



Väg- och fordonsfrågor

Sammanfattning

I detta betänkande behandlar utskottet 32 motioner om olika väg- och fordonsfrågor från den allmänna motionstiden 2007. De huvudsakliga områden som tas upp i betänkandet är enskild väghållning, vägvisning, vägfärjor, överlast i yrkestrafiken, taxinäringen, vinterutrustning för tunga fordon, övergivna fordon, cykelfrågor och avgiftssättningen på Öresundsbron.

Utskottet avstyrker samtliga motionsförslag med hänvisning främst till tidigare ställningstaganden och pågående beredningsarbete. Utskottet förutsätter i några fall att syftet med motionsförslagen kan komma att tillgodoses. Det gäller bl.a. åtgärder för att motverka den tunga trafikens problem med framkomlighet vintertid, smidigare transporter över landsgränsen samt insatser för att öka cykeltrafikens roll i transportförsörjningen.

Till betänkandet har fogats sju reservationer av Socialdemokraterna, Vänsterpartiet och Miljöpartiet de gröna samt ett särskilt yttrande av Socialdemokraterna och Vänsterpartiet.

Innehållsförteckning

| | |
|---|----|
| Sammanfattning | 1 |
| Utskottets förslag till riksdagsbeslut | 3 |
| Redogörelse för ärendet | 6 |
| Ärendet och dess beredning | 6 |
| Utskottets överväganden | 7 |
| Vägfrågor m.m. | 7 |
| Avgifter på Öresundsbron | 7 |
| Enskilda vägar | 10 |
| Färjeförbindelser | 13 |
| Vägvisning | 15 |
| Träbroar för vägtrafik | 18 |
| Yrkestrafik | 19 |
| Missförhållanden inom taxinäringen | 19 |
| Taxitrafik i gränsbygd | 23 |
| Åtgärder mot överlast | 24 |
| Värdetransport över gräns | 26 |
| Fordonsfrågor | 28 |
| Övergivna fordon | 28 |
| Besiktningfrågor m.m. | 31 |
| Översyn av terrängkörningslagen | 33 |
| Vinterdäck för tung trafik | 36 |
| Vinterdäck som standardutrustning för personbilar | 38 |
| Fordonsekipage | 39 |
| Segway | 41 |
| Övriga frågor | 42 |
| Indrivning av parkeringsavgifter | 42 |
| Cykelstrategi | 44 |
| Reservationer | 48 |
| 1. Avgifter på Öresundsbron, punkt 1 (mp) | 48 |
| 2. Missförhållanden inom taxinäringen, punkt 6 (s, v, mp) | 49 |
| 3. Åtgärder mot överlast, punkt 8 (s, v, mp) | 50 |
| 4. Vinterdäck för tung trafik, punkt 13 (s, mp) | 50 |
| 5. Fordonsekipage, punkt 15 (s, v) | 51 |
| 6. Indrivning av parkeringsavgifter, punkt 17 (s, v, mp) | 52 |
| 7. Cykelstrategi, punkt 18 (mp) | 53 |
| Särskilt yttrande | 55 |
| Övergivna fordon, punkt 10 (s, v) | 55 |
| <i>Bilaga</i> | |
| Förteckning över behandlade förslag | 56 |
| Motioner från allmänna motionstiden hösten 2007 | 56 |

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

Vägfrågor

1. Avgifter på Öresundsbron

Riksdagen avslår motionerna

2007/08:T493 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkande 7,

2007/08:T522 av Ulf Nilsson och Christer Nylander (båda fp) yrkandena 1–3 och

2007/08:T545 av Peter Eriksson m.fl. (mp) yrkande 17.

Reservation 1 (mp)

2. Enskilda vägar

Riksdagen avslår motionerna

2007/08:T311 av Gunnar Sandberg och Berit Andnor (båda s),

2007/08:T372 av Ann-Kristine Johansson m.fl. (s) och

2007/08:T374 av Agneta Lundberg (s).

3. Färjeförbindelser

Riksdagen avslår motionerna

2007/08:T254 av Lennart Pettersson (c),

2007/08:T280 av Magdalena Andersson (m) och

2007/08:T308 av Tobias Krantz (fp).

4. Vägvisning

Riksdagen avslår motionerna

2007/08:T285 av Ann-Kristine Johansson m.fl. (s),

2007/08:T312 av Sofia Arkelsten (m),

2007/08:T377 av Jörgen Hellman och Christina Oskarsson (båda s) och

2007/08:T397 av Jan R Andersson (m).

5. Träbroar för vägtrafik

Riksdagen avslår motion

2007/08:T356 av Carina Adolfsson Elgestam och Ann-Kristine Johansson (båda s).

Yrkestrafik

6. Missförhållanden inom taxinäringen

Riksdagen avslår motionerna

2007/08:T313 av Sylvia Lindgren och Börje Vestlund (båda s),

2007/08:T468 av Göran Persson i Simrishamn och Kerstin Engle (båda s) och

2007/08:N323 av Peter Eriksson m.fl. (mp) yrkande 23.

Reservation 2 (s, v, mp)

7. Taxitrafik i gränsbygd

Riksdagen avslår motion

2007/08:T340 av Krister Hammarbergh (m).

8. Åtgärder mot överlast

Riksdagen avslår motion

2007/08:T291 av Agneta Lundberg och Eva Sonidsson (båda s).

Reservation 3 (s, v, mp)

9. Värdetransport över gräns

Riksdagen avslår motion

2007/08:T338 av Krister Hammarbergh (m).

Fordonsfrågor

10. Övergivna fordon

Riksdagen avslår motionerna

2007/08:T353 av Jan Ertsborn och Anita Brodén (båda fp) och

2007/08:T384 av Peter Hultqvist (s).

11. Besiktningfrågor m.m.

Riksdagen avslår motionerna

2007/08:T230 av Cecilia Widegren och Ulf Sjösten (båda m) yrkandena 1 och 2 samt

2007/08:T537 av Bengt-Anders Johansson (m).

12. Översyn av terrängkörningslagen

Riksdagen avslår motion

2007/08:T265 av Stefan Tornberg och Sven Bergström (båda s).

13. Vinterdäck för tung trafik

Riksdagen avslår motion

2007/08:T442 av Helene Petersson i Stockaryd och Christin Hagberg (båda s).

Reservation 4 (s, mp)

14. Vinterdäck som standardutrustning för personbilar

Riksdagen avslår motion

2007/08:T278 av Kurt Kvarnström och Carin Runeson (båda s).

15. Fordonsekipage

Riksdagen avslår motion

2007/08:T358 av Lars U Granberg (s).

Reservation 5 (s, v)

16. Segway

Riksdagen avslår motion
2007/08:T535 av Peter Althin (kd).

*Övriga frågor***17. Indrivning av parkeringsavgifter**

Riksdagen avslår motion
2007/08:T478 av Luciano Astudillo och Marie Granlund (båda s).
Reservation 6 (s, v, mp)

18. Cykelstrategi

Riksdagen avslår motionerna
2007/08:T493 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkande 14 och
2007/08:T532 av Karin Svensson Smith och Per Lodenius (mp, c).
Reservation 7 (mp)

Stockholm den 13 mars 2008

På trafikutskottets vägnar

Ibrahim Baylan

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Ibrahim Baylan (s), Jan-Evert Rådström (m), Ulla Löfgren (m), Christina Axelsson (s), Sten Nordin (m), Hans Stenberg (s), Nina Larsson (fp), Claes-Göran Brandin (s), Lisbeth Grönfeldt Bergman (m), Annelie Enochson (kd), Eliza Roszkowska Öberg (m), Peter Pedersen (v), Pia Nilsson (s), Ingemar Vänerlöv (kd), Karin Svensson Smith (mp), Désirée Liljevall (s) och Per Lodenius (c).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I detta betänkande behandlar utskottet 32 motioner med sammanlagt 35 yrkanden om olika väg- och fordonsfrågor från den allmänna motionstiden 2007. De huvudsakliga områdena som tas upp i betänkandet är enskild väghållning, vägvisning, vägfärjor, överlast, taxinäringen, vinterutrustning, övergivna fordon, fordonsbesiktning, cykelfrågor och avgiftsättningen på Öresundsbron.

Företrädare för utskottet har i samband med ärendets beredning sammanträffat med Riksförbundet för Enskilda Vägar (REV). Utskottet har tidigare under riksmötet sammanträffat med organisationen Svensk Cykling. I ärendet har vidare vissa skrivelser inkommit.

Vidare kan nämnas att utskottet den 6 mars 2008 anordnade en offentlig utfrågning om behovet av att anpassa trafikens infrastruktur till följd av ett förändrat klimat. Vid utfrågningen framkom viss information som har beröring med frågor som behandlas i detta ärende.

Utskottet avser återkomma till väg- och fordonsområdet senare i vår när det gäller vägtrafikens miljöanpassning och trafiksäkerhetsfrågor (bet. 2007/08:TU10 resp. bet. 2007/08:TU14). När det gäller cykelfrågor kan nämnas att motionsförslag som syftar till att underlätta att ta med cykel på kollektiva färdmedel behandlas i ett betänkande om kollektivtrafik (bet. 2007/08:TU7). I sammanhanget kan vidare nämnas att utskottet under nästa riksmöte avser att behandla planeringsfrågor för vägtrafiken i samband med en aviserad proposition om långsiktiga planer för trafikens infrastruktur.

Utskottets överväganden

Vägfrågor m.m.

Avgifter på Öresundsbron

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om sänkta avgifter på Öresundsbron och ändrad finansiering av riskavgifter för de lån som tagits upp för Öresundsförbindelsen. Utskottet hänvisar bl.a. till tidigare ställningstaganden i riksdagen och hur budgetlagen reglerar hanteringen av statens kreditrisker.

Jämför reservation 1 (mp).

Motionerna

I motion 2007/08:T493 yrkande 7 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) föreslås att riskavgiften för statens lånegarantier för Öresundsbron fortsättningsvis bör finansieras genom höjda avgifter för dem som använder bron. Det är enligt motionärerna oacceptabelt att bilavgifterna på bron inte täcker de kostnader biltrafiken ger upphov till. Därutöver ges rabatter för att stimulera ytterligare biltrafik, vilket ökar trafikens klimatpåverkan samtidigt som brons konkurrenskraft ökar jämfört med att åka via Helsingborg–Helsingör.

Även i motion 2007/08:T545 yrkande 17 av Peter Eriksson m.fl. (mp) återfinns samma förslag, dvs. att riskavgiften för Öresundsbrokonsortiet bör täckas genom höjd broavgift för dem som kör på bron.

I motion 2007/08:T522 av Ulf Nilsson och Christer Nylander (båda fp) föreslås att de samhällsekonomiska fördelarna med nolltaxa respektive halverad broavgift på Öresundsbron utreds. Även möjligheter till att helt eller delvis finansiera Öresundsbron med skatter bör utredas. Motionärerna framhåller vidare att samma finansieringsprincip bör gälla för Öresundsbron som för andra svenska vägar och broar, dvs. att finansieringen sker genom skattemedel.

Kompletterande uppgifter

Öresundsförbindelsens utformning och nyttjande

Den fasta förbindelsen över Öresund utgörs av en 8 km lång bro (högbro med anslutningsbroar), den 4 km långa konstgjorda ön Peberholm och en 4 km lång sänktunnel närmast det danska fastlandet. Högbron är en snedkabelbro och vart och ett av de båda pylonparen mäter 204 m på höjden.

Den seglingsfria höjden är 57 m under det fria spannet som är 490 m långt. Bron är indelad i två våningar med järnvägen underst och motorvägen överst.

Efter avslutad projektering och byggnation ansvarar Öresundsbrokonsortiet sedan sommaren 2000 för driften av den 16 km långa kust-kustförbindelsen. Konsortiet ägs av bolagen A/S Øresund och Svensk-Danska Broförbindelsen, Svedab AB, vilka också ansvarar för driften av respektive landanslutning i Danmark och Sverige. De båda bolagen ägs till 100 % av den danska respektive svenska staten.

Enligt ett avtal mellan regeringarna har Öresundsbrokonsortiet ensamrätt att ta ut avgifter av dem som trafikerar förbindelsen. Inkomsterna ska täcka såväl drifts- som räntekostnader och ska också användas för återbetalning av de lån som tagits upp för att finansiera byggandet, det gäller såväl kust-kust-förbindelsen som landanslutningarna på båda sidor om Öresund. De totala anläggningskostnaderna och upplupna räntor under byggnationsperioden utgjorde när bron öppnades år 2000 ca 19,6 miljarder danska kronor. Vid slutet av 2006 uppgick Öresundsbrokonsortiets nettoskuld till 19,7 miljarder danska kronor. Enligt konsortiets redovisning i januari 2008 förväntas Öresundsbron vara betald efter 30 års drift.

Under 2006 åkte i genomsnitt drygt 15 800 fordon och 21 250 tågpassagerare över bron per dag. För år 2007 har trafikutvecklingen varit fortsatt stark med en ökning av vägtrafiken med 17 % och en ökning av antalet tågresenärer med 25 %.

Kontantpriset för en enkelresa med personbil uppgår för närvarande (mars 2008) till 325 kr. Motsvarande kostnad för en buss (över 9 m) och lastbil (över 9 m) är 1 365 respektive 960 kr. I sammanhanget kan nämnas att flera olika biljettformer med rabatter finns för dem som mer frekvent nyttjar förbindelsen. Motsvarande kostnad för en enkelbiljett med tåg mellan Malmö och Köpenhamn uppgår till 95 kr. Även när det gäller tågbiljetter finns olika rabatter.

Avtalet om Öresundsförbindelsen

I det avtal med Danmark som riksdagen beslutade om år 1991 (bet. 1990/91:TU31 bil. 3 art. 15) fastställdes att kostnaderna för Öresundsförbindelsen ska täckas av Öresundsbrokonsortiet genom särskilda trafikantavgifter samt att trafikantavgifterna ska bestämmas självständigt av Öresundsbrokonsortiet. I det ursprungliga avtalet mellan Sveriges och Danmarks regeringar om en fast förbindelse över Öresund ingår vidare ett tilläggsprotokoll. Enligt detta (punkt 3) ska nivån för färjetaxorna vid Helsingborg och Helsingör vara utgångspunkt för taxorna för vägtrafiken på bron. Intäkter från järnvägsförbindelsen omfattar ersättning från Banedanmark (infrastrukturhållare för järnvägen i Danmark) och Banverket för utnyttjande av järnvägsförbindelsen. Storleken på ersättningen för nyttjandet av järnvägsförbindelsen regleras i regeringsavtalet mellan Danmark och Sverige.

Tidigare behandling

Frågan om avgifter på Öresundsförbindelsen har behandlats av utskottet vid flera tillfällen, senast i betänkande 2006/07:TU8. Utskottet hänvisade då till den tidigare behandlingen i betänkande 2005/06:TU5 Moderna transporter där utskottet angav som sin mening att det enligt de av riksdagen fastställda transportpolitiska principerna inte är statens uppgift att bestämma biljettpriserna. Utskottet konstaterade att broavgifterna ska utformas med beaktande av de riktlinjer som gemensamt har lagts fast av Danmark och Sverige samt att det krävs ett nytt avtal för en förändring av dessa grundläggande förutsättningar för prissättningen. Vidare utgick utskottet från att Öresundsbrokonsortiet noga följer utvecklingen av trafiken och intäkterna av broavgifterna samt tar initiativ till förändringar ifall det finns skäl därtill. I sammanhanget underströk utskottet det angelägna i att integrationen i Öresundsregionen utvecklas i positiv riktning, i enlighet med Öresundsförbindelsens syfte.

Utskottets ställningstagande

Utskottet behandlar inledningsvis frågan om *riskavgifternas finansiering* som uppmärksammas i ett par motioner. Som utskottet ovan klargjort finansierades byggandet av Öresundsförbindelsen genom att Öresundsbrokonsortiet lånade medel på kreditmarknaden. Lånen garanteras solidariskt genom statliga garantier från Riksgälden och danska Nationalbanken. Det innebär att det är den svenska och danska staten som bär kreditrisken i lånen. Upplåningen uppgår i dag till ca 25 miljarder kronor.

För att uppnå en ansvarsfull hantering av statens kreditrisker föreskriver budgetlagen att en garantiavgift ska avsättas som speglar risken i dessa garantier. Riksgäldkontorets uppgift är därför att bedöma risken för att Öresundsbrokonsortiet inte kommer att klara av att återbetala lånen. På statsbudgeten finns mot denna bakgrund för år 2008 upptaget en anslagspost på 85 miljoner kronor som riskavgift för Öresundsbrokonsortiet. I sammanhanget kan nämnas att staten hittills har avsatt budgetmedel på totalt ca 1 100 miljoner kronor för Öresundsbroprojektet. Avsättningen har gjorts utifrån Riksgäldens tidigare preliminära bedömningar.

