



Väg- och fordonsfrågor

Sammanfattning

I detta betänkande behandlas ett 60-tal motionsyrkanden från främst den allmänna motionstiden hösten 2005. Förslagen berör olika väg- och fordonsfrågor som fordonsutrustning, vägtrafikbuller, dubbdäcksanvändning, vägvisning, vikt- och lastregler, övergivna fordon, EU-mopeder, snöskotrar samt parkeringsfrågor.

Utskottet föreslår att riksdagen avslår samtliga motionsförslag med hänvisning främst till genomförda eller aviserade åtgärder, pågående beredningsarbete och den uppgiftsfördelning som råder inom väg- och fordonsområdet, där ett stort antal frågor avgörs av regeringen, Vägverket eller lokala och regionala organ.

I betänkandet finns åtta reservationer som behandlar tung vägtrafik, fordonslobby, fordonsreglering, bilregistret, chiptrimning, EU-mopeder, trafiksignaler och vägvisning samt fem särskilda yttranden.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
Utskottets förslag till riksdagsbeslut	4
Redogörelse för ärendet	7
Ärendet och dess beredning	7
Utskottets överväganden	8
Avgasfria fordon	8
Miljözoner	9
Vägrafikbuller	10
Tung vägrafik	13
Dubbdäck och partiklar	15
Samåkning	18
Vinterdäck	19
Övergivna fordon	21
Fordonsregler och fordonshobby	22
Personbilar och släpfordon	26
Fordonsreglering	28
Första-hjälpen-utrustning	30
Chiptrimning och miljökonvertering	31
Handläggning av körkortsärenden	33
Uppgiftslämning från bilregistret	34
EU-mopeder	35
Snöskoterfrågor	36
Minimotorcyklar	38
Trafiksignaler	39
Parkeringsfrågor	40
Vägmärken och jämställdhet	42
Vägvisning	43
Stretracing	46
Träbroar och faunapassager	47
Reservationer	49
1. Tung vägrafik, punkt 4 (v, mp, –)	49
2. Fordonsregler och fordonshobby, punkt 9 (m, fp, kd, c)	50
3. Fordonsreglering, punkt 11 (m, fp, kd, c)	51
4. Chiptrimning och miljökonvertering, punkt 13 (m, fp, kd, c)	53
5. Uppgiftslämning från bilregistret, punkt 15 (m, c)	54
6. EU-mopeder, punkt 16 (m)	54
7. Trafiksignaler, punkt 19 (m)	55
8. Vägvisning, punkt 22 (m, fp, kd, c)	56
Särskilda yttranden	57
1. Vägrafikbuller, punkt 3 (fp, kd)	57
2. Övergivna fordon, punkt 8 (fp)	57
3. EU-mopeder, punkt 16 (kd)	57
4. Parkeringsfrågor, punkt 20 (fp)	57
5. Vägmärken och jämställdhet, punkt 21 (v, mp, –)	58
<i>Bilaga</i>	
Förteckning över behandlade förslag	59

Motion från allmänna motionstiden hösten 2004	59
Motioner från allmänna motionstiden hösten 2005	59

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

- 1. Avgasfria fordon**
Riksdagen avslår motion 2005/06:T371.
- 2. Miljözoner**
Riksdagen avslår motion 2005/06:T428.
- 3. Vägtrafikbuller**
Riksdagen avslår motionerna 2005/06:T280 och 2005/06:Bo256 yrkande 11.
- 4. Tung vägtrafik**
Riksdagen avslår motion 2005/06:T475 yrkandena 1–4.
Reservation 1 (v, mp, –)
- 5. Dubbdäck och partiklar**
Riksdagen avslår motionerna 2005/06:T338 och 2005/06:Bo256 yrkande 13.
- 6. Samåkning**
Riksdagen avslår motion 2005/06:T429.
- 7. Vinterdäck**
Riksdagen avslår motionerna 2005/06:T247 och 2005/06:T546.
- 8. Övergivna fordon**
Riksdagen avslår motionerna 2005/06:T211 och 2005/06:T382.
- 9. Fordonsregler och fordonshobby**
Riksdagen avslår motionerna 2004/05:T398 yrkande 26, 2005/06:T235 yrkandena 1 och 2, 2005/06:T246 yrkandena 1 och 2, 2005/06:T420, 2005/06:T560 yrkande 5 och 2005/06:T583 yrkandena 1–5.
Reservation 2 (m, fp, kd, c)
- 10. Personbilar och släpfordon**
Riksdagen avslår motionerna 2005/06:T274, 2005/06:T572 och 2005/06:MJ528 yrkande 7.
- 11. Fordonsreglering**
Riksdagen avslår motionerna 2005/06:T212 yrkande 7 och 2005/06:T560 yrkandena 6–8.
Reservation 3 (m, fp, kd, c)

12. Första-hjälpen-utrustning

Riksdagen avslår motion 2005/06:T325.

13. Chiptrimning och miljökonvertering

Riksdagen avslår motion 2005/06:T583 yrkandena 6 och 7.

Reservation 4 (m, fp, kd, c)

14. Handläggning av körkortsärenden

Riksdagen avslår motion 2005/06:T466.

15. Uppgiftslämning från bilregistret

Riksdagen avslår motion 2005/06:T245 yrkandena 1 och 2.

Reservation 5 (m, c)

16. EU-mopeder

Riksdagen avslår motionerna 2005/06:T487 och 2005/06:T560 yrkande 3.

Reservation 6 (m)

17. Snöskoterfrågor

Riksdagen avslår motionerna 2005/06:T455 och 2005/06:T512.

18. Minimotorcyklar

Riksdagen avslår motion 2005/06:T614.

19. Trafiksignaler

Riksdagen avslår motion 2005/06:T560 yrkande 9.

Reservation 7 (m)

20. Parkeringsfrågor

Riksdagen avslår motionerna 2005/06:T244 yrkandena 1 och 2, 2005/06:T367, 2005/06:T453 och 2005/06:T586 yrkandena 1 och 2.

21. Vägmärken och jämställdhet

Riksdagen avslår motionerna 2005/06:T296 yrkande 9 och 2005/06:T329 yrkande 7.

22. Vägvisning

Riksdagen avslår motionerna 2005/06:T214 yrkande 2, 2005/06:T389 och 2005/06:T593.

Reservation 8 (m, fp, kd, c)

23. Streetracing

Riksdagen avslår motion 2005/06:T609 yrkande 15.

24. Träbroar och faunapassager

Riksdagen avslår motionerna 2005/06:T587 och 2005/06:MJ529 yrkande 1.

Stockholm den 21 februari 2006

På trafikutskottets vägnar

Claes Roxbergh

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Claes Roxbergh (mp), Carina Moberg (s), Elizabeth Nyström (m), Jarl Lander (s), Hans Stenberg (s), Krister Örnfjäder (s), Johnny Gylling (kd), Peter Pedersen (v), Claes-Göran Brandin (s), Jan-Evert Rådström (m), Monica Green (s), Runar Patriksson (fp), Björn Hamilton (m), Karin Svensson Smith (-), Börje Vestlund (s) och Staffan Danielsson (c).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I detta betänkande behandlas 60 motionsyrkanden från främst den allmänna motionstiden hösten 2005 om olika väg- och fordonsfrågor. Det handlar bl.a. om fordonsutrustning, vägtrafikbuller, dubbdäcksanvändning, vägvisning, vikt- och lastregler, övergivna fordon, EU-mopeder, snöskotrar samt parkeringsfrågor. Med hänsyn till att flera av motionsförslagen har varit föremål för riksdagsbeslut tidigare under mandatperioden eller är ärenden som enligt gällande uppgiftsfördelning inte är frågor som riksdagen har att besluta om har behandlingen i detta betänkande delvis skett i förklarad form.

I sammanhanget kan nämnas att utskottet under innevarande riksmöte har behandlat, och kommer att behandla, olika motionsförslag med anknytning till väg- och fordonsområdet. Frågor om investeringar i olika vägsträckor i landet har behandlats i betänkande 2005/06:TU1 utgiftsområde 22 Kommunikationer i samband med beräkning av anslag till trafikens infrastruktur. Frågor när det gäller tillgång till förnybara bränslen blev föremål för behandling i betänkande 2005/06:TU6. Utskottet avser vidare behandla vissa övergripande vägtrafikfrågor, miljöfrågor, regelverket för enskilda vägar m.m. senare under riksmötet i samband med en aviserad proposition om transportpolitik. Även när det gäller motioner som berör vägtrafiksäkerhet planerar utskottet att återkomma senare under riksmötet i ett särskilt betänkande om trafiksäkerhet. Vidare kan nämnas att utskottet anordnat en offentlig utfrågning den 27 oktober 2005 om framtidens fordon och de transportpolitiska målen.

Utskottets överväganden

Avgasfria fordon

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen bör avslå en motion om avgasfria fordon med hänvisning till de åtgärder, utredningar, projekt samt forskning som pågår när det gäller utveckling av nya bilmotorer och alternativa bränslen.

Motionsförslag

Enligt Barbro Feltzing (mp) i motion 2005/06:T371 bör Sverige dra lärdom av USA-delstaten Kaliforniens beslut om avgasfria bilar. Motionären framhåller att Kaliforniens hårda krav för en bättre luftmiljö har gjort att stora biltillverkare i USA satsar stort på miljöbilar som motsvarar kraven på snabbhet och komfort. Bilarna drivs med bränsleceller, som tillverkar vätgas ur metanol, de har naturgasdrift, syntetiska oljor med lågt kväveutsläpp och inga sotpartiklar, dessutom finns hybridbilar med både bensin och el. Motionären förordar att en utredning tillsätts med uppgift att ta fram olika delmål, för när de stora tillverkarna i bilbranschen skall kunna leverera bilar, som är bränslesnåla och inte släpper ut avgaser. Strävan bör vara en nollvision inom t.ex. tio år.

Utskottets ställningstagande

Utskottet anser i likhet med motionären att det är angeläget att utveckla fordon som minskar vårt oljeberoende och som är miljömässigt hållbara. När det gäller avgasfria fordon kan hänvisas till att ett omfattande nationellt och internationellt forsknings- och utvecklingsarbete pågår. I Sverige pågår bl.a. projektprogrammet Gröna Bilen vars mål är att genom forskning och utveckling få fram mer miljöanpassad fordonsteknik som kan byggas in i framtida produkter och ge dessa bättre miljöegenskaper och därigenom bättre konkurrenskraft. Syftet är att genom utveckling av fordon och fordonskomponenter med bättre miljöegenskaper påskynda omställningen till en vägtrafik som karakteriseras av att dess miljöpåverkan är långsiktigt acceptabel. Budgeten för programmet uppgår till totalt 1 820 miljoner kronor, varav 500 miljoner kronor från staten. Vidare kan nämnas att den nyligen tillsatta kommissionen mot oljeberoendet har getts vida mandat att klarlägga hur samhället kan ställas om till miljömässig hållbarhet. Transportsektorn har här pekats ut som ett strategiskt område. I sammanhanget kan också nämnas att riksdagen nyligen har lagt fast ett nationellt mål om användning av förnybara bränslen som innebär att

sådana bränslen år 2010 skall utgöra minst 5,75 % av den totala användningen av bensin och diesel för transportändamål (prop. 2005/06:16, bet. 2005/06:TU6, rskr. 2005/06:134).

Med hänvisning till det anförda är utskottet inte berett att ta något initiativ med anledning av motion 2005/06:T371 av Barbro Feltzing (mp). Motionsförslaget avstyrks följaktligen.

Miljözoner

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen bör avslå ett motionsyrkande om förändrade regler för miljözoner med hänvisning till att regelverket utformas enligt lokala trafikföreskrifter och numera även innefattar utländska fordon.

Motionsförslag

Hans Hoff (s) framhåller i motion 2005/06:T428 att kommuner kan besluta att stänga ute vissa tunga fordon från stadskärnor eller andra särskilt miljö känsliga områden. Sådana miljözonsbestämmelser finns i Stockholm, Göteborg, Malmö och i Lund och anses vara ett bra instrument för att minska utsläppen från den tunga trafiken. Bestämmelserna uppges dock inte omfatta utländska fordon. Enligt motionären är det viktigt att miljözonssystemet baseras på konkurrensneutralitet. Sverige bör därför verka för att en övergripande, ordentlig och allmängiltig EU-miljöklassning utformas så att frågor kring konkurrensneutralitet kontra den fria rörligheten kan lösas. Alla tyngre fordon som kör in i miljözoner bör enligt motionären uppfylla rådets direktiv 88/77/EEG.

Utskottets ställningstagande

Miljözoner för tung trafik finns i Stockholm, Göteborg, Malmö och Lund. Bestämmelserna om miljözoner utfärdas av berörda kommuner i form av lokala trafikföreskrifter. Syftet med miljözonerna är att förbättra luften genom att få bort de miljömässigt minst utvecklade fordonen från stadernas centrala delar.

Enligt vad utskottet erfarit gäller för färd i miljözonerna sedan år 2002 som huvudregel att inga tunga dieselmotordrivna fordon får vara äldre än åtta år. Fordonets ålder räknas från det datum då fordonet registrerades för första gången. Det betyder att utländska fordon numera också omfattas av regleringen. Fordon som är äldre kan få trafikera miljözonerna om det har försetts med särskild avgasreningstrustning.

Utskottet bedömer att miljözoner kan vara ett viktigt inslag i arbetet med att begränsa utsläppen av bl.a. partiklar, vilket är viktigt ur hälsosynpunkt. Utskottet konstaterar att syftet med motionen till väsentlig del är tillgodosett med hänsyn till att även utländska fordon numera innefattas av regelsystemet. Utskottet avstyrker därmed motion 2005/06:T428 av Hans Hoff (s).

Vägtrafikbuller

Utskottets förslag i korthet

Utskottet anser det viktigt att transportsystemet anpassas till kravet på en god miljö och att ett fortsatt kraftfullt arbete sker för att begränsa vägtrafikbuller. Riksdagen bör med hänvisning till förutsedda insatser avslå två motionsyrkanden om åtgärder för att begränsa vägtrafikbuller.

Jämför särskilt yttrande 1 (fp, kd).

Bakgrund

Buller definieras som oönskat ljud. Enligt Vägverket är ca 1,6 miljoner människor utsatta för vägtrafikbuller högre än riktvärden för godtagbar miljö. Buller från gator och hårt belastade trafikleder med tung trafik svarar för merparten av störningarna. Vägtrafikbullret kommer både från motorerna och från däcken. Vid hastighet över 50–70 km/tim dominerar däcksljuden. Olika beläggningar ger olika höga ljudnivåer. Den ”tystaste” beläggningen som används i normal produktion är öppen s.k. dränasfalt, som kan ge 3–6 dB lägre ljudnivå än standardbeläggningen. De mest bullrande beläggningarna, som ytbehandling och gatsten, kan ge 2–3 dB högre ljudnivå än standardbeläggningen. Brunnslock, brofogar och gropar i beläggningen kan ge ännu högre ljudnivåer.

