

Klimat- och näringslivsdepartementet

Er referens
KN2023/00745**Diarienummer**
Utr 2023/16**Datum**
2023-05-08

Omarbetat direktiv om luftkvalitet och renare luft i Europa – förslag från Europeiska kommissionen

Trafikanalys har ombetts att yttra sig över ovannämnda remiss.

Förslaget till omarbetat direktiv bygger på en översyn av dagens två luftkvalitetsdirektiv till ett och syftar enligt Kommissionens beskrivning till att

- anpassa EU:s luftkvalitetsnormer närmare till 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.

De svenska målen för transportpolitiken syftar till att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Hänsynsmålet lyfter särskilt fram att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa.

Enligt förslaget konsekvensbedömning är fördelarna med den föreslagna översynen betydligt större än kostnaderna. De största förväntade fördelarna är kopplade till hälsa (däribland minskad dödlighet och sjuklighet, minskade utgifter för hälso- och sjukvård, minskad frånvaro från arbetet på grund av sjukdom och ökad produktivitet i arbetet) och miljö (däribland minskade ozonrelaterade skörde förluster). Trafikanalys konstaterar att detta ligger väl i linje med de svenska målen för transportpolitiken.

Även om den långsiktiga trenden pekar på att luftföroreningar i svenska tätorter minskar (Trafikanalys Rapport 2023:5¹), så har tätorterna störst problematik med luftföroreningar från transporter och därmed risk för att personer blir exponerade för problematiska nivåer. Miljö kvalitetsnormerna för kvävedioxid (NO₂) eller partiklar (PM₁₀) överskreds i tre svenska städer under 2021, enligt Naturvårdsverkets förslag till uppdaterat nationellt luftvårdsprogram.²

Luftföroreningar är i sig gränsöverskridande, men riskerna behöver åtgärdas lokalt. Enligt förslaget till omarbetat direktiv fastställs miniminormer för luftkvalitet i hela EU, men medlemsstaterna får själva välja åtgärder så att dessa kan anpassas till specifika nationella, regionala eller lokala förhållanden.

Den föreslagna sammanslagningen av två luftkvalitetsdirektiv förväntas minska den administrativa bördan i medlemsstaterna genom att förenkla reglerna, öka enhetligheten

¹ [Uppföljning av de transportpolitiska målen 2023 \(trafa.se\)](https://www.naturvardsverket.se/om-oss/remisser/forslag-till-uppdaterat-luftvardsprogram/)

² <https://www.naturvardsverket.se/om-oss/remisser/forslag-till-uppdaterat-luftvardsprogram/>, 2023-04-24

och tydligheten och effektivisera genomförandet. De administrativa kostnaderna bärs av offentliga myndigheter, där kostnaden väntas minska i takt med att överskridanden av luftkvaliteten åtgärdas och att luftkvaliteten successivt förbättras.

Enligt förslagets konsekvensbedömning medför inte luftkvalitetsdirektiven några direkta administrativa kostnader för konsumenter och företag. Trafikanalys instämmer i denna bedömning.

Trafikanalys noterar att förslagets artikel 17 om "avdrag för sandning och saltning under vintern" utvidgas till att omfatta fina partiklar (PM_{2,5}). Förslaget tydliggör även att överskridanden av luftkvaliteten enbart till följd av sandning och saltning under vintern inte kommer att leda till krav på att upprätta luftkvalitetsplaner. Anledningen till detta är dessa åtgärders bidrag till trafiksäkerheten. Trafikanalys ser positivt på att trafiksäkerhet beaktas på detta sätt.

Förslagets artikel 28 fastställer en faktisk rätt för människor att få ersättning om deras hälsa helt eller delvis har skadats till följd av behöriga myndigheters "överträdelser av regler om gränsvärden, luftkvalitetsplaner, kortsiktiga åtgärdsplaner eller i samband med gränsöverskridande föroreningar". Berörda personer har då rätt att kräva och få kompensation för denna skada. Här ingår även möjligheten till grupptalan. Enligt förslaget ska medlemsstaterna säkerställa att nationella regler och förfaranden för ersättningsanspråk utformas. Trafikanalys anser det rimligt att anta att förfarandet för ersättning kommer att motsvara aktuell svensk rättspraxis för ersättningsanspråk från kommuner eller staten.

Enligt 3 kap 2 § i Skadeståndslagen (1972:207)³ ska staten eller en kommun ersätta personskada som vållas genom fel eller försummelse vid myndighetsutövning i verksamhet för vars fullgörande staten eller kommunen svarar. Vidare enligt 9 § i Förordning (1995:1301) om handläggning av skadeståndsanspråk mot staten⁴ ska en förvaltningsmyndighet, om inte annat följer av lag eller annan författning, överlämna ärenden om anspråk på ersättning för personskador till Kammarkollegiet. En jämförelse kan också göras med lagen (2021:1070) om statlig ersättning för personskada orsakad av vaccin mot sjukdomen covid-19⁵ där Kammarkollegiet ansvarar för att pröva vissa ärenden.⁶

Trafikanalys konstaterar att utgångspunkterna och förenligheten med befintliga bestämmelser inom området samt unionens politik inom andra områden är väl belysta i Kommissionens förslag. Förslaget utgår från kontroll av ändamålsenligheten, samråd med berörda parter, användning av expertutlåtanden och konsekvensbedömningar.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Mattias Viklund efter föredragning av Lisa Eriksson. Avdelningschef Gunnar Eriksson har deltagit i ärendets beredning.

Mattias Viklund
Generaldirektör

³ [Skadeståndslag \(1972:207\) Svensk författningssamling 1972:1972:207 t.o.m. SFS 2022:1368 - Riksdagen](#)

⁴ [Förordning \(1995:1301\) om handläggning av skadeståndsanspråk mot staten Svensk författningssamling 1995:1995:1301 t.o.m. SFS 2022:1061 - Riksdagen](#)

⁵ [Lag \(2021:1070\) om statlig ersättning för personskada orsakad av vaccin mot sjukdomen covid-19 Svensk författningssamling 2021:2021:1070 - Riksdagen](#)

⁶ Se Kammarkollegiets Årsredovisning 2022, <https://www.kammarkollegiet.se/om-oss/publikationer>