

## INTERPELLATION TILL STATSRAÅD

Från Riksdagsförvaltningen  
2021-10-21  
Besvaras senast  
2021-11-11

Till infrastrukturminister Tomas Eneroth (S)

### **2021/22:69 Miljökrav vid fordonsbesiktning**

År 2018 släppte regeringen fram de nya föreskrifterna för kontrollbesiktning, TSFS 2017:54. Tvärtemot S-MP-regeringens högtidstal om Sveriges miljö- och klimatpolitik sänktes miljöambitionerna kraftigt med de nya föreskrifterna. För det första sänktes nivåerna för att kontrollera partikelutsläpp genom att det tidigare så kallade skyltvärdet, som är specifikt för varje fordonsmodell, togs bort som parameter och genom att partiklar numera endast mäts mot generella och mycket högre satta gränsvärden. På det sättet tilläts mycket högre utsläpp av partiklar. För det andra görs kontrollen med de nya föreskrifterna inte längre mot de registrerade fel som fordonets omborrdiagnosystem (OBD) har upptäckt. OBD-systemet mäter och övervakar bilens utsläpp, och med de tidigare föreskrifterna kunde registrerade felkoder från systemet leda till underkännande vid besiktning, vilket numera inte är fallet. För det tredje undantar Transportstyrelsens nya föreskrifter dieselfordon äldre än 20 år från mer detaljerad avgasmätning. Med de nya föreskrifterna ska besiktningsteknikern endast mäta avgasutsläppen med blotta ögat, i stället för att göra en opacitetskontroll (som mäter täthet) eller partikelräkning.

Enligt besiktningens branschens rapport *Branschrappport 2021 – Fordonsbesiktningens branschen* har Sverige med de nya föreskrifterna rasat bland EU-länderna och har i dag bland de lägsta miljökraven för fordonsbesiktning bland alla EU-länder. Sedan maj 2018 har antalet bensinbilar som underkänns halverats, och antalet dieslbilar som underkänns är bara en tredjedel så många i dag som innan 2018. Besiktningens branschen konstaterar: ”Som Fordonsbesiktningens branschen konstaterat i tidigare branschrappporter så är Sverige numera bland de sämsta i EU vad gäller att ställa miljökrav vid besiktning. Det finns dock ingenting som formellt hindrar Sverige från att ställa högre krav, men trots detta kvarstår det generösa svenska regelverket.” (*Branschrappport 2021*, s. 26).

Transportstyrelsen, som tagit fram de nya föreskrifterna, hänvisar till det nya EU-direktivet 2014/45/EU, men direktivet kräver inte på något sätt dessa sänkta nivåer. Med de nya föreskrifterna har Sverige plötsligt de lägsta ställda miljökraven av alla länder i EU. Det här är mycket anmärkningsvärt och inte på sin plats i ett land som säger sig vilja gå i bräschen för världens miljö- och klimatarbete.

Dessutom kräver föreskrifterna inte heller att någon miljökontroll ska göras av

A-traktorer. Detta har att göra med att inga utsläppskrav ställs på A-traktorer vid registrering och besiktning. Det här är anmärkningsvärt, särskilt med tanke på att antalet A-traktorer växer kraftigt och utgör en allt större utsläppskälla från transportsektorn.

Med anledning av detta vill jag fråga infrastrukturminister Tomas Eneroth:

1. Anser ministern att de sänkta miljöambitionerna för de nya föreskrifterna för kontrollbesiktning är i linje med regeringens övriga politik för minskade utsläpp från transportsektorn?
2. Avser ministern att ta initiativ för att höja miljöambitionerna vid kontrollbesiktning?
3. Avser ministern att verka för att det ställs miljökrav vid registrering av A-traktorer samt att kraven följs upp vid kontrollbesiktningar?

.....

Jens Holm (V)

Överlämnas enligt uppdrag

Lena Lindbäck