

SKRIFTLIG FRÅGA TILL STATSRAÅD

Från Riksdagsförvaltningen
2019-04-25
Besvaras senast
2019-05-08 kl. 12.00

Till infrastrukturminister Tomas Eneroth (S)

2018/19:573 De transportpolitiska målen

I de transportpolitiska målen slås fast att transportsektorn ska bidra till att uppnå miljö kvalitetsmålen. Trots detta har medvetna förändringar genomförts av Transportstyrelsen av det regelverk som styr kontrollbesiktningen av fordon. Dessa förändringar kan knappast ligga i linje med riksdagens eller regeringens ambitioner på klimat- och miljöområdet och riskerar dessutom att strida 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 vid föreskriftsförändringen 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 ansvarig myndighet 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.

I 1 § förordning 2008:1300 framgår att Transportstyrelsen ska verka för att de transportpolitiska målen uppnås, och i 14 § framgår att myndigheten ska verka för att det generationsmål för miljöarbetet och de miljö kvalitetsmål som riksdagen har fastställt nås och att myndigheten vid behov ska föreslå åtgärder för miljöarbetets utveckling. De nyligen genomförda regelförändringarna

stämmer inte överens med de instruktioner myndigheten fått av regeringen i förordningen och kan inte heller beskrivas som en utveckling av miljöarbetet.

Med anledning av ovanstående vill jag fråga infrastrukturminister Tomas Eneroth:

Anser ministern att Transportstyrelsen uppfyller sitt uppdrag så som det bland annat uttrycks i 1 § och 14 § i instruktionen till myndigheten?

.....

Anders Åkesson (C)

Överlämnas enligt uppdrag

Johan Welanders