



# SEFIRA

## Socio Economic Implications For Individual Responses to Air Pollution policies in EU+27

### POLICY BRIEF

#### # 2

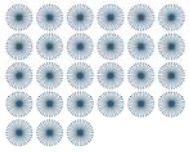
---

<b>Work package 6:</b>	Policy Brief
<b>Deliverable nr.:</b>	D 5.2
<b>Lead partner:</b>	Partner 8 (KINGS)
<b>Authors:</b>	M. Williams, B. Barrat (King's College), V. Sergi, M. Maione (UNIURB) Markus Amann (IIASA)
<b>Nature:</b>	Report
<b>Dissemination level:</b>	Public
<b>Status:</b>	Final
<b>Date:</b>	8 June 2015
<b>Language:</b>	French

---

*This project is funded by the European Union under the 7th Framework Programme;  
Theme: ENV 2013.6.5-2[ENV.2013.6.5-2 Mobilising environmental knowledge for policy and  
Society Grant agreement: 603941*

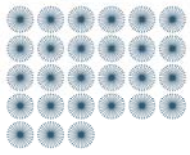




*A citer de la manière suivante: Williams M., Barrat B., Sergi V., Maione M. (2014, Policy Brief #2 – FP7 Coordination Project Sefira)*

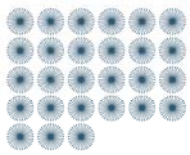
*Ce rapport est composé par les auteurs, et a été révisé sur base des commentaires, suggestions, et contributions précieux de tous les partenaires SEFIRA.*

*Les opinions exprimées dans ce rapport sont de la seule responsabilité des auteurs et ne reflètent pas nécessairement les vues de la Commission européenne.*



## SEFIRA NOTE DE SYNTHÈSE No. 2

Introduction.....	4
Train de mesures en matière de qualité de l'air de la Commission européenne .....	4
Euro 6 et les véhicules diesel.....	6
Mesures non-techniques, à l'échelle nationale, régionale et de la ville .....	7
Analyse de Choix Discrets des comportements individuels sur les politiques de qualité de l'air.....	8
ANNEXE 1: LISTE DES MESURES AUX NIVEAUX NATIONAL, RÉGIONAL ET URBAIN .....	10



## Introduction

Ceci est la deuxième Note de Synthèse du projet SEFIRA, faisant suite à la première. Cette note discute de l'état actuel du développement de la législation sur la qualité de l'air de l'UE et les expériences associées acquises au cours des travaux effectués à ce jour dans SEFIRA. La première Note de Synthèse résumait le Clean Air Package de la Commission européenne et cette note donne une mise à jour sur les progrès sur ce paquet et sa relation avec SEFIRA. Pour rappel, il est utile de résumer ici les éléments du paquet et cela se fait dans la section suivante.

## Train de mesures en matière de qualité de l'air de la Commission européenne

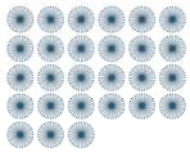
Le 18 décembre 2013, dans le dernier mois de «l'Année de l'Air» de l'UE, la Commission européenne a publié son Programme 'Air Pur pour l'Europe'. Ce train de mesures est l'aboutissement d'un processus d'examiner la Stratégie Thématique pour la Pollution Atmosphérique de la Commission ainsi que l'ensemble de la législation européenne sur la qualité de l'air. Le train de mesures complet est disponible à

[http://ec.europa.eu/environment/air/clean\\_air\\_policy.htm](http://ec.europa.eu/environment/air/clean_air_policy.htm)

Le train de mesures comporte quatre volets, notamment:

- La stratégie révisée: Programme Air Pur pour l'Europe (COM(2013) 918 final)
- Proposition d'une Decision du Conseil sur l'acceptation de la version modifiée du Protocole "Göteborg" de la Convention UNECE sur la Pollution Atmosphérique Transfrontière à Longue Distance
- Proposition d'une Directive révisée sur les Plafonds d'Emission Nationaux NECD (COM(2013) 920 final)
- Proposition d'une Directive sur les émissions des installations de combustion moyennes

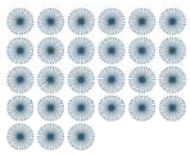
Des discussions sont actuellement en cours dans le Groupe de Travail Environnement du Conseil des Ministres (<http://europa.eu/about->



[eu/institutions-bodies/council-eu/index\\_fr.htm](http://eu/institutions-bodies/council-eu/index_fr.htm)) mais au moment de la rédaction de cette note, aucun accord n'a été atteint.