Enligt vad utskottet inhämtat har Riksgälden nyligen analyserat Öresundsförbindelsens ekonomi och konstaterat att statens risk i Öresundsbrokonsortiet har minskat betydligt i takt med att intäkterna från bron till följd av ökad trafik de senaste åren ökat. Riksgälden har därför beslutat minska sin reservering för framtida förluster från 1 900 miljoner kronor till 800 miljoner kronor. Eftersom detta är ett mindre belopp än vad som tidigare betalats in kommer, enligt vad utskottet erfarit, Riksgälden att föreslå regeringen att de årliga avsättningarna stoppas tills vidare. Vidare avser myndigheten förorda att dagens överskott av budgetmedel återbetalas.

Med hänvisning till budgetlagen, det förutskickade förslaget från Riksgäldskontoret och regeringens kommande beredning av frågan avstyrker utskottet därmed såväl motion 2007/08:T493 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) som motion 2007/08:T545 yrkande 17 av Peter Eriksson m.fl. (mp).

Utskottet övergår därefter till det motionsförslag som förordar bl.a. *halverad broavgift eller s.k. nolltaxa på Öresundsbron*. Utskottet konstaterar att likartade motionsförslag om prissättningen på Öresundsbron tidigare har varit föremål för riksdagsbehandling. Utskottet har därvid hänvisat till det regeringsavtal som träffats mellan Sverige och Danmark och förklarar sig inte vara berett att ta något initiativ i ärendet. Utskottets uppfattning ligger fast. Motion 2007/08:T522 avstyrks följaktligen.

Enskilda vägar

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om bidragssystemet för enskild väghållning. Utskottet vittnar i sitt ställningstagande om det enskilda vägnätets betydelse för en positiv utveckling i hela landet och förutsätter att detta avspeglas i det utredningsarbete som Vägverket inlett kring regelverket för enskild väghållning.

Motionerna

I motion 2007/08:T311 av Gunnar Sandberg och Berit Andnor (båda s) och i motion 2007/08:T374 av Agneta Lundberg (s) begär motionärerna att staten ska ta ett större ansvar för det enskilda vägnätet. För finansiering av vägunderhållet svarar staten för ca 60 % av kostnaderna. Övriga delar bekostas av privata fastighetsägare boende efter vägarna. Det är inte rimligt att en del av befolkningen ska betala för det enskilda vägnätet som nyttjas inte bara av dem som är direkt berörda av vägen, utan även av t.ex. allmänheten, medan de allmänna vägarna finansieras genom skattemedel.

I motion 2007/08:T372 av Ann-Kristine Johansson m.fl. (s) uppmärksammas att nivån på det statliga bidraget till drift och underhåll av enskilda vägar långsamt har urholkats, vilket påverkar tillväxten och möjligheterna till tillväxt i glesbygd negativt. Motionärerna anser att regeringen måste verka för att en total översyn görs av den enskilda och allmänna väghållningen och dess organisation, finansiering och drift.

Kompletterande uppgifter

Det svenska vägnätets omfattning, regelverk m.m.

Det svenska vägnätet består av dels allmänna vägar, för vilka staten eller kommunerna är väghållare, dels enskilda vägar, som de fastigheter som har nytta av vägarna har ansvar för. Sveriges vägnät består av följande:

- 3 700 mil kommunala gator och vägar,
- 7 500 mil enskilda vägar med statsbidrag,
- 9 800 mil statliga vägar och
- 20 500 mil enskilda vägar utan statsbidrag, de flesta s.k. skogsbilvägar.

Regler som rör det enskilda vägnätet återfinns i flera författningar, däribland

- väglagen (1971:948) och vägkungörelsen (1971:954),
- trafikförordningen,
- lagen (1997:620) om upphävande av lagen (1939:608) om enskilda vägar,
- förordningen (1989:891) om statsbidrag till enskild väghållning,
- plan- och bygglagen (1987:10),
- anläggningslagen (1973:1149 [AL]), som berör bildandet av en gemensamhetsanläggning, rättigheter för väghållaren, vägområde m.m.,
- lagen (1973:1150) om förvaltning av samfälligheter (SFL) och
- miljöbalken (1998:808).

Härutöver finns bestämmelser i olika myndigheters föreskrifter.

Formen för hur förvaltningen av enskilda vägar organiseras kan vara av flera slag. Väghållare för enskilda vägar kan vara samfällighetsföreningar bildade enligt anläggningslagen, vägsamfälligheter och vägföreningar bildade enligt äldre lagstiftning samt ideella föreningar genom s.k. frivilliga överenskommelser. Det juridiska ansvaret för den enskilda vägen har väghållaren, dvs. markägaren eller en organisation såsom vägförening, vägsamfällighet eller samfällighetsförening.

Medelstillelning för drift och byggande av enskilda vägar

Av nedanstående tabell framgår medelstillelning för drift och byggande av enskilda vägar under perioden 1997–2008.

| År | Miljoner kronor |
|------|-----------------|
| 1995 | 657 |
| 1996 | 330 |
| 1997 | 619 |
| 1998 | 566 |
| 1999 | 566 |
| 2000 | 566 |
| 2001 | 568 |
| 2002 | 574 |
| 2003 | 644 |

| År | Miljoner kronor |
|------|-----------------|
| 2004 | 657 |
| 2005 | 659 |
| 2006 | 698 |
| 2007 | 702 |
| 2008 | 831 |

Tidigare behandling

I betänkande 2006/07:TU7, Väg- och fordonsfrågor, behandlade utskottet frågan om enskilda vägar. I sammanhanget konstaterade utskottet att det pågick en beredning inom Regeringskansliet, och utskottet förutsatte att denna skulle leda till ökat stöd i enlighet med vad allianspartierna hade föreslagit i riksdagen. Utskottet utgick ifrån att syftet med de då aktuella motionerna skulle tillgodoses, varför dessa avstyrktes.

Utskottets ställningstagande

Inledningsvis vill utskottet understryka att ett väl fungerande enskilt vägnät är av stor vikt för att främja en positiv utveckling i hela landet. Detta har stor betydelse för sysselsättning och tillväxt. Inte minst på landsbygden är många människor och företag beroende av att det finns en god framkomlighet på de enskilda vägarna. Utskottet konstaterar därmed att ett gott skick på det enskilda vägnätet är av betydelse för att uppnå de av riksdagen beslutade transportpolitiska målen om ett tillgängligt transportsystem, en hög transportkvalitet och en positiv regional utveckling.

Utskottet har anordnat en utfrågning om anpassning av trafikens infrastruktur när klimatet förändras. Vid denna framkom bl.a. att stigande temperaturer och ökad nederbörd påverkar en stor del av vägnätet negativt och bärigheten för många vägar kommer att försämrats. Av bakgrundsbeskrivningen har framgått att det enskilda vägnätet består av totalt 28 000 mil enskilda vägar och en betydande del av dessa vägar är skogsbilvägar. I dag sker bl.a. tunga transporter på sådana vägar vintertid på stabil tjäle. I framtiden kommer förekomsten av tjäle att minska genom temperaturförändringar och ökad nederbörd vintertid. Enligt utskottets mening behövs kunskap om anpassningsbehov av det enskilda vägnätet till ett förändrat klimat för att säkerställa framkomligheten på enskilda vägar, vilket är väsentligt för såväl företag bl.a. inom skogsnäringen som människor som lever och verkar längs det enskilda vägnätet.

Utskottet noterar mot denna bakgrund med tillfredsställelse att statens medelstilldelning till enskild väghållning har ökat markant i år samtidigt som Vägverket har inlett ett utredningsarbete när det gäller de enskilda vägarna. Detta arbete innefattar bl.a. en kartläggning av väghållarnas och brukarnas behov av och förväntningar på väghållningen av enskilda vägar. Underlaget ska därefter ligga till grund för bl.a. erforderliga revideringar av det gällande regelverket som tar hänsyn till de förändringar i verksam-

heten som är aktuella och som kan förväntas inom den närmaste framtiden. Även metoder för att beräkna statsbidrag till enskilda väghållare samt att utveckla en modell för fördelning av anslag kopplat till geografisk tillhörighet och åtgärdsgrupper ingår i utredningen. Vägverket ska, enligt de fastställda projektdirektiven, avrapportera resultatet under augusti månad 2008. Utskottet utgår från att den vikt som det enskilda vägnätet har för såväl enskilda medborgare som näringslivet och för landets transportpolitik avspeglas i resultatet av Vägverkets utredning.

Mot bakgrund av den höjda medelsramen och det pågående översynsarbetet föreslår utskottet att motionerna 2007/08:T311, 2007/08:T372 och 2007/08:T374 samtliga (s), avslås.

Färjeförbindelser

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om färjeförbindelserna till Ven och Visingsö. Utskottet hänvisar bl.a. till pågående utredningsarbete och framhåller att det kan finnas skäl för en ökad grad av likformighet i samhällets syn på ansvar för olika färjelinjer.

Motionerna

I motion 2007/08:T254 av Lennart Pettersson (c) konstateras att färjetrafiken till Ven har varit avgiftsbelagd i alla år, vilket motionären anser är märkligt eftersom många vägfärjor är gratis, exempelvis i Bohuslän. Motionären begär att regeringen snarast bör utreda dels varför det finns sådana skillnader, dels förutsättningar för en avgiftsfri färjetrafik till Ven.

I motionerna 2007/08:T280 av Magdalena Andersson (m) och 2007/08:T308 av Tobias Krantz (fp) begärs att rätten att förboka plats på bilfärjan mellan Gränna och Visingsö ska kvarstå för boende på Visingsö vid en eventuell förändring av huvudmannskapet för färjeförbindelsen. Om staten tar över huvudmannskapet har Vägverket aviserat att möjligheten att förboka platser ska försvinna och ersättas med ett system som innebär att boende på ön ska få förtur i kön till färjan.

Kompletterande uppgifter

Färjelinjer är en väsentlig del av vägnätet, dels för att överbrygga vattendrag som älvar och sjöar, dels för att förbinda öar med fastlandet. Innan landtrafikens genombrott var det förhärskande transportsätten båttrafik och på vintertid hästforor på isen på vattendrag, insjöar och skärgårdsområden för såväl människor som gods. När ångbåtarna kom utvecklades fartygstrafiken på kanaler, insjöar och i kustområden till ett omfattande linjenät. Dessa fartygslinjer konkurrerades så småningom ut av järnvägstrafik och

vägtrafik på de flesta ställen i landet. Den ökande vägtrafiken ställde allt större krav på de färjeleder som fanns. Dessa färjeleder blev delar av det allmänna vägnätet. Där det var möjligt har många av de ursprungliga färjelederna ersatts med broar, en process som alltjämt fortgår. Nya färjeleder har tillkommit, ibland som allmänna, ibland som enskilda färjeleder. Olika transportlösningar utvecklades bl.a. beroende på de olika förutsättningar som funnits i de enskilda fallen. Utvecklingen gick i en del fall mot väg-färjor och ett utbyggt vägnät på öarna, i andra fall mot linjetrafik med båtar och en mycket begränsad fordonstrafik på själva ön.

De historiska och geografiska skälen till hur transportererna kom att lösas har inneburit att det finns en flora av lösningar från statliga allmänna färjeleder, enskilda färjelinjer med eller utan statsbidrag som drivs av samfälligheter, kommuner eller trafikhuvudmän, färjelinjer som drivs av Vägverket eller av en kommun och får statsbidrag som enskild färja till färjelinjer och färjelinjer som drivs av kommuner eller trafikhuvudmän utan statsbidrag. Statens engagemang i och stöd till de olika transportformerna varierar, vilket medför att förutsättningarna för boendet och näringslivet också varierar mellan öar med olika transportlösningar.

Tidigare behandling

Motioner om färjeförbindelser har under de senaste åren behandlats av utskottet i dels betänkande 2005/06:TU5 Moderna transporter, dels motionsbetänkande 2006/07:TU7 Väg- och fordonsfrågor. Utskottet bedömde i dessa betänkanden att det inte ankom på riksdagen att peka ut olika lösningar för speciella färjelinjer i landet. Utskottet uttryckte samtidigt sin förståelse för att ansvaret för vissa färjelinjer kunde vara betungande. Enligt utskottets mening var det därför väsentligt att frågetecknen om vem som ska vara huvudman för dessa färjor rätades ut.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis klargöra att väl fungerande färjeförbindelser till öar, i synnerhet öar med bofast befolkning, har betydelse för att det transportpolitiska delmålet om ett tillgängligt transportssystem ska kunna uppnås. Det är därför angeläget att rimliga villkor ges för att främja en levande skärgård i landets olika delar. Utskottet vill samtidigt understryka att det inte ankommer på riksdagen att i detalj peka ut hur olika färjelinjer i landet bör drivas eller lägga fast olika trafikeringsfrågor som t.ex. hur behovet av eventuell förbokning av färjeplatser lämpligen bör ordnas.

När det gäller motionsförslagen till förmån för att *förbokningsrätten för boende på Visingsö* kvarstår vid ett eventuellt statligt övertagande av huvudmannskapet för färjedriften, har utskottet erfarit att det pågår en diskussion mellan kommunen och Vägverket om huvudmannskapet för den aktuella färjelinjen. I sammanhanget kan utskottet allmänt konstatera att slopad förbokningsrätt vid ett eventuellt statligt övertagande av färjelinjer

inte behöver leda till försämringar för den bofasta befolkningen. Även om de statliga färjelinjerna saknar förbokningsrätt har Vägverket rätt att besluta om det ska finnas en särskild förturskö för den bofasta befolkningen. Ett sådant exempel är färjan på Gotland mellan Fårösund och Fårö.

Beträffande Lennart Petterssons (c) motion om *färjetrafiken mellan Landskrona och Ven* konstaterar utskottet att bilden av ansvarsförhållandet för färjelinjerna bl.a. längs våra kuster inte är helt enhetlig. Av den bakgrundsbeskrivning som tidigare tecknats framgår att olika lösningar har vuxit fram till följd av både historiska och geografiska skäl.

Enligt utskottets mening finns det skäl för att en ökad grad av likformighet eftersträvas i samhällets syn på ansvar för olika färjelinjer. Utskottet konstaterar därför med tillfredsställelse att det tidigare omnämnda utredningsuppdraget inom Vägverket om enskilda vägar även innefattar frågor om färjelinjer. Enligt utskottets mening är det väsentligt att invänta det underlag som Vägverket tar fram för att kunna göra vidare bedömningar om eventuella behov av att riksdagen tar något särskilt initiativ i frågan.

Med hänvisning till vad som nu anförts avstyrker utskottet motionerna 2007/08:T254 av Lennart Pettersson (c), 2007/08:T280 av Magdalena Andersson (m) och 2007/08:T308 av Tobias Krantz (fp).

Vägvisning

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om mer utbyggd vägvisning. Utskottet bedömer att syftet med motionsförslagen om en mer utvecklad vägvisning kommer att tillgodoses i väsentlig utsträckning genom det förändringsarbete som nu pågår till följd av regeringens beslut om en ny vägmärkesförordning.

Motionerna

I motion 2007/08:T285 av Ann-Kristine Johansson m.fl. (s) uppmärksammas att det finns ett behov att göra dagens system för vägvisning mer kundanpassat och anpassat för att bidra till regional utveckling. God och ändamålsenlig skyltning i gles- och landsbygd är mycket viktigt för att små verksamheter ska kunna utvecklas. Motionärerna påpekar att Vägverket har utrett frågorna vid flera tillfällen men utredningarna har fastnat inom verket. Det finns därför behov av att en från Vägverket fristående utredare tar fram ett förslag till vägvisning som främjar regional utveckling, nödvändig trafikinformation, trafikstyrning, framkomlighet, miljöstyrning och liknande frågor.

Även i motion 2007/08:T312 av Sofia Arkelsten (m) behandlas vägs skyltning, och motionären föreslår att skyltningen längs landets vägar bör förbättras och förtydligas. I dag visar vägs skyltarna var man är, inte vart man ska. Fler städer än i dag behöver finnas med i skyltsystemet eftersom det är svårt att känna till alla städer och avfarter längs en vägsträcka. Av denna anledning efterlyses en översyn över var det är svårt att hitta rätt och sedan åtgärder för att förbättra skyltningen.

I motion 2007/08:T377 av Jörgen Hellman och Christina Oskarsson (båda s) uppmärksammas att läns museerna är skyltningsvärda sevärdheter. Motionärerna menar att om läns museerna hade brunvit skyltning skulle fler turister besöka dem.

