



Några fordons- och trafikfrågor

Sammanfattning

I betänkandet behandlar utskottet fordons- och trafikfrågor med utgångspunkt från ett trettiotal motioner som väckts under den allmänna motionstiden 2011. Motionsförslagen rör bl.a. förnybara drivmedel, bilbesiktning, längd och vikt för lastbilar, övergivna fordon, historiska fordon och parkeringsfrågor.

Med anledning av förslag om olika miljöåtgärder inom fordonsområdet betonar utskottet att omställningen till ett långsiktigt hållbart transportsystem är en av de största utmaningarna inom transportpolitiken och välkomnar att en rad insatser har gjorts samtidigt som ett omfattande utvecklingsarbete pågår på området.

Utskottet klargör vidare att bilbesiktning på en konkurrensutsatt marknad kan utformas på ett sätt som gynnar konsumenterna samtidigt som högt ställda krav på trafiksäkerhet och miljökontroll kan uppnås. Utskottet påvisar också att tillgängligheten har ökat det senaste året, både genom fler stationer och genom ökade öppettider och möjlighet till drop-in besiktning.

Enligt utskottets mening är det viktigt för såväl miljön, trafiksäkerheten och Sveriges konkurrenskraft att värna om Sveriges undantag från EU:s bestämmelser om lastbilsängder för inhemska transporter. Av samma skäl framhåller utskottet att det är angeläget att de försök som pågår med längre fordonskombinationer får fortskrida.

När det gäller övergivna fordon betonar utskottet att det är väsentligt att komma till rätta med både det miljöproblem och den trafiksäkerhetsrisk som dessa utgör. Utskottet ser därför med tillfredsställelse på att det inom Regeringskansliet pågår beredningsarbete med att ta fram ändamålsenliga regler för att hantera övergivna fordon.

Utskottet avstyrker samtliga motionsförslag men konstaterar att många av de är, eller kommer att bli, tillgodosedda genom pågående och planerat berednings- och utvecklingsarbete.

I betänkandet finns åtta reservationer (S, V, MP, SD).

Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
Utskottets förslag till riksdagsbeslut	3
Redogörelse för ärendet	6
Ärendet och dess beredning	6
Utskottets överväganden	7
Förnybara drivmedel	7
Bilbesiktning	11
Historiska fordon	14
Övergivna fordon	16
Dubbdäck	17
Fyrhjulingar och A-traktorer	19
Efterkonvertering och typgodkännande	21
Utsläppsrätter och vägarbeten	22
Trafiksignaler	23
Längd och vikt för lastbilar	24
Vägskyltning	26
Parkeringsfrågor	28
Motioner som bereds förenklat	31
Reservationer	32
1. Förnybara drivmedel, punkt 1 (S, MP, V)	32
2. Bilbesiktning, punkt 2 (S, MP, V)	33
3. Historiska fordon, punkt 3 (S)	34
4. Historiska fordon, punkt 3 (SD)	35
5. Övergivna fordon, punkt 4 (S, MP, V)	35
6. Efterkonvertering och typgodkännande, punkt 7 (S, MP, V)	36
7. Längd och vikt för lastbilar, punkt 10 (MP, V)	36
8. Parkeringsfrågor, punkt 12 (S, MP, V)	37
<i>Bilaga</i>	
Förteckning över behandlade förslag	38
Motioner från allmänna motionstiden hösten 2011	38

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. Förnybara drivmedel

Riksdagen avslår motionerna

2011/12:T280 av Camilla Waltersson Grönvall (M),

2011/12:T412 av Matilda Ernkrans m.fl. (S) yrkande 3,

2011/12:T429 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 12 och

2011/12:N260 av Lise Nordin m.fl. (MP) yrkandena 10, 12 i denna del och 15.

Reservation 1 (S, MP, V)

2. Bilbesiktning

Riksdagen avslår motionerna

2011/12:T252 av Isak From och Gunnar Sandberg (båda S),

2011/12:T279 av Jan Ertsborn (FP) yrkandena 1 och 2 samt

2011/12:T429 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 24.

Reservation 2 (S, MP, V)

3. Historiska fordon

Riksdagen avslår motionerna

2011/12:T268 av Lars Gustafsson (KD),

2011/12:T382 av Isak From och Per Svedberg (båda S) och

2011/12:T469 av Josef Fransson och Thoralf Alfsson (båda SD) yrkande 3.

Reservation 3 (S)

Reservation 4 (SD)

4. Övergivna fordon

Riksdagen avslår motionerna

2011/12:T244 av Eva Sonidsson och Ingemar Nilsson (båda S) och

2011/12:T248 av Jan Ertsborn och Anita Brodén (båda FP).

Reservation 5 (S, MP, V)

5. Dubbdäck

Riksdagen avslår motion

2011/12:T345 av Lars Beckman (M).

6. Fyrhjulingar och A-traktorer

Riksdagen avslår motionerna

2011/12:T388 av Catharina Bråkenhielm (S) och

2011/12:T428 av Inger Fredriksson (C).

7. Efterkonvertering och typgodkännande

Riksdagen avslår motion

2011/12:N260 av Lise Nordin m.fl. (MP) yrkandena 3 och 12 i denna del.

Reservation 6 (S, MP, V)

8. Utsläppsrätter och vägarbeten

Riksdagen avslår motion

2011/12:T270 av Anna Steele (FP) yrkandena 1 och 2.

9. Trafiksignaler

Riksdagen avslår motion

2011/12:T264 av Bodil Ceballos och Tina Ehn (båda MP).

10. Längd och vikt för lastbilar

Riksdagen avslår motion

2011/12:T344 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 7.

Reservation 7 (MP, V)

11. Vägskyltning

Riksdagen avslår motion

2011/12:Kr224 av Jörgen Hellman och Christina Oskarsson (båda S) yrkande 3.

12. Parkeringsfrågor

Riksdagen avslår motionerna

2011/12:T247 av Lars-Arne Staxäng (M),

2011/12:T256 av Kenneth Johansson och Karin Nilsson (båda C),

2011/12:T269 av Lars Gustafsson (KD),

2011/12:T285 av Linda Arvidsson Wemmert (M),

2011/12:T297 av Kurt Kvarnström och Carin Runeson (båda S),

2011/12:T329 av Lars-Axel Nordell (KD) och

2011/12:T400 av Marietta de Pourbaix-Lundin (M).

Reservation 8 (S, MP, V)

13. Motioner som bereds förenklat

Riksdagen avslår motionerna

2011/12:T228 av Kurt Kvarnström och Carin Runeson (båda S),

2011/12:T415 av Adnan Dibrani m.fl. (S),

2011/12:T431 av Cecilia Widegren (M) och

2011/12:T442 av Helena Lindahl och Staffan Danielsson (båda C).

Stockholm den 13 mars 2012

På trafikutskottets vägnar

Anders Ygeman

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Anders Ygeman (S), Jan-Evert Rådström (M), Monica Green (S), Malin Löfsjögård (M), Lars Mejern Larsson (S), Sten Bergheden (M), Suzanne Svensson (S), Lars Tysklind (FP), Leif Pettersson (S), Anders Åkesson (C), Edward Riedl (M), Stina Bergström (MP), Annelie Enochson (KD), Tony Wiklander (SD), Siv Holma (V), Lotta Finstorp (M) och Katarina Köhler (S).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I detta betänkande behandlas 37 motionsyrkanden från den allmänna motionstiden hösten 2011. Förslagen berör en rad olika fordons- och vägtrafikrelaterade frågor som bl.a. tillgång till förnybara drivmedel, bilbesiktning, historiska fordon, parkeringsfrågor, vägskyltning och trafiksignaler.

Utskottet har i samband med ärendets beredning sammanträffat med företrädare för AB Svensk Bilprovning och Transportstyrelsen. Mötet ägde rum den 16 februari 2011. I sammanhanget kan vidare nämnas att utskottet återkommer senare under riksmötet till vissa fordons- och trafikfrågor i samband med beredning av motionsförslag på trafiksäkerhetsområdet (bet. 2011/12:TU12).

Utskottets överväganden

Förnybara drivmedel

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionerna. Utskottet konstaterar att omställningen till ett långsiktigt hållbart transportsystem är en av de största utmaningarna inom transportpolitiken och välkomnar att en rad insatser gjorts samtidigt som ett omfattande utvecklingsarbete pågår på området.

Jämför reservation 1 (S, MP, V).

Bakgrund

Statistik om miljöbilar

Av statistik från Trafikanalys framgår det att andelen personbilar som klassas som miljöbil vid utgången av 2011 var knappt 11 procent. Bland nyregistrerade bilar var motsvarande andel 38 procent. Av statistiken framgår att det nu finns 475 000 miljöbilar i trafik, vilket motsvarar knappt 10,8 procent av alla bilar, en ökning från 8,3 procent föregående år. Enligt Trafikanalys varierar andelen miljöbilar mellan länen. Högst andel miljöbilar i trafik hade Stockholms län med 16 procent. Den lägsta andelen hade Jämtland med 5 procent. De flesta miljöbilarna är etanol eller etanolhybridbilar, men deras andel minskar till förmån för bränslesnåla dieseldrivna miljöbilar.

Pumplagen

Riksdagen beslutade i december 2005 (bet. 2005/06:TU6, rskr. 2005/06:134) att anta regeringens förslag till en ny lag, lagen (2005:1248) om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel (den s.k. pumplagen). Lagen innebär att de största bensinstationerna sedan den 1 april 2006 är skyldiga att tillhandahålla förnybara drivmedel som t.ex. etanol eller biogas. Syftet med beslutet var att minska koldioxidutsläppen genom att förbättra tillgången på förnybara drivmedel, främst mot bakgrund av att bristande tillgänglighet har bedömts som ett av de största hindren mot en ökad användning av förnybara drivmedel.

Som ett led i trafikutskottets arbete med att följa upp och utvärdera av fattade riksdagsbeslut beslutade utskottet den 3 juni 2008 att följa upp genomförandet och konsekvenserna av införandet av pumplagen. Rapporten slutredovisades i februari 2010. I rapporten redovisas att antalet tank-

ställen i Sverige som varje år läggs ned har ökat sedan 2006. Det är inte möjligt att dra slutsatsen att det är pumplagen som är orsaken till denna utveckling; dock kan pumplagen ha påverkat i vissa fall.

Mot bakgrund av att nedläggningen av tankställen i Sverige har ökat sedan 2006 tillkännagav riksdagen våren 2010 att regeringen borde se över de konsekvenser som pumplagen har för mindre tankställen i glesbygden (bet. 2009/10:TU15, rskr. 2009/10:228). I sammanhanget ansåg riksdagen att det borde göras en översyn av frågan om tidsbegränsade dispenser, enligt bestämmelserna i pumplagen. Utskottet uttalade i betänkandet som sin mening att det är viktigt att en fortsatt utveckling av tillgången på förnybara drivmedel kan förenas med att medborgarna även i landets mer gles befolkade delar ges ett rimligt utbud av drivmedelsstationer.

Transportstyrelsen har därefter fått regeringens uppdrag att se över dispensförfarandet enligt pumplagen med tillhörande författningar med syftet att mildra konsekvenserna för bl.a. mindre försäljningsställen av fordonsbränsle i glesbygd. Transportstyrelsen redovisade den 13 april 2011 rapporten till regeringen med olika alternativ till förändringar. Regeringen har därefter gett Transportstyrelsen ett tilläggsuppdrag med anledning av rapporten som ännu inte slutredovisats.