La précédente note de synthèse SEFIRA d'avril 2014 a souligné que "... l'Europe - et une grande partie du reste du monde – se trouve dans une période de difficulté économique, de sorte que le passage à des politiques plus rigoureuses et des niveaux d'ambition dans le domaine de l'environnement sera difficile." Ceci se révèle avoir été un commentaire prémonitoire comme M. Juncker, président de la Commission européenne, a récemment écrit à tous les nouveaux commissaires leur proposant que la nouvelle Commission révisé toutes les propositions à formuler le nouveau Plan de Travail de la Commission pour 2015. Il invite en outre les membres de la Commission d'examiner toutes les propositions pendantes dans leurs domaines d'action et de "signaler celles que nous devrions examiner ensemble, par exemple parce qu'elles n'ont aucune chance d'être adoptées dans un avenir proche ou parce que le degré d'ambition réalisable ne correspond pas aux objectifs recherchés."

Bien que cette lettre et proposition de M. Juncker ne signifie pas nécessairement un retard ou un report des négociations sur le train de mesures en matière de Qualité de l'Air, elle constitue un signal clair que même si le train de mesures continue, parvenir à un accord sur les propositions initiales de la Commission ne sera pas facile. Une autre question à considérer est que le paquet contenait une proposition pour la ratification de la version révisée du Protocole de Göteborg CLRTAP. Ce protocole comporte des plafonds d'émission pour les polluants les plus importants, dioxyde de soufre, oxydes d'azote, composés organiques volatils, d'ammoniac et de particules fines (PM<sub>2,5</sub>), imposant des obligations de réduction des émissions pour chaque pays à atteindre d'ici à l'an 2020. Le train de mesures en matière de Qualité de l'Air du CE contenait une proposition de révision de la directive PEN, qui va au-delà du Protocole de Göteborg en imposant des obligations de réduction des émissions pour 2030. En dehors de ce qui pourrait arriver à la révision NECD, retarder la ratification du Protocole de Göteborg semble être une

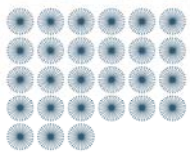


action inutile, étant donné que les États membres de l'UE et la Commission européenne ont déjà accepté les obligations au sein de la CLRTAP en 2012.

Pour éclairer les discussions sur la proposition du train de mesures en matière de Qualité de l'Air au sein de son Comité sur l'Environnement, la Santé Publique et la Sécurité Alimentaire, le Parlement européen a commandé une étude d'impact complémentaire sur les "Interactions entre la politique de qualité de l'air de l'UE et de la politique climatique et énergétique» (<http://goo.gl/Yb0uZE>). Le rapport montre que la consommation réduite de combustibles polluants résultant des objectifs climatiques et énergétiques prévus par la Commission européenne au début de 2014 (soit une réduction de 40% des émissions de GES, une part de 27% d'énergies renouvelables, et une amélioration de 30% de l'efficacité énergétique par rapport à la ligne de base de 2007), permettrait de réduire la mortalité prématurée à cause de la matière particulaire fine dans l'UE et de rendre de nouvelles améliorations de la qualité de l'air moins coûteux.

## Euro 6 et les véhicules diesel

La Note de Synthèse précédente a mentionné l'activité de la Commission européenne sur le développement de nouvelles limites 'à ne pas dépasser' pour les véhicules légers Euro 6. Ce travail est d'une grande importance pour la réduction des émissions de NOx des véhicules diesel en particulier, et la Commission a un objectif déclaré d'avoir des règlements en place d'ici à 2017. L'industrie des véhicules a exprimé de manière publique son préférence pour une échelle de temps plus lente. Il semble que des projets de règlements pour de nouveaux essais "real world" ont été réalisés et sont actuellement en discussion auprès des États membres et l'industrie. A présent, les essais semblent se concentrer sur PEMS (Systèmes de Mesure Portables des Emissions) en conduite réelle. (<http://goo.gl/HWpDcM>)



