

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

Sammanfattande synpunkter

VTI är positivt till

- sammanslagningen av direktiv för en förenklad och mer effektiv hantering av luftkvalitetsproblematiken,
- sänkta gränsvärden och närmande till WHO:s rekommendationer,
- de nya skrivningarna om regelbunden översyn av vetenskapliga belägg i fråga om luftföroreningar och deras effekter,
- införandet av ett nollföroreningsmål,
- krav på mätningar av ultrafina partiklar (UFP).

VTI ifrågasätter

- behovet av ett undantag för halter som uppkommer på grund av saltning och sandning

VTI vill uppmärksamma

- att den ökande andelen PM10 och PM2.5 som består av slitagepartiklar (p.g.a. successivt högre EURO-klasser och elektrifiering) riskerar att minska emissionsmodellernas precision
- att ”utsläppsfria fordon” och ”utsläppsfria drivlinor” inte existerar och därför inte bör användas som begrepp
- att även egenskaper, drift och underhåll av infrastruktur är centrala i åtgärdsarbetet och bör omnämnas i direktivets exempel

Detaljerade synpunkter

Artikel 3

VTI välkomnar de nya skrivningarna om regelbunden översyn av vetenskapliga belägg i fråga om luftföroreningar och deras effekter. Den pågående och snabba utvecklingen av en mer elektrifierad fordonsflotta väcker särskilda frågor kring hur förändringen av källsammansättning påverkar luftens föroreningar och vilka eventuella hälso- och miljöeffekter detta kan komma att ha.

Artikel 5

Eftersom icke-avgasutsläpp från slitage av väg, däck och bromsar samt uppvirvling av vägdamm utgör en alltmer dominerande andel av trafikens utsläpp, bör de emissionsmodeller som används kunna hantera dessa källor på ett relevant sätt. Många emissionsmodeller är idag väl utvecklade för avgasutsläpp, men mer eller mindre rudimentära för slitageemissioner. VTI anser att direktivet bör tydliggöra att emissionsmodeller skall ha kapacitet att hantera även denna typ av utsläpp på ett för medlemsländerna relevant sätt.

Artikel 8

Krav på mätningar av ultrafina partiklar (UFP) är positivt och efterlängtat. Skrivningen ”*tillämpliga fall*” bör definieras tydligare. Dock ställer sig VTI frågande till varför definitionen av UFP inte överensstämmer helt med gängse definition, som vanligen anges som partiklar mindre än 100 nm. Den nuvarande definitionen och avsaknad av angiven referensmetod, riskerar att kunna ge mätmetodrelaterade skillnader, som är svåra att jämföra.

Artikel 17

VTI anser att undantaget för saltning och sandning är kontraproduktivt och hämmar arbetet att åtgärda emissioner kopplade till dessa källor som är viktiga i flera medlemsländer. Skrivningen ”*...beror på resuspension av partiklar efter sandning eller saltning*” är lätt att tolka fel då resuspension är en process som påverkar allt vägdamm, oavsett källa. I Sverige är vägslitage orsakat av dubbdäck en viktig källa till vägdamm och ger, liksom sandning, upphov till mineraldamm, men denna källa täcks inte av undantaget. Det finns dessutom många och förhållandevis enkla sätt att minska emissioner från sandning genom optimerad användning (t.ex. dos, tidpunkt, upptagning) och förbättrade material (t.ex. hårdhet och storleksfraktioner) som undantaget gör det enklare att bortse ifrån. Källorna är starka under en del av året och kan vara en viktig orsak till att gränsvärdet för dygn för PM10 och PM2.5 överskrids. Åtgärder mot dem kan därför kraftigt öka möjligheten att klara gränsvärden för PM10 och bidra till förbättrad hälsa. I punkt 2 i artikeln anges att ”*medlemsstaterna ska också lämna det underlag som visar att eventuella överskridanden beror på resuspenderade partiklar och att rimliga åtgärder vidtagits...*” Här sätt likhetstecken mellan resuspenderade partiklar och partiklar från sandning och saltning, vilket är missvisande enligt motiveringen ovan. Det blir därmed också svårt att bedöma vilka åtgärder som kan bedömas som rimliga.

Bilaga VIII, del B

VTI föreslår att begreppet ”utsläppsfria fordon” och ”utsläppsfria drivlinor” inte används, då sådana idag inte existerar. Elfordon, som antagligen avses, ger upphov till slitageemissioner väl i paritet med fossildrivna fordon. VTI anser att åtgärdslistan även bör innehålla förslag som omfattar infrastruktur, vars egenskaper, drift och underhåll dels kan vara en viktig källa till partiklar, dels fungera som

effektiva åtgärder. Till exempel bör val av vägbeläggning, gatustädning, vinterdrift och dammbindning omnämnas.

Beslut i detta ärende har tagits av generaldirektör Tomas Svensson. Föredragande har varit Senior forskare Mats Gustafsson.

Tomas Svensson
Generaldirektör
Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI