



LUFTFÖRORENINGAR OCH BULLER

Luftföroreningar och störande buller är skadliga för hälsan och miljön. Luftföroreningar härrör främst från industrin, transportsektorn, energiproduktionen och jordbruket. EU-strategin för luftkvalitet syftar till att full överensstämmelse med befintlig lagstiftning om luftkvalitet fram till 2020 uppnås och fastställer långsiktiga mål för 2030. Med hjälp av direktivet om omgivningsbuller kan bullernivåer inom EU identifieras och nödvändiga åtgärder vidtas för att minska dem till godtagbara nivåer. Särskild lagstiftning reglerar luft- och bullerföroreningar från specifika källor.

RÄTTSLIG GRUND

Artiklarna 191 till 193 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget).

ALLMÄN BAKGRUND

Luftföroreningar kan orsaka hjärt- och kärlsjukdomar och luftvägssjukdomar samt cancer, och är den främsta miljömässiga orsaken till förtida dödsfall inom EU. Vissa ämnen såsom arsenik, kadmium, nickel och polycykliska aromatiska kolväten är genotoxiska och cancerframkallande hos människan, och det finns inte något fastställbart tröskelvärde för när ämnena inte medför risk. Luftföroreningar inverkar också negativt på vatten- och markkvaliteten och skadar ekosystemen genom eutrofiering (alltför stora kväveföroreningar) och surt regn. Därigenom påverkas jordbruket och skogen samt material och byggnader. Luftföroreningar har många källor, men härrör främst från industrin, transportsektorn, energiproduktionen och jordbruket. I Europa har luftföroreningarna generellt sett minskat under de senaste årtiondena, men EU:s långsiktiga mål "att uppnå en luftkvalitet som inte har någon betydande negativ inverkan på människors hälsa och miljön" är fortfarande i farozonen. Luftkvalitetsnormerna överträds ofta, speciellt i stadsområden, där de flesta européer bor. De mest problematiska föroreningarna i dag är fina partiklar, kvävedioxid och marknära ozon.

Omgivningsbullret ökar i stadsområdena, främst beroende på den ökande trafiken och industri- och fritidsaktiviteter. Enligt uppskattningar utsätts omkring 20 procent av EU:s befolkning för bullernivåer som anses vara oacceptabla. Detta kan påverka livskvaliteten och leda till höga stressnivåer, sömnrubbingar och negativa hälsoeffekter, till exempel hjärt- och kärlproblem. Buller påverkar också naturlivet.



UPPNÅDDA RESULTAT I FRÅGA OM BEKÄMPNINGEN AV LUFTFÖRORENINGAR

Luftkvaliteten i Europa har förbättrats väsentligt sedan EU först började ta itu med frågan på 1970-talet. Ämnen som svaveldioxid (SO₂), kolmonoxid (CO), bensen (C₆H₆) och bly (Pb) har minskat betydligt sedan dess. EU har tre olika rättsliga sätt att hantera luftföroreningar: fastställandet av allmänna **luftkvalitetsnormer** för halter av luftföroreningar, fastställandet av **nationella gränser för totala förorenande utsläpp** samt utarbetandet av **källspecifik lagstiftning**, till exempel kontroll av industriutsläpp eller fastställande av normer för fordonsutsläpp, energieffektivitet eller bränslekvalitet. Denna lagstiftning kompletteras av strategier och åtgärder för att främja miljöskydd och dess integrering i andra sektorer.

A. Luftkvaliteten

På grundval av målen i den [tematiska strategin för luftförorening](#) från 2005 (att minska halterna av fina partiklar med 75 %, marknära ozon med 60 % och hotet mot den naturliga miljön från både försurning och eutrofiering med 55 % – allt senast 2020 jämfört med 2000 års nivåer) trädde ett reviderat direktiv om luftkvalitet i kraft i juni 2008, där det mesta av den befintliga lagstiftningen på detta område samlades. Endast det [fjärde "dotterdirektivet"](#) till det tidigare ramdirektivet om luftkvalitet är fortfarande i kraft och fastställer målvärden (mindre stränga än gränsvärden) för arsenik, kadmium, kvicksilver, nickel och polycykliska aromatiska kolväten.

[Direktiv 2008/50/EG](#) om **luftkvalitet** syftar till att minska luftföroreningar till nivåer som minimerar de skadliga effekterna på människors hälsa och miljön. I detta syfte fastslås det i direktivet åtgärder för att fastställa och uppställa luftkvalitetsmål (dvs. gränser som inte får överskridas någonstans i EU) för de största luftförorenande ämnena (svaveldioxid, kvävedioxid, kväveoxid, (fina) partiklar, bly, bensen, kolmonoxid och ozon). Medlemsstaterna ska fastställa zoner och tätbebyggelse för bedömning och hantering av luftkvaliteten, övervaka långsiktiga tendenser och göra informationen tillgänglig för allmänheten. Där luftkvaliteten är god ska den upprätthållas. Där gränsvärdena överskrids måste åtgärder vidtas.