Supermiljöbilspremie

Från och med den 1 januari 2012 t.o.m. den 31 december 2014 gäller en supermiljöbilspremie. Genom premien har riksdagen avsatt 200 miljoner kronor för att uppmuntra bilköpare att välja de bästa miljöalternativen. Syftet med premien är att teknikneutralt stimulera marknadsintroduktionen av de mest miljövänliga bilarna och därmed närma sig målet om en fossiloberoende fordonsflotta 2030. Med en supermiljöbil avses en personbil som uppfyller EU:s senaste avgaskrav och som släpper ut högst 50 gram koldioxid per kilometer. Det är utsläppsvärdet, som bilen får när den typgodkännts, som avgör om bilen är kvalificerad för premien eller inte. Det innebär att det är främst elbilar och laddhybrider som inledningsvis kan komma i fråga för premien.

Både privatbilar och tjänstebilar omfattas av supermiljöbilspremien. Storleken på premien per supermiljöbil kan som högst uppgå till 40 000 kronor för privatpersoner. För en näringsidkare som köper en supermiljöbil uppgår premien till ett belopp som per supermiljöbil motsvarar 35 procent av prisskillnaden mellan supermiljöbilen och närmast jämförbara bil, dock högst 40 000 kronor. Som nämns ovan är avsatta medel för premien 200 miljoner kronor för åren 2012-2014, fördelat med 20 miljoner kronor 2012, 80 miljoner kronor 2013 och 100 miljoner kronor 2014.

Nedsättning av förmånsvärdet

Den 1 januari 2012 trädde lagen (2011:1271) om ändring i inkomstskattelagen (1999:1229) samt övergångsbestämmelserna till lagen (2001:1175) om ändring i inkomstskattelagen. Det innebär att den tidsbegränsade ned-

sättningen av förmånsvärdet för vissa miljöanpassade bilar förlängs t.o.m. år 2013 för bilar som är utrustade med teknik för drift med elektricitet som tillförs genom laddning från en yttre energikälla eller med en annan gas än gasol. Förlängningen innebär att förmånsvärdet för dessa bilar sätts ned till 60 procent av förmånsvärdet för motsvarande konventionella bil, dock maximalt med 16 000 kronor.

Motionerna

I motion 2011/12:N260 föreslår Lise Nordin m.fl. (MP) att ett mackstöd införs för biogaspumpar så att människor i fler delar av landet ska kunna tanka miljövänligt. Det framförs i motionen att pumplagen bör revideras i syfte att alla större mackar senast den 1 januari 2013 ska tillhandahålla förnybara drivmedel som uppfyller kraven såväl i bränsledirektivet i EU som hälsorelaterade krav (exempelvis dem Svanen har satt upp).

I motion 2011/12:T280 påpekar Camilla Waltersson Grönvall (M) att enligt regeringens proposition 2008/09:162 En sammanhållen klimat- och energipolitik – Klimat bör Sverige 2030 ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen. Den miljöbilspremie som infördes under den föregående mandatperioden har varit en viktig del av detta. Enligt Transportstyrelsen har antalet miljöfordon ökat kraftigt de senaste åren, från totalt ca 110 000 fordon i januari 2008 till över 340 000 fordon i augusti 2010. Förvisso har ökningen av elbilar, elhybrider och biogasfordon varit tydlig, men alltså är det bilar som drivs med etanol E85 som dominerar bland miljöfordonen. Enligt motionären måste utvecklingen därför påskyndas, och det påpekas att elbilarnas stora svaghet är de dyra batterierna. I en hårt ansatt fordonsbransch kan miljöbilar på sikt bidra till att säkra jobb. Det yrkas att en sammanhållen strategi för att förmå fler människor att välja en miljöbil med ett koldioxidneutralt drivmedel ska tas fram. Inom ramen för en sådan strategi bör man också se över och överväga åtgärder som möjliga regelförenklingar riktade till producenter på området.

I motion 2011/12:T412 framför Matilda Ernkrans m.fl. (S) att vi inte kan ta oss an framtiden utan att se till att fordonen som trafikerar våra vägar drivs med förnybara drivmedel. De senaste årens utveckling av motorer och fordon som helt eller delvis använder förnybara drivmedel är positiv, men går enligt motionärerna ännu för långsamt. En förutsättning är att tillgången till förnybara drivmedel säkras. Det heter vidare i motionen att det är hög tid att ta nya initiativ för att ställa om Sverige med högre pris på utsläpp och genom investeringar i det som ska bygga det nya samhället. Det är fråga om investeringar i en hållbar infrastruktur och i energieffektiviseringar och ny effektiv miljöteknik. Motionärerna yrkar att väginvesteringar kombineras med att man stimulerar användningen av fordon som drivs med förnybara drivmedel.

I kommittémotion 2011/12:T429 framför Anders Ygeman m.fl. (S) att vägtrafikens främsta utmaning är att minska koldioxidutsläppen och att det gäller att bana väg för hållbara biobränslen och energieffektiv teknik. Motionärerna yrkar mot denna bakgrund att utbyggnaden av infrastruktur måste fortsätta när det gäller fordonsgas måste.

Utskottets ställningstagande

Utskottet har vid tidigare behandling av frågor om framtidens drivmedel framhållit att omställningen till ett långsiktigt hållbart transportsystem är en av de största utmaningar som transportpolitiken står inför. Utskottet konstaterar därför med tillfredsställelse att ett flertal åtgärder har vidtagits eller är under beredning för att främja en utveckling i denna riktning inom flera samhällsområden.

När det gäller trafikens infrastruktur och åtgärder för att trygga tillgången till alternativa drivmedel kan nämnas att riksdagen tillkännagav våren 2010 att regeringen bör se över konsekvenserna av den s.k. pumplagen. Utskottet uttalade i sitt betänkande som riksdagen godkänt att det är viktigt att en fortsatt utveckling av tillgången på förnybara drivmedel kan förenas med att medborgarna även i landets mest glest befolkade delar ges ett rimligt utbud av drivmedelsstationer. Transportstyrelsen redovisade därefter i november 2011 ett regeringsuppdrag med förslag till förändringar i pumplagen. I budgetpropositionen för 2012 anges vidare att regeringen har för avsikt att vidta åtgärder eller lämna förslag som innebär att dispenserna från pumplagens sista steg permanentas. Utskottet välkomnar denna avsiktsförklaring och förutsätter att den fortsatta beredningen kan ske skyndsamt.

Utskottet ser också positivt på att antalet stationer som erbjuder fordonsgas ökar årligen. Av uppgift från Gröna Bilister finns det i dagsläget ca 136 pumpar som tillhandahåller biogas och naturgas. I ett nationellt perspektiv används ca 60 procent biogas och 40 procent naturgas som drivmedel i gasdrivna fordon.

Utskottet ser vidare positivt på att nya regler har införts som innebär att laddplatser kan reserveras för t.ex. elbilar och laddhybrider och att en ny definition av miljöbil är under beredning inom Regeringskansliet.

Utskottet anser att det är lovvärt att regeringen har förlängt den tidsbegränsade nedsättningen av förmånsvärdet för de bilar som är utrustade med teknik för drift med elektricitet som tillförs genom laddning från yttre energikälla eller med en annan gas än gasol t.o.m. år 2013. Likaså finner utskottet det positivt att det har införts en supermiljöbilspremie som gäller fr.o.m. den 1 januari 2012 t.o.m. den 31 december 2014.

Utskottet konstaterar vidare att det pågår arbete med att främja en utveckling mot ett hållbart transportsystem på flera håll. Staten satsar exempelvis 450 miljoner kronor per år på ett projekt om fordonsstrategisk forskning och innovation. Projektet är ett samarbete mellan fordonsindustrin, underleverantörer och staten om klimat, miljö och säkerhet.

Med hänsyn till de åtgärder som redan vidtagits samt till pågående beredning avstyrker utskottet motionerna 2011/12:N266 av Lise Nordin m.fl. (MP) yrkandena 10 och 15, 2011/12:T280 av Camilla Waltersson Grönwall (M), 2011/12:T412 av Matilda Ermkran m.fl. (S) yrkande 3 och 2011/12:T429 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 12.

Bilbesiktning

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionerna med hänvisning till att utskottet anser att fordonsbesiktningen på en konkurrensutsatt marknad kan utformas på ett sätt som gynnar konsumenterna samtidigt som högt ställda krav på trafiksäkerhet och miljökontroll uppnås.

Jämför reservation 2 (S, MP, V).

Bakgrund

Allmänt

Fordonsbesiktning görs för att säkerställa att ett fordon är i det skick och har den utrustning som krävs ur miljö- och trafiksäkerhetssynpunkt. Fordonsbesiktningar utförs av olika besiktningsföretag, beroende på vilken typ av fordon det gäller.

Från och med den 1 juli 2010 är fordonsbesiktningen i Sverige konkurrensutsatt. Det innebär att det inte längre bara är AB Svensk Bilprovning utan även andra företag som kan utföra besiktningar på personbilar, lastbilar, maskiner och andra fordon.

Regelverket

I fordonslagen (2002:574) och fordonsförordningen (2009:211) finns bestämmelser om kontroll av bl.a. fordon, fordons last, färdskrivare, taxameter och den verksamhet som bedrivs av besiktningsorgan på fordonsområdet. I lagen föreskrivs bl.a. att besiktningsorgan som utför besiktningar av fordon ska vara ackrediterade av Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (Swedac). För att kunna ackrediteras som besiktningsorgan måste ett företag utöver tekniska krav också uppfylla vissa krav av annan karaktär, t.ex. krav på oberoende och allmänt gott anseende.

I fordonsförordningen finns bemyndigande till Transportstyrelsen att meddela föreskrifter om bl.a. fordons beskaffenhet och utrustning, omfattningen av kontrollen enligt förordningen, den tekniska kompetensen och utrustningen samt kvalitetssäkringen hos besiktningsorgan och provningsorgan enligt fordonslagen samt utbildning och kompetens hos besiktningstekniker. Transportstyrelsen har utnyttjat sitt bemyndigande och meddelat föreskrifter om bl.a. kontrollbesiktning, teknisk kontrollutrustning hos besiktningsorgan, registreringsbesiktning, mopedbesiktning och lämplighetsbesiktning, utbildning och kompetens för certifiering av besiktningstekniker osv.

I fordonsförordningen anges vidare att Transportstyrelsen ska utöva tillsyn över efterlevnaden av fordonslagen, fordonsförordningen och föreskrifter meddelade med stöd av denna.

Motionerna

I motion 2011/12:T252 framför Isak From och Gunnar Sandberg (båda S) att fordonsbesiktning är myndighetsutövning och därmed en statlig angelägenhet. Bilbesiktningen bör därför inte vara konkurrensutsatt. Motionärerna framför vidare att staten har ett ansvar för tillgängligheten till bilbesiktning i hela landet. Antalet fordon som får körförbud för att ägaren inte har besiktigat sin bil i tid har ökat kraftigt. Situationen är särskilt ansträngd i Stockholmsområdet och i vissa delar av Norrland. En orsak till att den som vill besiktiga sitt fordon får vänta länge är enligt motionärerna att privata aktörer inte har velat etablera sig på den numera öppna marknaden vare sig i Jämtland eller i Västerbotten. Enligt motionärerna behövs det bilbesiktning på rimligt avstånd så att besiktningen görs utan onödig miljöpåverkan och onödiga kostnader.

