



2009-12-16

**Utrikesdepartementet**  
Rättssekretariatet

Europeiska kommissionen  
Generalsekretariatet  
Rue de la Loi, 200  
B-1049 BRYSSEL  
Belgien

**Svar på kommissionens motiverade yttrande angående bristfällig tillämpning av rådets direktiv 1999/30/EG om gränsvärden för svaveldioxid, kvävedioxid och kväveoxider, partiklar och bly i luften (KOM:s ref SG-Grefe(2009)D/8278, ärendenummer 2008/2204)**

---

(3 bilagor)

Europeiska kommissionen har i ett motiverat yttrande, som inkom till Sveriges ständiga representation vid EU den 3 november 2009, gjort gällande att Sverige inte lever upp till gränsvärdena för PM<sub>10</sub> så som dessa regleras i direktiv 1999/30/EG av den 22 april 1999 om gränsvärden för svaveldioxid, kvävedioxid och kväveoxider, partiklar och bly i luften.

Kommissionen översände den 2 februari 2009 en formell underrättelse till Sverige och framförde att Sverige inte fullgjort sina skyldigheter enligt artikel 5.1 i direktiv 1999/30/EG. Sverige besvarade den formella underrättelsen den 3 april 2009.

I det motiverade yttrandet noterar kommissionen att gränsvärdena för PM<sub>10</sub> ännu inte efterlevs till fullo på hela Sveriges territorium och kommissionen står således fast vid bedömningen att Sverige, genom att ha överskridit gränsvärdena för PM<sub>10</sub> under flera på varandra följande år och genom att inte ha lämnat någon underrättelse enligt artikel 22.2 i direktiv 2008/50/EG, har underlåtit att fullgöra sina skyldigheter enligt artikel 5.1 i direktiv 1999/30/EG.

#### **Sveriges svar på det motiverade yttrandet**

Den svenska regeringen får med anledning av det motiverade yttrandet anföra följande.

### **Inledande kommentarer**

Den svenska regeringen noterar att kommissionen har anmärkt dels att Sverige har överskridit gränsvärdena för PM<sub>10</sub> under flera på varandra följande år, dels att Sverige inte har lämnat någon underrättelse enligt artikel 22.2 i direktiv 2008/50/EG.

Den svenska regeringen ser mycket allvarligt på det faktum att miljö kvalitetsnormen för PM<sub>10</sub> överskrids i vissa delar av landet. Genom vidtagna och planerade åtgärder gör regeringen dock den bedömningen att Sverige inom kort kommer att klara sina åtaganden. Anledningen till att någon underrättelse enligt artikel 22.2 i direktiv 2008/50/EG inte har lämnats är att regeringen gjort den bedömningen att det med hänsyn till folkhälsan är viktigare att aktivt arbeta för att klara gränsvärdena än att använda sig av möjligheten att undantas från skyldigheten att tillämpa gränsvärdena under angiven tid. Kraftfulla åtgärder kan inte avvaktas utan måste vidtas omgående.

När det gäller överskridandet av gränsvärdena för PM<sub>10</sub> noterar Sverige att kommissionen i den formella underrättelsen hänvisade till de gränsvärden som rapporterats under åren 2005, 2006 och 2007. I det motiverade yttrandet anger kommissionen inte några specifika år utan hänvisar istället till att överträdelse skett under flera på varandra följande år. Inte heller preciseras med någon tydlighet var kommissionen anser att gränsvärdena överskridits. Istället hänvisar kommissionen till regeringens egna uppgifter. Regeringen sluter sig därför till att det motiverade yttrandet omfattar de tidigare preciserade åren 2005-2007 och de av regeringen utpekade områdena inom zonerna SW2, SW4 och SW5. Regeringen vill här understryka att för zon SW5, Göteborgs stad, har överträdelse skett endast under åren 2005-2006. Med den preciseringen vitsordar Sverige att gränsvärdena har överträts för de år som omfattas av kommissionens motiverade yttrande och i de av regeringen rapporterade zonerna. Oaktat detta vill Sverige redogöra för de åtgärder som nu vidtas för att komma till rätta med gränsvärdena framöver.

### **Allmänna åtgärder**

Sammantaget har överträdelser av gränsvärdet för PM<sub>10</sub> minskat i Sverige under 2009, men fortfarande sker överträdelser i vissa mycket begränsade områden längs med vissa hårt trafikerade vägar i några större tätorter. Som tidigare redovisats har åtgärdsprogram utarbetats för att komma tillrätta med överträdelserna och arbetet med att genomföra, följa upp och uppdatera dessa program fortsätter i tätorterna Stockholm, Norrköping, Göteborg och Uppsala, där överträdelser tidigare konstaterats. Åtgärdsprogrammen har dock gett olika stor effekt. I Göteborg har programmet medfört att gränsvärdet för PM<sub>10</sub> nu klaras i Göteborgs stad och i Norrköping att förekomsten av PM<sub>10</sub> minskat med

ca 30 procent. Överträdelsernas omfattning är fortfarande störst i Stockholm.

