

## SKRIFTLIG FRÅGA TILL STATSRAÅD

Från Riksdagsförvaltningen  
2024-03-22  
Besvaras senast  
2024-04-03 kl. 12.00

Till statsrådet Andreas Carlson (KD)

### **2023/24:754 Transportstyrelsen och skärpt miljökontroll vid besiktning**

Sverige är sedan fem år tillbaka bland de sämre i EU på att följa upp och kontrollera fordons hälsoskadliga utsläpp. Efter att Transportstyrelsen ändrade besiktningsregelverket år 2018 har andelen fordon som underkänns på grund av bristande avgasrening sjunkit kraftigt. Orsaken är att toleransen för hur höga utsläpp som tillåts har höjts. Nästan inga andra EU-länder har gjort samma tolkning av EU-direktivet som Sverige har. Effekten blir att fler smutsiga bilar, som hade kunnat upptäckas och åtgärdas, släpps igenom besiktningen. Det finns samtidigt en bred politisk enighet i riksdagen om att skärpa regelverket.

Enigheten uttrycktes genom att ett tillkännagivande i februari 2022 riktades mot den dåvarande regeringen om att utreda konsekvenserna av de låga svenska kraven, mot bakgrund av att Sveriges genomförande skiljer sig markant från andra medlemsländers. Efter tillkännagivandet gav dåvarande regeringen den 17 februari 2022 Transportstyrelsen i uppdrag att analysera vilka förutsättningar som skulle behöva ändras för att genom skärpt miljökontroll vid besiktning kunna förbättra luftkvaliteten.

I december 2022 uppgav statsrådet Andreas Carlson att ”avsikten med uppdraget är att hantera riksdagens tillkännagivande och att i praktiken undanröja de eventuella hinder som finns för att skärpa miljökontrollen vid kontrollbesiktning i Sverige”. Ministern uppgav också att han ”förutsätter att Transportstyrelsens redovisning ska ge bra förutsättningar för skarpare regler och avser att hantera redovisningen i enlighet med de intentioner som riksdagens tillkännagivande ger uttryck för”.

Den 15 februari 2023 redovisade Transportstyrelsen uppdraget och kom då fram till att det finns ett antal åtgärder som går att genomföra inom ramen för EU:s nuvarande besiktningdirektiv. En sådan åtgärd var att införa så kallad partikelantalsmätning för att upptäcka fordon med förhöjda utsläpp av skadliga partiklar. Tekniken finns och är implementerad i andra EU-stater. Även andra skärpningar föreslogs.

Trots detta har inga skärpningar genomförts. Transportstyrelsen har tvärtom återigen uttalat sig i medierna om att myndigheten vill vänta och se vad andra gör innan man går vidare med några skärpningar av svenskt regelverk.

Till saken hör även att EU-kommissionen redan den 20 mars 2023 uppmanade

medlemsländerna att omgående införa partikelantalsm tning utan att invänta nytt EU-direktiv. Denna rekommendation verkar dock Transportstyrelsen helt vilja bortse från, om man utgår från uttalanden i medierna.

Enligt Naturvårdsverket och miljöforskare på IVL leder luftföroreningar från trafiken till 1 400 för tidiga dödsfall varje  r. Det  r skäl nog för att agera politiskt.

Ett år har gått sedan svaret från ministern och inga åtgärder har ännu skett.

Med anledning av detta vill jag fråga statsrådet Andreas Carlson:

På vilka sätt kommer statsrådet att verka för att regeringen ska agera för att säkerställa att det sker sk rpningsreguleringar av svenskt besiktningssystem vad gäller miljökontroll, till exempel gällande införandet av partikelantalsm tning?

.....

Linda W Snecker (V)

 verl mnas enligt uppdrag

Rebecca Heinemann