I motion 2011/12:T279 anför Jan Ertsborn (FP) att antalet svenskar som bor i andra EU-länder har ökat markant under senare år. Det är inte ovanligt att dessa medför sitt svenskregistrerade fordon. Motionären påpekar att det då uppstår problem med den obligatoriska årliga besiktningen som måste göras av besiktningsföretag som är godkänt av Swedac. Vikten av att skapa gemensamma regler för besiktningar och kontroll av fordon, inte minst beroende på säkerhets- och miljökrav, har också framhållits i olika sammanhang. Steg har tagits i denna riktning och här bör Sverige kunna bli än mer pådrivande. Målet bör enligt motionären vara att uppnå en fullständig harmonisering inom EU med gemensamma besiktningsregler och ett rapporteringssystem som innebär att kontrollbesiktning av fordon ska kunna göras var som helst inom EU.

I kommittémotion 2011/12:T429 motsätter sig Anders Ygeman m.fl. (S) en fortsatt avreglering av bilprovningen. När regeringen vill sälja ut ett antal av bilprovningens stationer riskerar fordonsägare i delar av landet att bli utlämnade till privata monopol, menar motionärerna. Redan i dag har de få privata aktörer som etablerat sig i Sverige högre priser för kontrollbe-

siktning än bilprovningen. Det osäkra marknadsläget har enligt motionärerna gjort att bilprovningen inte vågat nyanställa personal, vilket har lett till ökade köer till kontrollbesiktningen. Motionärerna framför att dagens bilprovning i stället bör utvecklas.

Utskottets ställningstagande

Utskottet har tidigare behandlat frågor om bilbesiktningen och framfört att fordonsbesiktningen på en konkurrensutsatt marknad kan utformas på ett sätt som gynnar konsumenterna samtidigt som högt ställda krav på trafik-säkerhet och miljökontroll uppnås lika väl. Utskottet är alltså av den uppfattningen.

Utskottet noterar med tillfredsställelse att Transportstyrelsen, som har ett övergripande övervaknings- och tillsynsansvar över besiktningssmarknaden, nogsam följer och med täta intervall återrapporterar marknadsutvecklingen till regeringen.

Utskottet vill särskilt lyfta fram att AB Svensk Bilprovningens geografiska tillgänglighet har ökat det senaste året genom att 21 nya stationer har etablerats och än fler är planerade att öppna under det kommande året. Enligt uppgift från Svensk Bilprovning AB har det under perioden 2010-2011 även etablerats 25 nya konkurrerande besiktningstationer som ägs av fem nya aktörer. Enligt uppgifter från Transportstyrelsen har tillgängligheten i tätorter även ökat något genom ökade öppettider och möjlighet till drop-in. En begränsning för nyetableringen av besiktningssorgan har dock visat sig vara tillgången på besiktningstekniker.

I sammanhanget kan nämnas att AB Svensk Bilbesiktning ägs av staten (52 procent) och åtta andra branschorganisationer: Bilförsäkringsföretagen (12 procent), Motorbranschens Riksförbund (12 procent), Motormännens Riksförbund (5 procent), Motorförarnas Helykterhetsförbund (5 procent), Kungliga Automobilklubben (5 procent), Svenska Taxiförbundet (3 procent), Svenska Åkeriföretag (3 procent) och Svenska Bussbranschens Riksförbund (3 procent).

Utskottet vill också lyfta fram att riksdagen, i syfte att göra det möjligt för AB Svensk Bilprovning att verka på marknadsmässiga villkor, har bemyndigat regeringen att minska eller öka statens ägande i bolaget. Mot den bakgrunden inledde AB Svensk Bilprovning i slutet av januari 2012 försäljningen av grupperingar av besiktningstationer. Stationsnätet har delats in i grupper för att skapa förutsättningar för en väl fungerande marknad samtidigt som en även i fortsättningen god täckning vad gäller fordonsbesiktningar i hela landet beaktas.

När det gäller motionsförslag om att bilbesiktning ska kunna göras av svenskregistrerade bilar även i andra EU-länder konstaterar utskottet att det inte finns möjlighet att kontrollbesiktiga en svenskregistrerad bil utomlands. Utskottet har tagit del av information om att det pågår internationellt arbete som skulle kunna möjliggöra detta.

Mot denna bakgrund avstyrker utskottet motionerna 2011/12:T252 av Isak From och Gunnar Sandberg (båda S), 2011/12:T279 av Jan Ertsborn (FP) yrkandena 1 och 2 samt 2011/12:T429 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 24.

Historiska fordon

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionerna med hänsyn till att syftet med förslagen om ursprungskontroll och registerbesiktning torde bli tillgodosett genom det arbete som nu pågår på Transportstyrelsen.

Jämför reservationerna 3 (S) och 4 (SD).

Bakgrund

Av lagen (2001:558) om vägtrafikregister följer att ett fordon måste vara registrerat i vägtrafikregistret för att få användas i Sverige. Det är Transportstyrelsen som har ansvaret för vägtrafikregistret. För att Transportstyrelsen ska registrera fordonet krävs dels ursprungskontroll av fordonet, dels registreringsbesiktning. Ursprungskontrollen görs av Transportstyrelsen och registreringsbesiktning av ett besiktningsorgan. I Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:112) om registrering av fordon m.m. i vägtrafikregistret sägs bl.a. att ett fordon ska hänföras till kategorin tidigare registrerat i Sverige bl.a. om fordonet är ett historiskt fordon. Med historiska fordon avses fordon som är av en årsmodell som är 30 år eller äldre och som i huvudsak överensstämmer med det utförande fordonet hade när det lämnade fordonstillverkaren (Vägverkets föreskrifter (VVFS 2007:490) om teknisk identifiering av fordon). En utredning om tidigare registrering i Sverige och det underlag i övrigt som krävs för att fastställa att fordonet är ett historiskt fordon ska finnas vid den tekniska identifieringen. En utredning om tidigare registrering av ett historiskt fordon behövs inte om fordonet funnits i Sverige under de senaste 20 åren.

Motionerna

I motion 2011/12:T268 framhåller Lars Gustafsson (KD) att s.k. entusiastfordon utgör viktig kulturhistoria och är en av landets största frivilligrelser. Motionären menar att de goda ansatserna för att förebygga stulna bilar rörelser som gjorts genom reglerna om ursprungskontroll fått alltför rigorösa tillämpningar. Dokumentation på ägarskap måste uppvisas i en obruten kedja på kanske 70-80 år. Chassinummer finns inte alltid på äldre bilar och motornummer kan vara inaktuella då motorn bytts vid ett flertal tillfällen. Transportstyrelsen bör därför få direktiv som gör det möjligt att utföra ursprungskontroll på ett enkelt sätt till låg kostnad. Även besiktnings-

organen bör enligt motionären få stöd att utföra registerbesiktning på ett sätt som är rimligt för fordonsägaren och inte blir godtyckligt. Så länge ett entusiastfordon inte är bevisat stulet måste det kunna registreras oavsett om det är ett importfordon eller ett fordon funnet i Sverige.

I motion 2011/12:T382 skriver Isak From och Per Svedberg (båda S) att motorhobbyn och bilkulturen är en stor och kulturellt viktig hobby. Motionärerna framför att det sedan Transportstyrelsen övertog ursprungskontrollen blivit i stort sett omöjligt att registrera vissa fordon i Sverige. Vidare framförs i motionen att en förutsättning för att restaurera och renovera historiska fordon är att dessa helt eller delvis plockas isär och sedan monteras ihop. Naturvårdsverket har i en rapport föreslagit att all bilskrotning endast ska ske på auktoriserade bilskrotor och att illegal bilskrotning och obehörig mottagning av uttjänta bilar ska göras straffbart. Motionärerna framför att förslagen kan försvåra förutsättningarna för arbetet med de historiska fordonen.

I motion 2011/12:T469 anför Josef Fransson och Thoralf Alfsson (båda SD) att veteranbilshobbyn är en utbredd och växande folkrörelse som involverar stora delar av den svenska befolkningen. För att Sverige även i framtiden ska vara en ledande nation i frågan om utveckling inom fordonsindustrin måste motorintresset hos folket hållas levande. Motionärerna anser att det bör införas en särskild registreringsform för hobbyfordon, som endast framförs begränsade sträckor, för att dessa ska skilja sig från övriga fordon vad gäller besiktning. Ett förändrat regelverk bör även gälla veteranmotorcyklar.

Utskottets ställningstagande

Utskottet anser att tillvaratagande av äldre fordon har en kulturhistorisk betydelse och kan dessutom vara en givande hobby för den enskilde. Det är därför enligt utskottets mening viktigt att regelverket kring fordonshobbyn utformas på ett smidigt sätt som gör att denna verksamhet kan vidareutvecklas i goda former som inte står i konflikt med trafiksäkerhet och miljö.

Enligt utskottet finns en medvetenhet om problematiken som lyfts fram i motionerna. Utskottet ser därför med tillfredsställelse att det pågår en diskussion mellan Transportstyrelsen och Motorhistoriska Riksförbundet om tillämpningen av reglerna om ursprungskontroll för just historiska fordon. Syftet med motionerna om ursprungskontroll och registreringsbesiktning kan således komma att bli tillgodosett genom den beredning som nu pågår på Transportstyrelsen.

När det gäller motionsförslag om att hobbyfordon ska skilja sig från övriga fordon vad gäller besiktning konstaterar utskottet att det redan finns ett särskilt anpassat regelverk för besiktning av veteranfordon och hobbyfordon (inklusive motorcyklar).

Utskottet bedömer mot denna bakgrund att det för närvarande inte finns anledning för utskottet att vidta något initiativ i ärendet. Därför avstyrker utskottet motionerna 2011/12:T469 av Josef Fransson och Thoralf Alfsson (båda SD), 2011/12:T382 av Isak From och Per Svedberg (båda S) och 2011/12:T268 av Lars Gustafsson (KD).

Övergivna fordon

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionerna. Utskottet konstaterar att övergivna fordon kan vara både ett miljöproblem och en trafiksäkerhetsrisk och ser med tillfredsställelse på att frågan om övergivna fordon bereds inom Regeringskansliet.

Jämför reservation 5 (S, MP, V).

Motionerna

I motion 2011/12:T244 framhåller Eva Sonidsson och Ingemar Nilsson (båda S) att övergivna fordon i naturen är ett allt större problem och utgör en risk både ur trafiksäkerhets- och miljösynpunkt. Det största problemet med övergivna fordon är svårigheterna att hitta fordonets ägare. Har ett fordon övergivits utan att ägaren har gett sig till känna eller gått att spåra inom rimlig tid, bör polisen ha rätt att forsla bort den övergivna bilen. I Tyskland är det möjligt för polisen eller någon annan rättsvårdande myndighet att bortforsla övergivna fordon tämligen omgående.