I motion 2007/08:T397 av Jan R Andersson (m) anförs att det är skillnader mellan väg hållarnas tillämpning i olika delar av landet när det gäller regler för att sätta upp skyltar vid allmän väg. Detta leder till att vissa näringsidkare får tillstånd att skylta men ibland utesluts hela branscher från att på ett trafiksäkert informera om sin verksamhet. Motionären efterlyser en översyn av reglerna för skyltning vid de allmänna vägarna i syfte att förenkla och öka möjligheterna till skyltning vid vägarna.

Kompletterande uppgifter

Anvisningar till trafik kan ges genom bl.a. vägmärken. De grundläggande bestämmelserna om vägmärken finns i vägmärkesförordningen. Regeringen beslutade den 8 mars 2007 om en ny vägmärkesförordning, som ersatte den tidigare förordningen från 1978. De nya bestämmelserna trädde i kraft den 1 juni 2007.

Beslutet om en ny förordning grundades på de senaste årens snabba utveckling i frågor om trafik rörande trafiksäkerhet, framkomlighet och miljö som innebär ökade krav på ett uppdaterat, modernt regelsystem när det gäller anvisningar till trafikanten. Den nya vägmärkesförordningen innebär samtidigt en anpassning mot det internationella regelverk som kommit till uttryck genom en FN-konvention från 1968 om vägmärken och signaler som Sverige ratificerade 1985. De förändringar som genomfördes i vägmärkesförordningen våren 2007 innebär dels en mindre grad av detaljstyrning på förordningsnivå, dels en uppdatering mot nuvarande krav på trafiksäkerhet och slutligen bättre möjligheter till utformning av trafikmiljön med stöd av regelverket.

I förordningen har text och språk redigerats för att den enskilde trafikanten lättare ska kunna ta del av innehållet i förordningen. De frågor som berör väg hållningsmyndigheten har därför flyttats till myndighetsföreskrifter, vilket samtidigt ökar möjligheterna att genom föreskrifter följa utvecklingen inom olika områden.

När det gäller upplysning om vägnära service finns möjlighet att använda ett nytt vägmärke med syfte att tydligt och i god tid kunna informera om service som är belägen i nära anslutning till vägen. På märket

anges avståndet till aktuell avfart eller korsning. Ambitionen är att i ökad omfattning tillmötesgå krav och önskemål om utmärkning och vägvisning. Vidare bedömer Vägverket att det nya vägmärket kommer att bidra till en enhetlig hantering med bra förutsättningar för acceptans och förståelse.

Tidigare behandling

Utskottet framhöll i fjolårets betänkande om väg- och fordonsfrågor att det är angeläget att vägs skyltning genomförs i former som främjar trafiksäkerhet och tillgänglighet och att man i rimlig omfattning försöker tillgodose de krav som bl.a. turism och lokala företag kan ha. De då aktuella motionsförslagen avstyrktes på grundval av pågående beredningsarbete.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill ånyo poängtera att det är väsentligt att vägs skyltningen genomförs i former som främjar trafiksäkerhet och tillgänglighet. Samtidigt är det önskvärt att man försöker tillgodose önskemål från det lokala näringslivet och turismen. Mot denna bakgrund välkomnar utskottet regeringens beslut om en ny vägmärkesförordning som samtidigt innebär en anpassning mot det internationella regelverk som kommit till uttryck genom en FN-konvention från 1968 om vägmärken och signaler. Särskilt positivt är, enligt utskottets mening, en minskad grad av detaljstyrning på förordningsnivå och att vägmärkesförordningen har uppdaterats så att den uppfyller nuvarande krav på trafiksäkerhet. Genom att de frågor som berör väghållningsmyndigheten har flyttas till myndighetsföreskrifter ökar möjligheterna för Vägverket att anpassa vägs skyltningen utifrån de behov som finns samtidigt som nödvändig hänsyn till trafiksäkerhet och tillgänglighet kan tas.

Utskottet noterar vidare med tillfredsställelse att det numera finns möjlighet att använda ett vägmärke som upplyser om vägnära service för att tydligt och i god tid informera om service som är belägen i nära anslutning till vägen. Ambitionen är att i ökad omfattning tillmötesgå krav och önskemål om utmärkning och vägvisning. Utskottet utgår från att användningen av det nya vägmärket kommer att bidra till en enhetlig hantering från ansvariga väghållare så att både trafikanternas och andra kundgruppers intressen tillgodoses.

Utskottet bedömer därmed att syftet med de nu aktuella motionsförslagen till väsentlig del kommer att tillgodoses genom regeringens beslut om en ny vägmärkesförordning och påföljande förändringsarbete. Utskottet förutsätter vidare att Vägverket aktivt följer tillämpningen av den nya vägmärkesförordningen och vid behov vidtar åtgärder för att säkerställa att trafikanterna ges tillfredsställande anvisningar. Utskottet avstyrker därmed motionerna 2007/08:T285, 2007/08:T377 och 2007/08:T397.

När det gäller motion 2007/08:T312 konstaterar utskottet att val av lämpligaste skyltning mellan olika orter i landet har behandlats av riksdagen vid flera tillfällen tidigare. Utskottet har då med hänsyn till rådande ansvars-

fördelning inom vägområdet inte funnit anledning att riksdagen ska ta initiativ i frågan. Utskottet uppfattning ligger fast. Således avstyrker utskottet även den nu aktuella motionen.

Träbroar för vägtrafik

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsförslag om en utökad miljöpolicy för Vägverket som innebär byggande av fler träbroar. Utskottet hänvisar till att det ankommer på Vägverket att bedöma val av lämplig brokonstruktion och förutsätter att verkets bedömning beaktar miljömässiga överväganden.

Motionen

I motion 2007/08:T356 av Carina Adolfsson Elgestam och Ann-Kristine Johansson (s) förespråkas en utökad miljöpolicy för Vägverket som innefattar byggandet av fler träbroar för biltrafik. Man åberopar att verket har det övergripande ansvaret för vägtrafikens miljöpåverkan. Någon vägledning av vilka material som verket ska använda vid t.ex. brobyggande går inte att utläsa, hävdar motionärerna. Därutöver anser de att det i Vägverkets miljöpolicy bör ingå krav på en kretsloppsanalys av olika material.

Tidigare behandling

Trafikutskottet lämnade i fjol i sitt betänkande om väg- och fordonsfrågor en utförlig redogörelse för Vägverkets miljöpolicy i förhållande till byggandet av fler träbroar på grundval av ett identiskt motionsyrkande. Utskottet konstaterade då att motionsförslaget även tidigare hade behandlats av utskottet och i sammanhanget hänvisades till tidigare ställningstagande.

Våren 2006 anförde sålunda utskottet i sitt betänkande 2005/06:TU8 att konstruktionsmetoden med träbroar i vägtrafikinfrastrukturen omvittnat har fördelar, inte minst utifrån ett miljöperspektiv. Träbroar anses som estetiskt tilltalande av de flesta; även Vägverket, kommuner och andra broförvaltare visar oftast en positiv inställning till träbroar. Sådana broar blir också allt vanligare, inte minst i Värmland. Utskottet konstaterade att det emellertid alltså finns en viss tveksamhet till att bygga träbroar, framför allt med avseende på livslängd och underhållskostnader. Utskottet sade sig välkomna det nordiska samarbetet inom området i syfte att utbyta erfarenheter. Vidare förutsatte utskottet att relevanta riktlinjer, normer m.m. kontinuerligt ses över med hänsyn till nya konstruktionsmetoder, materialutveckling m.m. så att de inte felaktigt gynnar en byggnadsmetod framför andra. Utskottet fann att det i Vägverkets miljöpolicy borde finnas förutsättningar

för att beakta de fördelar och den stora utvecklingspotential som finns när det gäller träbroar. I övrigt hänvisade utskottet till sitt ställningstagande i samma fråga förra våren.

Utskottets ställningstagande

Enligt utskottets mening är det viktigt att ett långsiktigt ansvar för klimat- och miljöfrågor genomsyrar hela transportområdet. Det gäller även vid byggandet av trafikens infrastruktur och vid avvägningen mellan olika konstruktionsmateriel. Utskottet finner det däremot inte lämpligt att riksdagen uttalar sig till förmån för val av lämpliga bromateriel. Utskottet förutsätter i stället att Vägverket, som ansvarig sektorsmyndighet, med utgångspunkt från bl.a. sin miljöpolicy, beaktar de fördelar som finns när det gäller träbroar från miljösynpunkt och väger dessa mot de nackdelar som kan finnas rörande livslängd och underhållskostnader. Utskottet avstyrker därmed motion 2007/08:T356 av Carina Adolfsson Elgestam och Ann-Kristine Johansson (s).

Yrkestrafik

Missförhållanden inom taxinäringen

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om olika åtgärder för att motverka olaglig taxiverksamhet. Utskottet anser det viktigt att ekonomisk brottslighet inom taxinäringen förhindras och välkomnar regeringens pågående beredningsarbete att i nära dialog med branschen uppnå detta syfte.

Jämför reservation 2 (s, v, mp).

Motionerna

I motion 2007/08:T313 av Sylvia Lindgren och Börje Vestlund (båda s) efterfrågas åtgärder för att skapa bättre ordning och reda inom taxibranschen. Motionärerna uppmärksammar att det behövs ett regelverk och en regelhantering som branschen och kunderna känner förtroende för så att osund konkurrens förhindras. Exempel på sådana åtgärder är tömningscentraler, att polisen kan få kopior av PK 1-rapporter (taxameterkontroll) och förbättrade möjligheter att koppla samman taxameter och kontokortsläsare. Vidare bör möjligheten att minska kontanthanteringens ses över.

Även i motion 2007/08:N323 yrkande 23 av Peter Eriksson m.fl. (mp) begärs att åtgärder mot svarttaxiverksamheten vidtas. Man pekar på att taxinäringen är ett exempel på en bransch som drabbats av omfattande fusk.

Motionärerna föreslår att regeringen, på grundval av förslagen i utredningen Ekonomisk brottslighet inom taxinäringen (SOU 2004:102), snarast bör besluta att tömning av taxameter måste ske i av tillsynsmyndighetens fastställd redovisningscentral och att polisen får rätt att beslagta slutrapporter från taxameter. Motionsförslaget omfattar vidare att körkort får återkallas för dem som utövat olaga yrkesmässig trafik, att fordon som använts i strid med yrkeslagstiftningen ska kunna beslagtas samt att tillsynsmyndigheten, Åklagarmyndigheten och polisen snarast tar fram en gemensam handlingsplan för att komma till rätta med fusket inom taxibranschen.

I motion 2007/08:T468 av Göran Persson i Simrishamn och Kerstin Engle (båda s) uppmärksammas att de som dömts för brott kan vara direkt olämpliga som taxiförare. Det finns emellertid inga krav på att informationen om den indragna legitimationen ska föras vidare från länsstyrelsen till förarens arbetsgivare eller beställningscentralen. Avsaknaden av ett effektivt kontrollsystem medför alltså att inget hindrar en dömd taxiförare att fortsätta att köra taxi. Motionärerna anser att regeringen därför bör ta initiativ till dels bestämmelser om att en återkallelse av legitimation, körkort och trafik tillstånd ska rapporteras till den som begär detta, dels att berörda myndigheter bör prioritera tillsynen av taxibranschen.

Kompletterande uppgifter

Gällande bestämmelser

Yrkestrafiklagen (1998:490) gäller yrkesmässig trafik, varmed bl.a. avses sådan trafik som innebär att fordon och förare mot betalning ställs till allmänhetens förfogande för transporter av personer eller gods. Yrkesmässig trafik kan drivas bl.a. som taxitrafik. Vidare innehåller lagen bestämmelser om vissa transporter i internationell trafik och – från den 1 april 2007 – även om otillåten taxitrafik. Yrkesmässig trafik får drivas endast av den som har trafik tillstånd; sådant får ges endast till den som med hänsyn till yrkeskunskande, ekonomiska förhållanden och gott anseende bedöms vara lämplig att driva verksamheten. Lagen innehåller särskilda regler för taxi-verksamhet, bl.a. krav på taxiförarlegitimation. Sådan taxiförarlegitimation får ges till den som

1. har fyllt 21 år,
2. sedan minst två år har körkort med behörigheten B eller har körkort med behörigheten D,
3. uppfyller de medicinska krav som är nödvändiga med hänsyn till säkerheten för passagerare och andra trafikanter,
4. i fråga om yrkeskunskande och laglydnad bedöms vara lämplig att tjänstgöra som förare i taxitrafik och
5. har avlagt godkänt körprov för taxiförarlegitimation.

En taxiförarlegitimation ska återkallas av prövningsmyndigheten om innehavaren genom brottslig gärning eller på grund av andra missförhållanden har visat sig olämplig att tjänstgöra som förare i linjetrafik eller taxitrafik.

Straffbestämmelser m.m. återfinns i 6 kap. i yrkestrafiklagen. Därav framgår att den som uppsåtligen driver yrkesmässig trafik enligt denna lag utan tillstånd döms för olaga yrkesmässig trafik till böter eller fängelse i högst ett år. En tillståndshavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot villkor som har meddelats i tillståndet döms till böter (1 §). Den nya bestämmelsen om s.k. svarttaxi innebär att den som uppsåtligen utan tillstånd till taxitrafik utför en persontransport med personbil eller lätt lastbil mot ersättning efter erbjudande om körning till allmänheten döms, om gärningen inte är straffbar enligt 1 §, för otillåten taxitrafik till böter (1 a §).

Utredning

Utredningen om taxinäringen har haft i uppdrag att bl.a. analysera om åtgärder bör vidtas för att minska den ekonomiska brottsligheten inom taxibranschen (dir. 2003:106). I utredningens betänkande Ekonomisk brottslighet inom taxinäringen (SOU 2004:102) framhålls bl.a. att åtgärder skyndsamt bör vidtas för att minska den ekonomiska brottsligheten inom taxinäringen. Detta krävs inte bara för att komma till rätta med skattefusket utan är nödvändigt om de seriösa företagen ska kunna arbeta under rimliga konkurrensvillkor.

Tidigare behandling

Utskottet har i flera sammanhang behandlat frågor rörande taxiverksamheten. I sitt betänkande 2005/06:TU14 Åtgärder mot svarttaxi behandlade utskottet dels proposition 2005/06:109 med samma namn, dels ett antal motioner om taxirelaterade frågor. Regeringens förslag om vissa ändringar i yrkestrafiklagen innehöll bl.a. ett förbud för den som inte har tillstånd till taxitrafik att utföra vissa persontransporter mot ersättning efter erbjudande om körning till allmänheten. Syftet var att bekämpa olaglig taxiverksamhet, s.k. svarttaxi. Påföljden för brottet föreslogs vara böter. Vidare föreslogs att ett särskilt körprov för den som ansöker om taxiförarlegitimation införs. På förslag av utskottet antog riksdagen lagförslagen.

Utskottet sade sig utgå ifrån att åtgärder vidtas för att komma åt den ekonomiska brottsligheten inom taxinäringen och förutsatte i ett tillkännagivande att regeringen, som beredde Taxiutredningens återstående förslag om bl.a. obligatoriska redovisningscentraler, snarast redovisar sina ställningstaganden och förslag för riksdagen; detta förutsatte att en lagrådsremiss presenterades under den då innevarande mandatperioden. Motionsförslag om åtgärder mot ekonomisk brottslighet inom taxinäringen tillstyrktes därmed delvis av utskottet.

Vid utskottets senaste behandling av frågan i februari 2007 framkom att det pågick en beredning inom Regeringskansliet (Näringsdepartementet) av de svar som har inkommit med anledning av ett remitterat utkast till lagrådsremiss. Utskottet utgick därför från att frågan om ekonomisk brottslighet inom taxibranschen skulle få en tillfredsställande lösning och avvaktade förslag från regeringen i frågan.

Utskottets ställningstagande

Utskottet har i flera sammanhang tidigare behandlat frågor rörande taxiverksamheten och understrukit i bred enighet att det är väsentligt att komma till rätta med den ekonomiska brottsligheten inom branschen. Utskottets uppfattning ligger fast. För en väl fungerande taxinäring som konkurrerar på lika villkor är det viktigt att komma till rätta med olika missförhållanden inom taxibranschen. Utskottet ser därför med tillfredsställelse på att frågan aktivt bereds av Regeringskansliet i samråd med bl.a. taxinäringen.