Det som åstadkommer däcksbullret är främst att luft sugas in i och pressas ut ur håligheter mellan däckets gummilameller. Genom att göra vägbanan öppen förhindras denna luftpumpning och det blir avsevärt mycket tystare. Den öppna beläggningen ger mindre buller dels genom minskad luftpumpning, dels genom att den absorberar en del av motorljudet från bilen. En nylagd öppen beläggning kan vara 3–6 dB tystare än slät asfaltbetong. Problemen är dels att hålrummen i beläggningen sätts igen av sand och slitprodukter från beläggningen, dels att beläggningens hållbarhet är sämre än för vanlig beläggning. En fördel, utöver bulleregenskaperna, är att beläggningen minskar vattensprut och risken för vattenplaning vid våt vägbana. Risken för frosthalka är dock större på grund av att beläggningen är isolerande. Vidare kan saltmängden vid halkbekämpning behöva ökas, eftersom beläggningen är dränerande.

Motionsförslag

Alf Svensson (kd) påminner i motion 2005/06:T280 om att det inte är många generationer sedan fänadsstigar slingrade sig sicksack mellan ladugårdar, små hus och skjul. Doften av häst och ko har dock ersatts av avgasdimmor. Det kan enligt Alf Svensson inte karakteriseras som överdrift att påstå att många enkla av människor och djur upptrampade stigar, som blivit bullrande trafikleder, inte lämpar sig för detta. Enligt motionärens uppfattning har intresset för oljud och buller inte till närmelsevis följt den uppmärksamhet som riktats mot avgaser. Under senare tid har medier refererat att försök pågår med vägbeläggning som bättre absorberar buller/oljud från däck. Enligt motionären borde det mot denna bakgrund te sig angeläget för riksdagen att rikta ett tillkännagivande till regeringen om ”att kartlägga, att skaffa fram en faktisk överblick över, rikets mest trafikbullerutsatta medborgare, så att dessa städer, byar och samhällen med vägen eller gatan alldeles intill hus- eller stugknuten kan befolkas av människor som kan tala till varandra i vardagsrummet/bostaden utan högtalare även när fordon passerar, och som kan säga god natt utan att därefter behöva skölja ner en imovane för att kunna somna”.

Marie Wahlgren m.fl. (fp) framhåller i motion 2005/06:Bo256 yrkande 11 att buller tillhör det moderna samhällets gissel. Arbetet med att minska bullerstörningar från trafik och järnväg bör därför ges hög prioritet och utvecklingen av tekniska lösningar uppmuntras. Det är vidare väsentligt att Vägverket vid nyproduktion använder den nya tekniken med s.k. tyst vägbeläggning och har ett program för att i utsatta områden byta ut gammal beläggning mot ny. Även teknisk utveckling och forskning vad avser enskilda bullerkällor är viktigt. Här bör regeringen t.ex. verka för att man på EU-nivå arbetar för att minska bullernivåerna från biltrafiken. Det har också visat sig att kvaliteten på däck märkbart kan påverka buller från fordon. Motionärerna förordar mot denna bakgrund att riksdagen riktar ett tillkännagivande till regeringen om obligatorisk bullerdeklaration på fordon och däck.

Utskottets ställningstagande

Trafikbuller är enligt utskottets mening ett allvarligt problem som måste begränsas. Utskottet delar därför motionärernas bedömning att transportsystemet bör anpassas till krav på en god miljö och därmed minskade bullerstörningar från vägtrafiken. Riksdagen har den 25 november 2005 beslutat om delmål i miljöarbetet. När det gäller buller anges att antalet människor som utsätts för trafikbullerstörningar överstigande de riktvärden som riksdagen har ställt sig bakom för buller i bostäder skall ha minskat med 5 % till år 2010 jämfört med 1998.

Enligt vad utskottet erfarit bedriver Vägverket ett omfattande arbete för att minska bullerstörning och prioriterar i det kortsiktiga arbetet avskärmande åtgärder som tilläggsrutor, fönsterbyten och inlösen av fastigheter.

Vid byte av vägbeläggning används i regel lågbullrande asfalt, men buller-reduktionen minskar med stigande ålder. Utskottet konstaterar vidare att regeringen i årets budgetproposition angett att Vägverket har uppfyllt sitt verksamhetsmål under år 2004 genom att åtgärda vägtrafikbullret för boende som utsätts för ljudnivåer överstigande 65 dBA utomhus. Enligt den officiella portalen för Sveriges miljömål saknas dock kommunala handlingsprogram i stor utsträckning och uppföljning av krav förekommer sällan.

Utskottet har vidare inhämtat att Vägverket sedan hösten 2004 medfinansierar ett försök med en ny typ av lågbullrande beläggning, s.k. poroelastisk, längs en vägsträcka i Stockholm. Projektet leds av VTI, Statens väg- och transportforskningsinstitut, tillsammans med Stockholms stad, och Vinnova, Verket för innovationssystem, är huvudfinansiär. Enligt uppgift visar försöket på goda erfarenheter när det gäller bullerdämpning. Vid VTI pågår vidare med stöd av Vinnova ett forskningsprojekt om utveckling av nya däcktyper med väsentligt förbättrade bulleregenskaper.

Enligt utskottets mening har planeringssystemet för trafikens infrastruktur en viktig roll för att skapa ett hållbart transportsystem. Det är därför viktigt att olika miljökonsekvenser ges en tillfredsställande hantering inför de många gånger långsiktiga investeringsbeslut som fattas. I sammanhanget kan nämnas att SIKÄ nyligen har redovisat en rapport om trafikbuller (Kan trafikbullerpolitiken göras mer effektiv? PM 2005:11). I rapporten anges att valet av olika åtgärder för att begränsa buller bör ske efter ekonomiska grunder för att främja de mest kostnadseffektiva åtgärderna. Enligt rapporten kan emissionsbegränsande åtgärder som t.ex. tyst asfalt vara att föredra ur effektivitetssynpunkt. Vidare kan nämnas att ett arbete pågår såväl inom EU som inom ramen för FN:s ekonomiska kommission för Europa, UN/ECE med bl.a. inriktningen att begränsa buller redan vid källan, där Sverige deltar aktivt.

Utskottet förutsätter att ett fortsatt aktivt arbete sker för att begränsa bullerstörningar där bl.a. de frågor som motionärerna lyfter fram om användning av s.k. tyst asfalt och tekniska normer för fordon och däck övervägs. I sammanhanget kan vidare hänvisas till utskottets förestående behandling av den aviserade transportpolitiska propositionen där transportsektorns delmål inom miljömrådet förväntas behandlas. Mot bakgrund av det anförda avstyrks motionerna 2005/06:T280 av Alf Svensson (kd) och 2005/06:Bo256 yrkande 11 av Marie Wahlgren m.fl. (fp). Syftet med motionsförslagen förutsätts dock till väsentlig del komma att tillgodoses.

Tung vägtrafik

Utskottets förslag i korthet

Utskottet anser att nuvarande regelverk för tung vägtrafik är viktigt för att trygga effektiva transporter. Utskottet är därför inte berett att begränsa vikt- och längdbestämmelser för den tunga vägtrafiken. Utskottet ser med oro på att tillåtna axellaster och bruttovikter överskrids i stor omfattning. Utskottet förutsätter att förstärkta åtgärder vidtas för att begränsa problemet och att en särskild uppföljning görs av frågan. Riksdagen bör mot denna bakgrund avslå en motion om olika åtgärder för att begränsa den tunga vägtrafiken.

Jämför reservation 1 (v, mp, –).

Motionsförslag

Karin Svensson Smith m.fl. (-, mp) framhåller i motion 2005/06:T475 att alltmer gods transporteras med lastbil. I dag trafikeras Sverige av över 100 000 lastbilar, och godsmängderna ökar dramatiskt. På sikt är detta enligt motionen ohållbart. Det orsakar stora samhällskostnader genom slitage på vägarna – enligt Vägverket sliter en fullastad 60 tons långtradare lika mycket på vägbanan som 75 000 personbilar. De orsakar också hälsoproblem genom utsläpp, klimatförändring, olyckor och trängsel. Allt talar för att lyfta över långväga godstrafik till järnvägen, eller nästan allt. En sak som talar till lastbilarnas förmån – för transportköparna – är priset. Genom att lastbilarna inte betalar sina fulla kostnader är transporterna billiga. I dag är det billigare att åka lastbil än att åka taxi. Det är uppenbart att det mest effektiva sättet att åstadkomma ökad intermodalitet är att ändra kostnadsbalansen mellan järnväg och lastbilar. Motionärerna presenterar mot denna bakgrund fyra olika åtgärder.

För det första bör de svenska särreglerna för maximal vikt och längd på lastbilar – med undantag av transport av skogsråvara till förädling – harmoniseras till det regelverk som gäller i resten av Europeiska gemenskapen. I de flesta EU-länder får ett lastbilsekipage framföras med en högsta bruttovikt på 44 ton och en totallängd av maximalt 18 meter. I Sverige finns sedan 1997 ett undantag som ger tillåtelse att framföra fordon på maximalt 60 ton och med en längd av 25,25 meter. Om den högsta tillåtna vikten sänks från 60 till 40 ton bedöms järnvägen komma att återta förlorade marknadsandelar, och utvecklingen gå mot ökad hållbarhet i stället för tvärtom.

För det andra bör dispensansökningar från bestämmelserna om fordons vikt och dimensioner avgiftsbeläggas för att motsvara de kostnader prövningen ger upphov till. För det facila priset av 1 200 kr är det i dag tillåtet att tillföra samhället slitagekostnader för stora belopp. Detta är enligt motionen inte godtagbart.

För det tredje föreslås att regeringen återkommer med ett förslag till transportavgift för de dispenstransporter som beviljas. Transportavgiften skall korrespondera med de extra kostnader som uppkommer på grund av ökat vägslitage m.m.

Slutligen för det fjärde föreslås att riksdagen riktar ett tillkännagivande till regeringen om att återkomma med ett förslag till effektivisering av den kontrollverksamhet som syftar till att reglerna mot överlast efterlevs. Som bakgrund anges bl.a. att överlast medför att vägarna bryts ned snabbare och snedvrider konkurrensen på transportmarknaden. Vidare anges att sannolikheten för att drabbas av sanktioner för överlast är mycket liten.

Utskottets ställningstagande

När det gäller vikt- och längdbestämmelser för den tunga vägtrafiken vill utskottet erinra om att Sverige, tillsammans med Finland, i samband med medlemsförhandlingarna fick möjlighet att frångå EU:s tidigare krav på vikt- och längdbestämmelser för inhemska transporter. I Sverige är det således tillåtet att framföra fordon på maximalt 60 ton och med en längd av 25,25 meter. Enligt utskottets mening är denna möjlighet att framföra tunga fordon mycket betydelsefull för Sverige och för miljön. Med längre fordonskombinationer förbättras bränsleeffektiviteten, enligt vissa uppgifter i genomsnitt med 20 %, vilket leder till minskade utsläpp av koldioxid och andra emissioner. Grovt räknat kan med de svenska och finska gränserna två lastbilar hantera lika mycket last som tre av EU-mått, vilket leder till minskad trängsel. Enligt vad utskottet erfarit pågår mot bl.a. denna bakgrund försök såväl i Danmark som i Holland med längre fordon i syfte att effektivisera vägtrafiken och förbättra miljön.

Beträffande dispenser från bestämmelserna om fordons vikt konstaterar utskottet att avgiften för ansökningar fastställs med stöd av avgiftsförordningen (SFS 1992:191). Det innebär att avgiften skall beräknas så att full kostnadstäckning uppnås i den administrativa hanteringen. Senaste beslutet togs den 28 april 2005 och grundades på ett förslag från Vägverket.

Utskottet övergår därefter till frågan om överlast. Enligt Vägverket beräknas år 2004 mellan 20 och 50 % av lastade tunga fordon vara överlastade. Vägverket har den 27 januari 2006 i en ny rapport angett att ungefär en tredjedel av tunga fordon var överlastade år 2005 enligt en studie som baserar sig på mätningar vid ett 30-tal platser. Mätningarna visar enligt verket på att ingen förbättring har skett.

Enligt utskottets mening är nuvarande situation med omfattande överlast otillfredsställande. Överlastade fordon är en trafikfara. Dessutom snedvrider konkurrensen när en del kör med överlast medan andra följer reglerna. Till detta kommer problem med ett ökat vägslitage och forcerad vägnedbrytning. Utskottet förutsätter mot denna bakgrund att kraftfulla åtgärder vidtas för att komma till rätta med nuvarande situation. I sammanhang vill utskottet understyrka den roll som transportköparna har för att

upphandla lagliga transporter. Utskottet förutsätter att regeringen fortsättningsvis i den årliga uppföljningen av transportpolitiken särskilt redovisar utvecklingen vad gäller överlast och de insatser som görs för att bemästra problemen.

Med hänvisning till det anförda avstyrks motion 2005/06:T475 av Karin Svensson Smith m.fl. (-, mp) yrkandena 1–4.

Dubbdäck och partiklar

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen bör avslå motionsyrkanden om dubbdäck och partiklar med hänvisning till vidtagna och planerade åtgärder samt den behandling som utskottet avser återkomma till senare under våren 2006 med anledning av en aviserad transportpolitisk proposition.

Bakgrund

Enligt en aktuell rapport från VTI bedöms slitagepartiklar från däck och vägbana vara en lika allvarlig hälsorisk som avgaspartiklar. Dubbdäck ger dessutom upphov till mer än 40 gånger så mycket partiklar som odubbade vinterdäck. Av rapporten framgår att forskningen de senaste åren har visat att partikelutsläppen från t.ex. bilar och vedeldning leder till stora hälsoproblem. Partiklarna i luften kan leda till sjukdomar i luftvägarna och till hjärt- och kärlsjukdomar. Däremot är det oklart om vilka typer av partiklar som är farligast. Forskningsresultaten visar på vikten av att minska partikelutsläppen från väg och däck.

I sammanhanget kan vidare nämnas att docent Bertil Forsberg, vid Umeå universitet, tillsammans med en holländsk kollega har granskat mer än 30 olika forskningsstudier som har gjorts av luftpartiklarnas hälsoeffekter. Granskningen visar att uppemot 1 800 svenskar om året kan dö en för tidig död på grund av partiklar i luften från svenska vägar, vilket är tre gånger fler än antalet döda i trafikolyckor.

Sverige hör till de EU-länder som har mest vägdamm, på grund av dubbdäck och sandning på hala vintervägar. I sammanhanget kan nämnas att utan några dubbdäck alls poleras vägbanan enligt Vägverket, vilket kan leda till halkbekymmer.

Vägverket arbetar på olika sätt för att minska mängden hälsofarliga partiklar. Arbetet är inriktat på de platser där halterna är högst och där människor vistas stadigvarande. Mest utsatta är stora infartsleder och områden kring de stora huvudgatorna i de stora tätorterna. Nedan förtecknas några exempel på åtgärder som Vägverket arbetar med.

- I vissa särskilt utsatta områden kan mängden inandningsbara partiklar minskas genom dammbindning och förbättrad renhållning. Vägverket har medverkat i försök där man med framgång utvecklat metoder för att minska mängden vägdamm.
- Sopning eller spolning kan medverka till att få ned de högsta partikelvärdena samtidigt som det minskar den besvärsupplevelse som vägdammets ger.
- På längre sikt kan mängden partiklar minskas genom att man väljer optimal typ av beläggning. Vägverket medverkar i forskning kring hur däck och vägbana interagerar. Valet av friktionsmaterial vid halkbekämpning påverkar också partikelhalterna. Här krävs mer kunskap för att nå fram till bättre metoder.
- Laboratorieförsök har visat att hastigheterna på vägarna påverkar hur mycket inandningsbara partiklar som slits loss från vägbanan. Projekt pågår för att öka kunskapen också inom detta område.
- När andelen dubbdäck minskar kan det i vissa områden bli nödvändigt att förbättra vinterväghållningen. Resurser till detta kan frigöras tack vare att minskad dubbdäcksanvändning kan förväntas minska slitaget på vägbeläggningar och vägmarkeringar.

