Företrädare för trafikförvaltningarna i Stockholms, Göteborgs, Malmös och Lunds kommuner arbetade under 2006 fram en ny definition av ett särskilt miljö känsligt område enligt följande: Ett område där många människor vistas och som innehåller bl.a. parker, grönstråk, känslig bebyggelse, gaturum med många trafikanter, samt områden som är utsatta för buller och avgaser eller där det finns risk för att miljö kvalitetsnormerna överskrids.

Från och med den 1 januari 2007 innebar reglerna att alla tunga fordon fick köra i miljö zonen i sex år räknat från första registreringsår, med undantag av de fordon som uppfyllde miljö klasserna Euro 2 och Euro 3, vilka fick färdas i åtta år i miljö zonen från första registrering. Fordon som uppfyllde Euro 4 eller Euro 5 fick färdas i miljö zonen till och med år 2016 respektive 2020, oavsett när fordonet för första gången registrerades. Fordon som i yrkesutövningen användes av t.ex. polis, läkare, räddningstjänst eller fordon som användes för sjuka personer i transport till läkare eller sjukhus omfattades inte av miljö zonsbestämmelserna. Fordon som definierades som veteranfordon omfattades inte heller av miljö zonsbestämmelserna.

Från och med den 1 januari 2020 finns två nya miljözoner som gäller även för lätta fordon, inklusive personbilar (klass 2 och klass 3). Inom respektive miljözon får, beträffande vissa fordon, endast de fordon föras som uppfyller vissa angivna miljökrav. Ändringen innebar att vägmärkesförordningen (2007:90) ändrades på så sätt att två nya vägmärken infördes. Även militärtrafikförordningen (2009:2012) ändrade så att undantag medges i vissa fall från bestämmelserna om miljözoner.

Det är alltså kommunerna som får besluta om miljözoner och för att en kommun ska kunna införa miljözoner krävs att det är fråga om ett särskilt miljö känsligt område inom tätbebyggt område.

3. MILJÖZON KLAS 4

De nya miljözonerna har inte kommit att utnyttjas i nämnvärd utsträckning. En möjlighet som har föreslagits är att dela upp miljözon klass 3 – som gäller för alla lastbilar, bussar och personbilar - genom att införa en ytterligare klass med samma krav som klass 3, men endast för tunga fordon. För att undvika att det sker en överflyttning av godstransporter från de tunga transportfordon som inkluderas i zonen till mindre och därmed fler fordon bör även lätta lastbilar och lätta bussar inkluderas, dvs. bl.a. lätta distributionslastbilar och skåpbilar vilka främst används inom transport-, bygg- och serviceföretag. Syftet är att ge kommunerna en möjlighet att med bättre precision och nya motiv införa miljözoner, vilket skulle kunna öka användningen av miljözoner.

Tunga fordon är i regel kommersiella, varför en miljözon som endast träffar dessa fordon inte innebär en inskränkning i resandet för privatpersoner. För företag finns också större möjligheter att byta ut fordon genom att lägga kostnaden på kunden för att möta kundernas behov. I dagsläget finns miljözoner för transportfordon i olika varianter i andra länder, exempelvis Belgien, Frankrike, Nederländerna och Oslo.

Åtgärden att inkludera lätta lastbilar och bussar innebär i och för sig i viss mån inskränkningar för privatpersoner. Vid avvägningen mellan att mildra inskränkningen i rörlighet också för lätta lastbilar och bussar (och inte bara för

personbilar) och att förhindra att godstransporterna överflyttas till sådana fordon, torde dock det senare väga tyngre.

Här föreslås - i stället för att införa en ny klass endast för tunga fordon - att klass 3 begränsas till att gälla skärpta krav endast för lastbilar och bussar, och att en ny miljözonklass inrättas, klass 4, som motsvarar nuvarande klass 3 för personbilar.

4. MILJÖZONER FÖR KLIMATETS SKULL?

Det förslag som förs fram i denna promemoria innebär en lättnad för den fria rörligheten för personbilar, inklusive fossildrivna sådana. Förslaget riskerar därför inte i sig att stå i strid med EU-fördragets bestämmelser om fri rörlighet för varor. Vill man att kommunerna också ska kunna driva klimatpolitiska frågor och införa miljözoner för att dämpa utsläppen av växthusgaser, inställer sig två frågor; Faller detta inom ramen för de lokala angelägenheter som kommunerna ska sköta (14 kap. 2 § regeringsformen och 1 kap. 2 § kommunallagen) och kan detta stå i strid med EU-fördragets bestämmelser om fri rörlighet?

Syftet med miljözoner har, som angetts ovan, varit att skydda särskilt miljö känsliga områden, dvs. påverka den lokala miljön. I den utredning som Transportstyrelsen på regeringens uppdrag gjorde inför införandet av flera miljözoner (Miljözoner för lätta fordon, TSV 2015-4545) poängteras att utsläppen av luftföroreningar, som exempelvis kväveoxider och partiklar, påverkar främst den lokala miljön. Det konstateras att utsläppen, främst av koldioxid, också är klimatpåverkande, men att detta har en global påverkan och det därför är oväsentligt var utsläppen sker. Vidare anges att eftersom miljözoner är geografiskt begränsade till områden inom städer så är den globala miljöpåverkan i form av koldioxidutsläpp av mycket liten relevans i förhållande till de lokala. Den stora vinsten med att införa miljözoner utgörs enligt utredningen i huvudsak av minskad lokal miljöpåverkan. Av denna anledning valde Transportstyrelsen att avgränsa sig till att utreda den lokala påverkan inom miljözonområdet.