I motion 2011/12:T248 framför Jan Ertsborn och Anita Brodén (båda FP) att det med hänsyn till miljön och trafiksäkerheten är mer än angeläget att mer tidsenliga regler för omhändertagande av bilar fastställs omgående. Under tiden som ett fordon står kvar utmed en motorväg (eller en annan väg) får det andra bilister att stanna för att se om någon olycka inträffat eller om man kan hjälpa till på något annat sätt. Det är förenat med stor fara att stanna på motorvägen eller vägrenen. Enligt motionärerna förekommer det ofta att övergivna fordon blir utsatta för plundring och skadegörelse, vilket i sig kan leda till miljöproblem när olja eller bensen rinner ut från fordonen. Dessutom är förekomsten av bilvrak utmed motorvägarna en ren nedskräpning i naturen som måste åtgärdas. Enligt motionären har det inträffat flera trafikolyckor, några med dödlig utgång, som en följd av att en övergiven personbil lämnats kvar i avvaktan på utredning och åtgärder.

Utskottets ställningstagande

Utskottet har under en rad år behandlat motionsförslag om övergivna fordon och delar motionärernas synpunkter om att övergivna fordon längs vägarna och i naturen både är ett miljöproblem och en trafiksäkerhetsrisk som måste tas på allvar. Övergivna fordon förorsakar även kostnader för såväl staten som kommunerna. Mot bakgrund av att frågan har bäring på de transportpolitiska delmålen när det gäller trafiksäkerheten, tillgängligheten och miljön valde utskottet att ta initiativ till att följa upp frågan om flyttning av fordon, vilket har redovisats i en särskild rapport (2006/07: RFR3). 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.

Utskottet ser därför med tillfredsställelse på att regeringen har gett Naturvårdsverket ett uppdrag att utreda frågan om omhändertagande av fordon. Utskottet kan konstatera att Naturvårdsverkets redovisning av uppdraget har varit föremål för remissbehandling och ärendet bereds för närvarande inom Regeringskansliet. Med hänsyn till att det är väsentligt att komma till rätta med de problem som övergivna fordon utgör välkomnar utskottet att Regeringskansliets arbete med att ta fram ändamålsenliga regler har kommit så långt att en lagrådsremiss är planerad till april 2012.

Utskottet utgår ifrån att regeringen uppmärksammar både miljö- och trafiksäkerhetsaspekter i den pågående beredningen av frågan. Mot den bakgrunden förutsätts att det huvudsakliga syftet med de aktuella motionerna kan komma att bli tillgodosett. Enligt utskottets mening bör utfallet av beredningen inom Regeringskansliet avvaktas innan eventuella ytterligare initiativ i frågan tas av utskottet. Utskottet avstyrker därför motionerna 2011/12:T244 av Eva Sonidsson och Ingemar Nilsson (båda S) och 2011/12:T248 av Jan Ertsborn samt Anita Brodén (båda FP).

Dubbdäck

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionerna med hänsyn till att utskottet anser att dagens möjlighet för kommuner att meddela förbud mot dubbdäck återspeglar väl avvägda krav på trafiksäkerhet och minskade luftföroreningar.

Bakgrund

Allmänt

Vägverket har i rapporten "Samlad lägesrapport om vinterdäck", som redovisades i januari 2009 på grundval av ett uppdrag från regeringen, utrett vilka regler som bör gälla för vinterdäck. Vägverket föreslår i rapporten att användningen av dubbdäck begränsas. Av rapporten framgår vidare att en minskning av dubbdäcksanvändningen är samhällsekonomiskt lönsam. Rapporten ledde till att nya regler om vinterdäck infördes i december 2009. Dubbdäcksförbudet ändrades till att gälla fr.o.m. den 16 april t.o.m. den 30 september. Även utländska personbilar och lätta lastbilar måste numera ha vinterdäck under den tid då vinterdäckskravet gäller.

Dubbdäcksförbud

Vissa särskilda trafikregler kan enligt 10 kap. 1 § trafikförordningen (1998:1276) meddelas genom lokala trafikföreskrifter för en viss väg eller vägsträcka eller för samtliga vägar inom ett visst område eller för ett område eller en färdled i terräng. Regeringen beslutade den 22 oktober 2009 att ge kommuner möjlighet att meddela förbud mot trafik med fordon som har dubbdäck på en viss väg eller vägsträcka. Syftet var att kommuner som har problem med höga partikelhalter ska få en möjlighet att komma till rätta med problemet. I 10 kap. 2 § andra stycket samma förordning anges således att förbud mot trafik med fordon med dubbdäck kan meddelas för en viss väg eller vägsträcka genom lokala trafikföreskrifter.

Motionen

I motion 2011/12:T345 framför Lars Beckman (M) att trafiksäkerhet är en viktig fråga och att undersökningar visar att dubbdäck är allra bäst att använda på vinterväglag ur trafiksäkerhetssynpunkt. Frågan om förbud av dubbdäck diskuteras ofta. Ett sådant förbud vore ett allvarligt hot mot den svenska traditionen att värna en hög trafiksäkerhet. I enlighet med den svenska traditionen att ha en hög trafiksäkerhet bör det övervägas huruvida ett förbud av dubbdäck, även i enstaka kommuner, är lämpligt ur trafiksäkerhetssynpunkt.

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar att det är viktigt att åstadkomma en effektiv användning av vinterdäck när vinterväglag råder. Det innebär dels att vinterdäck ska användas när det behövs, dels att man bör eliminera den negativa påverkan på människor och miljö av användningen. Krav på trafiksäkerhet måste således vägas mot vikten av minskade luftföroreningar.

Utskottet vill framhålla att frågan som lyfts fram av motionären, dvs. den påverkan dubbdäck har för att upprätthålla en hög trafiksäkerhet, är av stor betydelse. Utskottet kan samtidigt konstatera att dubbdäck bedöms vara en källa till förhöjda partikelhalter och att Sverige har dömts av EU-domstolen för att ha överskridit partikelhalterna på ett flertal lokala platser i landet. Mot den bakgrunden vill utskottet understryka att det är viktigt med väl avvägda krav på minskade luftföroreningar utan att trafiksäkerheten äventyras. Den möjlighet som i dag finns för kommuner att som en åtgärd för att komma till rätta med problem med höga partikelhalter meddela förbud mot trafik med fordon som har dubbdäck kan enligt utskottets mening vara ett väl avvägt tillvägagångssätt för att hantera ett lokalt miljöproblem. Utskottet är mot denna bakgrund inte berett att vidta något initiativ med anledning av motionsförslaget och motion 2011/12:T345 av Lars Beckman (M) avstyrks därför.

Fyrhjulingar och A-traktorer

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionerna då det får förutsättas att ansvariga myndigheter vidtar de initiativ som kan motiveras ur ett trafiksäkerhetsperspektiv.

Bakgrund

Allmänt

Fyrhjulinga fordon är vanligtvis terrängmotorfordon, motorcykel, moped, traktor och lekfordon. Fordonen har olika användningsområden och regelverket för de olika fordonen skiljer sig också åt bl.a. vad avser krav på hjälm, hastighetsbegränsning och förarbevis eller körkort.

Vad avser terrängfordon (ATV), som är ett arbetsredskap, får det endast användas som ett redskap i exempelvis jord- eller skogsbruk. Den får inte köras på allmän väg, men det är tillåtet att köra en ATV på enskild väg och att korsa allmän väg (exempelvis mellan två skiften i skogsbruket). För ett terrängfordon gäller att det ska vara registrerat som terränghjuling och försett med registreringsskylt fram. Det finns inte några begränsningar på motorstyrka och effekt. Det krävs förarbevis och hjälm rekommenderas. För motorcyklar, s.k. quadricycle, gäller bl.a. att de ska vara registrerade som motorcykel och försedda med registreringsskylt bak. De får köras med A och B-körkort (B-körkort från den 1 januari 2013). Hjälm och trafikförsäkring är obligatoriskt. För moped klass I gäller bl.a. att den ska vara konstruerad för max 45 kilometer i timmen. Det krävs minst körkortsbehörighet AM (mopedkörkort) eller motsvarande. Det är obligatoriskt med hjälm. För traktor gäller bl.a. att den ska vara konstruerad för max 40

kilometer i timmen och får köras på en allmän väg av förare med körkortsbehörighet AM eller traktorkort. Den ska vara försedd med skylt som visar att det är ett långsamtgående fordon. Så kallade A-traktorer är bilar som är ombyggda till traktorer.

Motionerna

I motion 2011/12:T388 framför Catharina Bråkenhielm (S) att antalet fyrhjulingar har ökat kraftigt i Sverige och har blivit populära som rena nöjesfordon. Motionären vill vidare peka på att reglerna när det gäller hjälmkrav, krav på förarbevis eller körkort och hastighetsbegränsningar skiljer sig åt beroende på vilken typ av fyrhjuling det gäller. Motionären anser att det därför behövs en översyn av regelverket för fyrhjulingar så att trafiksäkerheten förbättras.

I motion 2011/12:T428 framför Inger Fredriksson (C) att reglerna för A-traktorer förefaller vara synnerligen föråldrade och att det är angeläget att de moderniseras så att A-traktorer jämföras med övriga fordon. Även miljöskäl talar för en lagändring som gör det möjligt att höja hastigheten till vanlig traktorfart och sänka varvtalen; det påverkar drivmedelsåtgången och utsläppen.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill framhålla att det finns olika typer av fyrhjulingar och skilda användningsområden för dessa, vilket också innebär att bedömningen av vilket regelverk som är tillämpligt för respektive fyrhjuling varierar.

Utskottet har vid tidigare behandling välkomnat förslag som syftar till att säkerheten kring fyrhjulingar höjs, bl.a. har riksdagen godkänt regeringens proposition 2008/09:60 Säkra förare på mopeder, snöskotrar och terrängfyrhjulingar. Utskottet kan vidare konstatera att det har tillkommit nya regler som träder i kraft den 1 januari 2013 avseende körkortsbehörighet för fyrhjulig motorcykel.

Enligt uppgift från Trafikverket har antalet döda och skadade på fyrhjulingar ökat. Dödsolyckor med fyrhjulingar beror inte sällan på avsaknad av hjälm eller alkoholpåverkade förare. Det tyder enligt utskottets mening på att insatser som syftar till en större riskmedvetenhet och ett ökat säkerhetstänkande i stor utsträckning kan tillgodose syftet med motionerna. Mot denna bakgrund välkomnar utskottet de åtgärder i form av informationskrifter som tagits fram på myndighetsnivå.

Utskottet förutsätter att ansvariga myndigheter fortsätter att följa utvecklingen av marknaden för bl.a. fyrhjulingar och vidtar de initiativ som riksdagens transportpolitiska mål om bl.a. höga trafiksäkerhetskrav kan motivera. Med anledning av detta avstyrks motionerna 2011/12:T388 av Catharina Bråkenhielm (S) och 2011/12:T428 av Inger Fredriksson (C).

Efterkonvertering och typgodkännande

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionerna med hänsyn till pågående internationellt och nationellt beredningsarbete på myndigheter och inom Regeringskansliet.

Jämför reservation 6 (S, MP, V).

Motionen

I motion 2011/12:N260 framför Lise Nordin m.fl. (samtliga MP) att ett problem när man utvecklar biogaslastbilar, biogastraktorer och andra fordon är att det idag inte finns något regelverk för dessa fordon att typgodkännas mot. Ett sådant regelverk finns idag för biogasbussar och biogasbilar. Motionärerna anser därför att Transportstyrelsen bör få i uppdrag att utforma sådana regler. Vidare yrkar motionärerna om stöd till konvertering av fossilbränsle drivna fordon till biogasdrift.

Utskottets ställningstagande

För utvecklingen mot ett långsiktigt hållbart transportsystem är det viktigt att uppmärksamma möjligheten till biogasdrift för andra fordon än bilar och bussar. Utskottet välkomnar därför det arbete som pågår inom UN/ECE (FN:s ekonomiska kommission för Europa) med att ta fram regler för typgodkännande för nya lastbilar, traktorer och andra fordon med dual fuel-teknik eller metandieselteknik, dvs. metan som används samtidigt med dieselolja.

Utskottet har vidare erfarit att Transportstyrelsen i februari 2012 redovisat ett uppdrag till Landsbygdsdepartementet om att se över marknadsförsättnings och förslag till styrmedel för att kunna introducera metandieseltraktorer och arbetsfordon. Uppdraget bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

Inom Regeringskansliet bereds även frågan om ett uppdrag till Jordbruksverket och Transportstyrelsen om att genomföra ett projekt i syfte att underlätta efterkonvertering av arbetsmaskiner, det sk. Meka-projektet (Metandieselefterkonvertering av arbetsmaskiner).

Utskottet vill vidare lyfta fram att för befintliga och redan typgodkända traktorer finns möjlighet för Transportstyrelsen att lämna dispens från gällande typgodkännanderegler för traktorer och på så sätt möjliggöra efterkonvertering till biogasdrift.

Utskottet kan därmed konstatera att såväl nationellt som internationellt pågår olika insatser väl ägnade att tillgodose syftet med den aktuella motionen. Utskottet avstyrker följaktligen motion 2011/12:N260 av Lise Nordin m.fl. (MP) yrkandena 3 och 12.

Utsläppsrätter och vägarbeten

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionerna. Utskottet förutsätter att behöriga myndigheter planerar vägarbeten på ett sådant sätt att störningar minimeras. Vidare konstaterar utskottet att det pågår arbete med att utveckla EU:s handelssystem med utsläppsrätter.

Motionen

I motion 2011/12:T270 framför Anna Steele (FP) att det inte finns någon ansvarsfunktion i Sverige för fordonsflödet genom städer, landsvägar, motorvägar osv. Många människor har synpunkter på hur trafikflöden påverkas av olika typer av trafikomläggningar och vägarbeten. De samhällsekonomiska förlusterna av trafikförseningar är mycket svåra att uppskatta och köer har också en negativ påverkan på miljön. Ett sätt att komma till rätta med problematiken kring vägarbeten är enligt motionären att ålägga huvudmannen för vägarbeten att göra en tydlig beräkning av de ökade koldioxidutsläppen som blir en följd av att vägarbetet utförs. Därefter ska utsläppsrätter som står i relation till de ökade utsläppen inköpas för vägarbetet. I motionen anges att genom att huvudmännen för vägarbetet får ökade kostnader ju längre vägarbetet fortskrider kommer entreprenörer få i uppdrag att arbeta under obekväm arbetstid för att arbetet ska slutföras så snabbt som möjligt och ta så få kalenderdagar som möjligt i anspråk.

Utskottets ställningstagande

Utskottet förutsätter att behöriga vägghållare, i den mån det är möjligt med hänsyn till bl.a. arbets- och miljöskyddsregler, söker anpassa större vägarbeten på ett sådant sätt att trafikstörningar minimeras.

Utskottet konstaterar vidare att EU:s system för handel med utsläppsrätter är en viktig del av Sveriges arbete med att begränsa utsläppen av växthusgaser. Syftet med systemet är att på ett kostnadseffektivt sätt nå de utsläppsminskningar som krävs för att EU ska klara sina åtaganden enligt Kyotoprotokollet. Handelssystemet är ett marknadsbaserat system som bygger på tillgång och efterfrågan där priset sätts av marknaden. Från den 1 januari 2012 har luftfarten inkluderats i handelssystemet.

Mot bakgrund av att utskottet förutsätter att Trafikverket och övriga huvudmän sköter planeringen av vägarbeten på ett sådant sätt att trafikstörningar minimeras och av att det pågår ett arbete med att utveckla EU:s handelssystem med utsläppsrätter avstyrker utskottet motion 2011/12:T270 av Anna Steele (FP).

Trafiksignaler

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionen med hänsyn till pågående arbete inom myndigheter och inom EU med regelverket för trafiksignaler och energieffektiv belysning.

Bakgrund

I vägmärkesförordningen (2007:90) finns regler om bl.a. trafiksignaler och andra anordningar för anvisning av trafik. Transportstyrelsen har bemyndigande att meddela föreskrifter som behövs för verkställigheten av trafikförordningen, exempelvis föreskrifter om storlek och närmare utseende på vägmärken och andra anordningar som anges i förordningen. Ansvariga för att sätta upp vägmärken eller andra anordningar för anvisning av trafik är kommunen eller Trafikverket. Trafiksäkerhetsverket har meddelat föreskrifter om trafiksignaler (TSVFS 1989:62). Föreskrifterna innehåller bl.a. minimikrav på trafiksignalernas färg och ljusstyrka.

Motionen

I motion 2011/12:T264 framför Bodil Ceballos och Tina Ehn (båda MP) att möjligheten att spara energi på ett trafiksäkert sätt i trafiken och i de offentliga rummen bör utredas och åtgärder bör vidtas. Motionärerna framhåller att i strävan att minska energiförbrukningen bör alla stenar vändas på. En möjlighet kan vara att spara ljus som inte används för att lysa upp utan som används för att vi ska se ett visst föremål, t.ex. skyltar. I motionen hänvisas vidare till att förmågan att uppfatta en ljussignal är mycket större på natten än på dagen. I dagsläget har tillverkningen av trafikljusen sin grund i att dessa ska ses bra på dagen. De bör därför tillverkas för att kunna minska i intensitet på natten både för att spara energi och pengar samt för att förbättra trafiksäkerheten. En modell för att minska energianvändningen i trafikljus och skyltar skulle kunna vara användning av solceller.

Utskottets ställningstagande

Enligt vad utskottet erfar arbetar Transportstyrelsen med att uppdatera och modernisera regelverket om trafiksignaler. Utskottet har även tagit del av information om att solceller används som elförsörjning till trafiksignaler på flera ställen i landet.

Utskottet noterar vidare att kommissionen har tagit fram en grönbok om framtidens belysning (KOM(2011) 889). Syftet med grönboken är att starta en debatt om vilka åtgärder som krävs på unionsnivå för att skynda på spridningen av energieffektiv belysning och på så sätt minska EU:s ener-

giförbrukning. Grönboken har nyligen varit föremål för behandling av Näringsutskottet (bet. 2011/12:NU16) som bl.a. välkomnade att en diskussion kommer till stånd på de områden som tas upp i grönboken.

Med anledning av pågående arbete är utskottet inte berett att ta något initiativ i frågan utan avstyrker motion 2011/12:T264 av Bodil Ceballos och Tina Ehn (båda MP).

Längd och vikt för lastbilar

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionen. Utskottet slår vakt om Sveriges undantag från lastbilsängder och anser att det är angeläget att de försök som pågår med längre och tyngre fordonskombinationer i syfte att miljöeffektivisera tunga transporter utan att det sker på bekostnad av trafiksäkerheten får fortskrida.

Jämför reservation 7 (MP, V).

Bakgrund

Fordons högsta tillåtna vikt och höjd regleras i direktiv 96/53/EG (rådets dir. 96/53/EG av den 25 juli 1996 om största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen). Ett fordons högsta tillåtna längd enligt direktivet är 18 meter. Direktivet innehåller möjligheter för medlemsstaterna att under vissa förutsättningar meddela undantag från kraven. Det gäller exempelvis för fordon med odelbar last och fordon som innehåller nya tekniker eller konstruktioner samt under vissa förutsättningar fordon som utför nationella transporter som inte påtagligt påverkar den internationella konkurrensen.

Sverige har genomfört direktiv 96/53/EG genom trafikförordningen (1998:1276). Av 4 kap. 17 § nämnda förordning följer att ett annat motor-drivet fordon än en buss, med eller utan ett fordon kopplat till detta, inte får föras på andra vägar än enskilda om fordonet eller fordonståget, lasten inräknad, är längre än 24,0 meter. Längden av ett fordonståg, lasten inräknad, får uppgå till 25,25 meter om ett antal villkor som ges i denna paragraf är uppfyllda. Bruttovikten får vara max 60 ton. Möjligheter till färd med längre och tyngre fordon än vad som är tillåtet enligt trafikförordningen skiljer sig åt beroende på om det är fråga om *delbar* eller *odelbar* last.

Odelbar last definieras i förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner som "last som inte utan risker för onödiga kostnader eller skador kan delas i två eller flera dellaster". För färd med lång *odelbar last* på allmän väg gäller Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:142) om färd med lång odelbar last. I föreskrifterna anges att fordon eller fordonståg får

föras på allmän väg om fordonstågets längd, lasten inräknad, uppgår till högst 30,0 meter och om villkoren i övrigt i föreskriften är uppfyllda. Av 13 kap. trafikförordningen följer att undantag från begränsningen av längden på ett fordon med odelbar last kan meddelas av den kommun som undantaget rör eller av den statliga väghållningsmyndigheten (dvs. Trafikverket) i den region där färden påbörjas. För färd som inte ryms inom föreskrifterna ovan gäller således att man ska ansöka om undantag hos en kommun eller hos Trafikverket. Undantag får medges om det behövs av särskilda skäl och det kan ske utan fara för trafiksäkerheten, skada på vägen eller någon annan avsevärd olägenhet. Transportstyrelsen har även meddelat allmänna råd om undantag för en färd med långa fordon (Transportstyrelsens allmänna råd om undantag för färd med långa fordon, TSFS 2009:62).

Transportstyrelsen kan med stöd av trafikförordningen även meddela föreskrifter om *delbar last*. Föreskrifterna ska vara förenade med sådana villkor när det gäller förandet och fordonets konstruktion och utrustning att trafiksäkerheten inte äventyras. Sådana föreskrifter (TSFS 2008:418) har meddelats för försöksverksamhet med delbar last, såsom försöksverksamheten *ETT -Projektet (En trave till)* och för försöksverksamhet med fordonståg mellan Malmö och Göteborg.