I slutet av 2013 lade kommissionen fram ett **program för ren luft i Europa** med två centrala mål, nämligen att befintlig lagstiftning fram till 2020 ska följas och att nya mål för luftkvalitet för perioden fram till 2030 ska fastställas. Det främsta lagstiftningsinstrumentet för att nå dessa mål är det reviderade [direktivet om nationella utsläppstak](#), som fastställer strängare nationella utsläppstak för de fem centrala luftförorenande ämnena – svaveldioxid, kvävedioxid, lättflyktiga organiska ämnen utom metan, ammoniak samt fina partiklar – för att minska deras skadliga effekter på miljön och halvera deras hälsoeffekter jämfört med 2005. Enligt direktivet ska medlemsstaterna utarbeta nationella luftföroreningskontrollprogram. Direktivet införlivar också EU:s och medlemsstaternas minskningsåtaganden till 2020 enligt det reviderade **Göteborgsprotokollet** till konventionen från Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa (FN/ECE) om **långväga gränsöverskridande luftföroreningar** för minskning av försurning, eutrofiering och marknära ozon. Ett nytt direktiv för minskning av luftföroreningar från [medelstora förbränningsanläggningar](#),



exempelvis sådana som används för elproduktion eller uppvärmning av bostäder, antogs också som en del av programmet.

B. Vägtransport

Många direktiv har antagits för att begränsa föroreningarna i samband med vägtransporter. Direktiven fastställer **utsläppsnormer** för olika kategorier av fordon, såsom bilar, lätta nyttofordon, lastbilar, bussar och motorcyklar och reglerar **bränslekvaliteten**. De nuvarande utsläppsnormerna **Euro 5** och **Euro 6** för **personbilar och lätta skåpbilar** fastställer utsläppsgränser för ett antal luftförorenande ämnen, särskilt kväveoxider och fina partiklar. Medlemsstaterna är skyldiga att vägra typgodkännande, registrering, försäljning och ibruktagande av fordon (och ersättande utsläppsbegränsande anordningar) som inte uppfyller utsläppsnormerna. Sedan september 2017 har en mer verklighetstrogen testcykel använts och utsläpp vid verklig körning testas för nya bilmodeller för att återspegla verkliga körförhållanden. Det finns även [bestämmelser](#) för överensstämmelse hos fordon i drift (att fordon ska fortsätta att uppfylla normerna när de är i drift), hållbarheten hos utsläppsbegränsande anordningar, system för omborddiagnos, mätning av bränsleförbrukning och tillgång till information om reparation och underhåll av fordon för oberoende operatörer. Liknande regler finns för [tung fordon](#) som bussar och lastbilar. En ny förordning om [typgodkännande av och marknadstillsyn över motorfordon](#), som ska tillämpas från och med den 1 september 2020, har nyligen antagits för att öka de tekniska tjänsternas kvalitet och oberoende och kontrollera om fordon som redan är i bruk uppfyller kraven.

C. Övriga utsläpp från transporter

För att minska luftföroreningar från **fartyg** – som uppges leda till 50 000 förtida dödsfall per år – har EU fastställt gränser för [svavelhalten](#) i **marina bunkerbränslen** som används i fartyg som går i europeiska vatten. Det allmänna gränsvärdet för svavel minskar från 3,5 % till 0,5 % senast 2020 i överensstämmelse med de gränsvärden som Internationella sjöfartsorganisationen enats om. Från och med 2015 gäller en ännu striktare norm på 0,1 % i vissa utsedda svavelkontrollområden, såsom Östersjön, Engelska kanalen och Nordsjön. Ytterliga utsläppsnormer har fastställts för [mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg](#), t.ex. grävmaskiner, schaktmaskiner och motorsågar samt för **jord- och skogsbrukstraktorer** och **fritidsbåtar**.

D. Utsläpp från industrin

[Direktivet om industriutsläpp](#) omfattar mycket förorenande industriverksamhet som står för en betydande andel av föroreningarna i EU. Det konsoliderar och samlar alla relevanta direktiv (om förbränning av avfall, flyktiga organiska föreningar, stora förbränningsanläggningar, samordnade åtgärder för att förebygga och begränsa föroreningar osv.) i en enhetlig rättsakt i syfte att underlätta genomförandet av lagstiftningen och minimera föroreningar från olika industrikällor. Direktivet fastställer de krav som ska uppfyllas av alla industrianläggningar och innehåller en förteckning över åtgärder för att förebygga vatten-, luft- och markföroreningar. Direktivet fungerar också som ett underlag för utformning av driftstillstånd för industrianläggningar. Med hjälp av ett integrerat arbetssätt tar det hänsyn till en anläggnings totala



miljöprestanda, inbegripet användningen av råvaror eller energieffektivitet. Begreppet **bästa tillgängliga teknik** spelar en central roll, liksom flexibilitet, miljöinspektioner och allmänhetens deltagande.