Enligt vad utskottet inhämtat från Näringsdepartementet har den pågående dialogen med taxibranschen bl.a. resulterat i ett flertal förslag till åtgärder som är föremål för vidare utredning. Vägverket har sålunda fått i uppdrag att utreda förutsättningarna för att upprätta en central databas för taxameterbesiktningar. Syftet med en sådan databas är att lagra protokoll från den obligatoriska taxameterbesiktningen. I dag saknas en central lagring av äldre protokoll. Enligt gällande bestämmelser behöver taxitillståndshavaren endast spara det senaste protokollet, vilket har medfört att vissa åkare skriver ut sina taxameterprotokoll relativt ofta. På så sätt kan åkaren dölja intäkter som kommit in i verksamheten. Vid Vägverket pågår vidare en översyn av bestämmelserna om återkallelse av taxiförarlegitimation. Uppdraget ska vara avslutat den 2 maj 2008.

Vidare har Swedac fått i uppdrag att se över gällande taxameterbestämmelser och undersöka möjligheten att införa nationell särslagstiftning. I översynen ingår att undersöka om det är möjligt att ställa andra och högre krav på taxametrarnas funktion än vad som är fallet med de nya taxameterföreskrifterna. Uppdraget ska avrapporteras den 2 maj 2008.

Det har vidare kommit till utskottets kännedom att regeringen även planerar att tillsätta en utredning som ska se över bestämmelserna om vägtrafikregistret.

Utskottet kan därför med tillfredsställelse notera att det pågår ett brett arbete för att komma till rätta med den ekonomiska brottsligheten inom taxinäringen. Utskottet ser fram emot att ta del av resultatet av detta beredningsarbete och eventuella förslag från regeringen för att åtgärda olika missförhållanden som kräver riksdagens ställningstagande.

Utskottet förutsätter att frågan om att motverka den ekonomiska brottsligheten inom taxinäringen drivs skyndsamt och anser inte att det pågående beredningsarbetet bör föregripas. Därmed avstyrker utskottet motionerna 2007/08:T313 av Sylvia Lindgren och Börje Westlund (båda s),

2007/08:T468 av Göran Persson i Simrishamn och Kerstin Engle (båda s) samt 2007/08:N323 av Peter Eriksson m.fl. (mp) yrkande 23. Syftet med de aktuella motionsförslagen förutsätts dock till väsentlig del komma att tillgodoses.

Taxitrafik i gränsbygd

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsförslag om taxitrafiken mellan Sverige och Finland. Utskottet hänvisar till pågående arbete om att träffa ett regeringsavtal med våra grannländer om gränsöverskridande taxitrafik i syfte att förbättra servicen över landsgränsen.

Motionen

I motion 2007/08:T340 av Krister Hammarbergh (m) konstateras att det finns kvar omotiverade gränshinder mellan Sverige och Finland. I Tornedalen finns ett stort samarbete över gränsen och det pågår en livlig trafik. En viktig del av kommunikationerna är att kunna nyttja taxi. Det är fullt möjligt att anlita en svensk taxi för att köra över till den finska sidan och vice versa. Däremot får inte en svensk taxi ta upp en svensk passagerare på den finska sidan, eller en finsk taxi ta upp en finsk passagerare på den svenska sidan. Motionären föreslår att den svenska regeringen ska inleda samtal med den finska regeringen om taxitjänster över gränsen så att regelverket förändras och att det blir möjligt ta upp passagerare på ömse sidor av den svensk-finska gränsen.

Utskottets ställningstagande

Utskottet delar motionärens åsikt om att gränshinder på trafikområdet bör motverkas. Sådana hinder motverkar den fria rörligheten av varor och tjänster samt försvårar önskvärd integration i gränsområden. Enligt vad utskottet inhämtat från Näringsdepartementet pågår ett arbete med att utarbeta ett taxiavtal mellan Sverige, Finland och Norge. Ett undertecknande av avtalen planeras ske i slutet av maj 2008. Syftet med avtalen är att göra det möjligt för taxibolag i gränsnära områden att erbjuda god service till invånare på båda sidor om landsgränserna.

Utskottet välkomnar att ett sådant avtal kan träffas så att taxitransporter i gränsnära områden kan ske på ett effektivt sätt för att förbättra servicen och bidra till ett mer effektivt fordonsutnyttjande. Utskottet ser därför framför sig att förslaget i motion 2007/08:T340 av Krister Hammarbergh (m) kan komma att tillgodoses. Det finns därför ingen anledning för riksdagen att nu ta något initiativ i ärendet. Utskottet avstyrker därför motionsyrkandet.

Åtgärder mot överlast

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om höjda avgifter för överlast. Utskottet understryker vikten av att problemet med överlast motverkas men anser att det finns effektivare och mer verk samma åtgärder än att ensidigt höja sanktionsavgifter.

Jämför reservation 3 (s, v, mp).

Motionen

I motion 2007/08:T291 av Agneta Lundberg och Eva Sonidsson (båda s) framhålls att transport av timmer med lastbil är en förutsättning för skogsindustrin. Samtidigt visar mätningar att många timmerbilar kör med övervikt. Detta sliter hårt på vägarna inte minst i skogslänen, och underhållskostnaderna är höga. Överlastade fordon är även en större fara i trafiken. På grundval av detta förhållande föreslår motionärerna att överlastavgiften höjs.

Tidigare behandling

Trafikutskottet senaste behandling av motionsförslag om överlast inom den tunga trafiken gjordes förra året i betänkande 2006/07:TU7. Utskottet anförde att man såg med stort allvar på problemen med omfattande överlast inom den tunga vägtrafiken. Överlast förorsakar ett ökat vägslitage med nedbrytning av vägkroppen och därmed ökade kostnader för att kunna upprätthålla vägstandarden. Därtill medför överlastade fordon en trafikfara. Dessutom snedvrids konkurrensen när vissa fordon körs med överlast medan andra framförs enligt gällande regelverk. Utskottet konstaterade att andelen överlastade fordon hade minskat från cirka en tredjedel 2005 till en fjärdedel i mätningen 2006. Detta bedömdes visserligen som tillfredsställande, men utskottet ansåg ändå att andelen alltfjämt var för stor.

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar att landets vägnät har byggts upp under en lång tidsperiod genom betydande ekonomiska insatser av främst staten men även av kommuner och enskilda väghållare. Det är därför av stor samhällsekonomisk vikt att vägkapitalet inte bryts ned i förtid till följd av överlastade fordon. Till detta kommer att såväl trafiksäkerhet, fordons ekonomi som rättvisa konkurrensförhållanden inom transportnäringen motverkas genom överlastade fordon. Det är därutöver säkerställt att bärigheten på vägarna försämras när klimatet förändras, vilket utskottets utfrågning om anpassning av trafikens infrastruktur gav vid handen. Enligt utskottets mening

förvärras situationen av överlastade tunga fordon. Utskottet instämmer därmed till fullo med syftet i den nu aktuella motionen om att åtgärder måste vidtas för att begränsa nuvarande problem med överlast inom vägtrafiken.

Problemet med överlastade fordon belyses av Vägverket som, i slutet av februari 2008, presenterade resultatet av sina mätningar av överlastade tunga fordon 2007. Undersökningen visar att nästan vart fjärde fordon är överlastat. Detta är en minskning i förhållande till de mätningar som gjordes 2005 då man fann att cirka en tredjedel av fordonen var överlastade och 2006 då en fjärdedel av fordonen hade överlast. Utskottet har erfarit att resultatet av Vägverkets mätningar varierar över tiden vid de olika mät-punkterna. Omfattningen av överlast minskar på flera platser medan de ökar på andra. Sammantaget har det, med hänsyn till trafikmängden på respektive plats, skett en minskning av överlasterna under perioden 2005–2007. Problemen med överlast gällande både bruttovikt och axellaster.

Det är, enligt utskottets mening, positivt att andelen överlastade tunga fordon minskar men minskningen går alltför långsamt i förhållande till bl.a. kostnader för vägslitage och trafiksäkerhetsrisker som överlastade fordon föranleder. Utskottet har erfarit att Vägverket nästa år avser att utöka mätningarna av överlastade fordon. Enligt utskottets mening är det både önskvärt och angeläget att få ett så fullständigt underlag som möjligt när det gäller problemen med överlast.

Utskottet är, till skillnad från motionären, inte övertygat om att en ensidig höjning av överlastavgiften är den mest effektiva metoden för att komma till rätta med överlastade tunga fordon. Enligt utskottets mening krävs det i stället en bred strategi för att minska problemet med överlast. Det handlar såväl om utbildning och information som förbättrad kontroll och uppföljning men också om utvecklade våginstrument, väl utformade transportavtal och effektiva sanktionssystem som också innefattar utländska fordon. Som ett exempel på problemet med överlast kan nämnas att det i vissa fall inte är överskridandet av totalvikter som är problemet utan snarare axellasten till följd av olämplig fördelning av lasten på fordonet, ibland till följd av dellossning av godset längs färdvägen. Utskottet ser därför med tillfredsställelse på den rad olika åtgärder som för närvarande vidtas eller bereds av regeringen, Vägverket och inte minst av branschen.

Som exempel på olika åtgärder kan nämnas att Vägverkets regioner har getts i uppdrag att se över sina handlingsplaner i fråga om åtgärder mot överlast och att Vägverket har intensifierat dialogen med branschen om tänkbara åtgärder. Utskottet vill vidare lyfta fram den roll som en ansvarsfull bransch kan spela för att motverka missförhållanden och bidra till att utveckla en sund och framtidsinriktad näring. Utskottet välkomnar sålunda att branschföreningen Sveriges Åkeriföretag (SÅ) har inrättat en arbetsgrupp, benämnd Rättlast, som lämnat bl.a. följande åtgärdsförslag:

- nya ansvarsregler behöver formuleras,

- lagstiftning om fördelning av ansvaret till den som yrkesmässigt har kontroll över lastning,
- enklare information till den som ansvarar för lastsäkring,
- skyldighet för avsändare att utfärda lastsäkringsintyg,
- arbetsgivare ska ansvara för relevant utbildning,
- fordonsköpare ska kräva att fordon dimensioneras och märks efter relevanta standarder,
- fordonsägare ska ge personal tydliga instruktioner om att lasta rätt,
- transportavtal med premiering av laglig last, avdrag för överlast,
- utveckling av bättre fordonsvågar som standard på nya fordon,
- tillgång till allmänna stationära vågar dygnet runt,
- utveckling av elektroniska informationssystem och navigeringshjälpmedel,
- vägtrafikregistret bör tillhandahålla relevant information som saknas på de nya EU-registreringsbevisen,
- fordon bör byggas och nyttjas så att teknisk totalvikt aldrig överskrids,
- ett ISO-ledningssystem för trafiksäkerhet bör tas fram via SIS,
- skyldighet för myndighet att rapportera olyckor där lastsäkring eller överlast varit huvudorsak,
- samhället bör beskattningssvägen skapa incitament för val av effektiva fordon.

Utskottet ser med intresse på de förslag som presenterats av branschen och avser att senare under våren 2008 sammanträffa med företrädare för Sveriges Åkeriföretag för att informera sig om bl.a. planerna för det fortsatta reformarbetet. Utskottet utgår vidare från att regeringen och berörda aktörer vidtar de åtgärder som är nödvändiga för att de i motionen påtalade problemen ska kunna bemästras på ett effektivt sätt. Utskottet är däremot inte berett att nu tillstyrka motionärernas propå om höjda överlastavgifter. Utskottet avstyrker därmed motion 2007/08:T291 av Agneta Lundberg och Eva Sonidsson (båda s).

Värdetransport över gräns

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsförslag om ändrade regler för värdetransport över landsgränsen mellan Sverige och Finland. Utskottet ser med tillfredsställelse på den beredning som för närvarande pågår i Regeringskansliet av ett förslag som innebär att motionens syfte tillgodoses.

Motionen

I motion 2007/08:T338 av Krister Hammarbergh (m) föreslås att regeringen bör inleda samtal med den finska regeringen om värdetransporter över gräns. I dag är det, enligt motionären, inte tillåtet att ett bevakningsföretag genomför en värdetransport över gränsen mellan Sverige och Finland. Etableringen av Ikeas varuhus i Haparanda visar att det behövs en förändring av reglerna. Avståndet för att transportera euro från Haparanda till den finska banken i Torneå är 600 m. Det aktuella bevakningsföretaget kan inte, trots att det har tillstånd för värdetransporter i både Sverige och Finland, transportera euro över gränsen. För att kunna deponera pengar i Finland krävs att företaget transporterar pengarna fram till gränsen, varvid en omlastning behöver göras till ett annat fordon från samma företag för att slutföra transporten. Detta innebär att pengarna transporteras 125 km till Luleå för att på annat sätt transporteras till Finland.

Kompletterande uppgifter

Regler för bevakningsföretag som yrkesmässigt åtar sig att för annans räkning bevaka sedlar, mynt eller annan egendom i samband med transport återfinns i lagen (1974:191) om bevakningsföretag samt i förordningen (1989:149) om bevakningsföretag m.m. För att få bedriva sådan verksamhet krävs auktorisation av länsstyrelsen i det län där företagets ledning har sitt säte. En ansökan om auktorisation ska innehålla uppgifter om vilket eller vilka slag av verksamheter som företaget avser att bedriva och i vilket eller vilka län som bevakningsföretaget ska utföra bevakningsuppgifter.

Auktorisation får beviljas endast om det kan antas att verksamheten kommer att uppfylla de krav som ställs och bedrivs på ett sakkunnigt och omdömesgillt sätt. Vidare krävs att företaget har utsett en person som föreståndare för verksamheten och att länsstyrelsen inhämtat Rikspolisstyrelsens yttrande innan auktorisation beviljas. Lagen innehåller även bestämmelser om att all personal, föreståndaren för verksamheten samt ledamöter hos ett auktoriserat bevakningsföretag ska vara godkända vid prövning med avseende på laglydnad, medborgerlig pålitlighet samt lämplighet i övrigt för anställning i ett sådant företag. Genom en revidering av lagen som trädde i kraft den 1 juli 2007 utökades kravet på personalens lämplighet till att även innefatta styrelsesuppleanter (4 §).

Tillsyn över verksamheten utövas av länsstyrelsen. Granskningen tillgodoses genom bestämmelserna om att bevakningsföretaget årligen ska inkomma med en redogörelse för verksamheten samt genom den inspektion länsstyrelsen är ålagd att genomföra minst en gång vartannat år. Rikspolisstyrelsen får efter samråd med berörda arbetsmarknads- och branschorganisationer meddela närmare föreskrifter om hur olika slag av verksamheter som utövas med stöd av auktorisation ska bedrivs (15 §).

Utskottets ställningstagande

Utskottet delar motionärens uppfattning om att värdetransporter över gräns bör tillåtas under förutsättning att de företag som utför sådana transporter uppfyller ställda krav för att bedriva verksamheten. Administrativa gränser får inte tillåtas förhindra utveckling av rationella transporter och en angelägen stärkt gränsregional samverkan.

Utskottet konstaterar därför med tillfredsställelse att man inom Regeringskansliet (Justitiedepartementet) för närvarande bereder ett förslag som redovisats i promemorian Erkännande av yrkeskvalifikationer för fastighetsmäklare och väktare – genomförande av ett EG-direktiv. Promemorian behandlar genomförande av direktiv 2005/36/EG om erkännande av yrkeskvalifikationer i svensk rätt såvitt angår dels fastighetsmäklare, dels väktare. Förslagen innebär bl.a. att tillfällig bevakningsverksamhet ska kunna bedrivas i Sverige om det avser mycket kortvarig verksamhet, t.ex. värde-transport över gräns. Förslagen är för närvarande föremål för remissbehandling.

Med hänsyn till pågående beredningsarbete finns det inte skäl för riksdagen att nu ta något initiativ i ärendet. Utskottet avstyrker därmed motion 2007/08:T338 av Krister Hammarbergh (m).

Fordonsfrågor

Övergivna fordon

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsförslag om omhändertagande av övergivna fordon. Enligt utskottets mening är övergivna fordon längs vägarna ett problem som måste tas på allvar. Med hänsyn till pågående beredningsarbete är utskottet inte nu berett att förorda någon åtgärd från riksdagens sida.

Jämför särskilt yttrande (s, v).

Motionerna

I motion 2007/08:T353 av Jan Ertsborn och Anita Brodén (båda fp) föreslås att övergivna fordon på och utmed motorvägarna omedelbart ska forslas bort. Motionärerna pekar på att övergivna fordon vid motorvägar är särskilt riskabelt eftersom de kan utgöra ett väsentligt störningsmoment i den snabba och intensiva trafiken. Av detta skäl behövs föreskrifter som innebär att övergivna fordon på och vid motorvägarna ska flyttas omedelbart och att polisen ska besluta i frågan.