Motionen

I motion 2011/12:T344 yrkande 7 framför Stina Bergström m.fl. (MP) att som ett led i överflyttning av gods från lastbil till tåg bör den dispens Sverige har från EU-reglerna om längd och vikt för lastbilar avskaffas. Även förslag om längre och tyngre lastbilar ska enligt motionärerna avvisas. Motionärerna önskar en återgång till kortare och lättare lastbilar då det skulle öka järnvägens konkurrenskraft. Undantag för 24 meters lastbilar kan finnas kvar för timmerbilar i områden där järnväg saknas. Motionärerna motsätter sig att ännu längre och tyngre lastbilar tillåts då det skulle bidra än mer till att försämra järnvägens konkurrenskraft. I motionen anförts vidare att många även upplever det som obehagligt att köra om 30 meter långa fordonsekipage.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis erinra om att Sverige, tillsammans med Finland, i samband med medlemsförhandlingarna med EU fick möjlighet att frånga EU:s tidigare krav på vikt- och längdbestämmelser för inhemska transporter. Utskottet bedömer att kortare fordon skulle leda till mer trafik som i sin tur ökar såväl utsläppen av koldioxid som transportkostnaderna samtidigt som risken för olyckor blir större på grund av att trafikmängden på vägarna ökar. Enligt utskottets mening vore det därmed förkastligt för

såväl miljön, trafiksäkerheten och Sveriges konkurrenskraft som motionären förespråkar att enbart tillåta lastbilar vars längd uppgår till högst 18 meter.

Utskottet vill vidare lyfta fram den försöksverksamhet med extra långa fordon som pågår bl.a. genom det s.k. ETT-projektet som nu är inne i slutfasen. Projektets halvtidsrapport visade att dieselförbrukningen minskade med drygt 20 procent, vilket innebär en minskning av koldioxidutsläppen, men även andra miljöföroreningar, i motsvarande grad. Vidare redovisade rapporten att fordonsbehovet minskade med ca 35 procent i jämförelse med om den aktuella virkesvolymen skulle ha transporterats med konventionella virkesfordon, vilket sannolikt också har inneburit en ökad trafiksäkerhet. Rapporten klargjorde även att transportkostnaderna minskat med drygt 20 procent. Utskottet har vidare noterat att det även i andra länder pågår försök med långa vägtransportfordon.

Utskottet välkomnar att det både i Sverige och i andra länder i EU pågår försök med långa fordonskombinationer i syfte att se om tunga transporter kan miljöeffektiviseras genom längre fordonskombinationer utan att det sker på bekostnad av trafiksäkerheten.

I sammanhanget kan också nämnas att i Trafikverkets remissutgåva för Kapacitetsutredningen anges att de största och snabbaste vinsterna för ökad kapacitet i transportsystemet finns i det nuvarande systemet. Att enbart bygga nytt löser enligt Trafikverket inte kapacitetsproblemen i dag och är inte heller ekonomiskt försvarbart. Systemet behöver därför utnyttjas på ett smartare och effektivare sätt. Det kan enligt Trafikverket bl.a. göras genom tyngre och längre fordon.

Enligt utskottets mening finns det goda skäl att avvakta resultaten av pågående försöksverksamheter och studier. Utskottet avstyrker därmed motion 2011/12:T344 yrkande 7 av Stina Bergström m.fl. (MP).

Vägskyltning

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionen. Utskottet anser att det är väsentligt att vägskyltningen genomförs i former som främjar trafiksäkerheten och tillgängligheten samtidigt som lokala önskemål tillgodoses.

Bakgrund

Anvisningar till trafik kan ges genom bl.a. vägmärken. De grundläggande bestämmelserna om vägmärken finns i vägmärkesförordningen (2007:90). De nya bestämmelserna trädde i kraft den 1 juni 2007. Beslutet om en ny förordning grundades på de senaste årens snabba utveckling inom områden som trafik rörande trafiksäkerhet, framkomlighet och miljö vilket innebär

ökade krav på ett uppdaterat, modernt regelsystem när det gäller anvisningar till trafikanten. Den nya vägmärkesförordningen innebär samtidigt en anpassning till 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 av de nuvarande kraven på trafiksäkerhet och slutligen bättre möjligheter till utformning av trafikmiljön med stöd av regelverket. De frågor som berör väghållningsmyndigheten har därför flyttats till myndighetsföreskrifter, vilket samtidigt ökar möjligheterna att genom föreskrifter följa utvecklingen inom olika områden.

Motionen

I motion 2011/12:Kr224 anför Jörgen Hellman och Christina Oskarsson (båda S) att läns museer är ett värdefullt resmål för landets invånare, men också för många turister. Vidare framför motionärerna att det är angeläget att vägs skyltningen sker på ett trafiksäkert sätt och att rimliga krav från lokala företag och andra intressenter tillgodoses. Mot den bakgrunden yrkas att läns museerna får brunvit skyltning i varje län.

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar att det är regeringen som fastställer Sveriges vägmärken och väghållningsmyndigheten som hanterar ansökningar om vägvisning till bl.a. turistmål. Utskottet finner denna ordning lämplig och anser därmed inte att det är riksdagens uppgift att besluta i frågor om vägs skyltning vare sig i allmänhet eller när det gäller särskilda turistmål som läns museer. Utskottet förutsätter i sammanhanget att vägs skyltningen genomförs i former som främjar trafiksäkerheten och tillgängligheten samtidigt som det är önskvärt att man söker tillgodose önskemål från det lokala näringslivet och turismen.

Med anledning av detta sagda avstyrker utskottet motion 2011/12:KrU224 av Jörgen Hellman och Christina Oskarsson (båda S).

Parkeringsfrågor

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionerna. Utskottet anser att användandet av ny teknik för att bevisa att en felparkering har ägt rum och säkerställande av att funktionshindrade ska få en god tillgänglighet genom reserverad tillgång till särskilda parkeringsplatser är av stor betydelse. Därför välkomnar utskottet den dialog som förs mellan berörda organisationer och Regeringskansliet.

Jämför reservation 8 (S, MP, V).

Motionerna

I motion 2011/12:T247 anför Lars-Arne Staxäng (M) att det är av vikt för trafiksäkerheten och framkomligheten att parkeringsregler inte överträds. De senaste åren har behovet av parkeringsplatser ökat och även antalet parkeringsöverträdelser. Möjligheten för kommuner och enskilda fastighetsägare att själva utfärda parkeringsavgifter i stället för böter har också ökat. Dess värre har utvecklingen också inneburit att parkeringsavgifter blivit en viktig inkomstkälla för både fastighetsägare och kommuner. Enligt motionären finns det uppgifter om att parkeringsvakter skrivit ut felaktiga parkeringsavgifter för att uppnå en viss kvot av avgifter per dag och är medvetna om ur vilken vinkel ett foto på en vindruta ska tas utan att parkeringsbiljetten syns. Motionären framför att det tyvärr ofta är svårt för privatpersoner att få rätt, även om man kan uppvisa skriftlig dokumentation eller annan verifikation. Enligt motionären behöver därför rättssäkerheten stärkas för den enskilde, och ansvaret för bolagen eller kommunerna för rättegångskostnader i samband med en domstolsprövning behöver ökas.

I motion 2011/12:T256 konstaterar Kenneth Johansson och Karin Nilsson (båda C) att bilen innebär en stor frihet och innebär en ökad tillgänglighet för många personer med rörelsehinder. Bilstödet är därför enligt motionärerna mycket viktigt och ger många möjligheter att anpassa bilen. Det är vidare enligt motionärerna av stor betydelse att det i vardagen fungerar att använda bilen även för personer med rörelsehinder. I motionen anges att det finns rapporter som tyder på att tillämpningen av gällande regelverk om parkeringstillstånd för rörelsehindrade har lett till en begränsning som inte varit avsedd. Motionärerna föreslår därför att reglerna för parkeringstillstånd för rörelsehindrade ska följs upp och ses över.

I motion 2011/12:T269 framför Lars Gustafsson (KD) att regeringen bör utreda ett antal förändringar i lagen om kontrollavgift vid olovlig parkering. En sådan utredning bör enligt motionären ha som mål att få en lagstiftning som motverkar avtal som gör parkeringsbolagen beroende av kontrollavgifter för att få intäkter. Vidare anges i motionen att lagen bör ändras på så sätt att fler än uppenbart oskäligen kontrollavgifter vid olovlig parkering kan anses otillåtna. Lagen bör också enligt motionärerna mot-

verka obefogade krav på kontrollavgifter och den som har parkerat bör enligt motionären få full ersättning för sina kostnader om det står klart att kravet på kontrollavgift varit obefogat. I motionen sägs vidare att en obefogad tillsynsinstans ska införas liksom tillståndsplikt för den som utövar parkeringsövervakning.

I motion 2011/12:T285 konstaterar Linda Arvidsson Wemmert (M) att av dem som har bestridit böterna i Stockholm har 30 procent inte behövt betala boten på grund av felaktig hantering. Det är enligt motionären en tämligen hög siffra som indikerar att misstag ibland begås vid utfärdandet. Motionären anser mot denna bakgrund att initiativ bör tas till att se över hur lagen om felparkeringsavgifter tillämpas i syfte att stärka rättsskyddet för den enskilda bilisten och för att se till att bevisbördan också när det gäller felparkering ligger hos det ansvariga bolaget och den ansvariga kommunen.

I motion 2011/12:T297 konstaterar Kurt Kvarnström och Carin Runeson (båda S) att de nordiska regeringarna 1998 och 1999 beslutade att i samråd med handikappförbunden utvidga reglerna om parkeringstillstånd för rörelsehindrade. Motivet var att det finns andra funktionshindrade som är i behov av parkeringstillstånd utöver de rullstolsburna, bl.a. människor som har problem att bära, har hjärtproblem eller benbrott. I Danmark, Norge och Finland utvidgades reglerna 1998/99. Exempelvis kan en whiplashskadad person som har nedsatt funktion i armarna få parkeringstillstånd för rörelsehindrade i Finland men inte i Sverige. I Sverige har väldigt många funktionshindrade blivit av med sina parkeringstillstånd och behöver som en följd av det hjälp av hemtjänsten. Många är förhindrade att använda stora köpcentrum, då de inte orkar bära de varor de köpt eller dra kundvagn långa sträckor på stora kundparkeringar. Motionärerna föreslår därför att reglerna för parkeringstillstånd för rörelsehindrade ses över.

I motion 2011/12:T329 anger Lars-Axel Nordell (KD) att parkeringstillstånd, framförallt i våra storstäder, betingar ett icke obetydligt värde på den svarta marknaden. De är därför mycket stöldbegärliga, med många bilinbrott som följd. Det finns idag möjlighet att hantera parkeringstillstånd för funktionsnedsättning genom utvecklingen av nya e-tjänster. Med en handdator kan parkeringsvakten omgående kontrollera fordonet denne inspekterar. I några kommuner provas system för att förenkla och modernisera rutinerna med handikapptillstånd, vilket innebär att den särskilda lappen i framrutan blivit överflödig. Processen behöver skyndas på och harmoniseras inom Sverige och på sikt även inom EU.

I motion 2011/12:T400 framhåller Marietta de Pourbaix-Lundin (M) att en lag om felparkeringsavgifter ska vara rättssäker. Enligt motionären är det inte ovanligt att en bilist får en påminnelse om en parkeringsbot som bilisten aldrig har sett originalet till. Hur dokumentationen, uppföljningen och administrationen ska gå till är inte lagreglerat. Endast en del kommuner har ett system där parkeringsvakter tar ett fotografi av den felparkerade bilen. Med ny teknologi är det lätt att säkerställa och bevisa att det

rör sig om en felparkering. På den svenska marknaden finns bl.a. ett Windowsbaserat parkeringssystem för uppföljning och administration av kontrollavgift vid olovlig parkering. Flera kommuner och kommunalbolag i Sverige använder enligt motionären systemet. Motionären framför att oavsett offentlig eller privat aktör så är det parkeringsbolaget som ska ha bevisbördan vid bötesfällning. Parkeringsvakter bör därför kunna uppvisa fotobevis. Det bör vidare enligt motionären övervägas om ett foto ska lämnas ut på begäran av fordonsägaren.