UPPNÅDDA RESULTAT I FRÅGA OM BULLERFÖRORENINGAR

EU:s strategi för bullerföroreningar är dels en generell ram för identifiering av bullernivåer som kräver åtgärder både på nationell nivå och EU-nivå, dels lagstiftning om de främsta bullerkällorna, såsom väg-, luft- och järnvägsbuller och buller från utrustning för utomhusbruk.

Syftet med [ramdirektivet om omgivningsbuller](#) är att minska exponeringen för omgivningsbuller genom att harmonisera bullerindikatorer och bedömningsmetoder, samla information om bullerexponering i form av s.k. **bullerkartor**, och göra denna information tillgänglig för allmänheten. Enligt direktivet ska medlemsstaterna upprätta **handlingsplaner** för att hantera bullerproblemen. Bullerkartorna och handlingsplanerna ska ses över minst vart femte år.

Förordningen om [ljudnivå hos motorfordon](#) inför en **ny testmetod** för att mäta buller, sänker de gällande gränsvärdena för buller och innehåller ytterligare bestämmelser för ljudemission i typgodkännandeförfarandet. Andra förordningar fastställer bullergränser för **mopeder och motorcyklar**. Förordningarna kompletteras av ytterligare bestämmelser om provning och begränsning av [bullernivåerna för däckbuller](#) och en gradvis sänkning av dessa.

Sedan juni 2016 tillämpas EU:s [bestämmelser för buller från luftfart](#) i överensstämmelse med Internationella civila luftfartsorganisationens **välavvägda strategi** vid flygplatser med över 50 000 flygrörelser per år. Denna strategi består av fyra huvudsakliga inslag som ska fastställa det kostnadseffektivaste sättet att komma till rätta med luftfartygsbuller vid varje enskild flygplats: minska bullernivåerna vid källan genom moderna flygplan, förvalta marken kring flygplatser på ett hållbart sätt, anpassa driftsförfaranden för att minska bullrets inverkan på marken, och om så krävs, införa driftsrestriktioner såsom förbud mot nattflygningar.

I samband med [direktivet om driftskompatibilitet för järnvägar](#) fastställs en [teknisk specifikation för driftskompatibilitet](#) avseende maximinivåer för buller från nya (konventionella) järnvägsfordon. Förordningen om [avgiftsuttag för buller](#) skapar incitament för att eftermontera godsvagnar med bromsblock av kompositmaterial med låg bullernivå.

Stora industri- och jordbruksanläggningar som omfattas av direktivet om stora industrianläggningar kan få tillstånd med användning av bästa tillgängliga teknik som referens. Buller från byggplatser (t.ex. grävmaskiner, lastmaskiner, schaktmaskiner och tornkranar) samt från fritidsfartyg eller utrustning för utomhusbruk regleras också.

EUROPAPARLAMENTETS ROLL

Europaparlamentet har spelat en avgörande roll vid utformningen av en progressiv miljöpolitik för att bekämpa luftföroreningar och buller.



Till exempel röstade Europaparlamentets ledamöter för att drastiskt sänka det skadliga svavelinnehållet i marint bränsle från 3,5 % till 0,5 % senast 2020 och kämpade framgångsrikt mot försök att senarelägga tidsfristen med fem år. I överensstämmelse med Världshälsoorganisationens rekommendationer har parlamentet också krävt strängare luftkvalitetsbestämmelser, särskilt när det gäller fina partiklar. I kölvattnet av upptäckten i USA att Volkswagen använt programvara som manipulerar provresultaten och visar för låga kväveoxidutsläpp inrättade parlamentet en tillfällig undersökningskommitté beträffande utsläppsmätningar i bilindustrin, för att undersöka frågan. Kommittén menar i sin slutrapport att medlemsstaterna och biltillverkarna ska hållas ansvariga och uppmanar dem att eftermontera eller dra tillbaka mycket förorenande bilar från marknaden.

Parlamentet har upprepade gånger understrukt behovet av att sänka gränsvärdena ytterligare och förbättra mätmetoderna för omgivningsbuller. Parlamentet har också krävt att EU-värden ska fastställas för buller kring flygplatser och att de bullerminskande åtgärderna ska utvidgas till att även omfatta militära underljudsflygplan. Parlamentet har dessutom godkänt infasningen av nya, lägre bullernivåer för bilar och har drivit en framgångsrik kampanj för införandet av märkning för att informera konsumenter om bullernivåer, liknande de som finns för bränslereffektivitet, däckbuller och koldioxidutsläpp.

Tina Ohliger
05/2019

