

## Översyn av åtgärdsprogram för luftkvalitet

### Sammanfattning

Sveriges Kommuner och Regioner (SKR)

- Anser att det är angeläget att merparten av de föreslagna åtgärderna genomförs
- Tillstyrker att Naturvårdsverket ges möjlighet att lyfta ofullständiga åtgärdsprogram till regeringen
- Tillstyrker att SMHI får ett utökat ansvar för nationell modellering och utökat stöd till kommunerna genom Referenslaboratorium
- Tillstyrker att kommunerna rapporterar och redovisar till Naturvårdsverket
- Är positivt till att nationellt modelleringsverktyg tas fram och blir tillgängliga utan kostnad för kommunerna
- Är positivt till att förbättra hanteringen av kommunala trafikdata - rapportering från kommunerna måste vara frivillig
- Är positivt till att kommunerna ska få ha kontroll av regelefterlevnad av dubbdäcksförbud
- Är positivt till möjligheten att ta ut differentierad trängselskatt utifrån fordonens miljöegenskaper
- Är positivt till möjligheten att ha differentierad parkeringsavgift utifrån fordonens miljöegenskaper
- Är positivt till att kommuner ges rätt att upplåta allmän mark till bilpooler

### Övergripande synpunkter

Det är angeläget Sverige med säkerhet klarar EU:s luftkvalitetsdirektiv dels för människors hälsa dels för att minimera risken att tvingas betala viten eller böter. För att klara omställningen till ett hållbart och fossilfritt välfärdssamhälle och en god luftkvalitet behöver fossilfri kollektivtrafik, eldriven fordonstrafik, gång och cykel premieras i städer och tätorter. Likaså en effektiv kontroll av gällande regelverk. SKR menar att det är angeläget att kommunerna får större mandat av vita åtgärder samt relevant stöd och vägledning vid framtagande av åtgärdsprogram för att klara en god luftkvalitet i städer och tätorter.

### Statskontorets förslag

SKR håller med Statskontoret i sin analys att de viktigaste orsakerna till att åtgärdsprogrammen inte har avsedd effekt är att det är svårt för kommuner och länsstyrelser att bedöma vilka åtgärder som är mest verkningsfulla samt att det är svårt för berörda aktörer att komma överens om de mest verkningsfulla åtgärderna. Statskontoret menar att det inte finns skäl att ändra på det delade ansvar för

luftkvalitet som finns mellan kommunerna och staten på nationell, regional och lokal nivå. Statskontoret gör också en avvägning mellan kostnader för förstärkning av luftvårdsarbete kontra risken för viten eller böter från EU-kommissionen om miljökvalitetsnormerna inte klaras.

SKR ställer sig bakom Statskontoret förslag att låta Naturvårdsverket besluta direkt om kommuner eller länsstyrelse ska ta fram åtgärdsprogram, förbättra Naturvårdsverkets vägledning i arbetet med åtgärdsprogrammen, låta Naturvårdsverket kvalitetssäkra fastställda program samt låta Naturvårdsverket följa upp åtgärdsprogrammen.

### **Förslag till förbättrad kontroll av luftkvaliteten**

SKR välkomnar en översyn av det svenska systemet i syfte att effektivisera arbetet med kontroll av luftkvalitet och att hitta långsiktiga lösningar som säkerställer att Sverige uppfyller EU:s krav.

SKR håller med om att den centrala myndigheten inte förfogar över helheten utan är beroende av de mätningar och beräkningar som länsstyrelser och kommuner gör i tätortsmiljö. SKR menar att det är ett komplicerat regelverk, att det krävs ett omfattande stöd till kommunerna och samverkansområdena och att det idag saknar mandat hos Naturvårdsverket att kunna ta ett helhetsgrepp. Likaså är det angeläget att kvalitetssäkra data.

SKR stödjer förslaget att SMHI ska utveckla en nationell modellering i dialog med de kommuner som har egna beräkningsmodeller. Det är angeläget menar SKR att hantera och använda dessa resultat i relation till en nationell modellering. I dagsläget får kommuner som vi använda sig av SIMAIR betala för det. SKR menar att de planeringsunderlag som behövs för kommuner och regioner ska vara tillgängliga kommuner och regioner utan kostnad.

