



Kerstin Alquist  
Trafikplanering  
08-508 260 77  
kerstin.alquist@stockholm.se

Till  
Trafik- och renhållningsnämnden  
2012-12-10

## **Risk för böter vid eventuell fällande dom i EU-domstolen om luftkvalitet. Svar på skrivelse från Daniel Helldén (mp) m fl.**

### **Förslag till beslut**

1. Trafik- och renhållningsnämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på skrivelsen från Daniel Helldén (mp) m fl.

Per Anders Hedkvist  
Förvaltningschef

Mattias Lundberg  
Avdelningschef

Anton Västberg  
Enhetschef

### **Sammanfattning**

Helldén (mp) m fl har inlämnat en skrivelse där de ber kontoret undersöka vem som ska stå för Sveriges böter vid eventuellt fällande dom i EU-domstolen och under vilka omständigheter staden kan behöva betala. De ber också kontoret redogöra för eventuella diskussioner mellan regeringen och regeringskansliet om frågan samt undrar om det finns en samsyn mellan regeringskansliet och staden.

Såvitt trafikkontoret känner till har några diskussioner inte förts mellan regeringskansliet och staden om vem som slutligen skall betala ett vite. Däremot har det



under hand vid några tillfällen uppgetts att om Sverige skulle bli tvungen att betala ett vite, kan detta komma att överföras på de kommuner där miljö kvalitetsnormen för PM10 har överskridits.

Ansvar för att betala ett eventuellt vite är svenska statens ensamt. EU-domstolen kan inte besluta att någon kommun skall betala hela eller delar av ett eventuellt vite. Det krävs ett politiskt beslut från statsmakten för att Stockholm ska bli skyldig att betala en del av böterna.

Staden har i många olika sammanhang framhållit att miljö kvalitetsnormer är ett statligt ansvar och att kommunerna inte har haft lagliga möjligheter att vidta de mest effektiva åtgärderna för att minska PM10-halterna. Samma uppfattning har framförts av Sveriges kommuner och landsting (SKL). Det torde också framgå av länsstyrelsens förslag till åtgärdsprogram för luftkvalitet att de möjliga kommunala åtgärderna är något begränsade och att det på en rad områden krävs ny lagstiftning för att miljö kvalitetsnormerna skall kunna följas.

## Bakgrund

Helldén m fl (mp) inlämnade vid nämndens sammanträde den 27 september 2012 en skrivelse med följande innehåll:

”I ett svar på Länsstyrelsens begäran om anstånd med det nya åtgärdsprogrammet för luft, daterat 2012-06-28, påpekar regeringen att Sverige har fällts i EU-domstolen i ett överträdelseärende om luftkvaliteten i bl.a. Stockholm. Regeringen skriver vidare att Kommissionen har tagit ett första steg mot ett nytt överträdelseärende då luftkvaliteten i bl.a. Stockholm inte nämnvärt förbättrats. Det kan inte uteslutas att detta kan resultera i att Sverige döms till böter.

Vi har sett att regeringsföreträdare ibland uttryckt irritation över att kommunerna inte använder styrmedel som de disponerar för att förbättra luftsituationen. Vi har till och med hört att det har förekommit diskussioner mellan regeringskansliet och Stockholm om vem som ska behöva betala eventuella böter om Sverige fälls i det nya överträdelseärendet.

Vi anser att staden ska utnyttja de instrument som staden disponerar för att förbättra luftkvaliteten redan för invånarnas skull. Vi kan dock konstatera att så inte skett tillräckligt mycket. Det framgår också av Mark- och miljödomstolens dom den 9 juli 2012 avseende överklagat beslut rörande klagomål om överskridna miljö kvalitetsnormer på Hornsgatan.

Det kan vara av vikt för nämnden och andra beslutsfattare i staden att veta ifall och under vilka omständigheter staden kan behöva stå för del av eventuella böter som följd av fällande dom i EU-domstolen.

Vi vill därför att förvaltningen utreder följande:

- Har det förekommit diskussioner mellan regeringen och regeringskansliet om att Stockholm kan behöva stå för del av eventuella böter till följd av fällande dom mot Sverige i EU-domstolen angående luftkvalitet?
- Under vilka omständigheter kan staden behöva stå för del av eventuella böter?
- Finns samsyn om detta mellan regeringskansliet och staden?"

### **Trafikkontorets synpunkter**

***Har det förekommit diskussioner mellan regeringen och regeringskansliet om att Stockholm kan behöva stå för del av eventuella böter till följd av fällande dom mot Sverige i EU-domstolen angående luftkvalitet?***

EU-domstolen beslöt den 10 maj 2011 (mål C -479/10) att fälla Sverige till ansvar för fördragsbrott p g a överskridna miljökvalitetsnormer för PM10 med följande motivering: ”Konungariket Sverige har underlåtit att uppfylla sina skyldigheter enligt artikel 5.1 i rådets direktiv 1999/30/EG av den 22 april 1999 om gränsvärden för svaveldioxid, kvävedioxid och kväveoxider, partiklar och bly i luften genom att ha överskridit gränsvärdena för PM10 i luften under åren 2005, 2006 och 2007 i zonerna SW 2 och SW 4 samt under åren 2005 och 2006 i zon SW 5.”