I utredningen anges därefter följande. *"Det skulle kunna vara så att införande av miljözonsregler ger effekter även i ett större perspektiv om exempelvis den påskyndade förnyelsen av fordonsflottan även får en spridning utanför*

miljözonsområdet och dess närhet. Det skulle i så fall krävas att de fordon som byts ut till följd av miljözonskraven medför att äldre fordon skrotas ut i snabbare takt någon annanstans när fler nyare fordon görs tillgängliga på begagnatmarknaden. Detta skulle i så fall medföra en viss global positiv effekt om vi förutsätter att nyare fordon generellt sett är mer energieffektiva. Men det skulle enbart gälla om skrotningen verkligen påskyndas och de nya fordonen som köps in är av samma storleksklass. Dessutom förutsätter det att de nya fordonen inte i större utsträckning väljs med funktioner som ökar dess bränsleförbrukning, som automatväxel och fyrhjulsdraft. Vår bedömning är att dessa effekter är så små och osäkra att de saknar relevans i sammanhanget."

För det fall man nu önskar införa miljözoner också i syfte att styra mot ett bättre klimat, och inte bara förbättrad luftkvalitet lokalt, kan detta åstadkommas genom att inte längre kräva att miljözoner endast får införas inom ett särskilt miljökänsligt område, utan också för att bidra till att minska utsläppen av växthusgaser (alltjämt inom tätbebyggt område). Regleringen skulle fortfarande hållas inom det mandat som ges i lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer. Det kan dock ifrågasättas om detta syfte ryms inom ramen för kommunernas kompetensområde.

Miljözoner är ett icke-harmoniserat område inom EU. När lagstiftning sker inom ett sådant område måste principen om fri rörlighet respekteras, dvs. att varor, tjänster, kapital och personer ska kunna cirkulera fritt inom EU.

Åtgärder som kan hindra den fria rörligheten är i princip inte tillåtna. I vissa fall anses det dock vara acceptabelt att inskränka den fria rörligheten, och EU-fördragen ger medlemsländerna en möjlighet att göra undantag, om det finns ett skyddsvärt samhällsintresse (t.ex. skydd av hälsa eller miljö). Detta är dock endast tillåtet om åtgärden som inskränker den fria rörligheten leder till att samhällsintresset faktiskt skyddas.

En kommuns önskan att reglera trafiken i kommunen för att minska kommunens bidrag till utsläpp av växthusgaser torde omfattas av de angelägenheter som kommunen har rätt att sköta. Frågan utreds emellertid inte närmare i denna promemoria. Detsamma gäller för frågan om en förordningsändring som möjliggör

detta skulle skänka kommunerna befogenhet att införa så omfattande regleringar för allt tätbebyggt område att de skulle kunna stå i strid med EU-fördragets principer om fri rörlighet för varor. Inte heller huruvida miljözoner införda för att bidra till en bättre klimatutveckling faktiskt bidrar till ett bättre klimat. Här konstateras endast att möjligheten att differentiera miljözonerna, och därigenom underlätta införandet av dem, i sig kan innebära – åtminstone såsom en signalfunktion – ett bidrag till minskningen av utsläpp av växthusgaser.

5. FÖRFATTNINGSKOMMENTAR

4 kap.

22 §

Den som läser trafikförordningen i syfte att ta reda på vad som gäller för t.ex. tunga lastbilar i miljözon klass 2 blir lätt förvirrad och kan inte vara riktigt säker på om den tunga lastbilen alls får föras i miljözonen (oavsett om den uppfyller kraven för att föras i miljözon klass 1), eller om det tvärtom är så att inga särskilda krav alls gäller i miljözon klass 2 för tunga lastbilar. Det senare är fallet, och det är en differentiering man önskar behålla, för att t.ex. rikta in sig på endast tunga fordon, eller endast på personbilar. Det ska alltså vara möjligt att ha en miljözon där hårda utsläppskrav ställs på personbilar, men där man får köra med vilka tunga fordon som helst, och tvärtom.

Miljözon klass 3 ändras till att endast innehålla strängare krav för lastbilar och bussar, tunga som lätta. Den nuvarande klass 3 för personbilar benämns i stället klass 4. Eftersom det såvitt känt inte har införts klass 3 någonstans är risken för sammanblandning, kostnader för omskytning etc. försumbar.

22 b §

I den gällande paragrafens första stycke anges att vissa fordon får föras i miljözon klass 2. Huruvida kraven i följande stycken begränsar sig till dessa fordon framgår inte, om man inte kontrollerar tabellerna i de EU-författningar som hänvisas till. Tungta fordon, motorcyklar och mopeder får ju föras i zonen, även om så inte sägs i första stycket. Här föreslås att det i stället anges att paragrafen endast reglerar krav på vissa fordon, i stället för att ange att fordonen får föras i zonen.

22 d §

Paragrafen föreslås reglera krav på endast lätta bussar och lätta lastbilar, men inte personbilar. I övrigt är paragrafen oförändrad.

22 e §

Paragrafen är ny och innebär att en ny miljözon, klass 4, införs. I miljözonen ställs enbart krav på personbilar.

23 §

Paragrafen anger undantag från förbudet att föra fordon i miljözon. Punkterna 6 och 7 i paragrafen bör utgå, då de anger undantag som inte längre gäller.

24 §

Till följd av ändringarna i 23 § ändras en hänvisning till den paragrafen.

24 a §

Miljözon klass 4 läggs till.

11 kap.

4 §

Förbudet för veteranfordon ska gälla i både miljözon klass 3 och 4. I praktiken innebär detta ingen ändring för veteranfordonen.