SKR ställer sig positivt till att förbättra hanteringen av kommunala trafikdata såsom insamling och tillgängliggörande men anser att kommunerna ska få ersättning om krav ställs på kommunerna att rapportera aktuella trafikdata från de kommunala vägarna. Insamling och rapportering av trafikdata innebär en ökad kostnad för kommunerna som utredningen måste ta hänsyn till. I helhet är SKR positivt till att utreda en förbättrad hantering av kommunala trafikdata.

SKR välkomnar att Naturvårdsverket utökar sitt stöd och sin vägledning kring framtagandet av kontrollstrategier genom ett utvärderings-/granskningsförfarande. Likaså välkomnar SKR att Naturvårdsverket föreslås genomföra en regelbunden utvärdering/granskning av dessa kontrollstrategier och därefter om så behövs komma med stöd och förbättrings förslag. Det är viktigt menar SKR att kommuner och samverkansområden får ta del av den expertkompetens som finns på Naturvårdsverket. Detta gäller särskilt utanför storstadsregionerna och stora samverkansområden.

SKR stödjer förslaget att verksamheten vid Referenslaboratoriet för tätortsluft – mätningar ska utökas. Detta innebär, menar SKR ett bättre och säkrare stöd till kommunerna som underlättar dras arbete. Detta kommer också att förbättra Sveriges rapporteringar till EU.

SKR stödjer Naturvårdsverkets förslag att de utökar sitt stöd och sin vägledning kring objektiv skattning. SKR tycker det är bra att kraven kring genomförande av objektiv skattning förtydligas.

### **Förslag till förändringar i åtgärdsprogrammen**

SKR har förståelse för att kommuner eller länsstyrelser som ansvarar för att ta fram åtgärdsprogram har saknat tillräckliga resurser och kompetens särskilt när de gäller att göra problem- och åtgärdsanalys. Det är komplext att ta fram prognoser som visar hur åtgärdsprogrammet kommer att påverka framtida halter och ger svar på när miljö kvalitetsnormerna bedöms kunna följas. Det är så många faktorer som påverkar det framtida resultatet. SKR välkomnar att processen föreslås bli förenklad och stödet till kommunerna vad gäller innehåll, genomförande och uppföljning av åtgärdsprogrammen utvecklas.

Naturvårdsverket föreslås få möjlighet att lyfta ofullständigt åtgärdsprogram till regeringen. SKR förutsätter att denna åtgärd ska komma att användas ytterst sällan. Regeringen föreslås, om det finns behov av att komplettera åtgärdsprogrammet med ytterligare åtgärder, och därefter fatta beslut.

SKR ställer sig bakom förslaget att modelleringsverktyget ska utvecklas som en del av det nationella modelleringsystemet SIMAIR. Det är angeläget menar SKR att det är fritt tillgängligt för kommuner och samverkansområden. Utveckling av systemet måste ske i samverkan med storstadsregionerna och samverkansorganen utifrån de beräkningsmodeller som används idag.

SKR är positivt till att Naturvårdsverket avser att öka sitt stöd till kommunerna i processen med framtagande och genomförande av åtgärdsprogram. SKR tillstyrker att den som har fastställt ett åtgärdsprogram årligen ska redovisa arbetet med genomförande av åtgärdsprogrammet till Naturvårdsverket istället för som idag till länsstyrelsen.

SKR är positivt till Naturvårdsverket ska få möjlighet att rapportera direkt till berörda kommuner att det behövs ett åtgärdsprogram. SKR tror att det spara en mer effektiv process vilket leder fram till mer likartade åtgärdsprogram. SKR menar att det är angeläget att Naturvårdsverket i samband med att rapportering av behov av åtgärdsprogram även ange inom vilken tid som åtgärdsprogrammet behöver vara upprättat. För att det ska vara möjligt att innehålla tidsramen vill SKR lyfta behovet

att relevant stöd från Naturvårdsverket för att Sverige ska kunna uppfylla EU:s krav på överlämnande av åtgärdsprogram.

### **Förslag till kompletterande regelverk**

SKR ställer sig bakom förslaget att Naturvårdsverket vart fjärde år ska ta fram förslag till en nationell åtgärdsplan för utomhusluft som kompletterar de lokala och regionala åtgärdsprogrammen. Det är angeläget att staten har en helhetsbild av luftsituationen och rapportering till EU. SKR ställer sig bakom strategin om förebyggande åtgärdsarbete. Det vill säga att en kommun som överskrider den övre utvärderingströskeln ska ta fram en förebyggande luftkvalitetsstrategi. Detta skapar, menar SKR bättre beredskap vid en eventuell överträdelse och ligger dessutom i linje med att arbeta långsiktigt för att klara miljömålen. Ett förebyggande program kommer på kort sikt att innebära ytterligare kostnader för kommunerna. På längre sikt antas kostnaderna minska.

