

Regeringskansliet
Miljödepartementet
103 33 Stockholm

Underlag för yttrande om Europeiska kommissionens formella underrättelse 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 underlag och synpunkter med anledning av en skrivelse från Europeiska kommissionen om att Sverige överskridit gränsvärdena för PM₁₀ vid ett flertal tillfällen. Sveriges regering uppmanas att inkomma med synpunkter i ärendet. För att Miljödepartementet ska kunna yttra sig angående skrivelsen önskar de underlag från Transportstyrelsen och andra myndigheter. Framför allt önskar de få en redogörelse för vilka åtgärder som vidtagits och vilka som planeras.

Transportstyrelsens synpunkter på Kommissionens skrivelse

Transportstyrelsen har inte genomfört några ytterligare åtgärder sedan leveransen av underlag till EU-pilotundersökningen i januari 2012. Dock kan det ta tid innan effekten av de regelförändringar som tidigare beslutats får genomslag på PM₁₀ halterna. Det gäller exempelvis regleringen av dubbar i däck, där det för däck godkända utefter antalet dubb per rullningsomkrets, blir färre dubbar tillåtna efter 1 juli 2013.

För att säkerställa att inte gränsvärdet för PM₁₀ överskrids under år med ogynnsamma väderleksförhållanden måste det finnas flera olika styrmedel att välja mellan. Lokala myndigheter kan då genomföra den kombination av åtgärder som är effektivast i det aktuella fallet.

Den möjlighet som kommunerna nu har att införa dubbdäcksförbud inom ett begränsat område har inte använts i någon större omfattning. Detta kan bero på att det är opinionsmässigt svårt för lokala myndigheter att införa sådana begränsningar. Det kan även ställa till problem för trafikanter som har behov av att tillfälligt trafikera områden med höga halter av partiklar men samtidigt anser sig behöva dubbdäck för sin tillgänglighet i mindre trafikerade områden där de också färdas. Transportstyrelsen anser att en åtgärd som både skulle beakta luftkvalitetsproblemet, trafiksäkerhetsaspekten och tillgängligheten för besökande fordon skulle kunna vara att införa avgifter, eller en geografiskt begränsad skatt, för de som använder dubbdäck inom zoner där PM₁₀ halterna är höga. Ett sådant utredningsuppdrag bör ges till relevant myndighet.

Kommissionen anser i skrivelsen att de motiv som Sverige uppgivit för att visa på att dubbdäcksanvändningen har varit den viktigaste orsaken till att gränsvärdena för PM₁₀ överskrids i vissa zoner är vaga. Så kan det vara i den aktuella skrivelsen, men det finns mängder av data som visar på att dubbdäck leder till högre emissioner av PM₁₀ än andra däck. Exempelvis kan nämnas Wearem-projektet där forskare mätte upp emissionsfaktorer både i provvägsmaskin och i fält (Sjödin et al 2010¹). Genom mätningar i gaturum, tunnlar samt beräkningar av olika källors bidrag har det även visats att lokal trafik med dubbdäck ger det största bidraget till PM₁₀ halterna. Överskridanden sker också i första hand under dagar med torra vägbaner och en hög andel dubbdäck.

Detta ärende har beslutats av generaldirektör Staffan Widlert. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog utredare Per Öhlund och Hans Norén, sektionschef Ann Charlotte Annerberg, enhetschef Anci Ungerbäck och utredare Lina Andersson, den senare föredragande.

Staffan Widlert
Generaldirektör

¹Wear particles from road traffic – a field, laboratory and modelling study, Å Sjödin, M Ferm, A Björk, M Rahmberg, IVL, A Gudmundsson, E Swietlcki, Lunds universitet, C Johansson, SLB Analyt, M Gustafsson, G Blomqvist VTI (2010) IVL report B1830