

Datum
2014-03-20Dnr/Beteckning
TSG 2014-276Ert datum
2014-02-18Er beteckning
M2014/413/RRegeringskansliet
Miljödepartementet/Rättssekretariatet
103 33 Stockholm

Europeiska unionens kommissions skrivelse angående Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/50/EG av den 21 maj 2008 om luftkvalitet och renare luft i Europa (6101/14/ENVI)

Sammanfattning

Europeiska unionens kommission har till regeringen överlämnat en skrivelse i fråga om fullgörandet av Sveriges åligganden enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/50/EG av den 21 maj 2008 om luftkvalitet och renare luft i Europa. Kommissionen framför att direktivets gränsvärden för kvävedioxid (NO₂) i luften har överskridits i zonen SW5 Göteborg under perioden 2010-2012 och ställer ett antal frågor. Transportstyrelsen är en av nio instanser som har ombetts komma in med underlag och synpunkter föranledda av kommissionens skrivelse.

Transportstyrelsens synpunkter

Vägtrafik och sjöfart är en stor orsak till utsläpp av kväveoxider. Utsläppen av kvävedioxider har generellt minskat påtagligt sedan 1990, och transportsektorn minskade sina utsläpp med 47 procent till 2010. I tätorter där trafikmängden är stor är dock halterna i luften fortfarande för höga. Trots att halterna från trafiken minskat de senaste åren är det svårt att förutspå om det är en långsiktig trend, då många av de åtgärder som görs först ger resultat på lång sikt.

Transportstyrelsen har i sin handlingsplan för åtgärder i miljömålssystemet¹ identifierat att inom myndighetens ansvarsområde är utsläpp av kväveoxider (NO_x) från vägtrafiken, arbetsmaskiner och sjöfart områden som är kritiska i arbetet med att nå miljökvalitetsmålet om frisk luft och därmed även det

¹ Transportstyrelsens handlingsplan för åtgärder i miljömålssystemet TSG 2012-750

nationella etappmålet² om begränsande utsläpp av gränsöverskridande luftföroreningar i Europa. Transportstyrelsens beslutade åtgärder för att nå ovanstående mål är fokuserade på tunga fordon och arbetsmaskiner.

Tunga fordon

Cirka 40 procent av vägtrafikens utsläpp av kväveoxider och partiklar kommer från tunga fordon. I Göteborg var samma siffra cirka 45 procent år 2001³.

Emissionskrav för tunga fordon regleras i direktiv 2005/55/EG. Krav på nya tunga fordon hanteras effektivast på EU-nivå, det vill säga genom en uppgradering av typgodkännandekraven i direktiven. Från och med 1 januari 2014 ska nya tunga fordon uppfylla emissionskrav enligt utsläppsklass Euro VI⁴. Gränsvärdet för emissioner av kväveoxider är upp till 80 % lägre jämfört med tidigare utsläppsklasser.

Resultaten av de nya kraven är beroende av i vilken takt den tunga fordonsparken byts ut.

I Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2009:75) och allmänna råd om lokala trafikföreskrifter m.m. finns bestämmelser som möjliggör för kommunerna att besluta om miljözoner. Göteborg Stad har sedan flera år tillbaka lokala bestämmelser om miljözoner för tung trafik.

Transportstyrelsens föreskrifter har ingen direkt effekt på emissioner från den tunga trafiken, men möjliggör för kommunerna att i sina egna handlingsplaner införa åtgärder som begränsar emissionerna. För resultat se kommunens eller Länsstyrelsens utvärderingar⁵.

Arbetsmaskiner

Cirka 16 procent⁶ av emissionerna av kväveoxider i Göteborg 2001 antogs komma från arbetsmaskiner.

² Etappmålet om begränsade utsläpp av gränsöverskridande luftföroreningar i Europa innebär att:

- Europeiska unionen har beslutat om ytterligare begränsningar av nationella utsläpp av luftföroreningar genom en revision av det s.k. takdirektivet senast 2015, och
- ändringen av Göteborgsprotokollet under konventionen om långväga gränsöverskridande luftföroreningar har ratificerats av tillräckligt många länder för att ha trätt i kraft senast 2015.

³ Frisk luft på väg, redovisning av regeringens uppdrag DNR 2001/2250/R

⁴ Enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 595/2009 av den 18 juni 2009 om typgodkännande av motorfordon och motorer vad gäller utsläpp från tunga fordon (Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon samt om ändring av förordning (EG) nr 715/2007 och direktiv 2007/46/EG och om upphävande av direktiven 80/1269/EEG, 2005/55/EG och 2005/78/EG.