## Mesures non-techniques, à l'échelle nationale, régionale et de la ville

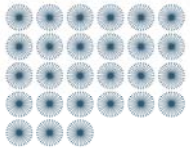
Le train de mesures en matière de Qualité de l'Air produit par la Commission européenne a souligné l'importance à l'avenir des mesures au niveau national, régional et de la ville à ajouter à ces actions menées au niveau de l'UE. La majorité de ces mesures sont susceptibles d'être non-techniques dans le sens qu'elles encouragent le changement de comportement, ou des transferts modaux dans les choix de transport, ou d'utiliser des mesures fiscales pour encourager l'emploi de technologies plus propres. Il ya donc un plus grand accent sur l'acceptabilité publique de ces mesures que dans le cas de mesures telles que les normes Euro pour les véhicules automobiles ou le montage de l'équipement de réduction 'de fin de tuyau' sur les centrales.

Un catalogue de mesures au niveau sous-UE a été compilé par l'Agence autrichienne pour l'environnement et est disponible à :

<https://luft.umweltbundesamt.at/measures/>

La liste des mesures est reproduite à l'annexe 1. Dans ce contexte, il est intéressant de noter que la liste contient certaines «mesures» qui sont simplement des évaluations des niveaux de pollution dans certains pays (par exemple, la première mesure dans la liste) plutôt que des mesures pour réduire la pollution. Un large éventail de mesures est cotée et ce catalogue est une source d'information très précieuse pour les autorités à différents niveaux qui pourraient envisager des actions pour améliorer la qualité de l'air. Les mesures sont essentiellement non-techniques dans le sens indiqué ci-dessus, même si certains sont purement techniques, comme l'introduction des autobus au GNC (gaz naturel comprimé) à Madrid, et l'interdiction de la combustion du charbon à Dublin.

Dans ce contexte, il est intéressant de noter que le critère de la «réussite» dans le catalogue semble avoir été fondé sur l'acceptabilité du public plutôt que sur une évaluation quantitative de l'efficacité de la mesure au niveau de la réduction de la pollution. Cela met en évidence une difficulté inhérente à beaucoup, sinon la plupart des mesures non-techniques, à savoir la difficulté de quantifier leur efficacité. Cela provient généralement



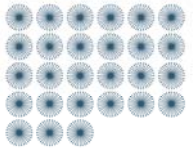
## Analyse de Choix Discrets des comportements individuels sur les politiques de qualité de l'air.

de la difficulté de prédire la réaction des populations à des mesures qui encouragent le changement de comportement ou qui offrent de nouveaux choix. Dans de nombreux cas aussi, il est juste de dire que certaines mesures non-techniques sont susceptibles d'offrir des avantages marginaux de la qualité de l'air, en comparaison avec des mesures techniques telles que les normes Euro qui offrent la perspective d'une amélioration générale, si elles livrent leurs réductions promises initialement. Cette difficulté de quantification peut constituer un obstacle à mettre en place ces mesures, en particulier lorsque les administrations exigent des analyses coûts-avantages avant d'agir. Ceci est également un problème particulier pour les modèles numériques intégrées d'évaluation (IAMS) qui sont utilisés par la Commission européenne et la CEE / CPATLD dans le développement de stratégies politiques rentables pour la pollution de l'air, à la date à l'aide de mesures techniques. Une approche pour tenter de quantifier l'acceptabilité sociale/publique des mesures non techniques dans la politique environnementale est l'utilisation de Modèles de Choix Discrets (DCMs), et cela constitue une partie importante du projet SEFIRA.

Le 1er décembre 2014, le Consortium SEFIRA a commencé à tester le questionnaire d'Analyse de Choix Discrets. Il sera soumis à 2300 personnes dans tous les pays impliqués: Italie, Allemagne, Royaume-Uni, Pologne, Suède, Autriche et Belgique. Ce numéro sera distribué dans les citations rurales et urbaines de la population calculées à partir de la classification territoriale NUTS 3 (de façon prédominante urbaine, de façon prédominante rurale, intermédiaire). La population cible sera femelle et mâle de plus de 18 ans, consommateurs de viande rouge et ou de lait ou de produits laitiers et utilisant une voiture ou une moto au moins 4 fois par mois. Les entretiens seront réalisés avec la méthode d'enquête du Computer Assisted Web Interviewing (CAWI) et devraient être complétées en Février 2015.