USA och EU har antagit gränsvärden för hur mycket PM 10 som får finnas i luften. EU:s värden, som i Sverige ingår i förordningen (2001:527) om miljö kvalitetsnormer för utomhusluft (9 §), innebär att medelhalten i luften under ett dygn inte får vara högre än 50 mikrogram per kubikmeter luft. Detta värde får överskridas högst 35 dygn under ett år. Medelhalten under ett år skall inte vara högre än 40 mikrogram per kubikmeter. För kommunerna gäller följande. Varje kommun skall kontrollera att miljö kvalitetsnormerna i 4–9 §§ uppfylls inom kommunen. Kontrollen kan ske genom samverkan mellan flera kommuner. I fråga om de miljö kvalitetsnormer som anges i 4, 7 a, 8 a och 9 §§ skall föroreningsnivån kontrolleras även under tiden före det att miljö kvalitetsnormerna skall ha uppfyllts. Kontrollen skall ske genom mätningar, beräkningar eller annan objektiv uppskattning.

Miljö kvalitetsnormen gäller fr.o.m. den 1 januari 2005. Flera kommuner har gjort mätningar av PM 10 under olika långa perioder. De mätningar som i dag görs på trafikintensiva gator i Stockholm visar att dygnsmedelhalten av PM 10 kan vara över 200 mikrogram per kubikmeter luft då vägarna torkar upp och partiklar från vägslitaget orsakat av vintersäsongens dubbdäcksanvändning virvlas upp av trafiken

I Norge finns en avgift för dubbdäck i vissa städer. Antalet olyckor med personskador ökade inte när avgiften infördes, kanske för att bilförarna körde mer försiktigt utan dubbdäck. I Helsingfors genomförs en ambitiös vårensrengöring av gatorna. Gatan som skall rengöras skyltas med parkeringsförbud i god tid innan rengöringen. Fordon som felparkerats transporteras bort, varefter dammbindning sker med kalciumklorid. Därefter genomförs grovsopning, finsopning med uppsug och högtryckstvätt.

Arbetet sker med fyra fordon i följd. Erfarenheter från Norge visar att det är särskilt viktigt att rengöra vid kantstenen och på trottoaren där mycket vägdamm samlas. På vintern bör även snö och is längs vägkanten samlas upp eftersom slitagematerial lagras upp i snön och kan virvlas upp på våren.

Motionsförslag

Siw Wittgren-Ahl och Mariam Osman Sherifay (båda s) konstaterar i motion 2005/06:T338 att dubbdäcken är hälsofarligare än vad som tidigare varit känt och en starkt bidragande orsak till höga partikelhalter. Genom att halvera användningen av dubbdäck kan man minska halten av partiklar med runt 25 % i de svårast drabbade områdena. För att minska dubbdäckens användning skulle en geografisk gräns för användandet kunna sättas, förslagsvis i närheten av Gävle. Motionärerna anger att regeringen avser att lägga fram en transportpolitisk proposition och framhåller att propositionen bör innehålla förslag om hur man kan minska användningen av dubbdäck.

Marie Wahlgren m.fl. (fp) anför i motion 2005/06:Bo256 yrkande 13 att mycket tyder på att luftföroreningar som marknära ozon och små partiklar orsakar hälsoproblem framför allt i våra städer. Enligt trafikverken har de blivande EU-gränsvärdena för 10 µm-partiklar redan vid vissa tillfällen överskridits på platser i Stockholm och Göteborg. Precis som inom området buller är det viktigt att angripa källorna till problemet. Ett tydligt problem är dubbdäck som vintertid orsakar höga halter av partiklar framför allt i storstadsmiljöerna. Samtidigt är kraven på vinterdäck väsentligt ur trafiksäkerhetssynpunkt. Enligt motionärerna bör regeringen uppmärksamma problemet och återkomma med förslag. Detta skulle t.ex. kunna vara ekonomiska styrmedel för att få människor att välja odubbade vinterdäck eller möjligheter att i storstadsområden begränsa användningen av dubbdäck.

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar att enligt nya rön är de partiklar som orsakas av t.ex. direkta emissioner av vägbaneslitage till följd av dubbdäck samt uppvirvlingen av slitagepartiklar ett viktigt problem. Riksdagen har bl.a. mot denna bakgrund under hösten 2005 ställt sig bakom ett nytt system för miljö kvalitetsmål där under målet *Frisk luft* ett nytt delmål tillförts om partiklar (prop. 2004/05:150, bet. 2005/06:MJU3, rskr. 2005/06:48). För att detta delmål skall kunna uppnås krävs kraftfulla insatser. Enligt vad utskottet erfarit förväntas mot denna bakgrund frågan om dubbdäck och partiklar komma att behandlas i den aviserade transportpolitiska propositionen senare under våren 2006.

Utskottet är mot denna bakgrund inte nu berett förorda att riksdagen vidtar något initiativ med anledning av motionsförslagen. Utskottet avstyrker därför motionerna 2005/06:T338 av Siw Wittgren-Ahl och Mariam Osman Sherifay (båda s) samt 2005/06:Bo256 yrkande 13 av Marie Wahlgren m.fl. (fp). Syftet med motion 2005/06:T338 (s) förutses komma att tillgodoses i väsentlig omfattning.

Samåkning

Utskottets förslag i korthet

Ett ökat inslag av samåkning innebär enligt utskottets mening en mer effektiv transportförsörjning. Utskottet ser därför positivt på pågående initiativ och utvecklingsarbete för att främja en utveckling av samåkning. Riksdagen bör mot denna bakgrund avslå ett motionsförslag om samåkning.

Motionsförslag

Tuve Skånberg och Mikael Oscarsson (båda kd) framhåller i motion 2005/06:T429 att det i dag knappast finns någon organiserad samåkning i Sverige medan det däremot i USA finns en rad initiativ för att främja en ökad samåkning. Enligt motionen sitter sällan fler än föraren i bilen vid resor till och från arbetet. Att köra fyra bilar samma sträcka varje dag i stället för att samordna till en bil är ett stort slöseri med ändligen naturtillgångar som bensin och pengar. Utsläppen från bilarna fyrubblas, köerna och restiden förlängs. De ökande bensinkostnaderna bör stimulera alternativa transportlösningar, däribland samåkning. Men för den enskilde är samåkning svårt att organisera, det är knappast praktiskt möjligt att annonsera efter passagerare. Ännu svårare är det att som passagerare finna någon att åka med. Motionärerna efterlyser mot denna bakgrund en nationellt samordnad samåkningscentral. Lämpligen kan detta ske genom att ett uppdrag ges till länsstyrelserna. Kostnaden för samåkningscentralen kan lämpligen täckas av mindre avgifter för de medresande. Vinsterna är alltså stora sett såväl i den enskildes perspektiv som i nationalekonomiskt, miljömässigt och trafikmässigt perspektiv.

Utskottets ställningstagande

Utskottet underströk i sitt betänkande våren 2005 fördelarna med samåkning, inte minst för uppfyllandet av det transportpolitiska delmålet om en god miljö (bet. 2004/05:TU6). Utskottet framhöll att många initiativ har tagits inom området, bl.a. av enskilda och privata aktörer som utnyttjar Internet och modern teknik för att föra samman potentiella samåkare. Det hade vidare enligt utskottet bedrivits en inte oansenlig forskningsverksam-

het inom området. Enligt utskottet hade dock samåkningen, trots dessa initiativ, inte blivit ett alternativ för någon större grupp av landets trafikanter. Givet samåkningens fördelar utgick utskottet ifrån att regeringen följde utvecklingen och vidtog erforderliga åtgärder i syfte att om möjligt underlätta och stimulera samåkandet. Det kan bl.a. gälla förslaget om samåkningssentraler.

Utskottet vidhåller sin tidigare uppfattning om betydelsen av en utökad samåkning. Med tillfredsställelse konstaterar utskottet att samåkning lyfts fram inom Vägverkets projekt Hållbart resande, vars syfte är att få till stånd effektivare och på lång sikt mer hållbara persontransporter. Målet är att tillsammans med företag, kommuner, trafikhuvudmän och organisationer ta fram åtgärdsprogram och handlingsplaner för att sedan genomföra projekt som förändrar människors attityder och resvanor. Inom ramen för projektet har Vägverket vidtagit en rad initiativ när det gäller samåkning. Det gäller bl.a. förmedling av praktiska tips, anordnande av konferenser och utvärderingar av olika samåkingsprojekt. Utskottet förutsätter att dessa insatser vidareutvecklas.

Med hänvisning till det anförda avstyrks motion 2005/06:T429 av Tuve Skånberg och Mikael Oscarsson (båda kd).

Vinterdäck

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen bör avslå motionsförslag om obligatoriskt krav på vinterdäck och att vinterdäck skall vara standard vid försäljning av personbilar.

Bakgrund

Enligt trafikförordningen (1998:1265) skall 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 31 mars när vinterväglag råder.

Motionsförslag

Hans Hoff (s) framhåller i motion 2005/06:T247 att för dem som kommer från utlandet och kör på svenskt vinterväglag gäller ett undantag i lagstiftningen om vinterdäck. Undantaget gäller resor till och från länder som t.ex. inte tillåter dubbade vinterdäck och innebär att ett fordon inte behöver vara försedd med vinterdäck vid färd som påbörjas eller avslutas i utlandet. Undantaget gäller också fordon som är registrerade i utlandet. Detta innebär att utländska förare kör med sommardäck på de svenska vintervägarna, vilket i sin tur innebär en ökad risk för trafikolyckor. Denna

situation anges som otillfredsställande och borde föranleda initiativ från Sveriges riksdag om att ta bort undantaget i svensk lagstiftning från det obligatoriska kravet på användning av vinterdäck.

Per Erik Granström m.fl. (s) framhåller i motion 2005/06:T546 att bilproducenterna bör ges ansvar för att bilar vid försäljning skall 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.

Utskottets ställningstagande

Utskottet har tidigare avstyrkt ett motionsförslag om vinterdäckskrav för utländska fordon med hänvisning till önskemålet att inte sätta upp gränshinder som försvårar internationell samfärdsel. Samtidigt underströks vikten av att utländska besökare till Sverige gavs tillfredsställande information om betydelsen av att använda vinterdäck under vintern.

Utskottet vill vidare nämna att statsrådet Ulrica Messing, som ett svar på en fråga av ledamoten Sven Bergström (c), den 25 januari 2006 angett att en stor andel av transporter sker genom flera länder. Därför krävs det gemensamma lösningar som fungerar inom länderna i Europa. För närvarande pågår beredningen av hur EG-direktivet om kompetens och utbildning av yrkesförare av fordon för gods- eller persontransport på väg skall genomföras i svensk rätt. EG-direktivet innehåller gemensamma regler för grundläggande kompetens, som bl.a. ställer krav på att föraren behärskar fordonet vid olika väglag och vid olika väderleksförhållanden, samt krav på fortbildningssystem. Av svaret framgick vidare att Vägverket har tagit initiativ till system för kvalitetssäkring av transporter för att underlätta för uppköparna av transporttjänster att välja operatörer med hög miljö- och säkerhetsprofil. I detta ingår att aktörerna även tar hänsyn till väderförhållande när transporter planeras. Avslutningsvis framhöll statsrådet att det är viktigt att såväl svenska som utländska åkare nås av en god information om de svenska vägförhållandena vintertid. Vägverket skall därför utforma en särskild information om detta riktad till de operatörer som verkar i Sverige under vintern.

När det gäller tung trafik, dvs. fordon med en totalvikt över 3,5 ton, konstaterar utskottet att inget krav föreligger på vinterdäck. Enligt vad utskottet erfarit har dock frågor som mönsterdjup, däckkvalitet och lufttryck stor betydelse för säkra transporter i vinterväglag. Utskottet förutsätter att dessa frågor uppmärksammas inom ramen för det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet för den tunga vägtrafiken.

Även frågan om vinterdäck som standardutrustning 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 skall ingå som standardutrustning.

Utskottet har inte ändrat uppfattning. Utskottet avstyrker därför motionerna 2005/06:T247 av Hans Hoff (s) och 2005/06:T546 av Per Erik Granström m.fl. (s).

Övergivna fordon

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen bör avslå motionsförslag om övergivna fordon med hänvisning till att dagens regelverk trätt i kraft tämligen nyligen och att en uppföljning beslutats genomföras av de aktualiserade frågorna.

Jämför särskilt yttrande 2 (fp).

Motionsförslag

Helene Petersson (s) framhåller i motion 2005/06:T382 att antalet övergivna bilar ökar alltmer i vårt samhälle. Bilarna kan stå i flera månader, ibland t.o.m. år på samma plats utan att de forslas bort. Anledningen är ofta att det pågår diskussioner om vem som har ansvaret för att bilen forslas bort. Motionären föreslår mot denna bakgrund att den nyligen ändrade lagstiftningen inom området följs upp. Uppföljningen kan ge svar på om det behövs ytterligare en skärpning av lagstiftningen när det gäller flyttning av övergivna fordon eller inte.

Jan Ertsborn (fp) framhåller i motion 2005/06:T211 att övergivna fordon på och utmed motorvägarna omedelbart bör forslas bort. Ett särskilt tillägg bör därför snarast införas i lagen om rätten att flytta övergivna fordon på och utmed motorvägarna.

Utskottets ställningstagande

Utskottet anser att övergivna fordon längs våra vägar och i naturen är ett problem som måste tas på allvar. Att den nyligen genomförda revideringen av lagen och förordningen om flyttning av fordon enligt flera motionärer inte är tillräcklig manar till eftertanke. Samtidigt kan frågetecken riktas om det är lagstiftningen som inte är lämpligt utformad eller om det är tillämpningen och samordningen mellan olika aktörer inom området som bör utvecklas.

Utskottet har därför som ett led i sin uppföljning av olika riksdagsbeslut beslutat påbörja en granskning under riksmötet 2005/06 av frågan om övergivna fordon. Syftet med granskningen är att följa frågan om hur övergivna fordon hanteras och se över så att regelsystemet inte får oönskade konsekvenser för enskilda markägare eller motverkar syftet att effektivisera möjligheten att forsla bort övergivna fordon. Utgångspunkten för uppföljningen är att resultatet bör föreligga i början av nästa riksmöte för

att möjliggöra en utskottsbehandling under hösten 2006. I avvaktan på detta utredningsarbete är utskottet inte nu berett att ta initiativ till en förändrad lagstiftning eller vidta andra åtgärder. Utskottet avstyrker följaktligen motionerna 2005/06:T211 av Jan Ertsborn (fp) och 2005/06:T382 av Helene Petersson (s). Syftet med motion 2005/06:T382 av Helene Petersson (s) förutses därmed komma att tillgodoses i väsentlig utsträckning.