Det finns en rad åtgärder att ta till för att komma tillrätta med förekomsten av PM<sub>10</sub> i de utsatta områdena. Den avgjort största påverkan när det gäller förekomsten av PM<sub>10</sub> har dock användningen av dubbdäck, varför det är angeläget för Sverige att se till att det sker en kraftig minskning av andelen dubbdäck i de utsatta områdena.

Det har därför införts en ny bestämmelse i 10 kap. 2 § tredje stycket trafikförordningen (1998:1276) som ger kommunerna möjlighet att förbjuda biltrafik med dubbdäck på en viss väg eller vägsträcka, se bilaga 1. Bestämmelsen trädde i kraft den 15 november 2009 och Stockholms stad har med stöd av den nya bestämmelsen redan beslutat om dubbdäcksförbud på Hornsgatan från och med den 1 januari 2010. Även andra kommuner överväger att införa liknande förbud.

Överskridandet av gränsvärdena sker till dominerande del under upptorkningsfasen under senvinter och vår. Transportstyrelsen har därför ändrat 8 § i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om användning av däck m.m. avsedda för bilar och släpvagnar som dras av bilar (TSFS 2009:19) så att tiden för när dubbdäck får användas förkortas med 14 dagar under upptorkningsfasen i april månad, se bilaga 2. Ändringen trädde i kraft den 15 november 2009. Transportstyrelsen avser även att begränsa det maximala tillåtna antalet dubb i dubbdäck som tillverkas efter den 1 juli 2013.

Utöver dessa konkreta åtgärder sker omfattande kommunikationsinsatser för att informera om de negativa miljöeffekterna av dubbdäcksanvändning. Bland annat arbetar Vägverket i samarbete med Sveriges kommuner och landsting med att sprida kunskap om åtgärder med hjälp av handböcker och konferenser samt genom informationskampanjer. Vägverket tillhandhåller även information om effekterna av dubbdäcksanvändning på sin hemsida, [www.vv.se](http://www.vv.se).

Vägverkets mätning av förekomsten av dubbdäck i februari i år visar på en viss minskning av användningen av andelen dubbdäck. Andelen var då 67,8 procent, vilket är 1,5 procentenheter lägre än år 2008 och 4,5 procentenheter lägre än 2005. Att minskningen går långsamt beror bland annat på att vinterdäck endast byts ut i snitt vart sjunde år. De åtgärder som Sverige nu har vidtagit i form av ändrade regler för användning av dubbdäck har utöver själva förbuden även bidragit till en ökad debatt i frågan med större medvetenhet hos användarna som följd, vilket ytterligare torde påskynda en minskning i användandet av dubbdäck.

Det är dock inte tillräckligt att enbart minska användningen av dubbdäck för att klara gränsvärdena i de mest utsatta områdena. Andra åtgärder

som kommunerna arbetar med är t.ex. dammbindning, trafikminskningsåtgärder och hastighetsnedsättning. Även åtgärder inriktade mot vintersandningens omfattning och typ samt vägbeläggning kan i vissa miljöer förbättra situationen. Att dessa åtgärder kan ge god effekt har visat sig i Göteborg där partikelhalterna har sänkts, bland annat genom användning av den dammbindningsmetod som Vägverket tagit fram. Vidare har regeringen beslutat, bl.a. med hänvisning till att miljö kvalitetsnormen för PM<sub>10</sub> överskrids i vissa tätorter, att ge Transportstyrelsen i uppdrag att analysera möjligheten för kommunerna att införa miljözoner så att det blir möjligt att begränsa fordonstrafiken för andra fordonstyper än tunga fordon, t.ex. personbilar och arbetsmaskiner. Sedan mitten av 1990-talet finns möjligheten för svenska kommuner att införa miljözoner för tunga dieseldrivna fordon.

Vid sidan av dessa åtgärder och styrmedel har även regelverket kring miljö kvalitetsnormer ändrats. Systemet med miljö kvalitetsnormer har funnits i drygt tio år och har utvecklats hela tiden. Beslutsprocessen kring åtgärdsprogrammen i förordningen (2001:527) om miljö kvalitetsnormer för utomhusluft, se bilaga 3, har nu förändrats i syfte att effektivisera hanteringen när programmen ska tas fram. Förändringarna, som trädde i kraft den 1 augusti 2009, innebär en mer effektiviserad beslutsprocess som medför att relevanta åtgärder kommer att kunna genomföras snabbare.