I motion 2007/08:T384 av Peter Hultqvist (s) uppmärksammas också frågan om övergivna fordon vid vägarna. Enligt motionären är det angeläget att få bukt med detta problem eftersom fordonen utgör en fara och är ett negativt inslag i miljön. Av denna anledning bör regeringen se över vilka möjligheter som finns att förtydliga vem som bär ansvar för att transportera bort de fordon vars ägare inte går att hitta och som inte omfattas av polisens ansvar.

Kompletterande uppgifter

Enligt trafikförordningen (1998:1276) åligger det föraren, när ett fordon på grund av olyckshändelse, motorfel eller liknande orsak blivit stående på en plats där det inte får stannas eller parkeras, att se till att det snarast flyttas till en lämplig plats. Vidare följer av 2 § förordningen (1982:198) om flyttning av fordon i vissa fall att ett fordon får flyttas bl.a. om det är uppställt på en sådan plats eller på ett sådant sätt att fara uppstår eller trafiken onödigtvis hindras eller störs eller om det är uppställt i strid mot föreskrifter om stannande och parkering och det finns stor risk för att fara uppstår. Beslut om flyttning fattas av polismyndigheten, kommunal myndighet eller Vägverkets region.

De myndigheter som har möjlighet att fatta beslut om flyttning av ett fordon har också en allmän plikt att inom sitt respektive område se till att trafiksäkerheten och framkomligheten upprätthålls på väg- och gatunätet.

Tidigare behandling

Utskottet har under en rad år behandlat motionsförslag om övergivna fordon. I maj 2006 beslutade utskottet att följa upp tillämpningen av regelsystemet för flyttning av fordon. Resultatet av uppföljningen redovisas i rapporten Trafikutskottets uppföljning av flyttning av fordon, 2006/07:RFR3, och den behandlades av utskottet i betänkande 2006/07:TU7.

I sammanhanget har utskottet påpekat att övergivna fordon längs vägarna och i naturen utgör ett problem som måste tas på allvar. Samtidigt har olika skärpningar införts i lagstiftningen för att man ska kunna komma till rätta med kvarstående problem. Den revidering av lagen och förordningen om flyttning av fordon som genomfördes år 2004 berörde två frågor, nämligen dels oregistrerade fordon såsom cyklar, dels möjligheter för markägare att låta flytta övergivna fordon.

Tanken med utskottets uppföljning var att klarlägga om det är lagstiftningen som inte är lämpligt utformad när det gäller övergivna fordon eller om tillämpningen och samordningen mellan olika aktörer inom området behöver utvecklas. Som ett led i uppföljningen skulle man granska hanteringen av övergivna fordon och se över regelsystemet så att det inte får oönskade konsekvenser för enskilda markägare eller motverkar syftet att

effektivisera möjligheten att forsla bort övergivna fordon. Det resultat som därvid framkom är inte entydigt, men det lämnar ändå indikationer om vad som skulle kunna utvecklas inom ramen för systemet.

I det ovannämnda betänkandet anförde utskottet att det är särskilt angeläget att diskutera vidare några av de iakttagelser som redovisas i rapporten. Den ena gäller behovet av ett tydligt och samlat ansvar för samordningen mellan de berörda myndigheterna när det gäller flyttning av fordon. Den andra gäller frågan om i vilken utsträckning som kraven på myndigheterna att i vissa fall flytta fordon bör skärpas. I båda fallen torde en översyn av lagstiftningen kunna övervägas. Utskottet utgick från att regeringen tar fasta på vad utskottet här har förordat, och därmed avstyrktes de aktuella motionsförslagen.

Utskottets ställningstagande

Utskottet delar motionärernas synpunkter om att övergivna fordon längs vägarna och i naturen är ett problem som måste tas på allvar. Frågan har bäring på de transportpolitiska delmålen när det gäller trafiksäkerhet, tillgänglighet och miljö. Detta förhållande var också skälet till att utskottet tog initiativ till att följa upp frågan om flyttning av fordon, vilket har redovisats i en särskild rapport (2006/07:RFR3). Med anledning av resultatet av uppföljningen och motionsförslagen vill utskottet lyfta fram två frågor. Den ena gäller behovet av samordning mellan de berörda myndigheterna när det gäller flyttning av fordon. Den andra gäller frågan om i vilken utsträckning som kraven på myndigheterna att flytta fordon bör skärpas.

Utskottet ser därför med intresse på det uppdrag som Vägverket fått av regeringen att i samråd med Naturvårdsverket utreda frågan om övergivna fordon. I uppdraget har ingått att analysera hur en långsiktig lösning kan utformas när det gäller kostnaderna för transporter av uttjänta bilar till bilskrotor och därmed hindra att uttjänta bilar överges. Uppdraget har nyligen redovisats för regeringen och innehåller bl.a. förslag om att en kommun eller Vägverkets region åläggs en skyldighet att utan dröjsmål flytta ett fordonsvrak. Den finansieringslösning som föreslås är att kommuner och Vägverkets regioner får ersättning för sina kostnader för att omhänderta fordon genom fordonets trafikförsäkring. En förutsättning är att kostnaderna inte kan tas ut av fordonets ägare. Enligt förslaget kommer även ersättning att betalas ut för fordon som saknar trafikförsäkring.

När det gäller flyttning av fordon på allmänna vägar där staten är väghållare, t.ex. motorvägar, svarar Vägverkets regioner för flyttning av sådana fordon. Vägverket har tagit fram interna riktlinjer för flyttning av övergivna fordon. Dessa har varit föremål för en uppföljning inom verket, och man har funnit att tillämpningen av riktlinjerna varierar mellan olika regioner.

Med hänsyn till att det är väsentligt att komma till rätta med de problem som övergivna bilar utgör välkomnar utskottet resultatet av Vägverkets utredning och förutsätter att inriktningen för det fortsatta beredningsarbetet är att övergivna bilar tas om hand oavsett vem som är vägghållare och var i landet bilen har övergivits. Utskottet anser att någon åtgärd för närvarande inte är påkallad från riksdagens sida med anledning av de aktuella motionsförslagen. Utskottet avstyrker därmed motionerna 2007/08:T353 av Jan Ertsborn och Anita Brodén (båda fp) och 2007/08:T384 av Peter Hultqvist (s).

Besiktningfrågor m.m.

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om regelverket för besiktning av s.k. hobbyfordon. Utskottet ser positivt på åtgärder för att främja intresset för fordonshobbyn och hänvisar till pågående beredningsarbete. Även när det gäller import av bilar avstyrks föreliggande motionsförslag eftersom frågan är föremål för beredning.

Motionerna

I motion 2007/08:T230 av Cecilia Widegren och Ulf Sjösten (båda m) erinras om att samlande, restaurering och uppvisande av äldre bilar är en omfattande hobbyverksamhet i Sverige. För att anpassa reglerna bättre till dagens förutsättningar föreslås dels att gränsen för större besiktningintervall ska vara 35 år (yrkande 1), dels att besiktningintervall för bilar tillverkade före år 1960 ska vara vart femte år (yrkande 2).

Bengt-Anders Johansson (m) efterlyser i motion 2007/08:T537 en översyn av regelverket för import av bilar från övriga EU där det finns diskriminerade skillnader mellan förvärv från en säljare i Sverige jämfört med säljare inom övriga EU.

Tidigare behandling

Utskottet har vid flera tillfällen behandlat motionsförslag om att främja intresset för *veteranbilar och s.k. hobbyfordon*. Exempelvis behandlades likartade yrkanden om hobbyfordon i fjol i betänkandet Väg- och fordonfrågor (bet. 2006/07:TU7). Vid behandlingen gjordes en genomgång av de bestämmelser som gäller för hobbyfordon. Utskottet konstaterade då, liksom vid tidigare tillfällen då frågor om besiktning m.m. av hobbyfordon varit uppe till behandling, att fordonshobbyn är av stort intresse för ett stort antal människor. Inte minst för många ungdomar fyller fordonshobbyn en social funktion. Att renovera, bygga om eller bygga ett fordon från

grunden är samtidigt en verksamhet som kan bidra till att utveckla ett kvalificerat tekniskt kunnande. Vidare skapar denna hobby en betydande näringsverksamhet i form av småföretag som antingen tillverkar fordonsdelar eller som hjälper till med särskilda bygg- och renoveringsmoment. Tillvaratagandet av äldre fordon har också en kulturhistorisk betydelse.

Även när det gäller *import av fordon från övriga EU* behandlade utskottet motionsförslag i det ovannämnda betänkandet. I sammanhanget hänvisades till den transportpolitiska propositionen, som behandlades av riksdagen våren 2006 (prop. 2005/06:160). I propositionen redovisade regeringen sin bedömning att reglerna för import av fordon för eget bruk bör omarbetas för att underlätta import och godkännande av bilar och motorcyklar. Samtidigt ska de grundläggande kraven på trafiksäkerhet och en god miljö beaktas. Det anmäldes att Vägverket getts i uppdrag att presentera förenklade långsiktiga och förutsägbara regler för direktimport för eget bruk och import i mindre omfattning av motorfordon från EU och ett tredjeland. Vidare anförde regeringen att den hade för avsikt att ge Vägverket ett kompletterande uppdrag om en översyn bl.a. av reglerna för återkommande fordonskontroll av entusiast- och veteranfordon. Utskottet avstyrkte motionsförslag om förenkling av systemen för typgodkännande och kontrollbesiktning m.m. med hänvisning till att resultatet av då pågående arbete borde inväntas (bet. 2005/06:TU5).

Utskottets ställningstagande

I likhet med vad utskottet tidigare har anfört när det gäller *hobbyfordon* är verksamheten betydelsefull för många människor. Den är vidare väsentlig för många småföretag som tillverkar reservdelar och ger service till dem som behöver hjälp med olika moment när fordonen ska byggas och renoveras. På så sätt bidrar verksamheten till att bibehålla och skapa arbetstillfällen särskilt vid mindre företag. Därutöver har verksamheten ett kulturhistoriskt intresse.

Utskottet har erfarit att Vägverket, på uppdrag av regeringen, har genomfört en översyn av reglerna för entusiast- och veteranfordon. Av utredningen framgår att den nuvarande regleringen fungerar väl samt att berörda aktörer och intresseorganisationer är nöjda med den nuvarande ordningen. Vägverket föreslår emellertid några förändringar bl.a. vad gäller åldersgräns för befrielse av fordonsskatt. Underlaget är för närvarande föremål för beredning inom Regeringskansliet i anslutning till pågående arbete med att införliva Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG om fastställande av en ram för godkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon.

Även när det gäller *import av bilar* har Vägverket genomfört ett regeringsuppdrag som syftade till att presentera förenklade, långsiktiga och förutsägbara regler för direktimport för eget bruk och import i mindre

omfattning av motorfordon från EU och tredjeland. Vägverkets underlag utgör en del av det pågående beredningsarbetet inom Regeringskansliet om att införliva Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG.

Mot bakgrund av pågående beredningsarbete inom Regeringskansliet avstyrks motionerna 2007/08:T230 av Cecilia Widegren och Ulf Sjösten samt 2007/08:T537 av Bengt-Anders Johansson (samtliga m).

Översyn av terrängkörningslagen

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsförslag med begäran om en översyn av terrängkörningslagen. Utskottet förutsätter att de problem som bl.a. snöskotertrafiken kan innebära för människor, djur, miljö och egendom motverkas genom ett brett och samordnat agerande från berörda aktörer.

Motionen

I motion 2007/08:T265 av Stefan Tornberg och Sven Bergström (båda c) föreslås en översyn av terrängkörningslagen med syfte att anpassa lagen, terrängkörningsförordningen och trafikförordningen så att jord- och skogsbruk får ett bättre skydd än i dag. Motionärerna pekar på att det kraftigt ökade antalet snöskotrar i marker och tätortsnära områden har lett till skador på markerna. Det är, enligt motionärerna, orimligt att nöjesåkande tonåringar ska få avgöra om snötäcket på åkermark eller skogsmark är tillräckligt för att körningen inte ska orsaka skador, vilket är innebörden av den nuvarande lagstiftningen.

Kompletterande uppgifter

Gällande bestämmelser

Körning med motordrivna fordon i terräng regleras främst i terrängkörningslagen (1975:1313), terrängkörningsförordningen (1978:594) och trafikförordningen (1998:1276).

Terrängkörningslagen (TKL) är en förbudslag som syftar till att skydda mark och vegetation mot skador samt att minska störningar på fauna och friluftsliv orsakade av motordrivna fordon i terräng.

Av 1 § TKL framgår att all körning i terräng med motordrivna fordon för annat ändamål än jordbruk eller skogsbruk är förbjuden i hela landet. Bestämmelserna gäller

- på barmark,
- på snötäckt skogsmark med plant- eller ungskog, om det inte är uppenbart att körningen kan ske utan risk för skada på skogen,

- på snötäckt jordbruksmark, om det inte är uppenbart att körningen kan ske utan risk för skada på marken.

Inom de delar av fjällområdet som regeringen bestämmer är körning i terräng med motordrivna fordon förbjuden även på annan mark än som anges i första stycket. Lag (1996:1551).

Av 4 § TKL framgår att den som med uppsåt eller av oaktsamhet bryter mot 1 § första stycket 1–3 eller mot förbud eller föreskrift som har meddelats med stöd av lagen döms till böter. Om gärningen är ringa ska inte dömas till ansvar. Lag (1996:1551).

Terrängkörningslagen omfattar alla som kör i terräng, även de som kör på egen mark. Om speciella skäl finns kan dispens från förbudet ges för vissa yrkes- och näringsutövningar eller i andra fall när det finns särskilda skäl.

I terrängkörningsförordningen (1978:594) finns generella undantag från förbudet i TKL att köra i terräng på barmark. De generellt undantagna är främst grupper som behöver kunna köra motordrivna fordon i terrängen i sin yrkesutövning. Utöver de generella undantagen finns, enligt TKL och TKF, möjlighet för länsstyrelserna att meddela föreskrifter med undantag och besluta om dispenser från förbudet att köra på barmark i terrängen. Även om vissa verksamheter är undantagna från förbudet att köra på barmark enligt 1 § TKF, kan det finnas bestämmelser i annan lagstiftning som förbjuder körningen, såsom föreskrifter för naturreservat eller nationalparker och lagen om kulturminnen. Den som omfattas av något av undantagen från förbudet mot barmarkskörning eller har dispens bör kunna visa identitetshandling samt handling som styrker rätten att köra i området, exempelvis tjänstebricka eller dispensbeslut.

Trafikförordningen (1998:1276) innehåller bestämmelser för trafik på väg och i terräng. Nedan redovisas några paragrafer i trafikförordningen som reglerar terrängtrafiken.

2 kap. Bestämmelser för alla trafikanter

1 § För att undvika trafikolyckor skall en trafikant iaktta den omsorg och varsamhet som krävs med hänsyn till omständigheterna. Trafikanten skall visa särskild hänsyn mot barn, äldre, skolpatruller och personer som det framgår har ett funktionshinder eller en sjukdom som är till hinder för dem i trafiken.

En trafikant skall uppträda så att han eller hon inte i onödan hindrar eller stör annan trafik.

En vägtrafikant skall visa hänsyn mot dem som bor eller uppehåller sig vid vägen.

En terrängtrafikant skall anpassa sin färdväg och hastighet samt sitt färd sätt så att människor och djur inte störs i onödan och så att skada på annans mark eller växtlighet undviks.

3 kap. Bestämmelser för trafik med fordon

17 § Inom tätbebyggt område får fordon inte föras med högre hastighet än 50 kilometer i timmen.

Om det är motiverat av hänsyn till trafiksäkerheten, framkomligheten eller miljön får kommunen föreskriva att den högsta tillåtna hastigheten inom ett tätbebyggt område eller del av ett sådant område skall vara 30 kilometer i timmen.

Utom tätbebyggt område får fordon inte föras med högre hastighet än 70 kilometer i timmen (bashastighet).

Vägverket får föreskriva att den högsta tillåtna hastigheten på väg skall vara 90 eller 110 kilometer i timmen.

Bestämmelser om hastighet på motorväg finns i 9 kap. 1 §.

I terräng gäller bestämmelserna i första, andra och tredje styckena endast vid färd med motordrivna fordon. Förordning (1999:240).

4 kap. Bestämmelser för trafik med motordrivna fordon

21 § Fordon med band får på väg inte föras med högre hastighet än 20 kilometer i timmen. Fordon med hjulringar av järn eller annat hårt material får på väg inte föras med högre hastighet än 10 kilometer i timmen.

5 kap. Bestämmelser för trafik med terrängmotorfordon och terrängsläp på väg

1 § Terrängmotorfordon och terrängsläp får inte föras på andra vägar än enskilda utom i de fall som anges i 2 och 6 §§. Förordning (2002:943).

