

Klimat- och näringslivsdepartementet

Diariennr. KN2023/00745

## Remissvar gällande omarbetat direktiv om luftkvalitet och renare luft i Europa - förslag från Europeiska kommissionen

Drivkraft Sverige är branschorganisationen för bränsle- och drivmedelsbranschen. Våra medlemsföretag erbjuder hållbar mobilitet och ser till att det finns bränsle och drivmedel för hållbara resor och transporter i hela landet. Drivkraft Sverige står bakom de svenska klimatmålen och målet att EU ska nå netto-noll senast 2045.

Drivkraft Sverige har getts möjlighet att till Miljödepartementet inkomma med synpunkter på ovan nämnda förslag till omarbetat luftkvalitetsdirektiv i EU.

### Bakgrund

Förslaget går i korthet ut på att:

- De två luftkvalitetsdirektiv som finns, 2004/107/EG och 2008/50/EG, slås ihop till ett
- EU:s luftkvalitetsnormer anpassas mer efter WHO:s rekommendationer
- Ytterligare förbättra den rättsliga ramen (t.ex. när det gäller sanktioner och information till allmänheten)
- Bättre stödja lokala myndigheter i att uppnå renare luft genom att stärka övervakning, modellering och planer avseende luftkvalitet

### Drivkraft Sveriges synpunkter

Allmänt:

Luftkvaliteten i våra svenska städer förbättras succesivt som en följd av en mängd regleringar och åtgärder. Här har t.ex. succesivt skärpta emissionskrav för fordon spelat stor roll.

Såväl fordonsbranschen som drivmedelsbranschen är just nu mitt uppe i en omställning från fossilt till fossilfritt som förutom minskad klimatpåverkan också kommer att ha en stor inverkan på luftkvaliteten.

EU's miljöpaket Fit for 55 som är en del av the Green Deal styr mot både minskad klimatpåverkan och minskade utsläpp av skadliga emissioner.

Luftkvalitets-direktiv/regleringar leder i sin tur till ökade insatser i tätortsmiljö för att förbättra luftkvaliteten i form av åtgärder som t.ex. trafikplanering, övergång till utsläppsnål/utsläppsfri kollektivtrafik och införande av miljözoner där det behövs.

Drivkraft Sverige synpunkter:

- Drivkraft Sverige stöder ambitionen att minska administrationen genom att slå ihop de två nuvarande luftkvalitetsdirektiven till ett och samtidigt förenkla reglerna, öka enhetligheten och tydligheten och effektivisera genomförandet
- Vi är också positiva till att man i artikel 17 utvidgar avdraget ”för sandning och saltning under vintern” till att omfattat fina partiklar (PM<sub>2,5</sub>) och att överskridande i dessa fall inte kräver upprättande av luftkvalitetsplaner.
- Vi ställer oss dock tveksamma till tidplanen i förslaget i kombination med införande av mycket ambitiösa gränsvärden för luftkvalitet från WHO´s rekommendationer. Det finns en stor risk att målen kommer att bli omöjliga att nå då man inte har rådighet över alla parametrar t.ex. hur omställningen till elektrifiering av fordonsparken kommer att ske inom olika fordonsegment.
- Det är också viktigt att Sverige inte avviker från direktivets intention om en enhetlig tillämpning av direktivet utan istället följer samma gränsvärden, har samma placering av mätpunkterna i stadsmiljön och följer direktivets rekommendationer i vilka tätorter mätningar ska ske. Det är givetvis viktigt ur ett EU-perspektiv men även ur ett samhällsekonomiskt perspektiv. Direktivets intention är att luftkvaliteten ska sättas i relation till befolkningstäthet, vilket också har koppling till sannolikheten att någon också påverkas negativt. Men länderna har själva frihet att bestämma zonindelningen. I Sverige kontrolleras luftkvaliteten i alla kommuner, oavsett storlek och befolkningstäthet. Sverige är i förhållande till resten av EU ett glesbefolkat land med få storstadsregioner och betydligt färre tätorter med luftkvalitetsproblem.

Vi står gärna till förfogande för att mer i detalj diskutera direktivets utformning och implementering.

Stockholm den 15 maj 2023

Drivkraft Sverige

Anders Norén  
Hållbarhetschef