⁵ Se www.grkom.se/luftvardsprogrammet samt www.lansstyrelsen.se/vastragotaland

⁶ Frisk luft på väg, redovisning av regeringens uppdrag DNR 2001/2250/R

Emissionskrav för arbetsmaskiner regleras genom harmoniserade bestämmelserna för mobila maskiner i direktiv 97/68/EG och för traktorer i direktiv 2000/25/EG. Enligt dessa bestämmelser är det inte möjligt att ha nationella krav som gäller för att få sätta maskiner (18–560 kW) på marknaden. Krav på framtidens maskiner måste alltså hanteras på EU-nivå, det vill säga genom en uppgradering av typgodkännandekraven i direktiven. Det är också genom harmoniserade krav som störst effekt nås. Även när det gäller arbetsmaskiner som i dagsläget inte omfattas av ovan nämnda direktiv så är EU-gemensamma bestämmelser många gånger att föredra framför nationella när det gäller nya fordon, för att underlätta för tillverkarna.

Från och med 1 januari 2014 (maskiner i intervallet 130-560 kW) respektive 1 oktober (maskiner 56-130 kW) ska nya arbetsmaskiner uppfylla emissionskrav enligt steg IV⁷. Gränsvärdet för emissioner av kväveoxider är upp till 88 % lägre jämfört med tidigare utsläppsklasser.

Resultat av de nya kraven är beroende på i vilken takt arbetsmaskinparken byts ut. Nästan hälften av allt arbete i Sverige utförs idag med en arbetsmaskin som är maximalt fem år gammal. Inkluderas även maskiner med en ålder upp till 10 år så har nästan 85 procent av det med maskiner utförda arbetet in-tecknats.

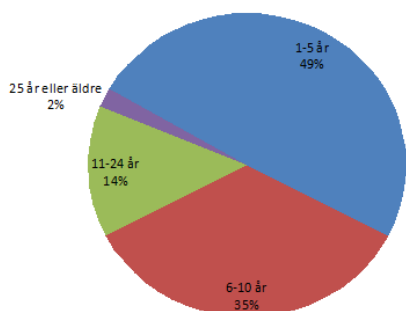


Bild 1. Fördelning ålder på arbetsmaskiner i bruk i Sverige.

Ett sätt att uppnå minskade utsläpp är att ställa krav i samband med viss användning av arbetsmaskiner. Transportstyrelsen har i sin handlingsplan⁸ för åtgärder i miljömålssystemet beslutat att genomföra en förstudie om eventuellt fusk med emissionspåverkande manipuleringar för arbetsmaskiner. Det kan exempelvis handla om bortkoppling av ureatankar.

⁷ Enligt Kommissionens direktiv 97/68/EG av den 16 december 1997 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot utsläpp av gas- och partikelformiga föroreningar från förbränningsmotorer som skall monteras i mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg.

⁸ Transportstyrelsens handlingsplan för åtgärder i miljömålssystemet TSG 2012-750

Förstudien ska genomföras under 2014 och syftar till att föreslå åtgärder för att komma tillrätta med eventuellt fusk.

Transportstyrelsen har i sitt regeringsuppdrag ”Möjligheter att minska utsläppen av sot från arbetsmaskiner” (TSG 2012-901) föreslagit ett styrmedel för begränsning av användning av arbetsmaskiner som är av utsläppssteg IIIA eller sämre i sådana områden i områden där emissioner till luft från dessa är höga. Detta kan jämföras med miljözoner för tunga fordon, se ovan. En sådan åtgärd skulle ge direkt minskning av utsläpp av NO₂, och även av utsläpp av partiklar.

Sjöfart

Cirka 41 procent⁹ av emissionerna av kväveoxider i Göteborg 2001 antogs komma från sjöfarten. Trots att sjöfarten svarar för så stor andel av de samlade utsläppen av kväveoxider, är dess bidrag till halterna av kvävedioxid mycket liten.

Utsläppskontrollområden (Emission Control Areas, ECA) är ett av de internationella verktyg som finns för att minska exempelvis svavel- och kväveoxidutsläppen från sjöfarten inom ett område. Östersjön, Nordsjön och Engelska kanalen är svavelkontrollområden, SECA (SOX Emission Control Area). Kraven om svavelhalten i bränsle som används ombord på fartyg är reglerat både genom den internationella sjöfartsorganisationens (IMO) miljöregelverk MARPOL Annex VI och genom EU-lagstiftning (direktiv 1999/32/EG som reviderats via 2005/33/EG och 2012/33/EU, det så kallade svaveldirektivet).

Inom IMO pågår förhandlingar om minskning av kväveoxider från fartyg. Dagens gränsvärden för utsläpp av kväveoxider styrs av dieselmotorns tillverkningsår och när fartyget är byggt. På samma sätt som SECA kan man utforma utsläppskontrollområden för att minska kväveoxider från sjöfarten, NECA (NO_x Emission Control Area).

⁹ Frisk luft på väg, redovisning av regeringens uppdrag DNR 2001/2250/R

Detta ärende har beslutats av stabschef Jacob Gramenius, GD-stab. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog verksjurist Rickard Faivre och utredare Linda Norberg, den senare föredragande.

Jacob Gramenius
Stabschef