# SEFIRA



SEFIRA IS A EU FP7 COORDINATION ACTION ON  
Socio Economic Implications  
For Individual Responses to  
Air Pollution policies in EU +27



## ANNEXE 1: LISTE DES MESURES AUX NIVEAUX NATIONAL, RÉGIONAL ET URBAIN

<b>Name</b>	<b>Short Description</b>	<b>Classifications</b>	<b>Quantitative Info</b>	<b>Success</b>
<b><u>Air quality modelling to identify exceeded areas - example UK</u></b>	In the UK exceeded areas are identified by modelling next to monitoring	Other, please specify	no	successful
<b><u>Animal House Adaptation</u></b>	Prevention or reduction of Ammonia emissions through animal house adaptation	Other, please specify	partly	successful
<b><u>Austrian Action Programme for Mobility Management for communities</u></b>	"klima:aktiv mobil" programme to promote alternative vehicles, multimodal mobility and slow modes in Austria	Traffic planning and management– Other	no	successful
<b><u>Ban of fuel oil for residential heating - Lombardy</u></b>	Ban of the use of fuel oil for residential heating in Lombardy	Low emission fuels for small, medium and large scale stationary sources and in mobile sources– Other	no	successful
<b><u>Banning the marketing, sale and distribution of bituminous fuels - Dublin</u></b>	The City of Dublin first banned the marketing, sale and distribution of bituminous fuel for residential heating in 1990 ('smoky coal ban')	Low emission fuels for small, medium and large scale stationary sources and in mobile sources– Regulations for fuel quality	partly	successful
<b><u>Bicycle renting scheme - example Paris</u></b>	Bicycles can be rented for free or at low charge for a limited amount of time throughout the city	Traffic planning and management– Slow modes (e.g. expansion of bicycle and pedestrian infrastructure)	partly	successful
<b><u>Car sharing schemes -example Paris</u></b>	Creation of new transport services based on the sharing of non-polluting vehicles: Autolib (electric vehicles in self-service)	Traffic planning and management– Other	no	successful
<b><u>Central logistics (e.g. for construction) - Berlin, Vienna</u></b>	Large construction sites cause a lot of HDV traffic, which can be reduced by central logistics and transport by rail or ship	Traffic planning and management– Freight transport	no	successful
<b><u>Cleaner Taxis - example London</u></b>	Accelerated uptake of cleaner taxis by introducing an age-based limit	Traffic planning and management– Other	no	successful
<b><u>Cleaner vehicles for large private fleets - example US Postal Service</u></b>	Use of alternate fuel vehicles (compressed natural gas) in the United States Postal Service	Low emission fuels for small, medium and large scale stationary sources and in mobile sources– Other	no	successful

<b>Name</b>	<b>Short Description</b>	<b>Classifications</b>	<b>Quantitative Info</b>	<b>Success</b>
<b><u>Cleaning of the public transport - example Berlin</u></b>	Setting of environmental standards within the public transport plan and as specifications in the bus procurement: all busses have to be equipped with particle filters, targets for the proportion of busses with the exhaust standard Euro V/EEV (53 % in 2010)	Public procurement– Cleaner vehicle transport services	partly	successful
<b><u>Cleaning of the public transport - example Madrid</u></b>	Use of compressed natural gas (CNG) buses in the public transport system of Madrid	Public procurement– Cleaner vehicle transport services	partly	successful
<b><u>Congestion charge - Gothenburg</u></b>	Congestion tax is charged for Swedish-registered vehicles that are driven into and out of central Gothenburg, Mondays to Fridays between 06.30 and 18.29.	Traffic planning and management– Congestion pricing zones	no	successful
<b><u>Congestion charge - London</u></b>	Traffic measure of charging a flat rate to enter central London on weekdays to reduce congestion	Traffic planning and management– Congestion pricing zones	partly	successful
<b><u>Congestion charge - Milan</u></b>	Area C”, the actual implementation of the former “Ecopass” measure, represents the LEZ area within Milan and regulates the access of private vehicles to the central urban zone under the payment of a toll.	Traffic planning and management– Congestion pricing zones	no	successful
<b><u>Congestion charge - Stockholm</u></b>	Congestion tax on certain vehicles for passages in and out of Stockholm inner city, between the hours of 6:30 am and 6:30 pm Monday to Friday.	Traffic planning and management– Congestion pricing zones	partly	successful
<b><u>Construction sites guidance and restrictions</u></b>	Guidance documents and regulations to reduce PM emissions from construction sites in Styria, London and Switzerland	Other, please specify	no	successful
<b><u>Covered storage of slurry and manure</u></b>	Reducing ammonia emissions by covered outdoor storage of manure	Other, please specify	partly	successful
<b><u>Cycle-to-work scheme - Ireland</u></b>	Promotion of cycling to work by financial supporting bicycles and bicycle accessories in Ireland	Traffic planning and management– Slow modes (e.g. expansion of bicycle and pedestrian infrastructure)	no	successful
<b><u>DPF retrofitting of trucks and buses - example Madrid</u></b>	Retrofitting of public transport buses with Diesel particulate filters (DPF) in the city of Madrid.	Retrofitting emission control equipment to vehicles	no	successful

