

SKRIFTLIG FRÅGA TILL STATSRAÅD

Från Riksdagsförvaltningen
2019-04-26
Besvaras senast
2019-05-08 kl. 12.00

Till miljö- och klimatminister Isabella Lövin (MP)

2018/19:580 Sveriges miljö- och klimatmål

Luftföroreningar och skadliga utsläpp från trafiken är ett hot mot människors hälsa och mot miljön. Årligen leder föroreningar från vägtrafiken till tusentals dödsfall i Europa, och Sverige är inte skonat trots vår relativt sett bra luftmiljö. Att förbättra luftkvaliteten är ett politiskt mål, uttryckt i miljökvalitetsmålet Frisk luft. I de transportpolitiska målen slås fast att transportsektorn ska bidra till att uppnå miljökvalitetsmålen. Trots detta har medvetna förändringar genomförts av det regelverk som styr kontrollbesiktningen av fordon, förändringar som knappast kan ligga i linje med riksdagens eller regeringens ambitioner på klimat- och miljöområdet och som dessutom strider mot EU:s direktiv på området.

Enligt EU-direktiv 2014/45 ska värdet för så kallad korrigerad absorptionskoefficient, det vill säga röktätheten i avgaserna, som fastställs vid typgodkännande av en motortyp gälla som gränsvärde vid kontrollbesiktning, när detta värde finns att tillgå. Sverige har under många år använt sig av detta så kallade skyltvärde, fram tills det togs bort den 20 maj 2018 till förmån för klart högre generella gränsvärden. Detta ska enligt direktivet bara ske om något skyltvärde inte finns att tillgå, vilket alltså inte är fallet för modernare bilar i en svensk kontext.

Andra exempel på förändringar är att Transportstyrelsen valt att undanta dieselfordon äldre än 20 år från den utsläppskontroll som i övrigt anges för dieselfordon. Detta trots att avgasrening och andra miljöfunktioner ofta är sämre i äldre fordon. Vidare har funktionskravet på bilars omborddiagnosystem tagits bort, något som försvårar möjligheten till kontroll av förekomst av manipulering av avgasreningssystem och mätarställning.

Statistik från branschen visar att förändringen av regelverket redan har gett avsevärda effekter i verkligheten. Andelen fordon som underkänns av miljöskäl har mer än halverats sedan regelverket infördes. För de äldsta diesebilarna, Euro 1, har andelen miljöunderkända fordon minskat från 7 procent till 0,54 procent. För den mest moderna miljöklassen, Euro 6, har andelen underkända dieselfordon minskat från 3,8 procent till 0,33 procent. För de mest moderna bensinbilarna har underkännandefrekvensen minskat från 2,9 procent till 0,26 procent.

Med anledning av ovanstående vill jag fråga miljö- och klimatminister Isabella

Lövin:

Hur verkar ministern, inom sitt ansvarsområde, för att de föreskrifter som myndigheterna beslutar om bidrar till att uppnå Sveriges miljö- och klimatmål?

.....

Anders Åkesson (C)

Överlämnas enligt uppdrag

Johan Welanders