SVERIGES RIKSDAG

Motion till riksdagen 2026/27:2626

av Rickard Nordin (C)

Noll döda av trafiken – förbättrad miljökontroll och minskade utsläpp från vägtrafiken

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utveckla nollvisionen från noll döda i trafiken till noll döda av trafiken, så att arbetet med att förebygga trafikrelaterade dödsfall även omfattar luftföroreningar, och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa partikelräkning som en obligatorisk del av kontrollbesiktningen för dieselfordon med partikelfilter senast 2027 och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Transportstyrelsen i uppdrag att skyndsamt ändra berörda föreskrifter för att möjliggöra införandet av partikelräkning vid kontrollbesiktning och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skyndsamt införa ett uttryckligt förbud mot manipulation av fordons avgasreningssystem och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Trafiken ska inte kosta människoliv

Nollvisionen har varit en viktig utgångspunkt för Sveriges trafiksäkerhetsarbete. Genom att utforma vägar, fordon och trafiksystem med människans begränsningar i åtanke har Sverige tagit betydande steg för att minska antalet dödsfall i trafikolyckor. Visionen bygger på den grundläggande principen att ingen ska behöva dö eller skadas allvarligt i trafiken.

Men trafiken påverkar människors hälsa på fler sätt än genom olyckor. Luftföroreningar från vägtrafiken bidrar till hjärt- och kärlsjukdomar, lungsjukdomar, neurologiska sjukdomar (såsom autism, stroke och demens) och förtida dödsfall. Även när resan sker utan olyckor kan trafiken alltså få dödliga konsekvenser. Det är därför dags att bredda perspektivet. Nollvisionens grundläggande ambition bör utvecklas från noll döda I trafiken till noll döda AV trafiken. En sådan inriktning skulle tydligare inkludera trafikens hälsokonsekvenser och skapa en mer sammanhållen syn på hur transportsystemet påverkar människors liv och hälsa.

Det handlar inte om att försvaga det framgångsrika arbetet mot trafikolyckor. Tvärtom ska trafiksäkerhetsarbetet fortsätta med full kraft. Men samma ambition att förebygga dödsfall bör också prägla arbetet med trafikens utsläpp och luftföroreningar. En breddad vision kan bidra till att luftkvalitet får en tydligare plats i transportpolitiken, i planeringen av transportsystemet och i utvecklingen av framtidens fordon. Den kan också stärka motiven för att minska utsläppen från den befintliga fordonsflottan. Bättre kontroll av avgasrening och införande av partikelräkning är konkreta åtgärder som kan bidra till detta.

En modern miljökontroll för bättre luftkvalitet

Luftföroreningar är ett betydande folkhälsoproblem. Utsläpp från vägtrafiken bidrar till sjukdomar och förtida dödsfall, och särskilt skadliga är de små partiklar som kan tränga djupt ner i lungorna. Att minska utsläppen från befintliga fordon är därför en viktig del av arbetet för bättre luftkvalitet och förbättrad folkhälsa.

Sverige har i dag en miljökontroll vid kontrollbesiktning av dieselbilar som i huvudsak bygger på opacitetsmätning. Metoden utvecklades för äldre motorteknik och mäter hur mycket ljus som absorberas eller sprids när avgaser passerar mätutrustningen. Den har dock begränsningar när det gäller att upptäcka moderna dieselbilar med defekta eller manipulerade partikelfilter.

Ett partikelfilter som inte fungerar som det ska kan medföra mycket stora utsläpp av skadliga partiklar. Trots detta kan fordonet klara dagens miljökontroll. Det innebär att fordon som släpper ut betydligt mer partiklar än vad som är avsett kan fortsätta att användas på svenska vägar utan att problemet upptäcks vid besiktningen. En modern miljökontroll måste kunna identifiera de fordon som faktiskt har höga utsläpp. Det är inte rimligt att Sverige fortsätter att förlita sig på en metod som har svårt att upptäcka just de fel som kan orsaka mycket stora partikelutsläpp.

Inför partikelräkning senast 2027

Partikelräkning är en metod som mäter antalet partiklar i ett fordons avgaser. Den kan därmed identifiera många fordon med defekta eller manipulerade partikelfilter som dagens opacitetsmätning riskerar att missa.

Flera europeiska länder, däribland Belgien, Nederländerna, Schweiz och Tyskland, har infört eller använder partikelräkning i sina system för fordonskontroll. EU-kommissionen har också rekommenderat medlemsstaterna att använda metoden för att förbättra kontrollen av dieselbilars partikelutsläpp. Rekommendationen kom redan 2023 och beskrevs av kommissionen som ett första steg mot en harmoniserad partikelmätning inom kontrollbesiktningen i EU.

Det finns således både tekniska lösningar och europeiska erfarenheter att bygga vidare på. Sverige bör ta till vara dessa erfarenheter och inte vänta längre än nödvändigt med att modernisera miljökontrollen.

Den svenska planeringen har pekat på den pågående EU-processen och ett förväntat obligatoriskt införande i medlemstaterna 2029. Samtidigt är den pågående EU-processen kring partikelräkning osäker, både när det gäller tidplanen och hur de slutliga kraven kommer att utformas. Ett svenskt införande bör därför inte göras beroende av när

och var EU-processen landar. Att invänta nya EU-regler och därefter nationellt genomförande riskerar att innebära flera års ytterligare väntan. Sverige bör i stället gå före och införa en redan etablerad metod för att identifiera fordon som släpper ut stora mängder skadliga partiklar. Regeringen bör därför ge Transportstyrelsen i uppdrag att skyndsamt ändra berörda föreskrifter, så att partikelräkning blir en obligatorisk del av kontrollbesiktningen för dieselfordon med partikelfilter senast 2027.