<b>Name</b>	<b>Short Description</b>	<b>Classifications</b>	<b>Quantitative Info</b>	<b>Success</b>
<b><u>Ecodriving programs when fuel prices are low - Dublin</u></b>	Pilot project on eco-driving, energy awareness, which failed due to low fuel prices when the project was launched.	Public information/Education– Other	no	unsuccessful
<b><u>Extension / Introduction of cycling networks, especially cycling highways</u></b>	Introduction of cycle super highways in Copenhagen, Groningen and London	Traffic planning and management– Slow modes (e.g. expansion of bicycle and pedestrian infrastructure)	partly	successful
<b><u>Extension / introduction of tram lines - Nice</u></b>	Introduction of an East-West tramway line to link the sea port of Nice to the airport and extension of existing tram lines	Traffic planning and management– Effective improvement of public transport	partly	successful
<b><u>Extension / introduction of tram lines - Paris</u></b>	Extension of a new tramway line (T3) on the ring boulevards around the city of Paris	Traffic planning and management– Land use planning to ensure sustainable transport facilities	partly	successful
<b><u>Extension of district heating - example Vienna</u></b>	Increase of the share of district heating up to 50% until 2020 in Vienna	Emission control equipment for small and medium sized stationary combustion sources / replacement of combustion sources	no	successful
<b><u>Extension of tram lines - Graz</u></b>	Extension of tram lines within the existing network of 66km by 22km in Graz, Austria	Traffic planning and management– Effective improvement of public transport	partly	successful
<b><u>Fugitive dust measures</u></b>	Package of measures to reduce fugitive dust emissions	Other, please specify	no	successful
<b><u>Idling reduction schemes - London and US</u></b>	Reducing unnecessary engine idling of vehicles and school buses in London and the United States	Public information/Education– Other	no	successful
<b><u>Information to the public - example London</u></b>	The website Cleaner Air for London provides up-to-date information on air quality, forecasts, and measures for different groups of users	Public information/Education– Internet	no	successful
<b><u>Integrated construction site traffic management - Vienna</u></b>	Sustainable Building Site Management by reducing site traffic, use of trains and waste separation and	Public procurement– Other	no	successful

<u>Name</u>	<u>Short Description</u>	<u>Classifications</u>	<u>Quantitative Info</u>	<u>Success</u>
<b><u>Intensive street cleaning</u></b>	Intensive street cleaning expected to reduce the dust load on roads and therefore resuspension of dust	Traffic planning and management– Other	no	unsuccessful
<b><u>Intermodality (e.g. park and ride)</u></b>	Provision of different modes for travelling and optimization of the nodes	Traffic planning and management– Encouragement of shift of transport modes	no	successful
<b><u>Job tickets</u></b>	Job tickets for employees at reduced prices in several German and Austrian cities	Traffic planning and management– Encouragement of shift of transport modes	no	successful
<b><u>Local air quality management support - UK</u></b>	Support of local air quality managers by guidance documents and best practices	Public information/Education– Internet	no	successful
<b><u>Low ammonia manure application methods</u></b>	Methods to reduce ammonia emissions from manure application on arable land or grassland	Other, please specify	partly	successful
<b><u>Low emission zone - Berlin</u></b>	Low emission zone ("Umweltzone") for trucks and cars in the centre of Berlin inside the S-Bahn ring	Traffic planning and management– Low emission zones	partly	successful
<b><u>Low emission zone - Lombardy and Milan</u></b>	Low emission zone in the Lombardy Region for motorcycles, buses (whole year), and vehicles during wintertime, e.g. in Milan	Traffic planning and management– Low emission zones	no	successful
<b><u>Low emission zone - London</u></b>	Low emission zone for vans and lorries in Greater London	Traffic planning and management– Low emission zones	partly	successful
<b><u>Low emission zones - Malmö, Stockholm</u></b>	Low emission zone for heavy duty vehicles (above 3.5 t) in Malmö and Stockholm	Traffic planning and management– Low emission zones	partly	successful
<b><u>Lower speed limits on main roads - Berlin</u></b>	Speed limit of 30 km/h for main roads in Berlin, Germany	Traffic planning and management– Effective reduction of speed limits and control	partly	successful

