

Klimat- och näringslivsdepartementet

kn.remissvar@regeringskansliet.se

parasto.nosrati@regeringskansliet.se

Yttrande angående remiss ”Författningsförslag med anledning av bestämmelserna i det nya luftkvalitetsdirektivet om tillgång till rättslig prövning och rätt till skadestånd samt Naturvårdsverkets delredovisning av regeringsuppdrag med förslag till genomförande av det nya luftkvalitetsdirektivet” (diarienummer KN2025/01294)

Mobility Sweden med medlemsföretag önskar lämna följande synpunkter på ovanstående remiss.

Luftkvalitetsdirektivet behandlar hur EUs medlemsstater ska arbeta med luftkvalitet. Det uppdaterades nyligen och uppdateringarna ska nu implementeras i nationell lag vilka i Sverige beskriver hur myndigheter och kommuner ska arbeta med luftkvalitet. De föreslagna förändringarna är en del i att uppfylla EU-direktivet och berör inte Mobility Swedens medlemmar direkt. Istället är det enskilda medborgare som ska ges större möjlighet att påverka luftkvalitetsbevakning och -planer. Stat och kommun ska kunna ställas till svars för eventuella brister och till och med tvingas betala skadestånd om luftkvaliteten orsakat personskador.

Vi finner inga skäl att för Mobility Swedens medlemmar skulle motsätta sig förslaget.

Andra konsekvenser av ett ökat fokus på luftkvalitet skulle t.ex. kunna bli fler mätpunkter, fler miljözoner, fler platser med dubbdäcksförbud, skärpta krav på industrier mm. beroende på vilken/vilka källor till föroreningar som identifieras som dominerande. Detta kan i förlängningen påverka Mobility Swedens medlemmar men åtgärderna bestäms på lokal nivå och är inte en del av det remitterade förslaget.

Standarder för fordon regleras inte av luftkvalitetsdirektivet utan i separata lagkrav.

Vi ser ingen anledning till att Mobility Swedens medlemmar skulle motsätta sig att kommunerna hålls ansvariga för att uppfylla sina planer, även gentemot enskilda. Men mer specifikt skulle man som tillverkare av fordon önska att kommunerna i sitt luftkvalitetsarbete avhöll sig från att definiera egna standarder utan tillämpade de standarder och fordonsklasser som finns definierade t.ex. zoner där endast nollutsläppsfordon eller \geq Euro VI/6 släpps in. I Euro 7 kommer geofencing för att underlätta kontroll.

Stockholm 2025-10-16

Anna Henstedt
Mobility Sweden