Sverige hade medgett kommissionens talan i domstolen.

Ordningen var den när kommissionen väckte talan, att EU-domstolen först hade att fastställa om ett medlemsland har gjort sig skyldigt till fördragsbrott. Först därefter kunde fråga om ett eventuellt vite – som de böter kallas som ett medlemsland kan tvingas betala om ett land brutit mot EU-fördraget - prövas. Det sker genom att kommissionen väcker talan i en ny rättegång med yrkande om att Sverige skall betala ett vite. Vitet kan vara fast eller löpande eller en kombination av dessa. Det har bedömts att ett eventuellt vite kan komma att uppgå till mellan 2,6 och 10 m €. Efter antagandet av Lissabonfördraget kan numera vitet fastställas direkt i en fördragsbrottstalan. Kommissionen har ännu inte inlett någon vitestalan på grund av det fastställda fördragsbrottet.

Såvitt kontoret känner till har några diskussioner inte förts mellan regeringskansliet och staden om vem som slutligen skall betala ett vite. Däremot har det under hand vid några tillfällen uppgetts att om Sverige skulle bli tvungen att



betala ett vite, kan detta komma att överföras på de kommuner där miljö kvalitetsnormen för PM10 har överskridits.

***Under vilka omständigheter kan staden behöva stå för del av eventuella böter?***

Ansvar för att betala ett eventuellt vite är svenska statens ensamt. EU-domstolen kan inte besluta att någon kommun skall betala hela eller delar av ett eventuellt vite.

Däremot kan staten få berörda kommuner att betala. Det kan ske direkt genom att riksdagen i lag beslutar att de berörda kommunerna skall betala, eller indirekt genom att skatteutjämningsystemet och statsbidragen justeras så att de berörda kommunerna i praktiken kommer att få betala en del av vitet. Om det är möjligt rent lagtekniskt kan kontoret inte bedöma.

Det finns dock inte några omständigheter eller rekvisit där staden på objektiva grunder blir skyldig att betala någon del av vitet utan det förutsätter ett politiskt beslut. Vilka omständigheter som statsmakten i så fall skulle anse relevanta har kontoret ingen uppfattning om.

***Finns samsyn om detta mellan regeringskansliet och staden?***

Såvitt kontoret känner till har frågan inte diskuterats mellan staden och regeringskansliet. Det är dessutom oklart om regeringskansliet verkligen har en ståndpunkt redan innan en vitestalan ens är påbörjad.

Staden har emellertid i många olika sammanhang framhållit att miljö kvalitetsnormer är ett statligt ansvar och att kommunerna inte har haft lagliga möjligheter att vidta de mest effektiva åtgärderna för att minska PM10-halterna. Samma uppfattning har framförts av Sveriges kommuner och landsting (SKL).

I dagsläget är det enda tillgängliga styrmedlet för att reglera dubbdäcksanvändning ett förbud. Förbudet är ett effektivt men trubbigt verktyg. För att enklare få ned dubbdäcksandelarna till de låga nivåer som behövs krävs möjlighet att införa en skatt eller avgift på dubbdäcksanvändning. En avgift eller skatt har flera fördelar som styrmedel, bl a för att man av erfarenhet vet att en viss, om än liten, dubbdäcksandel behövs för att bibehålla friktionen i vägnätet, och för att en avgift möjliggör för de som anser att de har särskilda skäl för att använda dubbdäck att fortfarande göra det utan ett komplicerat dispensgivningssystem. Först under senvåren har förutsättningar för att ta ut en dubbdäcksavgift börjat diskuteras inom regeringskansliet och det först efter att staden påtalat att avgift vore den mest effektiva åtgärden för att få ner dubbdäcksandelen. Transportstyrelsens förslag om möjlighet för kommuner att införa en miljözon för lätta fordon har inte föranlett regeringen att ändra



trafikförordningen eller på annat sätt föreslå någon lagändring. Tvärtom har staten genom Transportstyrelsen beviljat taxibilar dispens från dubbdäcksförbudet på Hornsgatan.

Stockholm stad har som första kommun infört ett dubbdäcksförbud - på Hornsgatan. Staden har också infört och testat ett stort antal driftåtgärder som städning och dammbindning för att försöka komma till rätta med överskridandena. Situationen har också förbättrats även om det inte har varit tillräckligt.

Det torde också framgå av länsstyrelsens förslag till åtgärdsprogram för luftkvalitet att de möjliga kommunala åtgärderna är något begränsade och att det på en rad områden krävs ny lagstiftning för att miljökvalitetsnormerna skall kunna följas.

### **Trafikkontorets förslag**

Trafik- och renhållningsnämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på skrivelsen från Daniel Helldén (mp) m fl.

**Slut**