

**Näringsdepartementet  
Transportenheten**

registrator@enterprise.ministry.se  
ronald.rutgersson@enterprise.ministry.se  
bjorn.stafbom@enterprise.ministry.se

Solna den 10 september 2012

**Remissvar från Gröna Bilister: Förslag till förordning om kontrollbesiktningsfrågor; ändring om direktiv av registreringsbevis; flygande inspektion (Besiktningspaket)**

**Inledning**

Som Sveriges enda miljödrivna bilistorganisation bistår vi gärna med förslag till hur bilismens miljöpåverkan kraftfullt, skyndsamt och kostnadseffektivt kan minska. Vi har alltsedan vårt grundande haft detta som ett huvudfokus och har i åtskilliga remissvar och flera egna skrifter gett omfattande förslag inom detta område.

Vi har ett fokus också på befintlig fordonsflotta, som skiljer sig från det ensidiga fokus på nybilsförsäljning som präglar både den allmänna debatten och huvuddelen av politiken. Utifrån detta är vi mycket positiva till att det nu kommit ett förslag till ”Besiktningspaket” från EU.

**Remissförslaget**

Europeiska Unionens Råds Tekniska Paket innehåller förslag inom tre områden:

- ▲ Gemensamma besiktningsregler
- ▲ Utvidgade säkerhetsaspekter som i nuläget inte granskas
- ▲ Regler för flygande besiktning

Förslagen är grundade på att det finns för många fordon med tekniska defekter på vägarna; uppemot var tionde fordon på Europas vägar har någon så allvarlig defekt att det skulle underkännas vid en teknisk inspektion. Dessutom finns det många tekniska defekter som påverkar säkerheten negativt (huvudsakligen elektriska säkerhetskomponenter såsom låsningsfria bromsar och antisladd-/antispinnssystem) som inte kontrolleras vid de tekniska inspektionerna enligt gällande regler.

EU beräknar att tekniska fel orsakar 6 % av alla trafikolyckor, vilket innebär 2 000 dödsfall och mångdubbelt fler skadade varje år. Tekniska defekter ökar även utsläppen (t.ex. CO, HC, NO och CO<sub>2</sub>) med i genomsnitt mellan 1,2 % och 5,7 % och upp till 20 gånger för vissa fordon. Utifrån EU:s bedömning att fordonsbeståndet i Europa ökar med närmare 50% till år 2050, till 307 miljoner bilar, förstärker behovet av att minska dessa olyckor.

## Synpunkter

Förslaget har ett antal olika alternativ, inklusive delalternativ. Dessa har alla kvantifierats av utredaren avseende antalet dödsfall per år. Vi tror inte att dessa siffror är särskilt tillförlitliga, men delar bedömningen av den inbördes rankingen och prioriterar alternativ utifrån hur mycket antalet dödsolyckor och svårt skadade i trafiken minskar.

För oss är det självklart att ökad trafiksäkerhet är högt prioriterat, och därför godkänner vi också en hög inblandning från EU:s sida i medlemsstaternas trafiksäkerhetsarbete, samt en kombinerad metod av icke-bindande och bindande lagstiftning. Detta särskilt som ett bristfälligt arbete i andra medlemsstater också drabbar Sverige, både när vi turistar utomlands och när andra EU-medborgare färdas med sina bilar i Sverige. Vi vill dock samtidigt betona att det svenska trafiksäkerhetsarbetet inte är så ledande som ofta görs gällande; dels missar den officiella statistiken tusentals olyckor som inte rapporteras, dels ökar olyckorna med oskyddade trafikanter. Därtill är vi skeptiska till att enbart döda i trafiken räknas; inte de mångfald fler döda och skadade av trafiken, dvs. de som drabbas av partiklar, buller, etc. Än mindre brukar de långsiktigt mycket allvarliga effekterna av trafikens klimatpåverkan finnas med när man kvantifierar hur många som drabbas av trafiken. Dessa perspektiv bör genomsyra den framtida politiken på området. Likaså bör det klargöras att förslaget är i linje med EU:s redan fattade ”20-20-20-mål”; 20 % förnybar energi och 20 % energieffektivisering till år 2020. Då transportsektorn är central för att nå målen, bör det finnas med också här.