Fordonsregler och fordonshobby

Utskottets förslag i korthet

Utskottet anser att fordonshobbyn är ett viktigt intresse för många i samhället. Det är därför av betydelse att regelverket är smidigt och effektivt. Med hänvisning till bl.a. förutsett fortsatt utvecklingsarbete bör riksdagen avslå motionsyrkanden om fordonsregler och fordonshobby.

Jämför reservation 2 (m, fp, kd, c).

Bakgrund

Reglerna om typgodkännande av flertalet typer av motorfordon är numera helt harmoniserade i EU:s medlemsländer. Ett EG-typgodkännande utfärdas av en behörig myndighet och utgör en bekräftelse på att en viss fordonsmodell uppfyller uppställda krav. Det är härefter fordonstillverkaren som svarar för att alla serietillverkade exemplar av den typgodkända fordonsmodellen uppfyller kraven.

För personbil gäller sedan den 1 januari 1993 direktiv (70/156/EEG) om typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa. Från detta år kunde medlemsländerna frivilligt tillämpa reglerna. Sedan januari 1998 skall emellertid alla personbilar som registreras första gången vara EG-typgodkända.

I de fall fordonet på något sätt modifieras, exempelvis genom prestandahöjande åtgärder, upphör godkännandet att gälla och fordonet måste besiktigas. Reglerna för sådana godkännanden är inte harmoniserade i EU, vilket har angetts leda till problem vid import och export av modifierade fordon. För närvarande arbetar en arbetsgrupp med representanter från bl.a. Regeringskansliet och motororganisationerna med denna fråga, i syfte att underlätta gränsöverskridande handel med sådana fordon.

Reglerna om typgodkännande av vissa fordon, såsom husvagnar och husbilar, är ännu inte harmoniserade inom EU. För dessa fordon finns i Sverige särskilda bestämmelser med avseende på exempelvis gasolanordningar. För närvarande pågår ett arbete med att anpassa dessa bestämmelser till gällande europeisk rätt.

Tidigare har ett flertal myndigheter haft föreskrivningsrätt vad gäller tillämpningen av reglerna för tygodkännanden. Från och med september 2004 har dock Vägverket övertagit den föreskrivningsrätt som tidigare låg på Naturvårdsverket (3 kap. 5 § fordonsförordningen [2004:679]). I dag är det Räddningsverket som har föreskrivningsrätt vad gäller gasolanordningar på husvagnar och husbilar. Även denna uppgift kommer inom kort att överföras till Vägverket. I framtiden kommer således Vägverket att vara den enda myndigheten med föreskrivningsrätt inom området.

Motionsförslag

Ulf Sjösten och Cecilia Widegren (båda m) framhåller gemensamt i motion 2005/06:T246 att fordons hobbyn genom att samla, restaurera och visa upp gamla bilar är en omfattande verksamhet. Reglerna som kringgärdar de gamla bilarna är dock många och inte alltid anpassade till dagens situation. En översyn och förändring behöver därför genomföras av de lagar som gäller veteranbilarnas trafiksäkerhetsbesiktning som bygger på att lagstiftarna har förtroende för bilentusiasternas kunskap och förstånd att inte ge sig ut på vägarna i osäkra fordon. Därför bör en enklare besiktning – bromsar, balkar etc. – inte behöva göras mer än vart femte år för bilar som är tillverkade före år 1960. Tidsgränsen för glesare besiktningar bör dessutom bli rullande så att gränsen ligger 35 år bakåt i tiden, inte ett fixerat årtal. Efter 30 år är det enligt motionärernas bedömning bara någon enstaka procent av årgången som fortfarande rullar, och de som finns kvar har mestadels blivit samlarobjekt för någon motorentusiast.

Martin Andreasson (fp) framhåller i motion 2005/06:T420 att dagens bestämmelser för privatimport av husvagnar och husbilar skiljer sig från regelverket för import av personbilar. Skillnaden mot personbilar ligger bl.a. i att husvagnar genomgår en mer omfattande registreringsbesiktning och att husvagnar och husbilar med förbränningsapparater och/eller ventilationssystem skall provas av ett ackrediterat provorgan. De strängare reglerna för privatimport av husvagnar och husbilar riskerar att försvåra för konsumenten i onödan. Motionären efterlyser mot denna bakgrund harmoniserade säkerhetskrav för husvagnar och husbilar för att underlätta privatimport.

I motion T560 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) anges att tre myndigheter i dag är berörda i samband med nationellt tygodkännande (NTA), nämligen Vägverket, Bilprovningen och Bilregistret. En stor brist är att ingen manual finns för hur dokumentation för tygodkännande skall lämnas eller vilka specifika uppgifter som skall ingå. I praktiken har detta visat sig vara en allvarlig brist som leder till mycket extra tid och arbete på grund av att varken uppgiftslämnare eller den granskande parten riktigt vet vad som gäller. Att introducera ett så stort system som NTA utan tillräckligt stöd i form av färdiga och genomtänkta dokumentmallar och beskrivande manualer och andra vägledande instruktioner är otillfredsställande. Motio-

närerna anser att det inte är näringslivets uppgift att agera försökskaniner. I stället bör ansvariga myndigheter tillse att rutiner för handläggning och beredning av ärenden är utarbetade vid implementering av föreskriven förordning. Eftersom det är många företag som måste igenom detta system har kapacitetsbristen blivit en allvarlig belastning. På grund av den komplexitet som följer med NTA-systemet är också kostnaden för att klara ett typgodkännande betydande. Riksdagen bör därför uppdra åt regeringen att forcera arbetet med att skapa en sammanhållen myndighetsroll i Vägverket.

Sven Bergström m.fl. (c) framhåller i motion 2004/05:T398 att Sverige inom EU bör verka för införandet av teknikneutrala certifieringsvärden för bilar, omfattande även partikelmätning, oavsett motorteknik.

Lars Gustafsson (kd) påminner i motion 2005/06:T235 om att Kristdemokraterna under många år uppmärksammat problematiken för företag och enskilda att kunna registrera och godkänna fordon. Seriösa svenska fordonsbyggare och importörer har mötts av oklara regler, olika besked och bollats mellan flera myndigheter som inneburit att man i vissa fall tvingats vända sig till Tyskland. I Tyskland behöver man endast vända sig till en instans för att få fordonet godkänt. Importörer av fordon möts av motsvarande krångel och tvingas att via annat EU-land få sina fordon godkända. Motionären förordar mot denna bakgrund att regeringen snarast ger berörda myndigheter i uppgift att samordna verksamheter och regelverk för att underlätta för företag och enskilda vid godkännande av fordon. Vidare behövs en samordning inom EU av krav och besiktningsförfarande. Detta bör Sverige initiera inom ramen för EU. Grundprincipen måste vara att besiktning och godkännande i ett EU-land gäller inom hela unionen.

Lars Gustafsson m.fl. (kd) framhåller i motion 2005/06:T583 att motordrivna fordon, såsom bilar och motorcyklar huvudsakligen används som praktiska nyttor av oss människor. Men det finns även en annan sida som är viktig: motorhobbyn. Den skapar en social samhörighet. Den främjar teknikutvecklingen. Den bevarar en kulturhistoria. Den skapar jobb. För att ta till vara detta intresse och främja fortsatt utveckling föreslås

- en översyn av Vägverkets olika roller inom verksamheten med registreringsbesiktningar,
- en översyn av fordonsbegreppen i Sverige,
- att en definition av entusiastfordon kommer till stånd,
- att import av bilar och motorcyklar underlättas,
- att fordonsägare skall kunna vända sig till en enda myndighet i tillståndsärenden.

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar att fordons hobbyn är av stort intresse för många i samhället. Inte minst har fordons hobbyn en social funktion för många ungdomar. Att renovera, bygga om eller att bygga ett fordon från grunden är

också en hobby som bidrar till att utveckla ett kvalificerat tekniskt kunskande. Samtidigt skapar denna hobby en betydande näringsverksamhet i form av åtskilliga små företag som antingen tillverkar fordonsdelar eller hjälper till med särskilda bygg- eller renoveringsmoment. Tillvaratagandet av äldre fordon har också en kulturhistorisk betydelse. Mot denna bakgrund är det enligt utskottets mening viktigt att regelverket kring fordons-hobbyn utformas på ett smidigt sätt som gör att denna verksamhet kan vidareutvecklas i goda former som inte står i konflikt med trafiksäkerhet och miljöhänsyn.

Beträffande de frågor som tas upp i motionerna om fordonskontroll kan utskottet konstatera att bestämmelser för när fordon skall besiktigas finns i fordonsförordningen. Bestämmelserna är delvis styrda av det regelverk med direktiv för besiktningsfrågor som finns inom EU. Svensk Bilprovning har nyligen föreslagit att regelverket ändras så att fordon tillverkade år 1959 eller tidigare undantas från återkommande besiktningar (för närvarande är gränsen år 1951). Bilprovningens förslag är för närvarande föremål för remissbehandling. En av remissinstanserna är Motorhistoriska Riksförbundet, MHRF, som anser att samtliga fordon av 1959 års modell eller tidigare, som är i eller återställt till originalskick och inte används i yrkesmässig trafik, åläggs återkommande men förenklad fordonskontroll med t.ex. fyra till fem års mellanrum. Vidare föreslår MHRF att samtliga fordon som är 30 år eller äldre genomgår kontroll vartannat år. I framtiden hoppas MHRF att rullande åldersgränser kan införas.

Vidare när det gäller typgodkännande kan nämnas att utskottet i fjol framhöll att det är av största vikt att enskilda och näringsidkare vid ansökan av tillstånd samt vid typgodkännande av fordon inte påförs större kostnader och administrativa bördor än som motiveras bl.a. utifrån trafiksäkerhetshänsyn. Dessa ärenden måste handläggas på ett effektivt sätt. Utskottet välkomnade därför de åtgärder som vidtagits och aviserats inom området, främst centraliseringen av föreskrivningsrätten till en myndighet och den tillsatta arbetsgruppen om import och export av modifierade fordon. Utskottet såg mot denna bakgrund ingen anledning att ta något initiativ till ytterligare åtgärder och avstyrkte de aktuella motionsförslagen.

I sammanhanget kan vidare konstateras att Vägverket den 30 september 2005 lagt fram ett förslag till nytt regelverk för konvertering av bilar till alternativa bränslen. Enligt utredningen är det möjligt för Sverige att ta fram ett regelverk för efterkonvertering. Det krävs enligt Vägverket ett nationellt system för typgodkännande av konverteringssatser för att säkerställa att avgasreningen inte försämras samt att risken för brand och explosion inte ökar.

Utskottet vill också nämna att statsrådet Ulrica Messing som svar på en fråga av ledamöterna Johnny Gylling (kd) och Jarl Lander (s) den 4 oktober 2005 deklarerar att både riksdag och regering har uttalat att direktim-

porten av motorfordon skall underlättas. Av svaret framgår vidare att statsrådet förutsätter att berörda myndigheter inte sätter upp onödiga hinder för verksamheten.

Vidare kan upplysas att arbetsgruppen om import och export av modifierade fordon kommer att enligt uppgift från Näringsdepartementet presentera sitt resultat senare under våren 2006. Syftet är bl.a. att förenkla nuvarande administrativa system och därmed främja motorfordonshobbyn.

Slutligen vill utskottet nämna att frågan om fordonshobbyn förväntas komma att beröras i den av regeringen aviserade transportpolitiska propositionen våren 2006.

Med hänvisning till det anförda avstyrker utskottet motionerna 2004/05:T398 av Sven Bergström m.fl. (c) yrkande 26, 2005/06:T235 av Lars Gustafsson (kd) yrkandena 1 och 2, 2005/06:T246 av Ulf Sjösten och Cecilia Widegren (båda m) yrkandena 1 och 2, 2005/06:T420 av Martin Andreasson (fp), 2005/06:T560 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) yrkande 5 och 2005/06:T583 av Lars Gustafsson m.fl. (kd) yrkandena 1–5. Syftet med flera motionsyrkanden förutses till väsentlig del komma att tillgodoses.

Personbilar och släpfordon

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen bör avslå motionsyrkanden om fordonsekipages totalvikt. Utskottet konstaterar att frågan är föremål för beredning inom Europeiska gemenskapen samt välkomnar det förslag som lagts fram om en höjning av tillåten totalvikt.

Bakgrund

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 rådets direktiv 91/439/EEG. Med körkort behörighet B får en förare framföra en personbil med en totalvikt av högst 3,5 ton, eller lätt lastbil och ett till sådan bil kopplat lätt släpfordon. Med behörighet C får en förare framföra tung lastbil, eller personbil med en totalvikt över 3,5 ton och ett till sådan bil kopplat lätt släpfordon. Regelverket innebär vidare att för körkortsbehörighet B får en släpvagn med en totalvikt på högst 750 kg dras. Väger släpvagnen mer än 750 kg får släpvagnens totalvikt inte vara högre än bilens tjänstevikt. Dessutom krävs att släpvagnens och bilens sammanlagda totalvikt inte överstiger 3 500 kg.

Motionsförslag

Johan Linander och Claes Västerteg (båda c) framhåller i motion 2005/06:T274 att nuvarande regelverk utformades då bilarna inte var lika tunga som i dag. Många nytillverkade bilar, såsom t.ex. jeepar och liknande bilar, har en totalvikt på ca 2,5 ton. De flesta husvagnar väger över 1 ton och kan därför alltså inte dras med en jeep om föraren inte har BE-körkort. Samma problem kan lätt uppstå med hästsläp. Regeln att ett släpfordons totalvikt inte får överstiga dragbilens tjänstevikt bör förbli oförändrad, men det är rimligt enligt motionärerna att gränsen för de båda fordonens sammanlagda totalvikt höjs, inte minst eftersom trafiksäkerheten kan äventyras när en förare tvingas använda en mindre bil för att undvika att överskrida totalvikten 3 500 kg för B-körkort.

Även Lars U Granberg (s) i motion 2005/06:T572 framhåller att det är viktigt att man hittar fram till en ny viktbegränsningsindelning så att den bättre motsvarar dagens och framtidens trafiksäkra fordonspark. Regeln bör dock även fortsättningsvis vara att släpfordonets totalvikt inte får överstiga dragbilens tjänstevikt. Men det är viktigt att både bilens och släpfordonets totalvikt höjs.

I motion 2005/06:MJ528 av Sven Gunnar Persson m.fl. (kd) yrkande 7 framhålls att hästsporten är en folksport som utövas av många människor. På Sveriges vägar rullar dagligen tusentals hästtransporter och antalet ökar. Samtidigt anses BE-körkort vara svårt att ta. För trafiksäkerhetens skull vore det önskvärt om det vore möjligt att köra tvåaxlade transporter av en större häst eller två små med en tyngre bil, upp till 3 ton, med B-körkort. Motionärerna efterlyser mot denna bakgrund en översyn av reglerna för hästtransporter.

Utskottets ställningstagande

Utskottet anser att regelverket för fordonsvikter bör främja en utveckling av ändamålsenliga och trafiksäkra transporter. Det är därför angeläget att de aktuella bestämmelserna följs upp med hänsyn till den fordonstekniska utvecklingen och nya forskningsrön. Enligt vad utskottet inhämtat har EU:s transportministrar vid flera rådsmöten diskuterat ett förslag till nytt körkortsdirektiv, där bl.a. en höjning av viktgränsen föreslås från 3 500 kg till 4 250 kg. I förslaget övervägs också möjlighet för länderna att därvid införa en form av kortare utbildning och/eller prov samt krav på att transporten sker för eget bruk, dvs. i icke kommersiell trafik. Senaste gången frågan behandlades av EU:s transportministrar var vid rådsmötet den 5 december 2005, då inte något beslut kunde fattas.

