

Motion till riksdagen 2020/21:182

av **Jens Holm m.fl. (V)**

Miljöanpassad fordonsbesiktning

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen omgående bör ta initiativ till nya föreskrifter för kontrollbesiktning där man återgår till de tidigare högre miljökraven för fordonsbesiktning och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge Transportstyrelsen i uppdrag att höja ambitionsnivån vid kontrollbesiktning genom åtgärder som inkluderar den tyska metoden för att räkna partiklar samt metoder för att mäta kväveoxider och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ta initiativ till att uppdatera besikttningsregelverket så att specifik kontroll av elsystemen införs vid besiktning av laddbara fordon och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ta initiativ till att uppdatera besikttningsregelverket för vätgasbilar som drivs med bränsleceller och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör tillse att regelverk utformas som förbjuder besikttningsbranschen att ta ut en extra kostnad från fordonsägaren vid kontroll av gasfordonens gastankar och ledningar och tillkännager detta för regeringen.

Höj miljökraven för fordonsbesiktning

För att personbilar ska kunna bibehålla hög standard för miljö- och trafiksäkerhet ska de regelbundet genomgå kontrollbesiktning. De parametrar ett fordon besiktas mot säger något om myndigheternas ambitionsnivå på området. Därför var det mycket förvånande att regeringen i maj 2018 lät släppa fram de nya föreskrifterna för kontrollbesiktning, TSFS 2017:54, med kraftigt sänkta nivåer på miljöområdet. På åtminstone tre viktiga områden sänktes miljöambitionerna kraftigt med de nya föreskrifterna. För det första

sänktes nivåerna för att kontrollera partikelutsläpp genom att det tidigare s.k. skyltvärdet, som är specifikt för varje fordonmodell, togs bort som parameter och genom att partiklar numera endast mäts mot generella och mycket högre satta gränsvärden. På det sättet tillåts mycket högre utsläpp av partiklar. För det andra görs kontrollen med de nya föreskrifterna inte längre mot de registrerade fel som fordonets omborddiagnosystem (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 besiktningsbranschens rapport ”Branschrappport 2020, fordonsbesiktningsbranschen” 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. Transportstyrelsen, som tagit fram de nya föreskrifterna, hänvisar till det nya EU-direktivet 2014/15 EU, men det kräver inte på något sätt dessa sänkta nivåer. Med de nya föreskrifterna har Sverige plötsligt de lägst 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. Regeringen bör omgående ta initiativ till nya föreskrifter för kontrollbesiktning där man återgår till de tidigare högre miljökraven för fordonsbesiktning. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Noterbart är också att andra länder systematiskt har skärpt miljökraven för bilkontroller. Tyskland har exempelvis ytterligare sänkt gränsvärdena för vissa bilmodeller och landet väntas dessutom fr.o.m. 2021 införa nya sätt att mäta partikelutsläpp där man frångår den tidigare opacitetsmätningen (där tätheten partiklar mäts) till en mer exakt partikelräkningsmodell. Man skärper också metoderna för att mäta utsläpp av kväveoxider. Det här är något Sverige skulle kunna inspireras av. Sverige ska sträva efter att vara bäst i klassen, inte sämst. Regeringen bör ge Transportstyrelsen i uppdrag att höja ambitionsnivån vid kontrollbesiktning genom åtgärder som inkluderar den tyska metoden att räkna partiklar samt metoder för att mäta kväveoxider. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Besiktning av el- och gasbilar

Försäljningen av elbilar och laddhybrider ökar kraftigt i Sverige. Organisationen Bil Sweden bedömer att var tredje bil som säljs i Sverige 2020 kommer att vara laddbar. Dessvärre har regelverket för kontrollbesiktning inte följt med i utvecklingen. I dagsläget görs ingen specifik kontroll av elbilarnas elsystem vid besiktningen. Områden där kontroll borde göras kan vara batteri, kablar i driftssystemet, laddkontakt och laddkabel. Norge, som har kommit längre än Sverige med laddbara fordon, uppdaterade 2015 sitt regelverk för besiktning av elbilar och laddhybrider. Vänsterpartiet anser att initiativ bör tas för en liknande uppdatering av regelverket för vätagasbilar som drivs med bränsleceller.

Regeringen bör ta initiativ till att uppdatera besiktningsregelverket så att specifik kontroll av elsystemen införs vid besiktning av laddbara fordon. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Regeringen bör ta initiativ till att uppdatera besiktningsregelverket för vätgasbilar som drivs med bränsleceller. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Som en följd av Transportstyrelsens nya föreskrifter från 2018 måste gasbilars tankar och ledningar kontrolleras separat vid bilbesiktning. Tankkontrollen kan göras vid besiktningstillfället eller av verkstad. Detta har blivit en stor extra kostnad för landets 50 000 gasbilsinnehavare och är följderna av dålig kvalitetsuppföljning av leverantörerna av gasfordonen. Det är fullt rimligt att ställa höga säkerhetskrav även på gasbilar, men det är orimligt att den stora kostnaden ska läggas på de konsumenter som försöker göra en insats för miljön.

Regeringen bör tillse att regelverk utformas som förbjuder besiktningsbranschen att ta ut extra kostnad från fordonsägaren vid kontroll av gasfordonens gastankar och ledningar. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Jens Holm (V)

Hanna Gunnarsson (V)

Yasmine Posio (V)

Håkan Svenneling (V)

Lotta Johnsson Fornarve (V)

Elin Segerlind (V)

Jessica Thunander (V)