Utifrån detta är vi positiva till att EU:s förslag också handlar om att bilarnas utsläpp ska minska genom en ökad teknisk kontroll, men vi bedömer att utredningen överdriver hur mycket detta faktiskt påverkar bilarnas klimatpåverkan. I något fall verkar det finnas en ren sammanblandning mellan koloxid (hälsopåverkande) och koldioxid (klimatpåverkande), t.ex. ”En stor del av den totala mängden utsläpp från vägtransporter, särskilt koldioxidutsläpp, orsakas av ett fåtal fordon med dåligt fungerande avgasreningssystem”. Såsom många vet, så renar inget befintligt avgassystem bort koldioxid.

Vi menar att förslaget i högre grad borde ta in klimatfrågan – att det inte sker kan bero på den ovan visade missuppfattningen – och föreslår att det t.ex. gäller kontroll av motorolja (där felaktigt oljeval driver upp förbrukningen) och däcktryck. Ungefär en tredjedel av alla bilar på vägarna har ett så lågt däcktryck i minst ett av däcken att det är direkt trafikfarligt, därtill ökar det alltså bränsleförbrukningen och klimatpåverkan. Det är rimligt att nu begära att detta granskas i samband med besiktningen.

Vi är positiva till att fordonsprovning obligatoriskt och som minimikrav i hela EU utvidgas till två- och trehjulinga motorfordon, lätta släpvagnar med en vikt på upp till 3,5 ton och traktorer med en konstruktionshastighet som överstiger 40 km/h. Likaså är vi positiva till att fordon med lång körsträcka kommer att provas varje år på samma sätt som taxibilar och ambulanser. Vi förstår dock inte tanken med att ”Fordon som tillhör försvarsmakten, brandförsvaret, civilskyddet eller räddningstjänsten omfattas inte”. Det finns inget skäl att tillåta sämre trafiksäkerhet för dessa fordon, inte heller ser vi någon grund att detta ska skötas med parallella mekanismer.

Vi delar också förslaget om flygande besiktningar, där registreringsbeviset dras in tills fordonet har godkänts i en ny trafiksäkerhetsprovning, men delar inte utredningens förslag att

”nyttfordon som taxibilar och ambulanser som redan genomgår trafiksäkerhetsprovningar varje år behöver inte kontrolleras lika ofta vid vägkontroller eftersom de står för de lägsta siffrorna när det gäller dödsolyckor”. Vi saknar statistik som säkerställer att så är fallet och konstaterar att t.ex. taxi är en del av kollektivtrafiken och t.ex. hanterar skolskjuts, sjukresor och färdtjänst, och därför tvärtom bör ha särskild höga krav om tät trafiksäkerhetskontroll. Det är dock viktigt att detta utformas på ett sätt som inte i onödan försvårar det samhällsuppdrag som dessa transporter utgör.

Utredningen föreslår att en viss procent av antalet registrerade nyttfordon kontrolleras varje år, som inte ska överstiga antalet trafiksäkerhetsprovningar som redan genomförs i unionen. Vi menar att ambitionsnivån bör sättas högre och inte uttryckas som antal, då det skulle kunna innebära en successiv minskning av andelen fordon som besiktigas. Vi är också oroad för att en procentsats innebär att ansvarig myndighet genomför enkla besiktningar i de största städerna för att snabbt uppnå kravet, och därmed missar t.ex. glesbygd där vi vet att den genomsnittliga bilåldern är högre, körsträckan längre och avstånd till sjukvård vid en olycka ofta betydande.

Utredningen föreslår inte någon informationsinsats i samband med besiktningarna. Här bedömer vi att det finns mycket lärdomar att hämta från svensk bilprovningsverksamhet, där den formella besiktningen är en del, men den informella upplysningsverksamheten är minst lika viktig – ur ett klimatperspektiv långt viktigare. Vi uppmanar EU att väva in detta, åtminstone som rekommendation.

#### **Avslutande kommentar**

Gröna Bilister tackar för möjligheten att få ge synpunkter på detta förslag och står till berörda parter fulla disposition för utveckling och fördjupning av ovanstående förslag till förändringar.

*För Gröna Bilister*

Mattias Goldmann