

m.remissvar@regeringskansliet.se
johanna.janson@regeringskansliet.se

Er referens
M2020/00276/KI

Diarienummer
Utr 2020/18
Datum
2020-06-23

Yttrande över Naturvårdsverkets och Statskontorets rapporter "Översyn av åtgärdsprogram för luftkvalitet"

Trafikanalys har anmodats att yttra sig över Naturvårdsverkets och Statskontorets rapporter "Översyn av åtgärdsprogram för luftkvalitet". Nedan följer myndighetens synpunkter.

Generell synpunkt

I 2020 års uppföljning av de transportpolitiska målen konstaterar Trafikanalys att halterna av luftföroreningar, som kvävedioxid och partiklar, inte längre minskar i önskvärd takt i våra tätorter.¹ Vidare konstateras att befolkningen ökar snabbast i tätorter där det finns problematik med luftföroreningar från transporter, och att fler personer därmed kan bli exponerade för problematiska nivåer, även om det finns en svag långsiktig trend att problemen med luftföroreningar minskar. Baserat på detta ser Trafikanalys ett behov av att intensifiera arbetet med att minska utsläppen av luftföroreningar från transportsystemet (främst från vägtrafik, men även sjöfart). Myndigheten ser därför positivt på att arbetet med åtgärdsprogram för luftkvalitet ses över, och är också generellt positiv till de förslag som presenteras av Naturvårdsverket och Statskontoret.

Specifika synpunkter

Trafikanalys har följande specifika synpunkter gällande några av förslagen i Naturvårdsverkets rapport.

Naturvårdsverket föreslår att regeringen ger i uppdrag till Trafikverket, Naturvårdsverket, SKR och SMHI att utreda behov, nyttor och möjligheter av att nationellt samla in och tillhandahålla kommunala trafikdata, för att sedan kunna använda dessa som indata vid en nationell modellering av luftkvalitet i alla Sveriges tätorter (s 20-28). Trafikanalys vill påpeka att myndigheten i tidigare uppdrag² kunnat konstatera att kommunernas möjligheter och resurser för att mäta trafik är väldigt varierande, liksom metoderna som används både avseende teknisk utrustning och val av mätpunkter (bland de kommuner som överhuvudtaget mäter systematiskt och/eller kontinuerligt). Det kan därför vara utmanande att sammanställa dessa mätningar till ett användbart underlag för en nationell modellering. Möjligen krävs först tydligare riktlinjer eller regler för hur, var och när kommunala trafikmätningar ska genomföras.

¹ Trafikanalys (2020). *Uppföljning av de transportpolitiska målen 2020*. Rapport 2020:5.

² T.ex. i ett regeringsuppdrag om uppföljning av etappmål för gång-, cykel- och kollektivtrafik, se <https://www.trafa.se/etiketter/transportovergripande/etappmal-om-okad-gang-cykel-och-kollektivtrafik-ska-foljas-upp-7728/>

Naturvårdsverket föreslår i sin rapport (s 114-115) att en differentierad, avståndsbaserad vägslitageskatt för tung lastbilstrafik införs. Trafikanalys ser att det kan finnas fördelar med ett införande av en avståndsbaserad vägslitageskatt som differentieras bl.a. utifrån fordonens utsläpp av koldioxid. Införande av en sådan skatt måste emellertid föregås av revidering av det s.k. Eurovinjettdirektivet³. Det huvudsakliga syftet med en sådan skatt bör dock inte vara att lösa lokala luftkvalitetsproblem. Istället bör skatten utformas utifrån ett helhetsgrepp om trafikens externa kostnader (som beror på fordon och är olika stora i olika delar av landet), där påverkan på luftkvalitet är *en* sådan kostnad. Detsamma gäller förslaget om differentierade parkeringsavgifter (s 116-117) – även här kan det finnas anledning att ta ett bredare grepp och undersöka om det finns fler relevanta faktorer att differentiera avgifterna utifrån, i syfte att internalisera externa kostnader.

Trafikanalys ser positivt på förslaget att göra det möjligt för kommuner att reservera parkeringsplatser på allmän platsmark för bilpooler (s 118-119). Detta är dock i första hand en klimat- och resurseffektivitetsåtgärd, även om minskade utsläpp av luftföroreningar kan förväntas som en bieffekt. Sedan Naturvårdsverket publicerade sin rapport har den statliga Bilpoolsutredningen kommit med sitt betänkande⁴, där man föreslår att kommunerna ska ges möjlighet att genom lokala trafikföreskrifter reservera parkeringsplatser för delningsfordon på allmän platsmark. I betänkandet lämnas författningsförslag som ska möjliggöra detta. Någon utredning av vilka lagändringar som krävs, som Naturvårdsverket föreslår, torde därför inte vara nödvändig.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Mattias Viklund, efter föredragning av Camilla Hållén.

Mattias Viklund

Generaldirektör

³ Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/62/EG av den 17 juni 1999 om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer.

⁴ SOU 2020:22. Motorfordonspooler – på väg mot ökad delning av motorfordon.