<b>Name</b>	<b>Short Description</b>	<b>Classifications</b>	<b>Quantitative Info</b>	<b>Success</b>
<b><u>Moss meadows trials - Germany</u></b>	Trials to examine the reduction of dust emissions on highway by moss meadows	Traffic planning and management– Other	no	unsuccessful
<b><u>Motorway bypass - example Mühlhausen, Germany</u></b>	Traffic relocation to reduce local emission in loaded areas via a bypass main road	Traffic planning and management– Other	partly	successful
<b><u>Noise barriers - Netherlands</u></b>	Practical proof of the beneficial effect of noise barriers on air quality in the Netherlands	Traffic planning and management– Other	partly	successful
<b><u>NOx bubble for airport - Zurich</u></b>	Limiting overall NOx emissions of Zurich airport	Measures to reduce pollution through permit systems and economic instruments– Other	no	successful
<b><u>NOx bubble steel plant – BAT frontrunner: SCR for sintering plant - Linz, Austria</u></b>	Limit to maximum annual NOx emissions and first SCR at a sinter plant in the EU.	Measures to reduce pollution through permit systems and economic instruments– IPPC permits beyond BAT	no	successful
<b><u>NOx charge - Sweden</u></b>	An annual charge is to be paid per kg of emitted NOx from boilers with an energy production above 25GWh per year	Measures to reduce pollution through permit systems and economic instruments– Introduction/increase of environment charges	partly	successful
<b><u>NOx trading - Netherlands</u></b>	Trading of industrial NOx emissions within the Netherlands	Measures to reduce pollution through permit systems and economic instruments– Tradable permit system	no	unsuccessful
<b><u>Obligatory district heating for new buildings - Upper Austria</u></b>	New public buildings and apartment blocks are required to be connected to district heating if available	Low emission fuels for small, medium and large scale stationary sources and in mobile sources– Shift to installations using low emission fuels	no	successful
<b><u>Onshore power supply - Antwerp</u></b>	Onshore Power Supply for ocean going vessels to allow ship engines of berthed vessels to be turned off	Low emission fuels for small, medium and large scale stationary sources and in mobile sources– Other	no	unsuccessful
<b><u>Onshore power supply - Gothenburg</u></b>	Onshore Power Supply for ocean going vessels to allow ship engines of berthed vessels to be turned off	Low emission fuels for small, medium and large scale stationary sources and in mobile sources– Other	partly	successful