En träffsäker kontroll som fokuserar på fordonen med störst utsläpp

En viktig invändning mot skärpta miljökrav är att de riskerar att belasta vanliga bilägare med ytterligare kostnader. I detta fall talar dock mycket för att en modernare kontroll kan utformas så att den i första hand träffar de fordon som faktiskt har problem.

Enligt uppgifter från svensk pilotverksamhet har omkring 3–5 procent av de testade dieselbilarna överskridit föreslagna gränsvärden för partikelutsläpp, medan den stora majoriteten har klarat kontrollen. Resultaten illustrerar potentialen i att identifiera en begränsad grupp fordon som kan stå för en oproportionerligt stor del av de skadliga utsläppen. Dagens miljökontroll underkänner enligt de uppgifter som ligger till grund för förslaget endast omkring 0,05 procent av dieselbilarna. Den låga andelen väcker frågor om kontrollens förmåga att upptäcka fordon med allvarliga brister i avgasreningen.

Syftet med partikelräkning är inte att göra livet svårare för bilägare vars fordon fungerar som de ska. Syftet är att upptäcka och åtgärda de fel som leder till onödigt stora utsläpp. En träffsäkrare kontroll ger dessutom tydligare incitament att reparera defekta partikelfilter och motverkar att avgasreningen sätts ur spel. Införandet bör genomföras på ett förutsägbart sätt, med tydlig information till fordonsägare, besiktningsföretag och verkstäder. Gränsvärden och kontrollrutiner ska vara tydliga, rättssäkra och tekniskt ändamålsenliga.

Förbjud manipulation av avgasreningen

Partikelräkning vid besiktning är en viktig åtgärd, men den behöver kompletteras med tydliga regler mot manipulation av fordons avgasrening.

Partikelfilter och andra avgasreningssystem är installerade för att minska utsläppen från fordon. Om någon avsiktligt kopplar bort, manipulerar eller sätter systemet ur funktion motverkas både syftet med tekniken och de miljökrav som fordonet är konstruerat för att uppfylla. Det är därför angeläget att regelverket tydligt förbjuder manipulation av avgasreningssystem och ger berörda myndigheter förutsättningar att agera när sådan manipulation upptäcks. Transportstyrelsen har tagit fram förslag om ett uttryckligt förbud mot manipulation av fordons avgasrening. Regeringen bör skyndsamt gå vidare med detta arbete och säkerställa att regelverket blir tydligt och effektivt.

Enligt de bedömningar som har lyfts fram av Transportstyrelsen finns det risk för att partikelutsläppen från lätta dieselfordon med manipulerade eller defekta partikelfilter ökar kraftigt fram till 2030 om inga ytterligare åtgärder vidtas. Det understryker behovet av att agera i tid.

Det ska inte löna sig att manipulera avgasreningen. Fordon som används på svenska vägar ska uppfylla de krav som gäller för deras utsläpp, och samhället måste kunna ingripa mot den som medvetet sätter miljöskyddande teknik ur funktion.

En kostnadseffektiv reform för bättre luftkvalitet

Att minska utsläppen från befintliga fordon är ett viktigt komplement till omställningen till elektrifiering och andra utsläppssnåla transportlösningar. Fordonsflottan förnyas gradvis, men dieselbilar kommer att finnas kvar på vägarna under lång tid. Därför måste också deras faktiska utsläpp begränsas.

Genom att införa partikelräkning inom ramen för det befintliga besiktningssystemet kan Sverige använda en etablerad kontrollmetod utan att bygga upp ett helt nytt system. Den närmare utformningen behöver säkerställa att besiktningsföretagen får rimliga förutsättningar att genomföra kontrollerna och att kostnaderna hålls proportionerliga.

De samhällsekonomiska vinsterna av minskade utsläpp kan samtidigt vara betydande genom bättre luftkvalitet och minskad exponering för skadliga partiklar. Senaste

forskningsrapporten från SMHI och Umeå Universitet visar att samhällskostnaden för luftföroreningars hälsoeffekter uppskattades till cirka 215 miljarder kronor år 2023. Förslaget bidrar därmed till en miljöpolitik som fokuserar på mätbara resultat och effektiv användning av samhällets resurser.

Sammanfattning

Nollvisionen bör utvecklas från noll döda i trafiken till noll döda av trafiken. Trafikpolitiken ska inte bara förebygga olyckor, utan också ta ett tydligare ansvar för att minska luftföroreningar och andra hälsorisker som transportsystemet medför. Det är dags att bredda och modernisera perspektivet. All forskning pekar på behovet av ett breddat fokus samt förväntade besparingar av människoliv, minskade sjukdomar och stora samhällsekonomiska besparingar.

Sverige behöver även en modern och träffsäker miljökontroll av fordon och en transportpolitik som tar ansvar för trafikens samlade påverkan på människors hälsa.

Dagens opacitetsmätning har begränsningar när det gäller att upptäcka moderna dieselbilar med defekta eller manipulerade partikelfilter. Partikelräkning erbjuder en etablerad metod för att identifiera dessa fordon och minska utsläppen av skadliga partiklar. Regeringen bör därför säkerställa att partikelräkning införs vid kontrollbesiktning av dieselfordon med partikelfilter senast 2027.

Därtill bör ett uttryckligt förbud mot manipulation av avgasreningssystem införas skyndsamt.

Det är konkreta åtgärder för bättre luftkvalitet, stärkt folkhälsa och ett transportsystem som sätter människors liv och hälsa i centrum.

Rickard Nordin (C)