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar att parkeringsbestämmelser kan vara ett effektivt medel för att påverka stadstrafikens utveckling samt trafikens konsekvenser för en stads utveckling. Samtidigt är det viktigt att regelsystemet för parkering uppfyller de högt ställda kraven på rättssäkerhet och att det är utformat så att det vinner förståelse hos vägtrafikanterna. Utskottet anser mot denna bakgrund att de frågor som motionärerna tar upp är väsentliga och det är önskvärt att de blir föremål för fortsatta analyser och överväganden. Det gäller bl.a. frågor om användning av ny teknik för att bevisa att en felparkering har ägt rum och säkerställande av att funktionshindrade ska få en god tillgänglighet genom reserverad tillgång till särskilda parkeringsplatser.

Utskottet anser därför att det är positivt att Transportstyrelsen har haft i uppdrag att se över de rekvisit som ska ligga till grund vid prövning av en ansökan om särskilt parkeringstillstånd. Uppdraget innebar att Transportstyrelsen skulle se över bestämmelserna om särskilda undantag för rörelsehindrade i trafikförordningen och överväga om det finns skäl att föreslå ändringar. Uppdraget redovisades i november 2011. Utskottet är medvetet om att tidigare utredningar inom parkeringsområdet har visat att det när det gäller ny teknik bl.a. finns integritetsaspekter att ta hänsyn till.

Mot denna bakgrund konstaterar utskottet med tillfredsställelse att Näringsdepartementet för en dialog med både handikapprörelsen och Svepark Service AB (Svenska parkeringsföreningen). Som ett led i dialogen har infrastrukturministern nyligen uttalat att det finns anledning att utreda möjligheten att inrätta en särskild parkeringsnämnd.

Utskottet vill vidare tillägga att vid en eventuell tvist som gäller huruvida en felparkering ägt rum är det enligt svenska principer slutligen en domstol som ska avgöra om den påstådda handlingen, en felparkering, har begåtts av svaranden, fordonsägaren. Det är dessutom inte lämpligt att föreskriva hur någon part ska säkra bevisning inför ett eventuellt domstolsförfarande och det är olämpligt med en särskild reglering av rättegångskostnader i samband med tvister i parkeringsärenden. Frågan löses bäst genom de regler som finns i rättegångsbalken (1 kap. 3 d §), som reglerar rättegångskostnader där tvisteföremålets värde inte torde överstiga ett halvt basbelopp.

Utskottet konstaterar vidare att när det gäller sådan behandling av personuppgifter som omfattas av personuppgiftslagen (1998:204) är den personuppgiftsansvarige skyldig att till var och en som ansöker om det en gång per kalenderår kostnadsfritt lämna besked om personuppgifter som rör den sökande behandlas eller ej.

Mot bakgrund av det anförda och med hänsyn till att det pågår en dialog mellan handikapprörelsen, Svepark Service AB och Näringsdepartementet avstyrker utskottet de aktuella motionerna 2011/12:T247 av Lars-Arne Staxäng (M), 2011/12:T256 av Kenneth Johansson och Karin Nilsson (båda C), 2011/12:T269 av Lars Gustafsson (KD), 2011/12:T285 av Linda Arwidsson Wemmert (M), 2011/12:T297 av Kurt Kvarnström och Carin Runesson (båda S), 2011/12:T329 av Lars-Axel Nordell (KD) och 2011/12:T400 av Marietta de Pourbaix-Lundin (M).

Motioner som bereds förenklat

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett antal motionsyrkanden i frågor som har behandlats tidigare under denna valperiod.

Utskottets ställningstagande

I betänkandet behandlas motionsförslag som rör samma eller i huvudsak samma frågor som utskottet har behandlat under det förra riksmötet i betänkandena 2010/11:TU12 Väg-, fordons- och trafikfrågor och 2010/11:TU18 Trafiksäkerhet. Det gäller motionerna 2011/12:T228 av Kurt Kvarnström och Carin Runeson (båda S), 2011/12:T415 av Adnan Dibrani m.fl. (S), 2011/12:T431 av Cecilia Widegren (M) och 2011/12:T442 av Helena Lindahl och Staffan Danielsson (båda C). Riksdagen har, i enlighet med utskottets förslag, avslagit motsvarande motionsyrkanden tidigare under valperioden. Utskottet ser ingen anledning att nu göra någon annan bedömning och avstyrker därför motionsförslagen.

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. Förnybara drivmedel, punkt 1 (S, MP, V)

av Anders Ygeman (S), Monica Green (S), Lars Mejern Larsson (S), Suzanne Svensson (S), Leif Pettersson (S), Stina Bergström (MP), Siv Holma (V) och Katarina Köhler (S).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi 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

2011/12:T412 av Matilda Ernkrans m.fl. (S) yrkande 3,

2011/12:T429 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 12 och

2011/12:N260 av Lise Nordin m.fl. (MP) yrkandena 10, 12 i denna del och 15 samt

bifaller delvis motion

2011/12:T280 av Camilla Waltersson Grönvall (M).

Ställningstagande

Trafiksektorn är det enda samhällsområde där utsläppen ökat betydligt under senare år. Insatserna för att minska utsläppen måste således vara i fokus för att det ska gå att nå ett hållbart samhälle. Människor ska ha möjlighet att resa, arbetspendla och frakta varor över hela landet, och därför måste målet vara att bryta sambandet mellan ekonomisk utveckling och ökade utsläpp. Mer gods behöver gå på järnväg och fler behöver kunna välja kollektivtrafik. Men järnvägen och kollektivtrafiken löser inte alla transportbehov, utan den framtida vägtrafiken behöver också vara långsiktigt hållbar med avseende på såväl hälsa och säkerhet som miljö. Vi anser därför att det är mycket viktigt att våra vägar trafikeras av fordon drivna av förnybara drivmedel.

De senaste årens utveckling av motorer och fordon som helt eller delvis använder förnybara drivmedel är positiv, men går ännu för långsamt. För att uppnå en högre andel förnybara drivmedel krävs att tillgången på dessa säkras, exempelvis måste infrastrukturen för biogas som är ett miljövänligt bränsle som finns tillgängligt i dag bli bättre. Kapaciteten på mackarna brister på vissa håll och antalet tankställen är för få. Det är också fortfa-

rande så att i stora delar av landet saknas tillgång till gasmackar. Vi vill därför att åtgärder vidtas för att trygga en rimlig tillgänglighet till förnybara drivmedel.

Vi anser att sådana åtgärder kan vara att ett mackstöd för biogaspumpar införs så att människor i fler delar av landet ska kunna tanka miljövänligt. När den s.k. pumplagen revideras bör det vidare säkerställas att alla större mackar senast den 1 januari 2013 ska tillhandahålla förnybara drivmedel som uppfyller såväl kraven i bränsledirektivet i EU som hälsorelaterade krav (exempelvis dem Svanen har satt upp). Vidare bör målet vara att fler aspekter ska ingå i de kriterier som framtidens bränsle bör uppfylla.

Vad vi nu anfört bör riksdagen tillkännage för regeringen som sin mening.

2. Bilbesiktning, punkt 2 (S, MP, V)

av Anders Ygeman (S), Monica Green (S), Lars Mejern Larsson (S), Suzanne Svensson (S), Leif Pettersson (S), Stina Bergström (MP), Siv Holma (V) och Katarina Köhler (S).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 2 borde ha följande lydelse:

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

2011/12:T429 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 24,

bifaller delvis motion

2011/12:T252 av Isak From och Gunnar Sandberg (båda S) och

avslår motion

2011/12:T279 av Jan Ertsborn (FP) yrkandena 1 och 2.

Ställningstagande

Enligt vår åsikt är det av största vikt för företagsutvecklingen i landets glest befolkade delar att det går smidigt att besiktiga fordon. Det kräver bilbesiktning på rimligt avstånd så att den kan göras utan onödig miljöpåverkan och utan onödigt höga kostnader för brukarna. Av Transportstyrelsens rapport om marknadsutvecklingen för svensk bilbesiktning kan vi konstatera att sedan omregleringen har tillgängligheten för glesbygden inte förbättrats. Några förslag för att säkerställa en likvärdig service i hela landet har inte heller lagts fram av regeringen. Tillgängligheten är, anser vi, ett statligt ansvar. Kostnaden för bilbesiktningen har också, precis som vi befarade, gått upp. Redan i dag har de få privata aktörer som etablerat sig i Sverige högre priser för kontrollbesiktningen än AB Svensk Bilprovning. En begränsning för nya aktörer att etablera sig är även bristen på besiktningstekniker.

Den fortsatta utförsäljningen av besiktningstationer riskerar, enligt vår uppfattning, att leda till att situationen blir än mer ansträngd, särskilt i norra Sverige, då fordonsägare kan komma att bli utlämnade till privata monopol. Det kan vidare konstateras att det kommer att krävas stora investeringar i befintliga besiktningstationer för att det i framtiden ska kunna vara möjligt att fortsätta att besiktiga tunga fordon. Dels är flera av anläggningarna gamla och nedslitna, dels ställer ny teknik krav på förändrade datasystem osv. Enligt vår uppfattning leder det till att besiktningstationer för tunga fordon kommer att läggas ned på flera orter. Lång resväg till en besiktningstation innebär påverkan på både miljön, trafiksäkerheten och den svenska åkeribranschens konkurrenskraft.

Vi anser också att svenskregistrerade fordon ska kunna kontrollbesiktigas var som helst inom EU. Sverige bör därför i internationella sammanhang driva på en sådan utveckling.

Vi motsätter oss mot denna bakgrund en fortsatt avreglering och anser i stället att dagens bilprovning bör vidareutvecklas.

Vad vi nu anfört bör riksdagen tillkännage för regeringen som sin mening.

3. Historiska fordon, punkt 3 (S)

av Anders Ygeman (S), Monica Green (S), Lars Mejern Larsson (S), Suzanne Svensson (S), Leif Pettersson (S) och Katarina Köhler (S).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 3 borde ha följande lydelse:

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

2011/12:T382 av Isak From och Per Svedberg (båda S) och avslår motionerna

2011/12:T268 av Lars Gustafsson (KD) och

2011/12:T469 av Josef Fransson och Thoralf Alfsson (båda SD) yrkande 3.

Ställningstagande

Motorhobbyn och bilkulturen är en stor och kulturellt viktig hobby. Sedan Transportstyrelsen övertog ursprungskontrollen har det blivit i stort sett omöjligt att registrera vissa fordon i Sverige. Transportstyrelsens krav på att ägaren bl.a. ska kunna visa en obruten ägarhistoria på uppemot 50 år för ett historiskt intressant fordon är inte rimligt. Vi anser därför att det krävs en översyn av reglerna för import och besiktning av historiska fordon. Reglerna måste förenklas och bl.a. kraven på ägarhistoria måste vara rimliga för historiskt intressanta fordon.

