



Datum

2022-12-27

Vår referens

Mårten Spanne

Miljöingenjör

marten.spanne@malmo.se

Malmöinitiativ om utprovning av automatisk övervakning som överskrider tillåten ljudnivå MN-2022-10315

Sammanfattning

Miljönämnden har fått ett Malmöinitiativ som handlar om utprovning av automatisk övervakning, en ”ljudradar”, och bötfällande av fordon som överskrider tillåten ljudnivå.

Miljönämnden anser att initiativet om ljudradar är intressant för att förbättra ljudmiljön i Malmö och minska störningar, men konstaterar att det för närvarande inte finns juridiska förutsättningar att införa systemet. Miljönämnden anser därmed förslaget besvarat.

Förslag till beslut

1. Miljönämnden svarar på Malmöinitiativet enligt förvaltningens förslag till yttrande.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelsen, daterad 2022-12-27
- Malmöinitiativ EF20220038

Beslutsplanering

Miljönämnden, 2023-01-26

Beslutet skickas till

Stadskontoret, initiativet.stk@malmo.se

Ärendet

Stadskontoret har översänt ett Malmöinitiativ på remiss till bland annat miljönämnden för samråd. Svar önskas senast 2023-02-24.

Bakgrund

Ett Malmöinitiativ med förslag om utprovning av automatisk övervakning (så kallad ”ljudradar”) och bötfällande av fordon som framförs med en ljudnivå som är högre än tillåtet har inkommit på remiss till miljönämnden.

Förvaltningens förslag till yttrande

Miljönämnden anser att frågan rör två olika delar. Dels är det fråga om framförandet av fordon som avsiktligt eller av andra skäl har förändrats och därför ger ifrån sig högre ljudnivå än vad som är tillåtet (jfr. 10 kap. TSFS 2013:63). Dels kan det handla om att fordon framförs på ett hänsynslöst sätt och därigenom skapar onödigt höga ljudnivåer. I det senare fallet ligger det antagligen närmast till hands att vidta hastighetsdämpande åtgärder eller andra åtgärder som minskar vägsträckans attraktivitet för "buskörning" framför att försöka åstadkomma ett sanktionsförfarande kopplat till ljudnivån. För att bedöma om det är möjligt och lämpligt att med användning av automatiska system motverka höga ljudnivåer från enskilda fordon behövs en kortfattad genomgång av befintligt regelverk på området:

Den automatiserade form av trafikövervakning som idag används i Sverige är fartkameror längs det svenska vägnätet (ATK; Automatisk trafiksäkerhetskontroll). Systemet bygger på att föraren hålls ansvarig för överträdelsen och nödvändiggör därför att denne kan fotograferas och identifieras. I vissa länder i Europa tillämpas olika former av ansvar för ägaren av fordonet, även om denne inte körde bilen vid tillfället. Frågan om föraransvar respektive ägaransvar vid hastighetsöverträdelser utreddes grundligt 2005 (SOU 2005:86) och utredaren fann att ett system där fordonsägaren kan hållas ansvarig för en förseelse ensamt eller subsidiärt i förhållande till föraren riskerar att strida mot grundläggande rättssäkerhetskrav, bland annat principen att straff eller annan brottspåföljd endast får drabba en person som haft förmåga och tillfälle att rätta sig efter lagen (konformitetsprincipen). I Sverige anses frågor om trafikförseelser och sanktioner för dessa höra till det straffrättsliga området och det är följaktligen den som framför fordonet som anses ensamt bära ansvaret för att detta görs enligt gällande trafikregler. Att ålägga någon ett strikt ansvar för en handling som denne inte har haft kontroll över anses inte förenligt med svensk rättstillämpning.

Miljönämnden konstaterar att utredningen (SOU 2005:86) återspeglar den rådande synen på möjligheten att utfärda sanktioner för trafikförseelser genom användning av automatiska övervakningssystem, vilken alltså är att föraren måste kunna identifieras genom myndigheternas egna utredningsåtgärder. Att utdöma påföljd för ageranden som orsakar överträdelser av en straffsanktionerad maximal ljudnivå skulle i linje med ovanstående förutsätta att föraren kan identifieras, vilket i praktiken innebär att föraren måste kunna fångas på bild.

De situationer i Sverige där fordonsägaren hålls ansvarig är kopplade till fordonets utrustning och funktion, dvs en slags tillsynsplikt. Därutöver ansvarar ägaren för att betala skatt och försäkring. Frågor om utrustning och funktion har inte nödvändigtvis koppling till hur eller av vem fordonet framförs vid ett givet tillfälle utan handlar om ett övergripande ansvar för att hålla fordonet i föreskrivet skick. Enligt 2 kap. 14 § trafikförordningen är ägaren i normalfallet ytterst ansvarig för fordonets skick och att det inte används i strid med fordonsförordningen eller tillhörande föreskrifter.

Med utgångspunkt i ovanstående vore det inte otänkbart med ett automatiserat kontrollförfarande av fordons beskaffenhet med avseende på buller – i praktiken med tillämpning av en maximal tillåten ljudnivå vilken normalt utrustade fordon som utgångspunkt aldrig överskrider. Om ägaren anses ha ett strikt ansvar för att fordonet uppfyller nödvändiga krav på ljuddämpande utrustning kan denne bötfällas oaktat om systemet identifierar föraren eller inte. Så länge frågan är begränsad till modifieringar, slitage eller dylikt som ligger inom ägarens kontroll borde en sådan automatiserad kontroll kunna accepteras i det svenska rättssystemet, under förutsättning att regelverket ger ägaren möjlighet att anförä och få provat

invändningar mot en påstådd överträdelse. Mot detta ska ställas att höga ljudnivåer – som ovan nämnts – kan vara hänförliga till hur fordonet framförs (till exempel med för hög hastighet eller med tjutande däck från rivstarter) snarare än att det skulle vara modifierat på ett icke acceptabelt sätt. I sådana fall ligger det närmare till hands att lägga ansvaret på föraren som då måste kunna identifieras. Vidare behöver det sannolikt finnas undantag för vissa fordonstyper och äldre fordon.

Miljönämnden konstaterar att Malmö stad inte har stöd i gällande lagstiftning för att på eget initiativ införa den här typen av fordonskontroll. Det är därtill förenat med kostnader att köpa in nödvändig utrustning och så länge det saknas lagstöd och infrastruktur för att använda den till att utfärda böter anser miljönämnden att sådana kostnader inte kan motiveras.

Barnkonventionen

Beaktande av barnkonventionen är inte aktuellt i detta ärende.

Förslaget har utarbetats av Erik Molander, stadsjurist och Mårten Spanne, Miljöingenjör
Samråd har skett med Emelie Gustafsson, Fastighets- och gatukontoret.

Ansvariga

Rebecka Persson
Miljödirektör

Sofie Holmkvist
Avdelningschef
Miljöstrategiska avdelningen