### **Åtgärder i berörda zoner**

#### *Stockholms län, Zon SW2 och SW4*

För Stockholms län finns ett åtgärdsprogram daterat den 9 december 2004. I stort underskrids gränsvärdena för PM<sub>10</sub> i Stockholms län och det är endast på vissa hårt trafikbelastade gator som överskridanden sker. Mätningarna för 2009 indikerar en liten minskning av halterna av PM<sub>10</sub> men det är dock för tidigt att dra några slutsatser från mätningarna. Utöver de tidigare redovisade åtgärderna har Trafik- och renhållningsnämnden i Stockholms stad, med stöd av den nya bestämmelsen i trafikförordningen (1998:1276), infört dubbdäcksförbud på den mest utsatta gatan, Hornsgatan, från och med den 1 januari 2010. Förbudet förväntas även medföra att användandet av dubbdäck minskar på andra hårt trafikerade gator i Stockholms innerstad då fler som kör bil i innerstaden sannolikt kommer att välja dubbfria vinterdäck. Stockholms stad har anfört att förbudet på Hornsgatan kommer att följas upp och behovet och förutsättningarna för att införa ett förbud i hela Stockholms innerstad utreds. Som en första etapp kommer, om det visar sig nödvändigt, ett förbud att införas inom hela området Södermalm, inklusive Hornsgatan, under kommande vintersäsong.

#### *Norrköpings kommun, Zon SW2*

För Norrköpings kommun upprättades ett åtgärdsprogram den 30 oktober 2006. I Norrköping är det två gator, Östra Promenaden och

Kungsgatan, som varit kritiska när det gäller gränsvärdena för  $PM_{10}$ . På Östra Promenaden har man sedan 2007 klarat av gränsvärdena genom de insatser som vidtagits. Mätningarna på Kungsgatan visar dock att gränsvärdena överskrids även under 2009. De åtgärder som tillämpats på Östra Promenaden, främst ny vägbeläggning, omledning av trafik och dammbindning, har nu vidtagits även på Kungsgatan. Detta har lett till en minskning av förekomsten av  $PM_{10}$  med ca 30 procent. Effekten är dock inte tillräcklig varför det planeras fler åtgärder, bland annat en ny och mer slitstark vägbeläggning samt ett projekt som syftar till att minska dubbdäcksanvändningen.

#### *Uppsala kommun, Zon SW2*

Åtgärdsprogrammet för Uppsala kommun antogs den 24 november 2006. Mätningarna för år 2009 visar att gränsvärdena för  $PM_{10}$  alltjämt överskrids. Det största problemet finns på Kungsgatan. Kommunen har därför beslutat att intensifiera åtgärderna för att leva upp till gränsvärdena. De åtgärder som kommunen nu arbetar med är hastighetssänkning till 30 km/h i centrum, begränsad framkomlighet på Kungsgatan, införande av en miljözon för tyngre fordon samt informationskampanjer. Uppsala kommun fortsätter också att driva de satsningar som redan finns på kollektivtrafikens område. Under 2009 har t.ex. tre nya stomlinjer införts. Kommunen planerar också att använda sig av de nya bestämmelserna och införa förbud mot dubbdäck på vissa gator från och med hösten 2010.

#### *Göteborgs stad, Zon SW5*

Göteborg har ett åtgärdsprogram daterat den 19 maj 2006. Mätningarna av  $PM_{10}$  visar att några överskridanden inte har skett sedan 2007. De åtgärder som Göteborgs stad främst arbetar med för att även fortsättningsvis klara av gränsvärdena är användningen av dammbindningsmedel. Hastigheten har sänkts på en gata och en informationskampanj i syfte att minska användningen av dubbdäck genomförs.

#### **Avslutande kommentarer**

Av vad som anförts ovan framgår att Sverige nu vidtagit mer kraftfulla åtgärder än tidigare för att snarast möjligt komma tillrätta med de överträdelser av gränsvärdena för  $PM_{10}$  som alltjämt sker. Den största anledningen till förekomsten av partiklarna är slitaget från dubbdäck. Med de nya möjligheterna för kommunerna att införa förbud för användning av dubbdäck och den förkortade perioden då dubbdäck får användas, i kombination med övriga åtgärder som kommunerna med framgång använt, anser regeringen att Sverige kommer att kunna leva upp till gränsvärdena för  $PM_{10}$ . Effekterna av de beskrivna åtgärderna kommer dock att kunna ge mätbara resultat först efter vintersäsongen 2009/2010.

Regeringen står givetvis till kommissionens förfogande med ytterligare upplysningar i detta ärende om kommissionen så önskar.



Anna Falk  
Departementsråd