Vad vi nu anfört bör riksdagen tillkännage för regeringen som sin mening.

4. Historiska fordon, punkt 3 (SD)

av Tony Wiklander (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 3 borde ha följande lydelse:

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

2011/12:T469 av Josef Fransson och Thoralf Alfsson (båda SD) yrkande 3 och

avslår motionerna

2011/12:T268 av Lars Gustafsson (KD) och

2011/12:T382 av Isak From och Per Svedberg (båda S).

Ställningstagande

Veteranbilshobbyn är en utbredd och växande folkrörelse som involverar stora delar av den svenska befolkningen. För att Sverige även i framtiden ska vara en ledande nation i frågan om utveckling inom fordonsindustrin måste motorintresset hos folket hållas levande. Därför bör det införas en särskild registreringsform för hobbyfordon som endast framförs begränsade sträckor. Det skulle innebära att dessa skiljer sig från övriga fordon vad gäller besiktning. Ett förändrat regelverk bör även gälla veteranmotorcyklar.

Vad jag nu anfört bör riksdagen tillkännage för regeringen som sin mening.

5. Övergivna fordon, punkt 4 (S, MP, V)

av Anders Ygeman (S), Monica Green (S), Lars Mejern Larsson (S), Suzanne Svensson (S), Leif Pettersson (S), Stina Bergström (MP), Siv Holma (V) och Katarina Köhler (S).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 4 borde ha följande lydelse:

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

2011/12:T244 av Eva Sonidsson och Ingemar Nilsson (båda S) och avslår motion

2011/12:T248 av Jan Ertsborn och Anita Brodén (båda FP).

Ställningstagande

Antalet övergivna fordon utmed vägarna och i naturen ökar. Vi anser att de utgör en risk både ur trafiksäkerhets- och miljösynpunkt samtidigt som de förfular boendemiljön och naturen. I praktiken leder nuvarande regler

många gånger till att ingen myndighet ser sig som direkt ansvarig, med följden att fordonen inte forslas bort. Vi anser att om ett fordon har övergivits och dess ägare inte gett sig till känna, eller gått att spåra inom rimlig tid, bör polisen ha rätt att forsla bort den övergivna bilen. I detta sammanhang vill vi som exempel lyfta fram att det finns en lag med detta innehåll i Tyskland.

Vi vill därför att det ska införas regler om att övergivna fordon på och utmed motorvägarna omedelbart ska forslas bort. Vi vill också att en förenkling ska genomföras så att polisen får ökade befogenheter att gripa in oavsett om fordonet utgör en trafikfara.

Vad vi nu anfört bör riksdagen tillkännage för regeringen som sin mening.

6. Efterkonvertering och typgodkännande, punkt 7 (S, MP, V)

av Anders Ygeman (S), Monica Green (S), Lars Mejern Larsson (S), Suzanne Svensson (S), Leif Pettersson (S), Stina Bergström (MP), Siv Holma (V) och Katarina Köhler (S).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 7 borde ha följande lydelse:

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

2011/12:N260 av Lise Nordin m.fl. (MP) yrkandena 3 och 12 i denna del.

Ställningstagande

Ett problem vid utvecklingen av biogaslastbilar, biogastraktorer och andra fordon är att det i dag inte finns något regelverk för dessa fordon att typgodkännas emot. Det finns i dag endast för biogasbussar och biogasbilar. Från många håll, bl.a. från fordonstillverkare, framförs att typgodkännande av biogasdrift måste gälla fler typer av fordon.

Vi vill därför att utvecklingen av ett regelverk för typgodkännande av biogaslastbilar, biogastraktorer och andra biogasfordon ska skyndas på.

Vad vi nu anfört bör riksdagen tillkännage för regeringen som sin mening.

7. Längd och vikt för lastbilar, punkt 10 (MP, V)

av Stina Bergström (MP) och Siv Holma (V).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 10 borde ha följande lydelse:

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

2011/12:T344 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 7.

Ställningstagande

En åtgärd för att ställa om till ett långsiktigt hållbart transportsystem är att flytta gods från vägtransporter till järnväg. Men så länge åtgärder vidtas i syfte att underlätta för vägtransporter kommer järnvägen inte att kunna ha den konkurrenskraft som krävs. Vi anser därför att järnvägens konkurrenskraft minskar genom bl.a. det undantag Sverige har från EU-reglerna om längd och vikt för lastbilar. Enligt vår uppfattning bör det därför avskaffas. Undantag för 24 meters lastbilar kan dock finnas kvar för timmerbilar i områden där järnväg saknas. Likaså ska försök med ännu längre och tyngre lastbilar enligt vår uppfattning inte tillåtas. Även trafiksäkerhetsaspekter talar för att sådana försök inte ska tillåtas då många tycker att det är obehagligt att köra om 30 meter långa fordonsekipage.

Vad vi nu anfört bör riksdagen tillkännage för regeringen som sin mening.

8. Parkeringsfrågor, punkt 12 (S, MP, V)

av Anders Ygeman (S), Monica Green (S), Lars Mejern Larsson (S), Suzanne Svensson (S), Leif Pettersson (S), Stina Bergström (MP), Siv Holma (V) och Katarina Köhler (S).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 12 borde ha följande lydelse:

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

2011/12:T297 av Kurt Kvarnström och Carin Runeson (båda S),

bifaller delvis motion

2011/12:T256 av Kenneth Johansson och Karin Nilsson (båda C) och

avslår motionerna

2011/12:T247 av Lars-Arne Staxäng (M),

2011/12:T269 av Lars Gustafsson (KD),

2011/12:T285 av Linda Arvidsson Wemmert (M),

2011/12:T329 av Lars-Axel Nordell (KD) och

2011/12:T400 av Marietta de Pourbaix-Lundin (M).

Ställningstagande

Vi anser att reglerna om parkeringstillstånd för funktionshindrade är viktiga för att personer med funktionshinder ska få en god tillgänglighet. I Sverige har många funktionshindrade blivit av med sina parkeringstillstånd och i stället blivit nödgade att ta hjälp av hemtjänsten. Många är förhindrade att använda stora köpcentrum, då de inte orkar bära de varor de köpt eller dra kundvagn långa sträckor på parkeringar. Vi anser därför att reglerna för parkeringstillstånd för rörelsehindrade ska ses över.

Vad vi nu anfört bör riksdagen tillkännage för regeringen som sin mening.

BILAGA

Förteckning över behandlade förslag

Motioner från allmänna motionstiden hösten 2011

2011/12:Kr224 av Jörgen Hellman och Christina Oskarsson (båda S):

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om vägskyltning till läns museerna.

2011/12:T228 av Kurt Kvarnström och Carin Runeson (båda S):

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

2011/12:T244 av Eva Sonidsson och Ingemar Nilsson (båda S):

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

2011/12:T247 av Lars-Arne Staxäng (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att stärka enskildas rättsskydd vid parkeringstvister.

2011/12:T248 av Jan Ertsborn och Anita Brodén (båda FP):

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

2011/12:T252 av Isak From och Gunnar Sandberg (båda S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om bilbesiktning som ett statligt ansvar och tillgänglighet till bilbesiktning i hela landet.

2011/12:T256 av Kenneth Johansson och Karin Nilsson (båda C):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att en uppföljning och en översyn bör göras av regelverket för parkeringstillstånd för rörelsehindrade.

2011/12:T264 av Bodil Ceballos och Tina Ehn (båda MP):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda möjligheter och föreslå åtgärder för kommunerna att på ett trafiksäkert sätt spara energi i trafiken och i de offentliga rummen.

2011/12:T268 av Lars Gustafsson (KD):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ursprungskontroll av entusiastfordon.

2011/12:T269 av Lars Gustafsson (KD):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en utredning gällande lagen om kontrollavgift vid olovlig parkering.

2011/12:T270 av Anna Steele (FP):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att alla huvudmän för vägarbeten ska beräkna hur mycket negativ miljöpåverkan som vägarbetet ger upphov till och kompensera detta med inköp av utsläppsrätter för koldioxid.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att en utredning bör fastställa procentandelen utsläppsrätter som ett vägarbete ska köpa in som kompensation för den negativa miljöpåverkan som vägarbetet ger upphov till.

2011/12:T279 av Jan Ertsborn (FP):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ändring av gällande svenska regler för besiktning av svenskregistrerade fordon inom EU.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om harmonisering av reglerna för kontroll av fordon inom EU.

2011/12:T280 av Camilla Waltersson Grönvall (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en koldioxidoberoende fordonsflotta 2030.

2011/12:T285 av Linda Arvidsson Wemmert (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om parkeringsböter.

2011/12:T297 av Kurt Kvarnström och Carin Runeson (båda S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att se över reglerna om parkeringstillstånd för rörelsehindrade.

2011/12:T329 av Lars-Axel Nordell (KD):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ett utvecklat skydd för den som tilldelats ett handikapptillstånd för parkering.

2011/12:T344 av Stina Bergström m.fl. (MP):

7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att som ett led i överflyttningen av gods från lastbil till tåg avskaffa undantaget från EU-reglerna som ger Sverige dispens för 24 meter långa och 60 ton tunga lastbilar och avvisa alla förslag om ännu längre och tyngre fordon.

2011/12:T345 av Lars Beckman (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att inte förbjuda användande av dubbdäck.

2011/12:T382 av Isak From och Per Svedberg (båda S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av en översyn av reglerna för import och besiktning av historiska fordon.

2011/12:T388 av Catharina Bråkenhielm (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en översyn av lagen gällande fyrhjulingar.

2011/12:T400 av Marietta de Pourbaix-Lundin (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om fotobevis vid parkeringsböter.

2011/12:T412 av Matilda Ernkrans m.fl. (S):

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att väginvesteringar kombineras med att stimulera användningen av fordon som drivs med förnybara drivmedel.

2011/12:T415 av Adnan Dibrani m.fl. (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om registreringsskyltar på alla mopeder.

2011/12:T428 av Inger Fredriksson (C):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att se över lagstiftningen om A-traktorer.

2011/12:T429 av Anders Ygeman m.fl. (S):

12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om åtgärder för fortsatt utbyggnad av infrastrukturen för fordonsgas i Sverige.

24. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om avregleringen av kontrollbesiktningen av fordon.

2011/12:T431 av Cecilia Widegren (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att införa gröna registreringsskyltar för miljöbilar.

2011/12:T442 av Helena Lindahl och Staffan Danielsson (båda C):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att en strategi för minskad saltanvändning bör tas fram för vägar i områden med vinterväglag.

2011/12:T469 av Josef Fransson och Thoralf Alfsson (båda SD):

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att främja veteranbilshobbyn genom att införa en särskild registreringsform för hobbyfordon.

2011/12:N260 av Lise Nordin m.fl. (MP):

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av regelverk för typgodkännande för biogaslastbilar, biogastraktorer och andra biogasfordon där sådana saknas.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ett mackstöd för att ge fler möjlighet att tanka miljövänligt.
12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om stöd till konvertering av fossilbränsle drivna fordon till biogasdrift.
15. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att pumplagen bör revideras i syfte att alla större mackar senast den 1 januari 2013 ska tillhandahålla förnybara drivmedel som följer såväl bränsledirektivet i EU som hälsorelaterade krav (exempelvis dem Svanen satt upp).