2 § Den som vid färd med ett terrängmotorfordon eller ett terrängsläp behöver korsa en väg som inte är enskild får föra fordonet på vägen kortaste lämpliga sträcka. Detsamma gäller om det med hänsyn till terrängförhållandena är nödvändigt att färdas på vägen. Förordning (2002:943).

Snöskoterprogram

Vägverket har inom ramen för en arbetsgrupp, där företrädare för Vägverket, Polisen, Banverket, Länsstyrelsen i Norrbotten, Samernas riksförbund, Kommunförbundet i Norrbotten, Sveriges Snöskoterägares Riksorganisation och Svenska Motorcykel- och Snöskoterförbundet ingått, tagit fram ett snöskoterprogram. Programmet innehåller bl.a. en beskrivning av snöskotertrafiken som bl.a. innefattar möjligheter och problem med trafiken. Vidare ingår ett antal förslag till åtgärder som rör bl.a. ansvarsfördelning, snöskoterleder, trafiksäkerhet och miljö. Exempelvis lyfter man fram att det är viktigt att huvudmannskapet för snöskoterfrågor utreds och fastställs.

Tidigare behandling

Utskottet behandlade förra året motionsyrkanden som rörde bl.a. inrättandet av ett snöskoterverk och bullerkrav. I sammanhanget instämde utskottet i att framförandet av snöskoter i vissa fall kan vara förenat med problem av olika slag. Enligt vad utskottet då erfor var regeringens avsikt att låta utreda frågan om snöskoterleder.

Utskottets ställningstagande

Utskottet delar motionärernas synpunkter om att det finns problem i samband med att snöskotertrafiken i marker och tätortsnära områden ökar. Enligt utskottets mening är det väsentligt att snöskotertrafik sker på ett sådant sätt att människor, djur, miljö och egendom inte skadas eller störs.

Utskottet konstaterar därför med tillfredsställelse att Vägverket tillsammans med andra relevanta aktörer har tagit fram ett snöskoterprogram som bl.a. innehåller förslag till åtgärder för att komma till rätta med de negativa sidor som finns med den ökade snöskotertrafiken.

Därutöver har utskottet erfarit att ett snöskoterråd har bildats där nio organisationer och myndigheter ingår. Vidare har en gemensam flerårig överenskommelse träffats om samarbete kring snöskoterfrågor mellan dessa organisationer och myndigheter. Samarbetet innefattar årliga handlingsplaner. Utskottet vill vidare hänvisa till att regeringen aviserat att den tänker förelägga riksdagen ett förslag under juni månad 2008 för behandling under nästa riksmöte om vissa förarbehörighetsfrågor för bl.a. snöskotrar.

Utskottet är mot denna bakgrund inte nu berett att föreslå riksdagen något initiativ med anledning av motion 2007/08:T265 av Stefan Tornberg och Sven Bergström (båda c). Motionsförslaget avstyrks följaktligen.

Vinterdäck för tung trafik

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om krav på vinterdäck för tunga fordon. Av utskottets redovisning framgår att Vägverket för närvarande bereder ett förslag om krav på att tunga fordon ska ha vinterdäck under perioden den 1 december till den 31 mars. Utskottet ser positivt på att åtgärder vidtas för att motverka den tunga trafikens problem med framkomlighet vintertid och därmed främja de transportpolitiska delmålen om bl.a. trafik-säkerhet och hög transportkvalitet.

Jämför reservation 4 (s, mp).

Motion

I motion 2007/08:T442 av Helene Pettersson i Stockaryd och Christin Hagberg (båda s) begärs att Sverige ska skärpa kraven på väglagsanpassad utrustning för all tung trafik. Motionsförslaget innebär även att tidpunkten för kraven på vinteranpassade däck ändras eftersom det inte är ovanligt att snö kommer i oktober eller november. Gränskontroller måste vidare utökas för att stoppa den trafik som inte har godtagbar vinterutrustning redan vid gränsen.

Tidigare behandling

Utskottet har tidigare behandlat motionsförslag om vinterdäckskrav för tung trafik, dvs. fordon med en totalvikt över 3,5 ton. I betänkandet Väg- och fordonsfrågor (bet. 2005/06:TU8) konstaterade utskottet bl.a. att frågor om mönsterdjup, däckkvalitet och lufttryck har stor betydelse för säkra transporter i vinterväglag. I sammanhanget förutsatte utskottet att dessa frågor uppmärksammas inom ramen för det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet för den tunga vägtrafiken.

Vidare kan nämnas att infrastrukturministern fredagen den 22 februari har svarat på interpellationer av Désirée Liljevall (s) och Sven Bergström (c) om bl.a. vinterdäckskrav för tung trafik. I svaret redovisar infrastrukturministern att orsaken till att Sverige inte har krav på vinterdäck, dubbade däck eller friktionsdäck på tunga bussar och lastbilar är att omfattande studier, bl.a. av Väg- och transportforskningsinstitutet, VTI, år 2000, hittills visat att ett krav inte skulle minska olycksrisken och att det inte är samhällsekonomiskt motiverat att införa krav på vinterdäcksanvändning för sådana fordon. I svaret hänvisas vidare till att Vägverket för närvarande analyserar möjligheterna att bl.a. ställa krav på vinterdäck för tunga fordon. Vägverket, tillsammans med norska Vegdirektoratet, har också sedan tidigare gett VTI i nytt uppdrag att särskilt utreda bussars trafiksäkerhet på vinterväglag. VTI har ännu inte redovisat resultaten av undersökningen. Vägverket avser ändå att återkomma med eventuella förslag som tar hänsyn till de alltmer internationella vägtransporterna under våren 2008. Infrastrukturministern välkomnade detta och underströk vikten av att kontinuerligt arbeta för att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten genom förbättrad fordonsutrustning, gedigen utbildning av buss- och lastbilsförare och bra drift och underhåll av våra vägar.

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar att flera exempel finns på senare tid att den tunga trafiken haft besvärande problem vid halt väglag och vid snöoväder med framkomligheten, vilket också drabbat övrig trafik samtidigt som risken för olyckor ökar. Enligt utskottets bedömning är väglagsanpassade däck viktiga för en bra säkerhet och framkomlighet på våra vägar. Utskottet anser därför för sin del att det är viktigt att särskilda åtgärder vidtas vintertid för den tunga trafiken i syfte att främja uppfyllelsen av de transportpolitiska delmålen om bl.a. trafiksäkerhet och hög transportkvalitet.

Utskottet välkomnar därför det arbete som Vägverket inlett i syfte att införa krav på vinterdäck med ett mönsterdjup på minst 5 mm för den tunga trafiken, dvs. fordon med mer än 3,5 tons totalvikt. Kraven är tänkta att omfatta även utlandsregistrerade fordon och komma att gälla perioden den 1 december till den 31 mars. De nya reglerna bör, enligt Vägverkets bedömning, kunna träda i kraft den 1 december 2008.

Med hänvisning till pågående beredningsarbete är utskottet inte nu berett att vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslaget. Mot denna bakgrund avstyrks motion 2007/08:T442 av Helene Pettersson i Stockaryd och Christin Hagberg (båda s).

Vinterdäck som standardutrustning för personbilar

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om att personbilar ska standardutrustas med vinterdäck. Som grund för sitt avstyrkande hänvisar utskottet till att vinterdäckskravet endast gäller en begränsad del av året.

Motionen

I motion 2007/08:T278 av Kurt Kvarnström och Carin Runeson (båda s) föreslås att bilproducenterna ges ansvar för att bilar vid försäljning utrustas med vinterdäck som standard. Motionärerna framhåller att när det gäller övrig lagstiftad trafiksäkerhetsutrustning ingår den i bilens standardutrustning. I konsekvens med detta bör även vinterdäcken ingå som standard eftersom bilen annars blir obrukbar under fyra månaders tid varje år. Motionärerna menar att trafikutskottets motivering vid avslag av tidigare väckta motionsförslag inte är relevant eftersom sommardäck då inte borde ingå som standardutrustning eftersom de inte kan användas hela året.

Kompletterande uppgifter

Enligt trafikförordningen (1998:1265) ska personbil, lätt lastbil och buss med en totalvikt av högst 3,5 ton samt släpvagn, som dras av sådant fordon, vid färd på väg vara försedda med vinterdäck eller likvärdig utrustning mellan den 1 december och den 31 mars när vinterväglag råder.

Tidigare behandling

Frågan om vinterdäck som standardutrustning för fordon med en totalvikt av högst 3,5 ton har behandlats tidigare och avstyrkts av utskottet. Som motivering angavs att kravet på vinterdäck endast gäller begränsad del av året, varför utskottet inte var berett att förorda att vinterdäck ska ingå som standardutrustning.

Utskottets ställningstagande

Som framgått ovan har utskottet tidigare behandlat motionsförslag om att vinterdäck ska införas som standardutrustning för fordon med en totalvikt av högst 3,5 ton. De motiv som utskottet angav i samband med att motionsförslaget behandlades förra året äger alljämt giltighet. Till detta kan tilläggas att vissa fordon saluförs i huvudsak för användning endast sommartid som t.ex. vissa cabrioletter eller öppna bilar som roadsters. Vissa fordonsägare ställer också av sina fordon vintertid. Därutöver kan nämnas att det i samband med försäljning av nya bilar inte är ovanligt att vinterhjul ingår i köpet. Samtidigt kan erinras om att det finns en väl utvecklad marknad för försäljning av vinterdäck.

Utskottet ser det därför inte som lämpligt att riksdagen tar något initiativ för att samtliga försålda fordon ska vara försedda med en vinteranpassad utrustning i form av vinterdäck. Utskottet avstyrker därför motion 2007/08:T278 av Kurt Kvarnström och Carin Runeson (båda s).

Fordonsekipage

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om höjd viktgräns för totalvikt vid framförande av ekipage med B-körkort. Utskottet hänvisar till gällande regelverk inom EU som möjliggör en regelförändring 2013.

Jämför reservation 5 (s, v).

Motionen

I motion 2007/08:T358 av Lars U Granberg (s) framhålls att det är viktigt att regeringen skyndar på justeringen av dagens viktbegränsning för totalvikten ett ekipage får ha när man framför det med B-körkort. En kommande regelförändring förväntas till 2013, vilket måste anses vara en för lång tid för att anpassa viktgränser till dels dagens trafiksäkra fordonspark, dels övriga Europa.

Kompletterande uppgifter

Gällande regler

Regler för släpvagnskombinationer återfinns i två lagstiftningsområden, dels fordonslagstiftningen, dels körkortslagstiftningen. Gränserna för hur tunga ekipage som får framföras med B-körkort är gemensamma i EU och styrs av Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG av den 20 december 2006 om körkort, tredje körkortsdirektivet. Direktivet trädde i kraft i början av 2007. Därefter ska bestämmelserna i EG-direktivet införlis-

vas i de nationella rättsordningarna inom sex år. Det nya körkortsdirektivet innehåller regler för att underlätta den fria rörligheten för fordonsförare inom EU, stärka trafiksäkerheten och förhindra bedrägerier.

Av direktivet framgår bl.a. att den högsta tillåtna totalvikten för att dra fordonskombinationer (dragbil och släp) med körkortsbehörighet B höjs från 3 500 kg till 4 250 kg.

Tidigare behandling

I februari 2006 behandlade utskottet motionsförslag i samma fråga. Utskottet uppmärksammade då motionären på att det pågick en beredning inom Europeiska gemenskapen av ett nytt körkortsdirektiv och välkomnade det föreliggande förslaget till nya och höjda viktgränser.

I samband med svar på en fråga i riksdagen våren 2007 med samma innebörd uttalade infrastrukturministern att hon ansåg att höjningen i det nya körkortsdirektivet av totalvikten till 4 250 kg för fordonskombinationer som får dras med B-körkort var lämplig och förordade att den utvidgade möjligheten borde införas i svensk rätt så snart som möjligt. Av svaret framgick vidare att de nya bestämmelserna i körkortsdirektivet ska börja tillämpas av medlemsstaterna i januari 2013.

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar att regeringen har tillkallat en särskild utredare som bl.a. ska analysera hur EG:s direktiv om ändring av direktiv 91/439/EEG av den 29 juli 1991 om körkort (tredje körkortsdirektivet) ska genomföras i svensk rätt. Genom direktivet införs nya körkortskategorier för mopeder (AM), för lastbilar som väger högst 7 500 kg (C1) och för bussar för maximalt 16 passagerare (D1). Vidare införs bl.a. en möjlighet att använda mikrochip på körkortet, den högsta tillåtna totalvikten för att med B-körkort köra dragbil och släp höjs och det görs ändringar av utbytestiden för körkort med behörighet C och D. Det görs också vissa andra ändringar av körkortskategorier och behörighetskrav i syfte att öka trafiksäkerheten.

Utredaren ska redovisa sitt uppdrag senast den 1 maj 2008. Den del av uppdraget som avser förändringar av den högsta tillåtna totalvikten för att dra fordonskombinationer (dragbil och släp) med körkortsbehörighet B har dock tidigare lagts och redovisades våren 2007. Utredningen bedömer i detta delbetänkande att det inte är tillåtet att tillämpa de nya reglerna tidigare än den 19 januari 2013. Utredaren menar att detta i så fall skulle innebära ett avsteg från de nu harmoniserade bestämmelserna i det andra körkortsdirektivet.

Utskottet anser för sin del att en höjning i det nya körkortsdirektivet av totalvikten till 4 250 kg för fordonskombinationer som får dras med B-körkort är angeläget. Enligt det utredningsarbete som nyligen gjorts i frågan synes dock inte de nya bestämmelserna i körkortsdirektivet kunna börja tillämpas av medlemsstaterna förrän i januari 2013. Utskottet är mot denna

bakgrund inte nu berett att vidta någon åtgärd med anledning av det aktuella motionsförslaget. Riksdagen bör därför avslå motion 2007/08:T358 av Lars U Granberg (s).

Segway

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om att tillåta fordon av typen Segway (ett tvåhjuligt självbalanserande elmotordrivet fordon) på det allmänna vägnätet. Utskottet framhåller att det är angeläget att regelverket på fordonsområdet främjar bra transportlösningar anpassade till den snabba teknikutvecklingen. Utskottet ser därför positivt på att Vägverket för närvarande bereder hur nya fordonsslag som Segway bör definieras och inordnas i trafikregleringen.

Motionen

I motion 2007/08:T535 av Peter Althin (kd) föreslås att möjligheterna att framföra en Segway lagligt på gator bör utredas. Motionären menar att Segway har skapat nya möjligheter för funktionshindrade, som inte kan gå långa sträckor, att ta sig fram på våra gator. Segway är emellertid förbjuden i Sverige medan den, enligt motionären, är tillåten i flera EU-länder, t.ex. Italien, Österrike, Grekland, Ungern, Tjeckien och Frankrike.

Kompletterande uppgifter

Segway är ett tvåhjuligt självbalanserande elmotordrivet fordon avsedd för transport av en person. Hjulen är placerade bredvid varandra och föraren står på en plattform mellan dem. Segway är inte klassad som någon typgodkänd fordonstyp i Sverige. Det finns vissa likheter med fordonstypen moped klass II, men den uppfyller inte kraven för att godkännas som moped. Av dessa skäl är det inte tillåtet att framföra en Segway på allmänna platser eller vägar. En Segway får därmed endast köras inom inhägnat område. Den som kör en Segway måste ha hjälm som är godkänd för moped. En Segway väger runt 40 kg och har en maxhastighet på 20 km i timmen.

Att köra Segway utanför inhägnat område är ett brott mot fordonsförordningen, 7 kap. 1 §, där det framgår att en EG-typgodkänd moped klass II får tas i bruk om den är försedd med ett typgodkännandemärke och det finns ett intyg om överensstämmelse för den. I annat fall får en moped klass II tas i bruk först sedan den godkänts vid en mopedbesiktning.

Vägverket har meddelat att det går att ansöka om dispens för att kunna använda Segway för särskilda ändamål eftersom fordonslagstiftningen inte omfattar denna typ av nya fordon. Enligt uppgift från Vägverket har hittills två personer ansökt och beviljats dispens för att använda Segway för särskilda ändamål.

Vidare kan nämnas att Vägverket mot bakgrund av att gällande fordonslagstiftning inte omfattar dessa nya fordon har inlett en utredning som syftar till att klargöra hur fordonslag som Segway ska definieras. Utredningen omfattar vidare vilka tekniska krav som bör ställas på fordonet och vilka trafikregler som bör gälla vid framförandet av fordonen. Arbetet bedrivs i samverkan med Polisen, Läkemedelsverket, Hjälpmedelsinstitutet, tillverkare av fordon för förflyttning av personer samt användare och övriga intressenter.