<b>Name</b>	<b>Short Description</b>	<b>Classifications</b>	<b>Quantitative Info</b>	<b>Success</b>
<b><u>Power plants permits beyond BAT - Lombardy</u></b>	Prescriptions for IPPC power plants beyond BAT in Lombardy	Measures to reduce pollution through permit systems and economic instruments– IPPC permits beyond BAT	no	successful
<b><u>Prohibit open field agricultural waste burning - example Austria</u></b>	Prohibition of open field agricultural waste burning and agricultural waste in general in Austria	Measures to reduce pollution through permit systems and economic instruments– Other	no	successful
<b><u>Public transport ticket schemes - example London</u></b>	Best-price tickets accounting the lowest price according to the number of journeys ("Oyster card") in London	Traffic planning and management– Encouragement of shift of transport modes	no	successful
<b><u>Quality Bus Corridor (QBC) or Bus Rapid Transit (BRT)</u></b>	Implementation of Quality Bus Corridors or Bus Rapid Transit systems in urban centres	Traffic planning and management– Effective improvement of public transport	no	successful
<b><u>Redistribution of public space from passenger cars to slow modes - Paris</u></b>	Rebalancing program of public space in Paris, reducing areas attributed to cars and prioritising slow modes and public transport	Traffic planning and management– Slow modes (e.g. expansion of bicycle and pedestrian infrastructure)	no	successful
<b><u>Residential biomass combustion regulation - Lombardy</u></b>	Energy efficiency requirements for new residential heating systems using biomass and requirements for existing systems at altitudes below 300m.	Low emission fuels for small, medium and large scale stationary sources and in mobile sources– Shift to installations using low emission fuels	no	successful
<b><u>Restrictions to HDV through traffic - Stuttgart</u></b>	Ban of heavy duty vehicles (>3.5t) through traffic in the city of Stuttgart	Traffic planning and management– Freight transport	partly	successful
<b><u>Sectoral ban of transport by trucks of specific goods - Tyrol</u></b>	Enforcement of train transport for defined bulk cargo on the Brenner corridor in Tyrol, Austria	Traffic planning and management– Freight transport	partly	successful
<b><u>SOx Emission Control Area (SECA) - North Sea, Baltic Sea</u></b>	Limit to sulphur content for marine fuels in specific marine areas in the North Sea and Baltic Sea	Low emission fuels for small, medium and large scale stationary sources and in mobile sources– Regulations for fuel quality	partly	successful
<b><u>Spatial planning: concentration at major axis of public transportation - example Salzburg</u></b>	Spatial planning in the Federal Province Salzburg, Austria to concentrate settlement development along major public transportation axis	Traffic planning and management– Land use planning to ensure sustainable transport facilities	no	successful

<b>Name</b>	<b>Short Description</b>	<b>Classifications</b>	<b>Quantitative Info</b>	<b>Success</b>
<b><u>Speed limit of 80km/h on motorway - Rotterdam</u></b>	Motorway speed limit to 80km/h and strict speed control in Rotterdam	Traffic planning and management– Effective reduction of speed limits and control	partly	successful
<b><u>Speed limits on motorways - Tyrol</u></b>	Motorway speed control dependent on air quality levels at the A12 in Tyrol	Traffic planning and management– Effective reduction of speed limits and control	partly	successful
<b><u>Speed reductions for (tug) ships - Antwerp</u></b>	Lowering the speed of tug boats to 80% of maximum speed	Traffic planning and management– Effective reduction of speed limits and control	no	successful
<b><u>Stringent emission limit value for domestic heating in inner city areas - Aachen</u></b>	Small solid fuel residential heating systems in the city area of Aachen must meet stringent emission limit values.	Emission control equipment for small and medium sized stationary combustion sources / replacement of combustion sources	no	successful
<b><u>Stringent emission limit value for domestic heating in inner city areas - Berlin</u></b>	Residential heating systems for new buildings in the inner city area of Berlin are required to emit not more than oil fired heating systems	Low emission fuels for small, medium and large scale stationary sources and in mobile sources– Other	no	successful
<b><u>Subsidizing alternative vehicles - Berlin</u></b>	Subsidies for CNG vehicles and increase in number of fuelling stations in Berlin	Traffic planning and management– Encouragement of shift of transport modes	no	unsuccessful
<b><u>Tackling fuel poverty - UK</u></b>	The UK fuel poverty strategy aims at eradicating fuel poverty as far as reasonably practicable within 15 years	Low emission fuels for small, medium and large scale stationary sources and in mobile sources– Other	no	successful
<b><u>TiO2 coatings trials to reduce NOx levels - several cities</u></b>	Catalytic reduction of NO and NO2 by TiO2 coating near heavily trafficked roads	Traffic planning and management– Other	no	unsuccessful
<b><u>Traffic light management and optimization - Graz, Austria</u></b>	Optimization of traffic light switching dependent on traffic counts for specific roads in Graz	Traffic planning and management– Other	partly	successful
<b><u>Urban ventilation - example Dresden</u></b>	The city of Dresden aims at maintaining and improving urban ventilation as well as greening of inner city areas	Other, please specify	no	successful