

Datum  
2012-01-16Dnr/Beteckning  
TSG 2011-1052Ert datum  
2011-12-09Er beteckning  
M2011/3820/RRegeringskansliet  
Miljödepartementet  
103 33 Stockholm

## **Underlag för svar på skrivelse angående Europaparlamentet och rådets direktiv 2008/50/EG av den 21 maj 2008 om luftkvalitet och renare luft i Europa (2804/11/ENVI)**

### **Sammanfattning**

Transportstyrelsen har ombetts komma in med synpunkter med anledning av en skrivelse från Europeiska kommissionen (nedan kallat Kommissionen) om att Sverige överskridit gränsvärdena för PM<sub>10</sub> vid ett flertal tillfällen. Kommissionen önskar att Sverige (Miljödepartementet) svarar på ett antal frågor. För att Miljödepartementet ska kunna svara på frågorna behövs underlag från Transportstyrelsen och andra myndigheter.

### **Transportstyrelsens synpunkter på Kommissionens frågor**

#### **1. Myndighetens ståndpunkt gällande överträdelser av PM<sub>10</sub>?**

Transportstyrelsen är medveten om att det skett överträdelser av PM<sub>10</sub> under flera år i vissa zoner och tätbebyggda områden i Sverige. Det pågår dock flera åtgärder i Sverige som har potential att minska nivån av PM<sub>10</sub> i luften och därmed minska risken för överträdelser i framtiden.

#### **2. Planeras åtgärder?**

Det finns flera planerade åtgärder i Sverige. Direkta åtgärdsplaner och indirekta åtgärder som tillsammans med sitt egentliga syfte får till följd att nivån av PM<sub>10</sub> kan minska i luften. Transportstyrelsen har inga direkta åtgärdsplaner, men andra åtgärder som föreskrifter och regeringsuppdrag kan ge positiva effekter.

### 3. Planerade åtgärder

Inom Transportstyrelsen verksamhet kan följande åtgärder ha positiv effekt och minska nivån av PM<sub>10</sub> i luften.

#### *Uppgradering för lägre avgasutsläpp*

Transportstyrelsen arbetar för närvarande med föreskrifter för att typgodkänna system för att uppgradera motorer till äldre tunga fordon för lägre avgasutsläpp, inkluderat partikel utsläpp. De system som är aktuella består av partikelfilter och NO<sub>x</sub> reducering med SCR katalysator (Selective Catalytic Reduction). Ett syfte med dessa system är uppgradering av fordon för användning i miljözoner. Det finns en indirekt effekt som kan ge lägre nivåer av PM<sub>10</sub> genom att det finns andra intressenter av uppgraderade fordon än de som trafikerar miljözoner. Kommuner och kollektivtrafik operatörer utanför miljözoner kan också ställa krav på låga avgasutsläpp trots att fordonen inte ska användas i miljözoner. Ett uppgraderat äldre fordon kan då vara ett kostnadseffektivt alternativ till att använda helt nya fordon. En uppgradering av äldre fordon medför även att en generell spridning av luftföroreningarna minskar, då mängden fordon med en sämre utsläppsnivå minskar i antal totalt sätt.

#### *Bränslen i miljözoner*

Transportstyrelsen har i en framställan till näringsdepartementet föreslagit förtydligande i bestämmelserna om miljözoner i trafikförordningen (1998:1276). Dagens bestämmelser om miljözoner i trafikförordningen har av vissa tolkats på sådant sätt att bestämmelserna endast gäller fordon när de används med diesel. Fordon skulle genom denna tolkning kunna använda annat bränsle, RME eller liknande och då få användas i miljözoner. Avsikten med regleringen är att fordon med motor i viss utsläppsnivå ska få trafikera miljözon och val av bränsle inte ska vara styrande. Avgasutsläppen kommer annars inte att minska som förväntat. Transportstyrelsen anser att bestämmelserna ska vara drivmedelsneutrala. I miljözonen ska endast nyare fordon med motorer som ger låga avgasutsläpp användas för att miljözonen ska ge den effekt på luftkvaliteten som förväntas.

#### *Dubbdäcksfria zoner*

Transportstyrelsen redovisade under 2010 ett regeringsuppdrag om miljözoner, *Analys av möjligheten för kommuner att införa miljözoner för olika typer av fordon – Redovisning av regeringsuppdrag, 2010-05-12*. Transportstyrelsen föreslog att en kommun ska ha möjlighet att införa dubbdäcksförbud inom vissa zoner. Förslaget har nu genomförts.

#### *Färre antal dubb per däck*

Transportstyrelsen har i föreskriften (TSFS 2009:19) om användning av däck ändrat tillåtet antal dubb per meter rullningsomkrets till 50. Ändringen ger en genomsnittlig sänkning på 15 % i antalet dubbar på ett däck. Tidigare regler innehöll en antalsbegränsning styrd mot däckets tumstorlek. Ändringen gäller för däck som tillverkas efter 1 juli 2013.

#### *Förkortad period för användning av dubbdäck*

Transportstyrelsen har även meddelat föreskrifter om kortare tid då användningen av dubbdäck är tillåten om det inte råder vinterväglag. Tiden har kortats med 14 dagar till den 15 april. Detta kan under år med lite snö ha särskilt stor effekt på antalet dagar med överskridanden då det är vid torra vägbanor på vårvintern som de flesta överskridanden normalt sker.

#### **Övriga synpunkter**

Dubbdäcksanvändningen i Sverige anses vara en bidragande orsak till att gränsvärdena för PM<sub>10</sub> överskrids i vissa zoner i Sverige. Att införa förbud att använda dubbdäck inom vissa zoner kan därför ge positiva effekter på PM<sub>10</sub> nivån i dessa zoner. Men det kan samtidigt ge negativa effekter på trafiksäkerheten eftersom det är nödvändigt att ett antal fordon kör med dubbdäck för att öka friktionen på vägbanan genom uppruggning av isen, om inte uppruggning kan lösas på något annat sätt. Ett problem kan vara tillgängligheten för fordon som tillfälligt besöker zoner där dubbdäcksförbud råder då det rör sig om fordon som behöver dubbdäck för sin framkomlighet där de normalt kör. Transportstyrelsen anser att en annan åtgärd för att beakta både utsläppsproblemet, trafiksäkerhetsaspekten och tillgängligheten för besökande fordon skulle kunna vara att införa avgift för de som använder dubbdäck inom zoner där nivåerna av PM<sub>10</sub> är höga. Se gärna Vägverkets tidigare regeringsuppdrag *Samlad lägesrapport om vinterdäck – Redovisning av regeringsuppdrag, 2009-01-07* för ytterligare information.

---

Detta ärende har beslutats av chef för GD-stab, Jakob Gramenius. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog miljöhandläggare Lina Andersson, utredare Per Öhlund och sektionschef Ingela Sundin, den senare föredragande.

Jakob Gramenius  
Chef för GD-stab