

Stockholm den 30 maj 2024

Klimat- och näringslivsdepartementet

Diarienummer: KN2024/00983

kn.remissvar@regeringskansliet.se

sebastian.axelsson@regeringskansliet.se

Remissutlåtande om promemorian: En tillfällig skrotningspremie införs för att påskynda omställningen av den svenska fordonsflottan

Fordonsbesiktningsbranschen (FBB) tackar för möjligheten att besvara rubricerad remiss.

FBB vill inledningsvis ställa sig bakom syftet med regleringen om att möjliggöra en snabb omställning till eldrivna fordon, för att kunna nå Sveriges inhemska utsläppsmål likväl som Sveriges åtaganden inom ramen för EU-medlemskapet.

Angående 4.4 Grundläggande förutsättningar för när skrotningspremien får lämnas

I promemorian, sidan 12, står att:

”Skrotningspremien är avsedd att bidra till att ställa om den svenska fordonsflottan. Därför bör det inte vara vilken personbil som helst som bör komma i fråga att skrotas. Det ska alltså inte vara möjligt att få en skrotningspremie genom att skrota en bil som en längre tid stått oanvänd utan det bör handla om en bil som sökanden har haft för avsikt att fortsätta använda men som sökanden väljer att ersätta med en mer miljövänlig bil.”

Förslaget i promemorian är vidare att en grundläggande förutsättning för att ta del av premien är att *den skrotade bilen ska ha kontrollbesiktigats någon gång under tiden 6 juli 2022–6 september 2023.*

Det är otydligt varför regeringen valt att begränsa denna period till 14 månader efter aviseringen av reformen och det framgår inte av promemorian varför det inte ställs uttryckliga krav på att fordonet som är i fråga för skrotning ska vara besiktat senare än 6 september 2023 och inte heller på att fordonet ska vara påställt vid skrotningstillfället. Gällande lagstiftning stipulerar visserligen att personbilar som är påställda ska kontrollbesiktigas minst var 14 månad, men formuleringen i promemorian riskerar bidra till förvirring hos fordonsägarna om vad som egentligen gäller i de fall inställelsetid för besiktning infaller senare än den 6 september 2023. Skrivningen med krav på kontrollbesiktning under 6 juli 2022 – 6 september 2023 bör därför strykas till förmån för ett generellt krav på genomförd kontrollbesiktning enligt gällande intervall.

Vid tidpunkten då reformen aviserades, och fram till offentliggörandet av promemorian som är föremål för remiss, har det FBB veterligen inte framkommit några detaljer gällande förutsättningarna för att ta del av premien. Det har således inte varit känt för fordonsägarna hur förutsättningarna skulle komma att se ut – och det har därmed inte heller funnits några möjligheter att på något sätt utnyttja kommande utformning när det kommer till besiktning. Det är därför omotiverat att inkludera en bestämmelse om att bilen ska ha kontrollbesiktigats någon gång under perioden 6 juli 2022 till 6 september 2023.

Fordonsbesiktningsbranschen ser också en risk för att vissa fordonsägare, som har inställelsetid under 2024 och 2025, kan komma att välja att avstå kontrollbesiktning i väntan på köp eller leasingavtal av elbil i de fall man avser skrota sitt nuvarande fordon och ta del av premien. Ett fordon som inte genomgått kontrollbesiktning inom utsatt inställelsetid kommer visserligen beläggas med körförbud. Utformningen av förordningen, med en otydlig tidavgränsning vad gäller genomförd kontrollbesiktning och en skrotningspremie som vida överstiger eventuella böter från Polismyndigheten om man påträffas köra en bil med körförbud, bygger in ett incitament för att avstå besiktning och fortsätta använda fordonet trots körförbud fram till tiden för skrotning.

Det är visserligen osannolikt att en större andel av fordonsägarna som träffas av förordningen kommer avstå från besiktning och ändå framföra fordonet. Däremot bedömer FBB det som sannolikt att en mindre andel av fordonsägarna kan komma att agera på detta sätt och att förekomsten riskerar öka av fordon i trafik med allvarliga brister. Även en mindre andel obesiktade fordon i trafik kan orsaka trafiksäkerhetsrelaterade problem och orsaka förhöjda utsläpp.

Statistik och erfarenheter från genomförandet av omnibusförordningen under coronapandemin, då inställelsetiden för kontrollbesiktning förlängdes med 7 månader, visar att fordon som väntade med kontrollbesiktning var behäftade med väsentligt fler brister än fordon som följde den normala inställelsetiden. Andelen godkända personbilar bland de som nyttjade den förlängda inställelsetiden sjönk från 67 till 53 procent när besiktning väl genomfördes. Andelen bilar som blev underkända med krav på ombesiktning ökade med 53 procent och andelen fordon som var så dåliga att de behövde meddelas direkt körförbud ökade med 50 procent. Detta påvisar att riskerna för trafikfarliga brister ökar markant om besiktningsintervallet förlängs.

Vidare visar bland annat Transportstyrelsens och IVL Svenska Miljöinstitutets genomgång inom ramen för utredningsuppdraget TSG 2021-3376: *Åtgärder mot manipulering av viss fordonsutrustning* att en personbil eller lätt lastbil med ett manipulerat eller icke fungerande partikelfilter kan ha upp till 150 gånger högre utsläpp av avgaspartiklar än en med normalt fungerande filter. En liten andel av fordonen kan alltså stå för en hög andel av utsläppen.

Antalet premier beräknas uppgå till 25 000 under 2024 och motsvarande antal under 2025. Privatpersoner har dåliga förutsättningar att ha insyn i hur mycket medel som vid varje givet tillfälle betalats ut och hur mycket av de tilldelade medlen som därmed finns kvar att söka. Det finns därmed en risk att fler fordonsägare än vad pengarna räcker till ändå planerar att söka skrotningspremien. Antalet fordon kan därmed överstiga antalet som premien beräknas räcka till, vilket också ökar antalet tänkbara fall av fusk med besiktningsintervallet.

För att minska risken för att ovanstående beskrivna situation uppstår, och för att säkerställa att de fordon som skrotas är sådana som ägaren avsett fortsätta använda och att premien på så sätt bidrar till fordonsflottans omställning och förnyring bör förordningen justeras och följande bestämmelser införas:

1. Fordonet ska vara påställt i Vägtrafikregistret

För att säkerställa att de fordon som kommer i fråga för skrotning är sådana som ägaren avsett fortsätta använda bör det införas en bestämmelse om att fordonet ska vara påställt vid tiden för skrotning.

2. Fordonet ska ha genomgått kontrollbesiktning enligt gällande intervall och ska inte ha körförbud meddelat av Transportstyrelsen på grund av utebliven inställelse till kontrollbesiktning

För att undvika att fordonsägare fuskar med besiktningsintervallet bör en bestämmelse införas om att fordonet ska ha genomgått kontrollbesiktning inom sin inställelsetid.

3. Fordonet ska inte ha belagts med omedelbart körförbud vid senast genomförd kontrollbesiktning eller flygande inspektion

För att undvika att fordon som varit avställda under lång tid och som är i mycket dåligt skick tillfälligt ställs på för att ägaren vill kunna ta del av premien, bör det införas en bestämmelse om att fordonet inte ska ha fått körförbud av trafiksäkerhetsskäl vid senast genomförd kontrollbesiktning eller flygande inspektion.

Fordonsbesiktningsbranschen står till förfogande att svara på frågor om detta remissvar eller andra frågor som Klimat- och näringslivsdepartementet har.

Stockholm 29 maj 2024

Tord Fornander, ordförande Fordonsbesiktningsbranschen