Utskottet bedömer att den pågående beredningen inom Europeiska gemenskapen av ett nytt körkortsdirektiv är ett angeläget tillfälle att ompröva dagens regelverk i ljuset av de senare årens forskning och tekniska utveckling. Utskottet välkomnar det föreliggande förslaget till nya och höjda

viktgränser. Med hänvisning till att frågan för närvarande är föremål för beredning inom Europeiska gemenskapen och att regeringen därvid verkar för en höjning av den tillåtna totalvikten anser utskottet inte att något initiativ från riksdagens sida är nödvändigt. Utskottet avstyrker därför motionerna 2005/06:T274 av Johan Linander och Claes Västerteg (båda c), 2005/06:T572 av Lars U Granberg (s) och 2005/06:MJ528 yrkande 7 av Sven Gunnar Persson m.fl. (kd).

Fordonsreglering

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen bör avslå motionsförslag om fordonsregleringen med hänvisning bl.a. till att regelsystemet förutsätts fortlöpande följas upp och anpassas till den tekniska utvecklingen.

Jämför reservation 3 (m, fp, kd, c).

Motionsförslag

I motion 2005/06:T560 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) framhålls att lagstiftning och regelverk ofta baseras på beprövad teknik. Frågan är då om lagar och regelverk skall hindra nya uppfinningar eller om det skall finnas flexibilitet vid lag- och regeltillämpning när ny teknik introduceras. Motionärerna ansluter sig till den senare ståndpunkten och anser att det måste finnas utrymme för myndigheter att bevilja dispens från uppenbart oflexibla regler och lagar när ny teknik är på väg att utvecklas, så länge strikt säkerhetsmässiga hinder ej föreligger. Ett sådant exempel är Segway som tagit fram en teknik för motordrivna tvåhjulingar. Vägverket kan inte ge ett typgodkännande eftersom denna konstruktion inte uppfyller lagstiftarens uppfattning om vad som konstituerar ett motorfordon. Denna teknik har uppenbara fördelar för funktionshindrade. Enligt motionen bör därför regeringen ge berörda myndigheter möjlighet att bevilja dispens för teknikutveckling som ligger utanför rådande lagstiftning.

I motionen uppmärksammas vidare ATV (All Terrain Vehicle) som är ett samlingsnamn på terränghjulingar. Fyrhjuliga motorcyklar och terränghjulingar är mycket lika till utseendet och i vissa fall även när det gäller prestanda. Ett begynnande problem för den svenska fordonsmarknaden är likheten mellan ATV-fordon och fyrhjuliga motorcyklar. En ATV-maskin är ett fyrhjuligt motorredskap som får köras i terräng medan en fyrhjulig motorcykel får köras på väg men inte i terräng. Likaså krävs ett motorcykelkörkort för att köra dessa motorcyklar. Eftersom det kommer att vara praktiskt omöjligt att med blotta ögat kunna skilja på dessa fordon anser motionärerna att det bör införas en avvikande färg på registreringsskylten

för ett ATV-fordon. Vägverket, som har ansvar för skyltning av fordon, bör därför uppmärksammas på problemet för att kunna vidta erforderliga åtgärder.

Enligt motionen anges att fordonskattehöjningarna för lätta lastbilar motiveras med att man vill minska fusket som sker genom omregistrering av personbilar till lätta lastbilar. Fusket består i att man tillfälligt monterar ett galler bakom förarsätet i en personbil och sedan registreringsbesiktigar den som en lätt lastbil. Problemet med dagens system är att det inte finns några lagregler mot dem som utstuderat utnyttjar denna lucka i lagen. Motionärerna anser att det vore en mycket enkel åtgärd att införa bötesbelopp för dem som färdas med uttaget galler i kupéutymmet. Vidare anses att det norska systemet med gröna registreringsplåtar för lätta lastbilar är bra. Om färgen på registreringsskyltar skiljer sig mellan personbil och lätt lastbil, ser polisen enkelt om fordonet är byggt för att vara lätt lastbil eller inte.

Lennart Fremling m.fl. (fp, m, kd, c) framhåller i motion 2005/06:T212 att trafiken regleras av många olika kommunala, nationella och internationella regelsystem. En hel del regler behövs för att värna om trafiksäkerhet och miljö. Samhället behöver reglera trafiken, fordonen och förarnas behörighet. En brist i vårt samhälle är dock att man inte tillräckligt effektivt omprövar och ifrågasätter gamla regler som inte längre är lika angelägna som när de infördes. För att upprätthålla respekten för de regler som är viktiga är det angeläget att verkligen gå igenom gamla regler och utvärdera nyttan med dessa. Motionärerna föreslår mot denna bakgrund att riksdagen riktar ett tillkännagivande till regeringen om behovet av att förenkla de olika regelsystem som komplicerar trafiken för näringslivet och enskilda personer.

Utskottets ställningstagande

Utskottet delar den grundsyn som kommer till uttryck i motion 2005/06:T212 (fp, m, kd, c) om vikten av att från tid till annan följa upp olika regelverk. Uppföljning och utvärderingsarbete bör söka betraktas som en naturlig del i olika myndigheters uppgifter. Utskottet förutsätter därför att Vägverket inom ramen för sitt sektorsansvar också bedriver ett uppföljningsarbete där regelsystemet inom vägområdet granskas.

När det gäller de olika fordonsfrågor som lyfts fram i motion 2005/06:T560 (m) vill utskottet nämna att Förarbevisutredningen i maj 2005 har överlämnat betänkandet ”Säkra förare på moped, snöskoter och terränghjulning” (SOU 2005:45) till infrastrukturminister Ulrica Messing. I utredningen berörs bl.a. s.k. ATV-fordon. Utredningen har remissbehandlats och bereds för närvarande inom Regeringskansliet. I sammanhanget kan också hänvisas till pågående beredning inom EU av ett nytt körkortsdirektiv. En proposition i ärendet om ny lagstiftning och nya fordonsregler m.m. förväntas under nästa riksmöte. I övrigt vill utskottet hänvisa till den

uppgiftsfördelning som lagts fast där regeringen och Vägverket har att hantera en rad bestämmelser inom fordonsområdet, bestämmelser som utskottet förutsätter fortlöpande anpassas till den tekniska utvecklingen.

Med hänvisning till det anförda avstyrks motionerna 2005/06:T560 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) yrkandena 6–8 och 2005/06:T212 av Lennart Fremling m.fl. (fp, m, kd, c) yrkande 7.

Första-hjälpen-utrustning

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen bör avslå ett motionsförslag om obligatoriskt krav på första-hjälpen-utrustning.

Motionsförslag

Heli Berg (fp) understryker i motion 2005/06:T325 betydelsen av en snabb insats för att lindra personskador. Ibland kan även enkla åtgärder som att stilla ett blodflöde vara livsavgörande. Även om beredskapen att undsätta vid olyckor är mycket god på de flesta håll i landet så är det naturligtvis andra trafikanter som alltid är först på plats när en olycka har skett. Att ha tillgång till förbandsmaterial i den egna bilen kan då vara av avgörande betydelse för konsekvenserna av en olycka. Att göra första-hjälpen-utrustning obligatorisk vid färd med motorfordon är därför en enkel åtgärd för att öka säkerheten i vår trafikmiljö. Detta kan enligt motionären ske genom ett tillägg i Vägverkets föreskrifter om utrustning i motorfordon.

Utskottets ställningstagande

Utskottet delar motionärens bedömning att en snabb insats för att lindra personskador kan ha en avgörande betydelse för utgången av trafikolyckor. Utskottet ser därför positivt på att ett betydande antal nya fordon numera standardutrustas med första-hjälpen-utrustning. Genom insatser bl.a. från försäkringsbolag och motororganisationer har vidare ett stort antal första-hjälpen-utrustningar förmedlats till landets bilister. Många bilister anskaffar också av eget intresse någon form av första-hjälpen-utrustning.

Med hänvisning till det anförda är utskottet inte berett vidta något initiativ med anledning av motion 2005/06:T325 av Heli Berg (fp). Motionsförslaget avstyrks följaktligen.

Chiptrimning och miljökonvertering

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen bör avslå motionsyrkanden om chiptrimning och miljökonvertering med hänvisning till pågående beredningsarbete som innebär att en lagrådsremiss i ärendet förutses komma att föreläggas under första halvåret 2006.

Jämför reservation 4 (m, fp, kd, c).

Bakgrund

Den elektroniska utvecklingen inom fordonsområdet har skapat nya möjligheter att utrusta fordon med avancerad elektronik för t.ex. bränsleinsprutning, avgasrening och trimning. Chiptrimning innebär normalt att man byter ut eller omprogrammerar ett datachip i motorns elektroniska styrenhet. Metoden används främst för att öka fordonets prestanda men den kan även användas för att sänka bränsleförbrukningen samt i vissa fall för att möjliggöra övergång till andra bränslen. Chiptrimning innebär ett ingrepp i det typgodkända fordonsutförandet. Det innebär att fordonet efter trimningen skall registreringsbesiktigas.

Tidigare riksdagsbehandling

I tidigare behandling av motionsförslag om chiptrimning har utskottet angett att det är angeläget med en fortsatt teknisk fordonsutveckling för att utveckla bilen till ett effektivt och attraktivt färdmedel och motverka negativa konsekvenser som miljöproblem, trafikolyckor och förbrukning av fossila naturresurser. Miljö- och jordbruksutskottet har i betänkande 2001/02: MJU6 framhållit vikten av att regeringen bereder frågan om certifiering av lämpliga fordonskomponenter. Trafikutskottet delade miljö- och jordbruksutskottets uppfattning att Sverige, med hänsyn till intresset av en ökad konkurrens inom området, bör verka för att certifiering skall kunna ske av lämpliga fordonskomponenter. Vidare såg trafikutskottet det som angeläget att det förutsedda beredningsarbetet sker utan onödig tidsutdräkt.

Utskottet har vidare framhållit att när det gäller marknaden för komponenter som inte modifierar fordonets prestanda eller utsläpp finns det inga särskilda restriktioner. Chiptrimning har dock som ändamål att förändra fordonets egenskaper, såsom prestanda, bränsleförbrukning eller utsläpp. De parametrar som är knutna till typgodkännandet förändras därmed, och fordonet måste testas återigen. Enligt vad utskottet erfarit är det i flera europeiska länder möjligt att efter tester få särskilda nationella typgodkännanden för en sådan åtgärd. Godkännandet kan gälla en chiptrimning antingen för en särskild fordonsmodell eller för enskilda fordon. I Sverige är det betydligt mer komplicerat och kostnadskrävande, och frågan är för

närvarande under utredning hos Vägverket. Utskottet har därför tidigare inte sett någon anledning att ta något initiativ i frågan och avstyrkt aktuella motionsförslag.

Motionsförslag

I motion 2005/06:T583 av Lars Gustafsson m.fl. (kd) framhålls att när en bil chiptrimmats skall den registreringsbesiktigas för att få användas i allmän trafik. Chiptrimningen skall därför vara av ett typgodkänt utförande för att bilen skall få brukas. Problemet i dag är att det inte finns något accepterat certifieringssystem för chiptrimning för oberoende tillverkare. Bristen på svensk certifieringsmöjlighet medför handelshinder inom EU för svenska företag. Svenska företag drabbas eftersom Tysklands certifiering, som görs av TÜV, accepteras i flera länder inom och utom EU, dock inte i Sverige. Ytterligare ett starkt vägande skäl att påskynda ett certifieringssystem inom EU är att chiptrimning eller miljökonvertering ger möjlighet till avsevärt reducerade avgasutsläpp. För att ett sådant system skall kunna införas krävs att EU antar ett gemensamt regelverk. Motionärerna anser att Sverige bör vara pådrivande i EU om ett införande av gemensam certifiering av chiptrimning.

Motionärerna framhåller vidare att det finns möjlighet att i speciella fall, t.ex. i utvecklingssyfte, få dispens av Naturvårdsverket. Naturvårdsverket är dock mycket restriktivt med dispenser, och varje enskild dispens kostar nu 7 000 kr per fordon. Regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag på hur kostnaden för dispenser kan sänkas och hur varje dispens kan innefatta ett större antal fordon.

Utskottets ställningstagande

Utskottet anser det angeläget med en fortsatt teknisk fordonsutveckling för att utveckla bilen till ett effektivt och attraktivt färdmedel och motverka negativa konsekvenser som miljöproblem, trafikolyckor och förbrukning av fossila naturresurser. Chiptrimning och fordonskonvertering till mer miljövänliga bränslen kan därför rätt utformade vara ett inslag i omställningen av transportsystemet.

Utskottet har erfarit att Vägverket den 30 september 2005 har lagt fram ett förslag till nytt regelverk för konvertering av bilar till alternativa bränslen. Enligt utredningen är det möjligt för Sverige att ta fram ett regelverk för efterkonvertering. Det krävs enligt Vägverket ett nationellt system för typgodkännande av konverteringssatser för att säkerställa att avgasreningen inte försämras samt att risken för brand och explosion inte ökar. Det innebär att den nuvarande ordningen med särskild prövning av varje enskilt fordon till ofta höga kostnader för den fordonsägaren kan slopas. Enligt vad utskottet erfarit bereds ärendet för närvarande inom Miljödepartementet där en remissbehandling av Vägverkets framställning nyligen har avslutats. Enligt den tidsplan som lagts fast avses en lagrådsremiss i ärendet

presenteras före sommaren 2006. Utskottet förutsätter att det fortsatt beredningsarbete kan genomföras skyndsamt med utgångspunkten att intentionerna bakom Vägverkets förslag förverkligas.

Enligt uppgift från Näringsdepartementet kommer arbetsgruppen om import och export av modifierade fordon att presentera sitt resultat senare under våren 2006. Syftet är bl.a. att förenkla nuvarande administrativa system och därmed främja motorfordonshobbyn. Utskottet förutsätter att slutförandet även av detta arbete kan ske skyndsamt.

Med hänvisning till det anförda avstyrks motion 2005/06:T583 av Lars Gustafsson m.fl. (kd) yrkandena 6 och 7.

Handläggning av körkortsärenden

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen bör avslå motionsförslag om centralisering av hanteringen av körkortsärenden med hänvisning till uppgiftsfördelningen inom området.

Motionsförslag

Lilian Virgin och Christer Engelhardt (båda s) framhåller i motion 2005/06:T466 att en utredning har visat hur körkortsärenden kan överföras från att handläggas vid länsstyrelserna till Vägverket för att uppnå ökad effektivitet och enhetlighet över hela landet. Utredningen har dock inte lett till något ställningstagande från regeringens sida. Motionärerna anser det angeläget att utredningens förslag och regeringens beredning leder fram till ett beslut om att överföra administrationen till Vägverkets trafikregister och att Gotland skall vara en av platserna för lokaliseringen.

Utskottets ställningstagande

Utskottet har vid tidigare behandling av en likartad motion inte varit berett att uttala sig om vare sig lämpligheten av en centraliserad körkortsadministration eller valet av lokaliseringsort för en sådan administration. Utskottet har inte ändrat uppfattning och avstyrker motion 2005/06:T466 av Lilian Virgin och Christer Engelhardt (båda s).