### **Verktyg och mandat i åtgärdsprogrammen**

SKR ställer sig positivt till förslaget om utökad kommunal parkeringsövervakning som medför att kommunen kan kontrollera efterlevnaden av miljözonsreglerna av stannade eller parkerade fordon inom en miljözon. Regelefterlevnaden av miljözonsbestämmelser är egentligen en polisiär fråga, men utöver Polisen ser SKR gärna att de kommuner som vill också kan kontrollera. Viktigt att kontrollen är praktiskt tillämpbar och inte innebär en stor kostnad för kommunerna.

SKR ställer sig positivt till förslaget om fortsatt utredning om hur regelefterlevnaden för bestämmelserna om förbud att föra fordon med dubbdäck kan förbättras. SKR tycker att förslaget om att bättre regelefterlevnad för miljözon utvidgas till att också gälla dubbdäcksförbudet är ett bra förslag, om utvidgningen också innebär regelefterlevnad för dubbdäcksförbud utanför miljözoner. Förbundet förutsätter att kommunerna (parkeringsvakterna) enbart får kontrollera stannade och parkerade fordon då efterlevnaden av dubbdäcksförbudet egentligen är en polisiär fråga, men utöver Polisen ser SKR gärna att de kommuner som vill också kan kontrollera. Det är viktigt att kontrollen är praktiskt tillämpbar och inte innebär en stor kostnad för kommunerna.

SKR ställer sig positivt till förslaget om en utredning för utsläppsdifferentierad trängselskatt. Utsläppsdifferentierad trängselskatt är ett bra förslag på åtgärd när överskridandet beror på trafik på statlig väg.

SKR ställer sig positivt till förslaget om att kommuner ges möjlighet att differentiera parkeringsavgifterna på parkeringsplatser utifrån fordons miljöegenskaper. Differentierad parkeringsavgift på allmän platsmark utökar möjligheten för kommunerna att styra trafiken lokalt. Det är viktigt att differentierad parkeringsavgift på parkeringsplatser och kontroll av fordons miljöegenskaper är praktiskt tillämpbara och inte innebär en stor kostnad för kommunerna.

SKR ser positivt på den nya inriktningen som stödjer principen ”förorenaren betalar”, detta då klimatet är en våra viktigaste framtidsfrågor. Det saknas en specificering över det vägnät som ska undantas från beskattning och anser att förslaget inte ger tillräckligt svar på hur tung trafik ska förhindras att välja icke beskattade vägar och om det rör det kommunala vägnätet. SKR ser positivt på förslaget att fordon som idag är undantagna från vägavgift fortsättningsvis undantas från vägslitageskatten då det omfattar fordon som tillhör kommuner som bedriver verksamhet inom ex väghållning mm. SKR anser att det är otydligt i förslaget om den geografiska differentieringen innebär att det kommunala vägnätet blir beskattningsbart och saknar en analys av hur skatten i så fall bör hanteras mellan stat och kommun. SKR anser att det är viktigt med allsidiga konsekvensbeskrivningar i det fortsatta arbetet. Vägslitageskatten får inte vara till hinder för utveckling i hela landet och särskilt inte för landsbygd.

SKR är positivt till att kommunerna ges rätt att upplåta allmän mark till särskilda parkeringar för bilpooler. SKR:s har i tidigare i föreslagit att det görs en ändring i lagen (1957:259) om rätt för kommunen att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats m.m., (KAL). Ändringen innebär dels att kommunen får en befogenhet att upplåta offentlig plats för parkering av delningsfordon och dels får en rätt att ta ut en avgift för markupplåtelsen.

Slutligen menar SKR att kommuner och regioner skulle uppskatta en gemensam exempelsamling för hur luftkvalitet och MKN kan hanteras i fysisk planering som ett stöd för kommuner och regioner i deras planering. Samordning bör ske med andra angelägna områden i planeringen så som t. ex omgivningsbuller.

Sveriges Kommuner och Regioner

Anders Knape  
Ordförande