Utskottets ställningstagande

Utskottet anser det angeläget att Sverige har ett regelverk på fordonsområdet som främjar trafiksäkra, miljövänliga, marknadsanpassade, effektiva och moderna transportlösningar. Det ställer krav på att regleringen anpassas till den snabba teknikutvecklingen på fordonsområdet och behov av nya transportlösningar i samhället.

Utskottet förutsätter därför att Vägverket skyndsamt bereder frågan om hur nya fordonslagstiftning som Segway bör definieras för att kunna inordnas i trafikregleringen. Utskottet anser att nya tekniska innovationer som är till gagn för trafikanter och miljö inte kan begränsas till en specifik trafikantgrupp. Ett miljövänligt fordon som är bra för människor med begränsad rörelseförmåga kan givetvis vara lika bra för övriga trafikanter. Utskottet, som inte vill föregripa resultatet av Vägverkets pågående beredningsarbete, avstyrker därmed motion 2007/08:T535 av Peter Althin (kd).

Övriga frågor

Indrivning av parkeringsavgifter

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsförslag om åtgärder för att kunna driva in parkeringsavgifter av utlandsregistrerade fordon. Utskottet hänvisar i sitt ställningstagande till de möjligheter som redan i dag står till buds och att parkeringsfrågor nyligen varit föremål för överväganden inom en statlig utredning.

Jämför reservation 6 (s, v, mp).

Motionen

I motion 2007/08:T478 av Luciano Astudillo och Marie Granlund (båda s) föreslås att kommuner bör få eftersöka ägare till utlandsregistrerade fordon som har fått parkeringsböter. Kommuner i Danmark har rätt att söka upp ägare till utlandsregistrerade bilar för att driva in parkeringsböter. Svenska kommuner förlorar varje år stora belopp på grund av detta förhållande, vilket motionärerna vill förändra genom att ändra lagstiftningen.

Kompletterande uppgifter

Frågan om internationell verkställighet av felparkeringsavgifter behandlas i betänkandet Ett enhetligt sanktionssystem för felparkering (SOU 2006:109). Utredarens uppgift har varit att göra en bred översyn av bestämmelserna inom parkeringsområdet och utarbeta förslag till den reglering som bedöms nödvändig.

När det gäller indrivning av felparkeringsavgifter utomlands framgår att det i dag inte finns möjligheter till en internationell verkställighet av felparkeringsavgifter. Problemet med den internationella verkställigheten av felparkeringsavgifter är framför allt kännbart lokalt, och i vissa gränskommuner ignorerar många utländska trafikanter parkeringsbestämmelserna. Vid utformande av regler för användande av ingående tvångsmedel mot felparkerade fordon, såsom t.ex. ”wheel-clamps” skulle enligt utredningen en särskild hänsyn behöva tas till proportionalitetsprincipen eftersom felparkeringsavgifter aldrig uppgår till några högre belopp. Det har också framkommit att problemet egentligen anses vara att den nordiska verkställighetslagen (NVL) eller någon annan internationell samarbetslagstiftning inte är tillämplig för dessa typer av avgifter. Problemet lösning har alltså egentligen ansetts ligga i ett tillskapande av möjligheter att driva in avgifterna internationellt snarare än i ett tillskapande av möjligheter till tvångsåtgärder mot de utländska fordonen.

I utredningen nämns att det finns ett antal företag som erbjuder hjälp med indrivning av utfärdade kontrollavgifter utomlands. Några av dessa är Euro Parking Collection och Park Trade Europe AB. Euro Parking Collection (EPC) hanterar enligt uppgifter på bolagets hemsida identifiering, utfärdanden och administration av obetalda avgifter och böter för ett flertal myndigheter i Europa. Exempelvis har EPC fullmakt från bl.a. Malmö Parkering, Stockholm Parkering och Stockholms stads gatu- och fastighetskontor att driva in kontrollavgifter utfärdade för utlandsregistrerade fordon.

Utskottets ställningstagande

Som framgår av den tecknade bakgrundsbeskrivningen finns vissa möjligheter att driva in parkeringsavgifter från utländska fordon. Utskottet vill vidare tillägga att utredningen Ett enhetligt sanktionssystem för felparkering (SOU 2006:109) har remissbehandlats och nu är föremål för fortsatt

beredning inom Regeringskansliet. Utskottet, som inte vill föregripa resultatet av denna beredning, avstyrker motion 2007/08:T478 av Luciano Astudillo och Marie Granlund (båda s).

Cykelstrategi

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om ökad cykeltrafik. Utskottet delar motionärernas positiva syn på cyklismens roll inte minst för miljön och folkhälsan, men avstyrker motionsförslagen med hänvisning till pågående beredningsarbete för att främja en ökad cyklism i samhället.

Jämför reservation 7 (mp).

Motionerna

I motion 2007/08:T493 yrkande 14 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) föreslås att regeringen bör vidta åtgärder för att verkställa Vägverkets cykelstrategi eller på annat sätt agera för att öka cyklingen i samhället. Enligt motionärerna har cyklingens andel av alla personresor minskat från 12 % till 9 % sedan 2000. Utvecklingen går således i motsatt riktning jämfört med Vägverkets cykelstrategi där målet är att denna andel skulle öka från 12 % till 16 % 2010.

I motion 2007/08:T532 av Karin Svensson Smith (mp) och Per Lodenius (c) föreslås att lagstiftningen som reglerar cykeltrafikens villkor ska bli föremål för en översyn. Motionärerna pekar på att två rättsinstanser, en tingsrätt och en hovrätt, har kommit till olika slutsatser i ett fall, vilket visar att de nuvarande reglerna ibland är oklara.

Kompletterande uppgifter

Vägverket tog år 2000 fram en nationell strategi för ökad och säker cykeltrafik. Efter riksdagens beslut våren 2006 med anledning av den transportpolitiska propositionen fick Vägverket, Banverket och Nutek parallella regeringsuppdrag som avsåg olika möjligheter att förbättra förutsättningarna för cykling. Vägverkets uppdrag innebar att cykelstrategin skulle uppdateras och breddas.

Med myndigheternas individuella rapportering av de tre uppdragen bifogades en gemensam skrivelse från dem där det framgick att arbetet hade bedrivits i nära samarbete i syfte att skapa en sammanhängande bild av behoven. Myndigheternas ambition är vidare att det nu etablerade goda samarbetet mellan dem och andra relevanta aktörer ska utvecklas vidare, exempelvis genom ett nationellt planeringsråd för cykelfrågor.

Av Vägverkets avrapportering i oktober 2007 framgår att den nationella cykelstrategin från 2000 fortfarande äger giltighet. Därmed föreslås att målen att öka cykeltrafikens andel av resorna och göra den säkrare fortsättningsvis ska gälla. Målen bör dock förtydligas och göras uppföljningsbara enligt följande:

- Andelen cykelresor ska trendmässigt öka av det totala antalet kortväga, <5 km, resandet.
- Antalet cyklisterna som dödas eller skadas allvarligt i trafiken ska trendmässigt minska.

Av rapporten framgår bl.a. att det finns en utbredd uppfattning om att den största potentialen att snabbt öka andelen resor med cykel, med relativt sett små medel, i första hand finns inom tätorter och för resor som är kortare än fem km. En överflyttning av så många av dessa bilresor som möjligt till gång- och cykelresor ger goda och mätbara effekter för såväl folkhälsan och miljön som framkomligheten.

Vägverket bedömer att infrastrukturen för cykelresandet i dag i många större och medelstora städer är så pass utbyggd och av så pass god kvalitet, även sett till drift och underhåll, att den skulle kunna hantera en relativt stor mängd tillkommande cykelresor. För att öka andelen cykelresor föreslår Vägverket en extra satsning i form av statsbidrag årligen som främst riktas mot ett trettiotal större och medelstora kommuner där infrastrukturen för cykling redan i nuläget är bra. Statsbidrag är, enligt Vägverket, viktiga för utvecklingen av cykelinfrastrukturen såväl inom som utom tätort. Redan i dag finns möjlighet för kommuner att söka bidrag till cykelvägar. Vägverket anser att det är centralt att medel avsätts i större utsträckning och på ett tydligare sätt än vad som sker i nuvarande planer.

I landets största städer Stockholm och Göteborg råder delvis andra och olika förutsättningar än i övriga större och medelstora tätorter, vilket enligt Vägverket kräver ytterligare studier och dialog. Infrastrukturen för cykel är inte tillfredsställande och det är växande problem med trängsel och miljö. I storstäderna ger förbättrade möjligheter att cykla stora bidrag till bättre luftkvalitet, bättre framkomlighet och förbättrad hälsa.

Cykling står, vid jämförelse av sin andel i det totala trafikarbetet, för en hög andel dödade och svårt skadade. En majoritet av de skadade cyklisterna har skadats vid ”singelolyckor”, dvs. utan att kollidera med något motorfordon. För att åstadkomma en säker cykling krävs åtgärder för att höja kunskapen hos cyklisterna om hur man cyklar säkert, dvs. om fordon, utrustning och regler men också arbete med utformning, infrastruktur och regelverk av Vägverket och andra aktörer.

Därutöver har Sika, i december 2006 publicerat en rapport, Cykeln i transportsystemet – utvecklingsmöjligheter. Av underlaget framgår bl.a. att cykeln inte är en integrerad del i planeringssystemet. Ett av skälen till detta förhållande är att cykeln uppfattas som ett säkerhetsproblem och inte som ett viktigt transportmedel. Vidare är cykelinfrastrukturen med ett sam-

manhängande nät av cykelbanor som direkt leder till ett antal målpunkter, enligt rapporten, avgörande för att nå de transportpolitiska målen för detta färdmedel.

Tidigare behandling

Senast utskottet behandlade motionsförslag om cykeltrafik var i februari 2007 i betänkande 2006/07:TU7. I sammanhanget hänvisades till utskottets betänkande 2006/07:TU5 Moderna transporter där den tidigare regeringen anförde att Vägverket – i samarbete med kommuner och andra aktörer – bör verka för bättre förutsättningar för ökad och säker gång- och cykeltrafik för olika grupper av flickor och pojkar, män och kvinnor. Detta var, enligt propositionen, positivt även för tillgängligheten, folkhälsan och miljön. Regeringen angav särskilt att de insatsområden som pekats ut i Vägverkets nationella strategi borde genomföras och kompletteras utifrån ett sådant brett perspektiv. Det beslutsunderlag som används vid infrastrukturplaneringen, bl.a. statistik om gång- och cykeltrafik, borde vidare också utvecklas för att underlätta utformning och val av åtgärder. Vägverket borde, enligt den tidigare propositionen, även ägna ökad uppmärksamhet åt samordning av regionala cykelstråk. Banverket borde verka för att förbättra möjligheterna till kombinerade resor med cykel och tåg.

Vid utskottsbehandlingen konstaterade ett enligt utskottet att cykeln har en given plats i det hållbara resandet. Cyklismen kan därför betraktas som en företeelse av väsentlig transportpolitisk betydelse. Enligt utskottets mening borde därför cyklismen främjas genom en kombination av olika styrmedel och andra åtgärder. Det handlar exempelvis om infrastrukturåtgärder, trafikbestämmelser, information och kampanjer. Med hänvisning till bl.a. aviserade och förutsatta åtgärder avstyrktes motionerna.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vidhåller sin tidigare inställning att cykeln har en given plats i utvecklingen av ett mer hållbart resande och att cyklismen därmed har en väsentlig transportpolitisk betydelse. Enligt utskottets mening är det därför angeläget att olika aktörer i samhället samverkar för att främja en ökad cyklism.

Utskottet ser därför med intresse på att infrastrukturministern i samband med en hearing om cykling i januari år 2008 utlovat en ökad satsning på cykling i landet och betonat cyklingens fördelar inte minst för folkhälsan och miljön men också för turistnäringen. Enligt infrastrukturministern kan den nuvarande trenden med en minskad trafikandel för cyklingen brytas om man börjar se cyklandet som en del av hela resandet till arbetet. Vidare bör det enligt ministern bli säkrare att cykla, enklare att hitta och smidigare att parkera cykeln i stadsmiljöerna samt lättare att ta med cykeln på tåg och buss.

Med hänsyn till den pågående beredningen i Regeringskansliet av myndigheternas underlag och den avsiktsförklaring som det ansvariga statsrådet nyligen avgett i frågan förutser utskottet att ökade insatser kommer att vidtas för att främja cyklismen i samhället. Utskottet förutser vidare att regeringen i den kommande infrastrukturpropositionen, som aviserats till hösten 2008, kommer att uppmärksamma cyklismens roll i uppbyggnaden av ett framtidsanpassat och hållbart transportsamhälle.

Utskottet är mot denna bakgrund inte nu berett att vidta någon åtgärd med anledning av de aktuella motionsförslagen. Utskottet avstyrker därmed motionerna 2007/08:T493 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp), yrkande 14 och 2007/08:T532 av Karin Svensson Smith (mp) och Per Lodenius (c). Syftet med motionsförslagen förutsätts dock till väsentlig del komma att tillgodoses.

Reservationer

Utskottets förslag till riksdagsbeslut och ställningstaganden har föranlett följande reservationer. I rubriken anges vilken punkt i utskottets förslag till riksdagsbeslut som behandlas i avsnittet.

1. Avgifter på Öresundsbron, punkt 1 (mp) av Karin Svensson Smith (mp).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 1 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna

2007/08:T493 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkande 7 och

2007/08:T545 av Peter Eriksson m.fl. (mp) yrkande 17 och
avslår motion

2007/08:T522 av Ulf Nilsson och Christer Nylander (båda fp) yrkandena 1–3.

Ställningstagande

Enligt den regeringsöverenskommelse som träffats om genomförandet av Öresundsförbindelsen och som stadfästs av riksdagen år 1991 ska kostnaden för förbindelsen täckas genom trafikavgifter. Trots detta faktum har den statliga budgeten i flera år belastats med en särskild riskavgift för Öresundsförbindelsen som finansierats över Banverkets och Vägverkets anslag i stället för en finansiering via den bil- och tågtrafik som använder bron. Att tågen subventioneras är, enligt min mening, inte något problem i sammanhanget eftersom de inte drivs av fossila bränslen. Att trafik med lastbilar och personbilar på detta sätt subventioneras är helt oacceptabelt. Att bilavgifterna på bron inte täcker de kostnader biltrafiken ger upphov till samt att det ges rabatter för att stimulera ytterligare biltrafik, ökar trafikens klimatpåverkan samtidigt som brons konkurrenskraft ökar jämfört med att åka via Helsingborg–Helsingör. Det bör därför ankomma på regeringen att lägga fram förslag om en förändrad finansiering som innebär att de som förorsakar kostnaden, nämligen bil- och lastbilstrafiken på Öresundsförbindelsen, också står för notan. De medel som tidigare tillförts från Banverkets anslag till Riksgäldskontoret bör därmed återföras till järnvägssektorn.

Detta bör ges regeringen till känna.

2. Missförhållanden inom taxinäringen, punkt 6 (s, v, mp)

av Ibrahim Baylan (s), Christina Axelsson (s), Hans Stenberg (s), Claes-Göran Brandin (s), Peter Pedersen (v), Pia Nilsson (s), Karin Svensson Smith (mp) och Désirée Liljevall (s).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 6 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna

2007/08:T313 av Sylvia Lindgren och Börje Vestlund (båda s),

2007/08:T468 av Göran Persson i Simrishamn och Kerstin Engle (båda s) och

2007/08:N323 av Peter Eriksson m.fl. (mp) yrkande 23.

Ställningstagande

Enligt vår mening krävs det kraftfulla åtgärder för att man ska kunna komma till rätta med de missförhållanden som finns inom taxibranschen så att en bättre ordning och reda skapas. Vi måste ha ett regelverk och en regelhantering som branschen och kunderna känner förtroende för så att osund konkurrens förhindras. Regeringen bör därför, på grundval av förslagen i utredningen Ekonomisk brottslighet inom taxinäringen (SOU 2004:102), snarast besluta att tömning av taxameter måste ske i av tillsynsmyndigheten fastställd redovisningscentral och att polisen får rätt att beslagta slutrapporter från taxameter. Vidare bör körkort få återkallas för dem som utövat olaga yrkesmässig trafik, att fordon som använts i strid med yrkeslagstiftningen ska kunna beslagtas samt att tillsynsmyndigheten, Åklagarmyndigheten och polisen snarast tar fram en gemensam handlingsplan för att komma till rätta med fusket inom taxibranschen. Även möjligheten att minska kontanthantering bör ses över. Länsstyrelsen kan i dag besluta om indragning av förarlegitimationen för den som dömts för brott. Det finns dock inga krav på att den informationen förs vidare till förarens arbetsgivare eller till beställningscentralen. Därmed är det möjligt för en förare att fortsätta att köra taxi trots att legitimationen dragits in. Vi anser därför att regeringen snarast bör ta initiativ till regler i de nu angivna avseendena i syfte att de påtalade problemen med ekonomisk brottslighet inom taxibranschen ska kunna minskas radikalt. Det gäller bl.a. bestämmelser om att återkallelse av legitimation, körkort och trafiktillstånd ska rapporteras till den som begär detta och att berörda myndigheter bör prioritera tillsynen av taxibranschen.