Uppgiftslämning från bilregistret

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen bör avslå motionsförslag om uppgiftslämning från bilregistret med hänvisning till gällande ansvarsfördelning.

Jämför reservation 5 (m, c).

Motionsförslag

Tobias Billström (m) redovisar i motion 2005/06:T245 att Vägverket har lanserat en tjänst på sin hemsida som innebär att en person via ett enkelt sms kan få alla uppgifter rörande ett registrerat fordon sig tillsänt till sin mobiltelefon. Det finns emellertid ett antal indikationer på att denna vida-reutveckling inte enbart är av godo. Om fordonet är registrerat på en privatperson får Vägverket enligt personuppgiftslagen (1998:204) inte publicera personrelaterade uppgifter på Internet. Om ägaren är ett företag eller en organisation, s.k. juridisk person, finns inga sådana hinder och då kan en person få ta del av fler uppgifter. Vad gäller sms-tjänsten finns inga begränsningar för uppgiftsutlämnande, eftersom den inte omfattas av den nämnda lagen. Det borde självfallet vara möjligt att utrusta det befintliga bilregistret med en valfri spärrfunktion, så att enbart behöriga myndighetspersoner kan få åtkomst till de uppgifter som i dag kan begäras ut av vem som helst. Detta skulle kunna ske som en del av den valfria NIX-tjänst som i dag redan finns för registeruppgifter baserade på adress. Dessutom borde varje begäran om uppgifter ur registret under alla omständigheter registreras genom att enbart den som kan identifiera sig med tillräckliga person- och adressuppgifter kan få åtkomst. På så vis skulle anonymiteten upphävas och attraktiviteten i att nyttja registret för kriminella handlingar minska betydligt.

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar att det inte är enligt gällande uppgiftsfördelning riksdagen som har att besluta om vilka uppgifter bilregistret skall tillhandahålla och i vilka former det skall ske. Enligt vad utskottet erfarit bedömer bilregistret det som viktigt ur offentlighets- och servicesynpunkt att erbjuda viss grundläggande information om bl.a. ägarfrågor. Det kan exempelvis vara viktigt i samband med fordonsköp att kunderna ges smidig tillgång till information om registrerade ägarförhållanden. Med hänvisning till det anförda avstyrks motion 2005/06:T245 av Tobias Billström (m) yrkandena 1 och 2.

EU-mopeder

Utskottets förslag i korthet

Utskottet ser med tillfredsställelse på att regelverket för EU-mopeder nyligen blivit föremål för översyn. I avvaktan på att detta beredningsarbete slutförs bör riksdagen avslå motionsförslag om att förändra regelverket för EU-mopeder.

Jämför reservation 6 (m) och särskilt yttrande 3 (kd).

Motionsförslag

Carina Adolfsson Elgestam och Lars Wegendal (båda s) framhåller i motion 2005/06:T487 att den s.k. EU-mopeden betyder frihet för många, i synnerhet ungdomar. Men med EU-mopederna kommer även en hel del buskörning och olaglig verksamhet. Det finns en mängd olika standarder och modeller av EU-mopeder, vilket gör det svårt att anamma generella regler vid brottsrubricering. Lagstiftningen upplevs inte som tillräckligt tydlig för att man skall kunna stävja missbruket av mopederna. Samma svårigheter finns vid köp av moped, och det blir som en djungel av valmöjligheter där det finns oklarheter om vad som gäller. Därför behövs att generell lagstiftning och enhetliga regler rörande alla klasser av EU-mopeder tas fram.

I motion 2005/06:T560 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) anges att antalet svårt skadade och döda i mopedolyckor under 2004 uppgick till knappt 200. De främsta orsakerna är att mopederna är trimmade, att de framförs för fort med bristande säkerhet, exempelvis utan hjälm, osv. Ett allvarligt problem är också att s.k. EU-mopeder framförs på cykelbanor där de är förbjudna. I tätbebyggda områden borde mopeder inte få framföras på cykelbanor. Med tanke på den otydlighet som råder i regelverket på mopedområdet vad gäller moped klass I och klass II måste stabilare lösningar fram. Att ha två klasser för mopeder är inte relevant med dagens försäljning av mopeder, då uppemot 95 % av alla mopeder som säljs är mopeder av klass I-typ. Motionärerna anser att det enbart skall finnas en klass av mopeder.

Utskottets ställningstagande

Utskottet anser det viktigt att regelverket för EU-mopeder medverkar till en förbättrad trafiksäkerhet. Utskottet ser därför med tillfredsställelse att reglerna inom området nyligen har blivit föremål för en översyn. Förarberedningsutredningen har sålunda i maj 2005 överlämnat betänkandet "Säkra förare på moped, snöskoter och terränghjuling" (SOU 2005:45) till infrastrukturminister Ulrica Messing. I syfte att öka trafiksäkerheten för förare av mopeder föreslår utredningen bl.a. följande. Åldersgränsen för att få köra en moped klass I skall höjas från 15 år till 16 år. Krav på utbildning

och godkänt kunskapsprov skall gälla även den som vill köra en moped klass II. Utbildningsverksamheten för mopeder skall reformeras och Vägverket skall anordna kunskapsproven. Reglerna föreslås träda i kraft den 1 januari 2008. Utredningen har remissbehandlats och bereds för närvarande inom Regeringskansliet. I sammanhanget kan också hänvisas till pågående beredning inom EU av ett nytt körkortsdirektiv. En proposition i ärendet kan förväntas under nästa riksmöte.

Med hänvisning till det anförda är utskottet inte nu berett vidta något initiativ i ärendet. Utskottet avstyrker därför motionerna 2005/06:T487 av Carina Adolfsson Elgestam och Lars Wegendal (båda s) samt 2005/06:T560 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) yrkande 3. I sammanhanget vill utskottet nämna att när det gäller motionsförslag om ändrade åldersgränser för framförande av EU-mopeder återkommer utskottet senare under våren i betänkande 2005/06:TU13 Trafiksäkerhet.

Snöskoterfrågor

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen bör avslå motionsförslag om snöskoterfrågor med hänvisning bl.a. till att beredningen av utredningsförslag inom området slutförs.

Motionsförslag

Erling Wälivaara (kd) framhåller i motion 2005/06:T455 att snöskotern är ett utmärkt fordon för både nytta och nöje. Men tyvärr vållar också snöskotern stor skada i både flora och fauna på grund av att gällande regler inte efterföljs. Likaså finns det skoterägare som använder sig av fordonet för att bedriva olovlig jakt och t.o.m. hetsar djur till döds med fordonet. I djup snö har djuret ingen chans att undkomma utan går en plågsam död till mötes. I Finland och Kanada finns krav på att alla skotrar skall ha registreringsmärkning på drivmattan, en märkning som lämnar efter sig tydliga avtryck i snön. Enligt motionärens mening borde ett sådant system även införas i Sverige. Detta kan enkelt åstadkommas genom att alla snöskotrar skall vara utrustade med identifikationsplattor på drivmattan.

Sören Wibe (s) föreslår i motion 2005/06:T512 att ett affärsdrivande verk inrättas för snöskoterfrågor och att kostnaderna för detta tas ut genom avgifter på nyförsäljning av skotrar. Som motivering anges att det blir alltför uppenbart att något måste göras åt landets skoterleder. Det tänkta ”Skoterverket” förutses betala t.ex. lokala skoterföreningar som underhåller lederna. Verket kan även bli den instans som utfärdar certifikat för personer som kan stå för förarutbildningen, t.ex. personer inom en skoterförening. En av de stora fördelarna med ett affärsdrivande verk är att det kan

handla utan att alltid fråga regering och riksdag. Man har en liten och smidig organisation som finansierar sig själv. Och slutligen: Ett ”Verk för skotertrafik” kan med fördel lokaliseras till ställen som verkligen behöver nya arbetsplatser, t.ex. till Gäddede, Vilhelmina eller Jokkmokk.

Utskottets ställningstagande

När det gäller motionsförslaget om märkning av drivplattan på snöskotrar har utskottet tidigare anfört att detta enligt EG-rätten kan komma att bedömas som ett otillåtet handelshinder. Utskottet har vidare anfört att det kan vara förenat med svårigheter att upprätthålla kravet eftersom produktionen av skotrar omfattas av flera internationella fabriker. Trafikutskottet har därmed inte tidigare varit berett att ta något initiativ i frågan. Vidare kan tillföras att branschorganisationen Snowfed vid ett informationstillfälle för utskottet under hösten 2005 anfört att ett krav på märkning lätt kan kringgås genom att fästa en gransruska efter snöskotern.

Utskottet vill vidare tillägga att statsrådet Ulrica Messing i en skriftlig fråga den 23 november från ledamoten Erling Wälivaara (kd) om drivplattor har svarat att Näringsdepartementet nyligen har remitterat ett liknande förslag från en privatperson till Vägverket för bedömning. Vägverket har inhämtat synpunkter från Naturvårdsverket, Sveriges Snöfordonleverantörer (Snöfo) och Sveriges Snöskoterägares Riksorganisation (Snofed). Samtliga tillfrågade intressenter utom Naturvårdsverket avstyrkte förslaget. Naturvårdsverket ansåg dock att realistiska test borde utföras innan frågan slutligen avgörs. Vägverket avstyrkte – i första hand – förslaget med hänvisning till att de positiva effekterna som eventuellt kan uppnås inte bedöms stå i proportion till kostnaderna för åtgärden. Även integritetsaspekten anges ha betydelse för Vägverkets bedömning. Dessutom framhålls att åtgärden kan utgöra ett hinder mot EG-rättens krav på fri varuörlighet. Statsrådet delade mot denna bakgrund Vägverkets bedömning av frågan och såg inte något behov av en ytterligare utredning.

Utskottet har ingen annan uppfattning och avstyrker motion 2005/06:T455 av Erling Wälivaara (kd).

Beträffande frågan om bl.a. ett ”Snöskoterverk” vill utskottet erinra om att Förarbevisutredningen i maj 2005 har överlämnat betänkandet ”Säkra förare på moped, snöskoter och terränghjuling” (SOU 2005:45). I syfte att öka trafiksäkerheten för förare av snöskotrar föreslår utredningen bl.a. att separata förarbevis skall införas för snöskotrar och att utbildningsverksamheten för snöskotrar skall reformeras. Reglerna föreslås träda i kraft den 1 januari 2008. Utredningen har remissbehandlats och bereds för närvarande inom Regeringskansliet. En proposition i ärendet förväntas under nästa riksmöte. Utskottet förutsätter att en vidare bedömning av olika organisatoriska frågor när det gäller snöskoterverksamheten görs i samband med

ärendet. I avvaktan på pågående beredningsarbete är utskottet inte nu berett att vidta något initiativ med anledning av motion 2005/06:T512 av Sören Wibe (s). Motionsyrkandet avstyrks följaktligen.

Minimotorcyklar

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen bör avslå motionsförslag om regelverket för s.k. minimotorcyklar med hänvisning till Vägverkets sektorsansvar inom området.

Motionsförslag

Peter Pedersen (v) anför i motion 2005/06:T614 att det på senare tid uppstått en marknad för s.k. minimotorcyklar. De kan köpas för en relativt låg summa, t.ex. på nätet för 2 000–3 000 kr. Det pågår en diskussion om lämpligheten av att låta även små barn köra dessa minimotorcyklar, som kan komma upp i högre hastigheter än mopeder. I sammanhanget diskuteras vad som skall anses vara ”inhägnat område”. Det finns uppenbart tydliga regler för vad som gäller om sådant fordon framförs på allmän väg, däremot blir det tydligen betydande gränsdragnings- och tolkningsproblem med begreppet inhägnat område. Det kan handla om markägarens ansvar, hur inhägnaden är utformad osv. och det verkar vara svårt att generellt fastställa och få besked om vad som egentligen gäller. Detta är oroväckande med tanke på att det är mindre barn som kör motorfordon; olyckor kan inträffa, och där är det rimligt att veta vilka regler som gäller, t.ex. avseende ansvars- och försäkringsfrågor. Det är därför nödvändigt att regelsystemet avseende s.k. minimotorcyklar klargörs liksom vad som skall anses vara inhägnat område, där sådant fordon får användas.

Utskottets ställningstagande

Enligt uppgift från Vägverket har minimotorcyklar länge använts som tävlingsredskap i tävlingar men har nu blivit populära även för en bredare massa och blivit vanligare ute i trafiken och på gång- och cykelbanor. Ofta körs de av barn och de skadar sig själva eller kör på andra barn. Enligt gällande regelverk får den här typen av fordon, om de går att köra över 6 kilometer i timmen, inte användas i trafiken utan endast på tävlingsbanor eller inhägnade områden.

Enligt vad utskottet erfarit finns för närvarande ingen närmare definition av begreppet inhägnat område. Utskottet förutsätter att Vägverket inom ramen för sitt ansvar följer frågan om regelverket för minimotorcyklar och

bedömer om närmare riktlinjer bör utarbetas vad gäller begreppet inhägnat område. Med hänvisning till det anförda avstyrks motion 2005/06:T614 av Peter Pedersen (v).

Trafiksignaler

Utskottets förslag i korthet

Med hänvisning bl.a. till att Vägverket förutses aktivt följa den internationella utvecklingen vad gäller utformningen av trafiksignaler bör riksdagen avslå ett motionsförslag om att införa trafiksignaler med tidsnedräkning.

Jämför reservation 7 (m).

Motionsförslag

I motion 2005/06:T560 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) framhålls att det finns flera fördelar med trafiksignaler för att styra trafikflöden. Genom teknikförbättring kan trafiksignaler användas än effektivare. Om trafiksignaler utrustas med en visuell indikator som visar hur lång tid det är kvar innan en trafiksignal slår om kan trafikmiljön förbättras väsentligt. Vid trafiksignaler kan körningen planeras bättre när man vet hur lång tid det är kvar innan trafiksignalen slår om. Ökade möjligheter att planera körningen medför inte minst betydande miljövinster. Motionärerna anser därför att Vägverket bör ges i uppdrag såsom ansvarig myndighet att överväga trafiksignaler med tidsindikatorer i likhet med flera andra länder.

Utskottets ställningstagande

Utskottet kan konstatera att olika väghållare i flera länder har infört trafiksignaler med indikering för tidsnedräkning för såväl fotgängare som fordon. Trafiksignalerna i dessa länder är ofta tidsstyrda medan flertalet signalanläggningar i Sverige är fordonsstyrda, dvs. signalväxlingen styrs av fordonstrafiken. Det betyder att fördelen med displayer för tidsnedräkning inte är lika framträdande i Sverige.

Utskottet konstaterar att, frågor om trafiksignalernas utformning med den uppgiftsfördelning som lagts fast inom trafikområdet, i första hand har att bedömas av ansvariga väghållare. Enligt vad utskottet erfarit har frågan om trafiksignaler med tidsnedräkning aktualiserats även i Sverige inom bl.a. Vägverket. Utskottet förutsätter att Vägverket aktivt följer den internationella utvecklingen inom området. Utskottet ser därför ingen anledning för riksdagen att ta något initiativ i ärendet. Med hänvisning till det anförda avstyrks motion 2005/06:T560 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) yrkande 9.

Parkeringsfrågor

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen föreslås avslå motionsyrkanden om parkeringstillstånd. Utskottet anger att syftet med förslagen dock i väsentlig grad kan bli tillgodosett genom vidtagna eller förutsatta åtgärder.

Jämför särskilt yttrande 4 (fp).

Motionsförslag

Cecilia Wikström (fp) framhåller i motion 2005/06:T244 att människor med osynliga funktionshinder, exempelvis personer som har nedsatt funktion i matsmältningskanalen, drabbas menligt när det gäller att få parkeringstillstånd utfärdade på grund av den formulering som återfinns i 13 kap. 8 § trafikförordningen. Termen ”rörelsehindrad” är i den av riksdagen antagna handikapplanen ersatt med termen ”funktionshindrad”. I trafikförordningen hänger dock den gamla formuleringen kvar, vilket leder till att personer med nedsatt funktion i inre organ inte omfattas. Enligt motionären bör därför riksdagen tillkännage för regeringen som sin mening att man bör förändra skrivningen i trafikförordningen från ”rörelsehindrade personer” till ”personer med funktionshinder” samt att Vägverket skall meddela föreskrifter om att personer med osynliga funktionshinder eller nedsatt funktion i inre organ skall vara berättigade till särskilt parkeringstillstånd.

Även Ulrik Lindgren (kd) föreslår i motion 2004/05:T586 att skrivningen i trafikförordningen ändras från ”rörelsehindrade personer” till ”personer med funktionshinder” samt att Vägverkets utformande av föreskrifter för parkeringstillstånd för rörelsehindrade förtydligas så att personer med nedsatt funktion i matsmältningskanalen omfattas.

Heli Berg (fp) framhåller i motion 2005/06:T367 att parkeringstillstånd ges i högst tre år enligt de grundläggande reglerna för parkeringstillstånd för rörelsehindrade. Detta innebär att man skall göra läkarbesök minst vart tredje år för att få ett intyg som styrker att handikappet kvarstår. Denna omprövning av tillstånden är för en stor grupp människor med livslångt handikapp helt onödigt och kränkande. Vidare är det ett omfattande resurslöseri att personer med funktionshinder skall tvingas göra läkarbesök som syftar till att intyga att ett redan konstaterat livslångt funktionshinder fortfarande föreligger. Enligt motionen bör därför personer med livslångt funktionshinder ges parkeringstillstånd på obegränsad tid. Vidare anförts att även personer med funktionshinder till följd av mag- och tarmsjukdomar skall kunna erhålla parkeringstillstånd

Yilmaz Kerimo och Tommy Waidelich (båda s) framhåller i motion 2005/06:T453 att fördelarna med de rörelsehindrades parkeringstillstånd är så många att de blivit hårdvaluta på svarta marknaden. Ett stulet handikapp-

tillstånd betingar i dag ett värde på tiotusentals kronor på svarta marknaden, och för kommunerna innebär detta dessutom en förlorad parkeringsintäkt. Ett annat problem som uppstår är att alltför många p-tillstånd kommer ut på marknaden, vilket minskar antalet lediga platser för de rörelsehindrade som verkligen behöver dem. Parkeringstillståndet är utfärdat för individen och inte för en specifik bil. Det gör att tillstånden kan användas i alla bilar, även de bilar som tillhör dem som stulit tillstånden. Att tillstånden dessutom kan användas i de flesta europeiska länder minskar inte stöldbegärligheten. Därför bör man se över hur handikapptillstånden används och fundera över möjliga lösningar. En lösning som man skulle kunna beakta är att handikapptillstånden i stället för att vara registrerade på en person är registrerade på en bil.

Utskottets ställningstagande

Utskottet framhöll i fjolårets betänkande att man delade den grundsyn som kom till uttryck i aktuella motioner, dvs. att det kan finnas anledning att se över dagens regelverk för parkeringstillstånd för rörelsehindrade. Det gäller bl.a. frågan om fler kategorier av funktionshindrade än i dag skall vara berättigade till sådana parkeringstillstånd. Utskottet såg därför positivt på att regeringen givit Vägverket i uppdrag att utreda denna fråga och ett antal frågeställningar kring administration och ansvar för dessa parkeringstillstånd, bl.a. i syfte att minska problemen med missbruk, förfalskningar och stöld av parkeringstillstånden. Enligt utskottets mening kunde det även finnas anledning att utreda möjligheten och konsekvenserna av att, för sådana personer som lider av livslångt handikapp, utfärda parkeringstillstånd som sträcker sig över en längre period än tre år.

Sedan dess har Vägverket den 29 september 2005 redovisat en rapport om parkeringsfrågor. I rapporten föreslås följande:

- Undantag från lokala trafikföreskrifter om parkering bör införas för visst ändamål, oaktat det generella undantaget om stannande och parkering i samband med transport av sjuka och rörelsehindrade. Detta innebär att t.ex. personer med svåra mag- och tarmsjukdomar samt institutioner i vissa fall ges utvidgade parkeringsmöjligheter.
- Fortsatt utredning kring upprättandet av en nationell databas över utfärdade parkeringstillstånd för rörelsehindrade skall uppdras åt Vägverket.
- Kommunerna ges möjlighet att återkalla ett parkeringstillstånd för rörelsehindrade om förutsättningarna för tillståndet inte längre föreligger eller om tillståndet inte används på föreskrivet sätt.
- Vägverket bör meddela verkställighetsföreskrifter om en nationell ansökningsblankett och dess utformning samt att ansökan skall åtföljas av ett läkarintyg.

Beredning av ärendet pågår inom Regeringskansliet.

I sammanhanget kan vidare hänvisas till den parkeringsutredning som för närvarande ser över en rad frågor kring parkering i syfte att förenkla, modernisera och effektivisera regelverket. Utredningen, som leds av riksdagsledamoten Johnny Gylling (kd), har fått förlängd frist och beräknas vara avslutad under december månad 2006.

Utskottet konstaterar med tillfredsställelse att Vägverkets förslag tillgodoser de önskemål som sedan länge förts fram i syfte att få ett mer rättvist och effektivt parkeringssystem. Utskottet anser det därför angeläget att det påbörjade reformarbetet snarast slutförs i former som beaktar de frågor som behandlas i nu föreliggande motionsyrkanden.

Med hänvisning till det anförda avstyrker utskottet motionerna 2005/06:T244 av Cecilia Wikström (fp) yrkandena 1 och 2, 2005/06:T367 av Heli Berg (fp), 2005/06:T453 av Yilmaz Kerimo och Tommy Waidelich (båda s) samt 2004/05:T586 av Ulrik Lindgren (kd) yrkandena 1 och 2. Syftet med förslagen förutses i väsentlig grad bli tillgodosett genom vidtagna eller förutsedda åtgärder.

Vägmärken och jämställdhet

Utskottets förslag i korthet

Enligt gällande ansvarsfördelning är frågor om vägmärkens utformning inte något som riksdagen har att besluta om. Utskottet förutsätter att berörda myndigheter inom transportområdet följer riksdagens transportpolitiska mål om bl.a. ett jämställt transportsystem. Riksdagen bör mot denna bakgrund avslå motionsyrkanden om att Vägverket bör se över vägmärken ur jämställdhets-synpunkt.

Jämför särskilt yttrande 5 (v, mp, -).

Motionsförslag

I två motioner anläggs ett jämställdhetsperspektiv på vägmärken. Maria Wetterstrand m.fl. (mp, -) framhåller i motion 2005/06:T296 yrkande 9 att de manliga värderingarnas dominans är uppenbar i vardagens trafikmiljö. Alltjämt finns ett antal vägmärken som speglar gammaldags och stereotypa könsroller. De har ett stort symbolvärde och de påverkar vår syn på könsroller i trafiken. Dessa märken förmedlar och bevarar förlegade könsroller. Kvinnor måste i högre utsträckning avbildas som aktiva självständiga medborgare. Detta är en synbarligen liten förändring som dessutom kan ske successivt, men den skulle visa samhället att transportsektorn genomgår en förändring och öppnar sig för jämställdhet. Det skulle också ha betydelse för jämställdhetsarbetet i samhället i stort. Regeringen bör ge Vägverket i uppdrag att se över hur kvinnor och män avbildas på trafikmärken.

Även Karin Thorborg m.fl. (v) framhåller i motion 2005/06:T329 med likartad motivering att Vägverket bör få i uppdrag att se över trafikmärkena ur ett jämställdhetsperspektiv.

Utskottets ställningstagande

Enligt det transportpolitiska beslutets delmål skall transportsystemet utformas så att det svarar mot både kvinnors och mäns transportbehov. Kvinnor och män skall ges samma möjligheter att påverka transportsystemets tillkomst, utformning och förvaltning och deras värderingar skall tillmätas samma vikt. Av regeringens redovisning i årets budgetproposition framgår att kvinnors perspektiv och värderingar fortfarande är bristfälligt företrädna vid planering, beslut och förvaltning.

Utskottet anser det angeläget att riksdagens transportpolitiska delmål uppfylls. Enligt gällande uppgiftsfördelning är frågor om hur vägmärken skall utformas inte frågor som riksdagen har att besluta om. Utskottet förutsätter att Vägverket följer riksdagens utgångspunkter för transportpolitiken utan att något särskilt initiativ är påkallat från riksdagens sida. Med hänvisning till det anförda avstyrks motionerna 2005/06:T296 yrkande 9 av Maria Wetterstrand m.fl. (mp, -) och 2005/06:T329 av Karin Thorborg m.fl. (v) yrkande 7. I sammanhanget kan vidare nämnas att utskottet avser att återkomma till de transportpolitiska delmålen senare i vår samband med behandlingen av en aviserad proposition om transportpolitik.

Vägvisning

Utskottets förslag i korthet

Utskottet anser det angeläget att vägskyllning genomförs i former som främjar trafiksäkerhet och tillgänglighet och att man därmed i rimlig omfattning försöker tillgodose de krav som bl.a. turism och lokala företag kan ha. Motionsförslag om vägvisning avstyrks med hänvisning till pågående beredningsarbete.

Jämför reservation 8 (m, fp, kd, c).

Tidigare riksdagsbehandling

Trafikutskottet lämnade i fjol en grundlig beskrivning av regelsystemet för vägnätet där det framgick att syftet med vägvisning är att leda trafikanterna till det avsedda målet (bet. 2004/05:TU11). Här framgick att de viktigaste bedömningsgrunderna är – i enlighet med de av riksdagen beslutade trafikpolitiska målen – hög trafiksäkerhet och god tillgänglighet. Detta är också innebörden i en FN-konvention. Enligt konventionen är vägmärken för att tillgodose kommersiella intressen inte tillåtna. Utskottet konstaterade vidare att flertalet av de då aktuella motionerna handlade om

vilka intressen som skall tillvaratas i samband med tillståndsprovning för vägmärken och vilka bedömningsgrunder som skall användas i denna provning. Enligt vad utskottet erfarit hade Vägverket uppmärksammat att hanteringen av dessa frågor inte varit enhetlig över landet och därför initierat en förutsättningslös översyn av hur dessa frågor hanteras i olika regioner. Syftet med projektet, som startade i april 2004, är bl.a. att säkerställa en enhetlig hantering av dessa frågor över hela landet. Då projektet bedrivits förutsättningslöst behandlas även ett antal andra frågeställningar, exempelvis hur Vägverket kan tillgodose inte bara trafikantens utan även andra kundgruppers intressen. Utskottet ser positivt på denna översyn och vill inte föregripa det arbete som nu bedrivs. Mot denna bakgrund avstyrktes en rad motioner om vägskyllning.

Motionsförslag

Birgitta Carlsson och Staffan Danielsson (båda c) framhåller i motion 2005/06:T389 att det för näringsidkarna på landsbygden är en nödvändig förutsättning att synas och att kunderna hittar till dem. Trots förändringarna i vägmärkesförordningen är det fortfarande svårt att få tillstånd att sätta upp skyltar. Centerpartiet har i många sammanhang påtalat behovet av enklare regler och då särskilt för de mindre företagen. Här finns ett område där regeringen kan visa handlingskraft genom att se till att det verkligen blir lättare för företag att få sätta upp skyltar om sitt företag vid allmänna vägar. Mot denna bakgrund begärs att riksdagen tillkännager för regeringen att en generösare bedömning bör ske av skyltningsregler vid allmänna vägar.

I motion 2005/06:T593 av Ann-Kristine Johansson och Marina Pettersson (båda s) framhålls att Vägverkets och kommunernas policy och reglementen rörande vägvisning ständigt ger upphov till diskussioner och frågor som handlar om hur vägvisningen stöder, eller inte stöder, den regionala utvecklingen i glesbygd. Att Vägverket och vissa kommuner håller en strikt linje när det gäller vägvisning i tätorter och storstadsregioner är viktigt från trafiksäkerhetssynpunkt och estetisk synpunkt. Från tillväxtsynpunkt är måhända inte heller vägvisningen i tätorter och storstadsregioner avgörande för företagens utveckling. I glesbygd däremot råder helt andra förutsättningar. Det är ofta långt mellan service och näringsidkare, och för många mindre företag är tillfälliga besökare och turister helt avgörande för möjligheten att bedriva verksamhet. För dessa är en tydlig och generös vägvisning en förutsättning för tillväxt, men inte minst en överlevnadsfråga. Vägverket och kommuner som väghållare i glesbygd bör därför, i samråd med boende och lokala näringsidkare, utarbeta en policy som är mer generös i sin karaktär i glesbygd och som genom vägvisning stöder en regional utveckling.

Anne-Marie Ekström m.fl. (fp) framhåller i motion 2005/06:T214 att eftersom så stor del av sträckan mellan Göteborg och Stockholm är motorväg väljer den största delen av trafikanterna mellan dessa orter vägen Göteborg–Jönköping–Stockholm i stället för att välja E 20 över Mariestad och Örebro. En detalj som bör uppmärksammas är att man både i Göteborg och i Södertälje anvisas vägen via Örebro för att komma till Stockholm respektive Göteborg. Detta är givetvis onödigt när vägen via Jönköping i princip är lika lång men innehåller avsevärt många fler mil motorväg och därmed totalt sett är mer trafiksäker, trots sträckan Ulricehamn–Borås. Därför borde skyltningen vara ”Stockholm via Örebro alternativt Stockholm via Jönköping” från Göteborg och vice versa i Södertälje.

Utskottets ställningstagande

Med anledning av de aktuella motionerna vill utskottet framhålla vikten av att en enhetlig tillämpning av regelsystemet för vägskyltning genomförs i former som ligger inom ramen för de av riksdagen beslutade transportpolitiska målen – Hög trafiksäkerhet och God tillgänglighet. Det är därvid angeläget att i rimlig mån söka tillgodose de intressen som turism och lokala företag på landsbygden kan ha. Utskottet välkomnar därför det arbete som pågår inom Vägverket för att genomföra en mer enhetlig vägvisningspolicy i landet. I sammanhanget kan vidare nämnas att en ny vägmärkesförordning är under utarbetande som väntas fastställas under första halvåret 2006 och träda i kraft vid årsskiftet 2006/07.

Slutligen vad gäller motion 2005/06:T214 kan nämnas att frågor om val av lämpligaste skyltning för vägresenärer mellan olika orter i landet har behandlats tidigare i riksdagen. Trafikutskottet har då med hänsyn bl.a. till rådande ansvarsfördelning inom vägområdet inte funnit anledning för riksdagen att ta något initiativ. Utskottets uppfattning ligger fast.