Detta bör ges regeringen till känna.

3. Åtgärder mot överlast, punkt 8 (s, v, mp)

av Ibrahim Baylan (s), Christina Axelsson (s), Hans Stenberg (s), Claes-Göran Brandin (s), Peter Pedersen (v), Pia Nilsson (s), Karin Svensson Smith (mp) och Désirée Liljevall (s).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 8 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion

2007/08:T291 av Agneta Lundberg och Eva Sonidsson (båda s).

Ställningstagande

Vägverkets mätningar visar att många timmerbilar liksom även andra tunga fordon körs med överlast. Enligt vår mening är den nuvarande situationen med omfattande överlast oacceptabel. Först och främst medför överlasterna ett hårt slitage på vägarna med forcerad nedbrytning, som i sin tur föranleder stora underhållskostnader. Transport av timmer med lastbil är en förutsättning för industrin. Vidare utgör överlastade fordon en trafikfara. Man bör också beakta vikten av konkurrens på lika villkor; de som kör med laglig vikt riskerar att hamna i ett sämre konkurrensläge jämfört med dem som bryter mot regelverket.

Trots vidtagna åtgärder från myndigheters och organisationers sida är alltså – enligt vad Vägverkets mätningar visar – lasterna alltför höga på en alltför hög nivå. Industrin, åkerinäringen och transportfacken bör ta sitt ansvar i detta avseende. Samtidigt vill vi understryka det faktum att sanktioner är ett viktigt verktyg vid brott mot trafikbestämmelserna. Överlastavgiften bör därför höjas. Det är vidare angeläget att även andra medel övervägs som kan leda till att problemet med överlast kan motverkas effektivt.

Detta bör ges regeringen till känna.

4. Vinterdäck för tung trafik, punkt 13 (s, mp)

av Ibrahim Baylan (s), Christina Axelsson (s), Hans Stenberg (s), Claes-Göran Brandin (s), Pia Nilsson (s), Karin Svensson Smith (mp) och Désirée Liljevall (s).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 13 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion

2007/08:T442 av Helene Petersson i Stockaryd och Christin Hagberg (båda s).

Ställningstagande

Det finns krav på att personbilar ska ha vinterdäck vid vinterväglag under perioden 1 december–31 mars. För den tunga trafiken, dvs. fordon över 3,5 ton, saknas sådana krav. Varje år drabbas Sverige av snöoväder. Vid alla snöoväder uppstår det stora trafikproblem bl.a. till följd av att den tunga trafiken inte har vinteranpassad utrustning.

I exempelvis trakterna runt Jönköping blir det varje år totalstopp under flera timmar på grund av att tung trafik inte kan ta sig upp för backarna. Nu förses den olycksdrabbade riksväg 40 med värmeslingor till en kostnad av 12 miljoner kronor. Det är säkert väl använda pengar för att minska olyckor och långa bilköer, men alla backar i Sverige kan knappast förses med värmeslingor. Även i Skåne blir det oerhört halt när ett snöoväder drar in och det uppstår betydande trafikproblem.

Merparten av de tunga fordonen som inte är utrustade för att klara vinterväglag kommer från andra delar av Europa. De kanar av vägen eller blir stående tvärs över vägen, och framkomligheten för andra fordon blir ytterst begränsad eller obefintlig. Dessa stora och tunga fordon blir då också en mycket stor fara för andra trafikanter.

Vårt grannland Norge har däremot stränga krav också på den tunga trafiken. Vintertid krävs snökedjor för att överhuvudtaget få köra in i landet. Detta är kanske inte aktuellt i Sverige, men genomförandet av EG-direktivet om yrkesförarkompetens eller Vägverkets råd om kvalitetssäkra transporter är inte tillräckligt.

Enligt vår mening är det dags för Sverige att skärpa kraven på väglagsanpassad utrustning för all tung trafik. Det handlar också om att ändra tidpunkten för kraven på vinteranpassade däck, eftersom det inte är ovanligt att snö kommer även i oktober eller november. Gränskontrollen måste vidare utökas för att stoppa den trafik som inte har godtagbar vinterutrustning redan vid gränsen. Alla fordon på de svenska vägarna måste vara rätt utrustade för att trafikmiljön ska bli säker så att nollvisionen kan uppnås.

Detta bör ges regeringen till känna.

5. Fordonsekipage, punkt 15 (s, v)

av Ibrahim Baylan (s), Christina Axelsson (s), Hans Stenberg (s), Claes-Göran Brandin (s), Peter Pedersen (v), Pia Nilsson (s) och Désirée Liljevall (s).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 15 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2007/08:T358 av Lars U Granberg (s).

Ställningstagande

Vi vill erinra om att bestämmelserna om vilken körkortsbeteckning man behöver för att köra fordonsekipage, dvs. dragbil och släpvagn, genomfördes för ett antal år sedan. Enligt vår mening är det nu hög tid att justera dessa begränsningar. Många nya bilar har i dag en totalvikt på ca 2,5 ton och dagens husvagnar väger oftast över 1 ton. Detta innebär att den som enbart har ett B-körkort inte får köra ett sådant ekipage. Samma hinder finns när det gäller framförande av vissa slags större och tyngre släpvagnar med överbyggnad.

Samtidigt kan vi konstatera att det tredje körkortsdirektivet nu har antagits och att det innehåller ändringar av viktsgränserna. Visserligen ska direktivet vara genomfört i medlemsstaterna först i januari 2013, men det trädde i kraft i januari 2007. Det är angeläget att ha regler som bättre motsvarar dagens och framtidens trafiksäkra fordonspark. Vi anser därför att direktivet bör genomföras i svensk lagstiftning med största skyndsamhet.

I samband med genomförandet av körkortsdirektivet är det angeläget att inte göra det onödigt kostsamt och krångligt att få behörigheten att framföra ett fordonsekipage med en totalvikt på 4 250 kg som det nya körkortsdirektivet medger. Regeringen bör därför särskilt pröva om man kan ha två alternativa sätt att erhålla behörigheten, nämligen antingen genom en genomgången utbildning på viss tid eller genom att avlägga prov.

Detta bör ges regeringen till känna.

6. Indrivning av parkeringsavgifter, punkt 17 (s, v, mp)

av Ibrahim Baylan (s), Christina Axelsson (s), Hans Stenberg (s), Claes-Göran Brandin (s), Peter Pedersen (v), Pia Nilsson (s), Karin Svensson Smith (mp) och Désirée Liljevall (s).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 17 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2007/08:T478 av Luciano Astudillo och Marie Granlund (båda s).

Ställningstagande

Det kan konstateras att Malmö varje år förlorar 5 miljoner kronor eftersom parkeringsböter på utlandsregistrerade bilar inte kan drivas in. Under senare år har många danskar flyttat till Malmö, vilket ytterligare spätt på problemet. Det är nämligen fullt möjligt att arbeta i Danmark, bo i Sverige

och felparkera sin danska bil i Malmö utan påföljd. Även om integrationen över Sundet inneburit mycket positivt så är Malmös ekonomi samtidigt pressad av den stora inflyttningen eftersom danskarna (enligt skatteavtalet mellan Sverige och Danmark) betalar skatt där de arbetar och inte där de bor. Danskarna tar dessutom del av barnomsorg, skola, vård och övrig välfärd på den svenska sidan. Den danska staten har i viss mån kompenserat Sverige för skattebortfallet men endast en bråkdel av dessa pengar har överförts till Malmö och Skåne. I Danmark går det däremot inte att felparkera utan påföljd. Där har nämligen kommunerna rätt att söka upp ägaren till de felparkerade bilarna, även när fordonen är utlandsregistrerade, och driva in skulden.

Mot denna bakgrund är det nu hög tid att även Sverige gör något åt de ”gränsöverskridande” felparkeringarna. Med tanke på den ökade integrationen i Öresund och andra gränsregioner bör lagstiftningen anpassas så att den blir mer modern och effektiv. Det är inte rimligt att svenska kommuner ska förlora stora belopp för att det finns en lucka i lagen som gynnar felparkerare, särskilt inte när andra länder har kunnat lösa problemet. Det bör ankomma på regeringen att se över gällande reglering för att främja en mer smidig hantering av parkeringsavgifter.

Detta bör ges regeringen till känna.

7. Cykelstrategi, punkt 18 (mp)

av Karin Svensson Smith (mp).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 18 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2007/08:T493 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkande 14 och 2007/08:T532 av Karin Svensson Smith och Per Lodenius (mp, c).

Ställningstagande

Cyklande har en given plats i ett transportsystem som gör anspråk på att vara hållbart. Att få fler personer att använda cykel är en transportpolitiskt viktig fråga. Genom ökad cyklism bidrar man till uppfyllande av två av de transportpolitiska målen, nämligen tillgänglighet och en god miljö. Därtill talar folkhälsoaspekter för att cyklandet bör öka. Cyklismen bör främjas genom en kombination av olika styrmedel och andra åtgärder. Det handlar exempelvis om infrastrukturåtgärder, trafikbestämmelser, information och kampanjer. Vidare bör en översyn göras av lagstiftningen kring cykling för att undanröja nuvarande oklarheter och skiftande domstolspraxis.

Mot denna bakgrund bör Vägverket ges i uppdrag att formulera ett mål för ökad andel cykeltrafik av den totala andelen persontrafikresor. Dessutom bör Vägverket i samarbete med kommuner och andra aktörer verka för bättre förutsättningar för ökad och säker gång- och cykeltrafik för olika grupper av flickor och pojkar, män och kvinnor. De insatsområden som pekats ut i Vägverkets nationella strategi bör genomföras och kompletteras med utgångspunkt i ett sådant brett perspektiv. De beslutsunderlag som används vid infrastrukturplaneringen, bl.a. statistik om gång- och cykeltrafik, bör utvecklas för att underlätta utformning och val av åtgärder. Vägverket bör även ägna ökad uppmärksamhet åt samordning av regionala cykelstråk.

Detta bör ges regeringen till känna.

Särskilt yttrande

Övergivna fordon, punkt 10 (s, v)

Ibrahim Baylan (s), Christina Axelsson (s), Hans Stenberg (s), Claes-Göran Brandin (s), Peter Pedersen (v), Pia Nilsson (s) och Désirée Liljevall (s) anför:

Vi anser att det är väsentligt att man kommer till rätta med problemen med övergivna bilar längs vägar, på gatumark och i markerna. Vägverkets förslag innebär att kostnaderna för att transportera bort övergivna fordonen ska belasta fordonets trafikförsäkring om man inte kan ta ut kostnaden av fordonets ägare. Många av de bilar som överges är oförsäkrade och därmed kommer kostnaderna att drabba alla fordonsägare som betalar sin fordonsförsäkring. Detta kommer med stor sannolikhet att leda till höjda försäkringspremier och drabba vissa grupper av försäkringstagare hårdare än andra. Vi anser att kostnaderna för att transportera bort övergivna fordon som saknar ägare eller som är oförsäkrade inte ska belasta trafikförsäkringen utan finansieras via anslag.

BILAGA

Förteckning över behandlade förslag

Motioner från allmänna motionstiden hösten 2007

2007/08:T230 av Cecilia Widegren och Ulf Sjösten (båda m):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att gränsen för större besiktningintervall ska vara 35 år.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att bilar tillverkade före 1960 ska besiktigas vart femte år.

2007/08:T254 av Lennart Pettersson (c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om utredning av gratis färjetrafik till Ven.

2007/08:T265 av Stefan Tornberg och Sven Bergström (båda c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en översyn av terrängkörningslagen med syfte att anpassa lagen, terrängkörningsförordningen och trafikförordningen så att jord- och skogsbruk skyddas bättre i framtiden

2007/08:T278 av Kurt Kvarnström och Carin Runeson (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att öka bilproducenternas ansvar för att bilar vid försäljning ska utrustas med vinterdäck som standard.

2007/08:T280 av Magdalena Andersson (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om förbokning av platser på färjan mellan Gränna och Visingsö.

2007/08:T285 av Ann-Kristine Johansson m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av ett system för vägvisning som är mer kundanpassat och mer anpassat till regional utveckling än dagens system.

2007/08:T291 av Agneta Lundberg och Eva Sonidsson (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om höjd avgift för den som kör med överlast.

2007/08:T308 av Tobias Krantz (fp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om förändringar i regler och lagar som gör det möjligt för färjetrafiken mellan Gränna och Visingsö att klassas som allmän färjeförbindelse och därmed att kunna övergå från kommunalt till statligt huvudmannaskap inom ramen för ett system med bokningsrätt.

2007/08:T311 av Gunnar Sandberg och Berit Andnor (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om bidrag till det enskilda vägnätet.

2007/08:T312 av Sofia Arkelsten (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att förbättra och förtydliga skyltningen längs landets vägar.

2007/08:T313 av Sylvia Lindgren och Börje Vestlund (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av åtgärder för att skapa bättre ordning och reda i taxibranschen.

2007/08:T338 av Krister Hammarbergh (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör inleda samtal med den finska regeringen angående värdetransporter över gräns.

2007/08:T340 av Krister Hammarbergh (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att den svenska regeringen bör inleda samtal med den finska regeringen om taxitjänster över gränsen mellan Sverige och Finland.

2007/08:T353 av Jan Ertsborn och Anita Brodén (båda fp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att övergivna fordon på och utmed motorvägarna omedelbart ska forslas bort.

2007/08:T356 av Carina Adolfsson Elgestam och Ann-Kristine Johansson (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en utökad miljöpolicy för Vägverket som innefattar byggandet av fler träbroar för biltrafik.

2007/08:T358 av Lars U Granberg (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om vikten av att skynda på justering av totalvikten ett ekipage får ha, när man framför det med B-körkort.

2007/08:T372 av Ann-Kristine Johansson m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av en total översyn av den enskilda och allmänna väghållningen.

2007/08:T374 av Agneta Lundberg (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om bidrag till det enskilda vägnätet.

2007/08:T377 av Jörgen Hellman och Christina Oskarsson (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om brunvit skyltning till landets läns museer.

2007/08:T384 av Peter Hultqvist (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om borttransporter av övergivna fordon.

2007/08:T397 av Jan R Andersson (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om förenklingar vad gäller möjligheterna till skyltning i anslutning till allmänna vägar.

2007/08:T442 av Helene Petersson i Stockaryd och Christin Hagberg (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om vinteranpassad utrustning för tung trafik.

2007/08:T468 av Göran Persson i Simrishamn och Kerstin Engle (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om taxiförarlegitimation till dömda.

2007/08:T478 av Luciano Astudillo och Marie Granlund (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att kommuner bör få eftersöka felparkerare av utlandsregistrerade fordon.

2007/08:T493 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp):

7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att riskavgiften för statens lånegarantier för Öresundsbron fortsättningsvis bör finansieras genom höjda avgifter för de bilar som använder bron.
14. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör vidta åtgärder för att verkställa Vägverkets cykelstrategi eller på annat sätt agera för att öka cyklingen i samhället.

2007/08:T522 av Ulf Nilsson och Christer Nylander (båda fp):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda de samhällsekonomiska fördelarna med nolltaxa respektive halverade avgifter på Öresundsbron.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda möjligheterna till hel eller delvis skattefinansiering av Öresundsbron.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att samma finansieringsprincip ska gälla för Öresundsbron som för andra svenska vägar och broar.

2007/08:T532 av Karin Svensson Smith och Per Lodenius (mp, c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av översyn av den lagstiftning som reglerar cykeltrafikens villkor.

2007/08:T535 av Peter Althin (kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda möjligheten att lagligt framföra en Segway på våra gator.

2007/08:T537 av Bengt-Anders Johansson (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om underlättande vid import av bilar från övriga EU.

2007/08:T545 av Peter Eriksson m.fl. (mp):

17. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att riskavgiften för Öresundsbrokonsortiet i fortsättningen bör täckas av höjd broavgift för de bilar som kör på bron.

2007/08:N323 av Peter Eriksson m.fl. (mp):

23. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att åtgärder mot svarttaxiverksamhet måste vidtas.