Med hänvisning till det anförda avstyrks motionerna 2005/06:T214 av Anne-Marie Ekström m.fl. (fp) yrkande 2, 2005/06:T389 av Birgitta Carlsson och Staffan Danielsson (båda c) samt 2005/06:T593 av Ann-Kristine Johansson och Marina Pettersson (båda s). Utskottet förutsätter att syftet med motionerna om tillämpning av en mer utvecklad vägskyltning, dvs. motionerna 2005/06:T389 och 2005/06:T593, kan komma att tillgodoses i väsentlig utsträckning.

Streetracing

Utskottets förslag i korthet

Utskottet anser det angeläget att intresset för fordonshobbyn kan tas till vara i trafiksäkra former och i enlighet med gällande regelverk. Utskottet ser därför positivt på den verksamhet som bedrivs inom begreppet Blackrace. Riksdagen bör avslå ett motionsyrkande om regelförändring med hänvisning bl.a. till den möjlighet som redan finns för att avlysa vägar.

Motionsförslag

I motion 2005/06:T609 av Johnny Gylling m.fl. (kd) framhålls att illegal s.k. streetracing är ett växande problem. Företrädesvis ungdomar kör tävlingar kvällstid och natttid på industriområden men även i stadskärnor. Inte sällan slutar tävlingarna i svåra olyckor, även med dödlig utgång. Motionärerna anser att staten, kommuner och myndigheter bör hjälpas åt att ge ungdomarna ett alternativ till streetracing i form av Blackrace. Körningarna genomförs på avstängd kommunal väg med tidtagning och går till så att bilarna accelererar mot klockan på en 201-meterssträcka. Tiderna publiceras på Internet och man kör enbart mot sig själv. Blackrace har visat sig vara ett lyckat koncept och sprids nu ut över landet. Polisen har överlag, både från Rikspolisstyrelsens sida och regionalt, visat en generös inställning till och samarbetat väl med övriga aktörer. Vägverket har på ledningsnivå stöttat arbetet med att motverka illegal streetracing. På lokal och regional nivå är det ibland svårare att få stöd. Trafikförordningen ger Vägverket möjlighet att avlysa vägen för ”tävlingar” men eftersom Blackrace inte är någon tävling behöver förordningen ändras. Motionärerna föreslår därför att trafikförordningen ändras så att Vägverket likt kommunerna kan upplåta vägar för ”uppvisning” samt ge möjlighet till ”avlysning” och även att kunna ge ”dispens för avgifter”.

Utskottets ställningstagande

Utskottet anser det angeläget att intresset för fordonshobbyn kan kanaliseras i trafiksäkra former inom ramen för gällande regelverk. Utskottet ser därför med intresse på den verksamhet som bedrivs inom ramen för Blackrace. Utskottet har under år 2005 fått en förevisning av Blackrace och tagit del av en utvärdering som gjorts av verksamheten av Trivector Information AB. Rapporten redovisar styrkor och svagheter samt ger en rad rekommendationer inför framtiden. Utskottet konstaterar att Vägverkets möjligheter att avlysa vägar m.m. regleras i trafikförordningen som ligger inom regeringens beslutsområde. Enligt förordningen kan vägar avlysas såväl för tävlingar som för uppvisningar. Med hänvisning till det anförda avstyrks motion 2005/06:T609 av Johnny Gylling m.fl. (kd) yrkande 15.

Träbroar och faunapassager

Utskottets förslag i korthet

Utskottet föreslår att riksdagen avslår motionsyrkanden om träbroar och faunapassager.

Motionsförslag

I motion 2005/06:T587 av Carina Adolfsson Elgestam och Ann-Kristine Johansson (båda s) hänvisas till att det i Norge finns många träbroar och även världens längsta träbro för biltrafik. Här finns också en lång tradition och kunskap om hur man konstruerar limträbalkar för långvarig hållbarhet. I Sverige däremot byggs dock broar i stål och betong och endast mindre träbroar. Motionärerna efterlyser en kretsloppsanalys där de olika byggmaterialen stål, trä och betong jämförs såväl beträffande miljömässig som ekonomisk hållbarhet. Vägverkets policy bör därför utökas med betydelsen av materialval vid byggande av broar som innebär byggandet av fler träbroar.

I motion 2005/06:MJ529 yrkande 1 av Björn von der Esch m.fl. (kd) framhålls att tillståndet i den svenska älgstammen inte är tillfredsställande. Låg medelålder hos tjurarna och oacceptabel könsfördelning kännetecknar älgstammen i stora delar av landet. En av orsakerna till problemen är begynnande inavel till följd av stängsel utmed stora trafikleder. Motionärerna föreslår mot denna bakgrund att riksdagen riktar ett tillkännagivande till regeringen om att bygga viltbroar över trafikleder på samma sätt som man gjort i Tyskland och Kanada.

Utskottets ställningstagande

Med anledning av tidigare motionsförslag om träbroar i vägtrafikinfrastrukturen har utskottet omvitnat denna konstruktionsmetods fördelar, inte minst utifrån ett miljöperspektiv. Utskottet har därför välkomnat det nordiska samarbetet inom området i syfte att utbyta erfarenheter. Utskottet har vidare förutsatt 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.

Enligt vad utskottet erfarit har nästan 500 moderna träbroar byggts i Sverige under de senaste tio åren. Under den här tiden har konstruktioner och detaljutformningar för träbroarna utvecklats och förbättrats. Träbroar är konstruktioner med mycket synligt trä, vilket uppskattas och anses som estetiskt tilltalande av de flesta. Vägverket, kommuner och andra broförvaltare har också oftast en positiv inställning till träbroar. Det finns dock fortfarande en viss tveksamhet till att bygga träbroar, framför allt vad gäller livslängd och underhållskostnader. Träbroar, liksom broar av andra material, kräver ett visst underhåll för att vara beständiga under lång tid. Broar av trä skiljer sig materialmässigt från betong- och stålbroar genom att det

är träets fuktabsorption och risken för angrepp av röta som man särskilt skall uppmärksamma. Med regelbundna inspektioner kan skador och brister upptäckas och åtgärdas i tid, så att träbroarnas beständighet kan säkerställas. Vägverket har mot bl.a. denna bakgrund under år 2005 gett ut en särskild instruktionshandbok för vägbroar. Enligt vad utskottet erfarit pågår vidare i Värmland ett intressant utvecklingsarbete vad gäller anläggande av träbroar där norska erfarenheter tas till vara.

Mot denna bakgrund avstyrker utskottet motion 2005/06:T587 av Carina Adolfsson Elgestam och Ann-Kristine Johansson (båda s).

När det gäller viltbroar och andra faunapassager har utskottet tidigare understrukit deras betydelse för att minska vägarnas barriäreffekter och därmed minska trafikens och vägarnas påverkan på djurlivet. Utskottet har vidare framhållit vikten av att faunapassagerna ansluter till den omgivande naturen, utformas efter djurens krav och präglas av hög kvalitet. Utskottet har tidigare inte bedömt att det funnits anledning för riksdagen att ta några initiativ i frågan. Utskottet har inte ändrat uppfattning och avstyrker därmed motion 2005/06: MJ529 av Björn von der Esch m.fl. (kd) yrkande 1.

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. **Tung vägtrafik, punkt 4 (v, mp, –)**

av Claes Roxbergh (mp), Peter Pedersen (v) och Karin Svensson Smith (–).

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 om tung vägtrafik. Därmed bifaller riksdagen motion 2005/06: T475 yrkandena 1–4.

Ställningstagande

Det kan konstateras att alltmer gods transporteras med lastbil. På sikt är detta ohållbart. Det orsakar stora samhällskostnader genom slitage på vägarna – enligt Vägverket sliter en fullastad 60 tons långträdare lika mycket på vägbanan som 75 000 personbilar. De orsakar också hälsoproblem genom utsläpp, klimatförändring, olyckor och trängsel. Allt talar för att lyfta över långväga godstrafik till järnvägen, eller nästan allt. En sak som talar till lastbilarnas förmån – för transportköparna – är priset. Genom att lastbilarna inte betalar sina fulla kostnader är transportererna billiga. I dag är det billigare att åka lastbil än att åka taxi. Det är uppenbart att det mest effektiva sättet att åstadkomma ökad intermodalitet är att ändra kostnadsbalansen mellan järnväg och lastbilar. Mot denna bakgrund bör följande fyra åtgärder vidtas.

För det första bör de svenska särreglerna för maximal vikt och längd på lastbilar – med undantag av transport av skogsråvara till förädling – harmoniseras till det regelverk som gäller i resten av Europeiska gemenskapen. I de flesta EU-länder får ett lastbilsekipage framföras med en högsta bruttovikt på 44 ton och en totallängd av maximalt 18 meter. I Sverige finns sedan 1997 ett undantag som ger tillåtelse att framföra fordon på maximalt 60 ton och med en längd av 25,25 meter. Om den högsta tillåtna vikten sänks från 60 till 40 ton kommer järnvägen att kunna återta förlorade marknadsandelar och utvecklingen gå mot ökad hållbarhet i stället för tvärtom.

För det andra bör dispensansökningar från bestämmelserna om fordonsens vikt och dimensioner avgiftsbeläggas för att motsvara de kostnader prövningen ger upphov till. För det facila priset av 1 200 kr är det i dag tillåtet att tillföra samhället slitagekostnader för stora belopp.

För det tredje bör regeringen återkomma med ett förslag till transportavgift för de dispenstransporter som beviljas. Transportavgiften skall korrespondera med de extra kostnader som uppkommer på grund av ökat vägslitage m.m.

Slutligen, för det fjärde, bör riksdagen rikta ett tillkännagivande till regeringen om att återkomma med ett förslag till effektivisering av den kontrollverksamhet som syftar till att reglerna mot överlast efterlevs. Överlast medför att vägarna bryts ned snabbare och snedvrider konkurrensen på transportmarknaden. Det kan konstateras att sannolikheten för att drabbas av sanktioner för överlast är mycket liten.

Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna. Därmed tillstyrks motion 2005/06:T475.

2. Fordonsregler och fordonshobby, punkt 9 (m, fp, kd, c)

av Elizabeth Nyström (m), Johnny Gylling (kd), Jan-Evert Rådström (m), Runar Patriksson (fp), Björn Hamilton (m) och Staffan Danielsson (c).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 9 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om fordonsregler och fordonshobby. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2005/06:T235 yrkandena 1 och 2, 2005/06:T560 yrkande 5 och 2005/06:T583 yrkandena 1–5 och avslår motionerna 2004/05:T398 yrkande 26, 2005/06:T246 yrkandena 1 och 2 samt 2005/06:T420.

Ställningstagande

Som framhålls i motion T560 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) är i dag tre myndigheter berörda i samband med nationellt typgodkännande (NTA), nämligen Vägverket, Bilprovningen och Bilregistret. En stor brist är att ingen manual finns för hur dokumentation för typgodkännande skall lämnas eller vilka specifika uppgifter som skall ingå. I praktiken har detta visat sig vara en allvarlig brist som leder till mycket extra tid och arbete på grund av att varken uppgiftslämnare eller den granskande parten riktigt vet vad som gäller. Att introducera ett så stort system som NTA utan tillräckligt stöd i form av färdiga och genomtänkta dokumentmallar och beskrivande manualer och andra vägledande instruktioner är otillfredsställande. Vi anser att det inte är näringslivets uppgift att agera försökskaniner. I stället bör ansvariga myndigheter tillse att rutiner för handläggning

och beredning av ärenden är utarbetade vid implementering av föreskriven förordning. Eftersom det är många företag som måste igenom detta system har kapacitetsbristen blivit en allvarlig belastning. På grund av den komplexitet som följer med NTA-systemet är också kostnaden för att klara ett typgodkännande betydande. Riksdagen bör därför uppdra åt regeringen att forcera arbetet med att skapa en sammanhållen myndighetsroll i Vägverket.

Vi vill vidare, som behandlas i motionerna 2005/06:T235 (kd) och 2005/06:T583 (kd), att en översyn sker av Vägverkets olika roller inom verksamheten med registreringsbesiktningar och av fordonsbegreppen i Sverige. En definition bör vidare läggas fast för entusiastfordon. Import av bilar och motorcyklar bör också underlättas och fordonsägare bör bara behöva vända sig till en enda myndighet i tillståndsärenden.

Det kan konstateras att regeringen när det gäller flera av de nu aktualiserade frågorna har påbörjat ett beredningsarbete. Detta arbete har pågått under en lång tid utan den omsorg och skyndsamhet som frågornas vikt kräver. Enligt vår mening bör beredningsarbetet väsentligt påskyndas och snarast resultera i ett förändrat regelverk.

Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna. Därmed tillstyrks motionerna 2005/06:T235 (kd), 2005/06:T583 (kd) och T560 (m) i nu behandlad del.

3. Fordonsreglering, punkt 11 (m, fp, kd, c)

av Elizabeth Nyström (m), Johnny Gylling (kd), Jan-Evert Rådström (m), Runar Patriksson (fp), Björn Hamilton (m) och Staffan Danielsson (c).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 11 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om fordonsreglering. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2005/06:T212 yrkande 7 och 2005/06:T560 yrkandena 6–8.

Ställningstagande

Lagstiftning och regelverk baseras ofta på beprövad teknik. Frågan är då om lagar och regelverk skall hindra nya uppfinningar eller om det skall finnas flexibilitet vid lag- och regeltillämpning när ny teknik introduceras. Vi ansluter oss till den senare ståndpunkten och anser att det måste finnas utrymme för myndigheter att bevilja dispens från uppenbart oflexibla regler och lagar när ny teknik är på väg att utvecklas, så länge strikt säkerhetsmässiga hinder ej föreligger. Ett sådant exempel är Segway som tagit fram en teknik för motordrivna tvåhjulingar. Vägverket kan inte ge ett typgodkännande eftersom denna konstruktion inte uppfyller lagstiftarens uppfatt-

ning om vad som konstituerar ett motorfordon. Denna teknik har uppenbara fördelar för funktionshindrade. Regeringen bör därför ge berörda myndigheter möjlighet att bevilja dispens för teknikutveckling som ligger utanför rådande lagstiftning.

Vidare vill vi uppmärksamma ATV (All Terrain Vehicle) som är ett samlingsnamn på terränghjulingar. Fyrhjuliga motorcyklar och terränghjulingar är mycket lika till utseendet och i vissa fall även när det gäller prestanda. Ett begynnande problem för den svenska fordonsmarknaden är likheten mellan ATV-fordon och fyrhjuliga motorcyklar. En ATV-maskin är ett fyrhjuligt motorredskap som får köras i terräng medan en fyrhjulig motorcykel får köras på väg men inte i terräng. Likaså krävs ett motorcykelkörkort för att köra dessa motorcyklar. Eftersom det kommer att vara praktiskt omöjligt att med blotta ögat kunna skilja på dessa fordon bör det införas en avvikande färg på registreringsskylten för ett ATV-fordon. Vägverket, som har ansvar för skyltning av fordon, bör därför uppmärksammas om problemet för att kunna vidta erforderliga åtgärder.

Vi konstaterar vidare att fordonskatt höjningarna för lätta lastbilar motiveras med att man vill minska fusket som sker genom omregistrering av personbilar till lätta lastbilar. Fusket består i att man tillfälligt monterar ett galler bakom förarsätet i en personbil och sedan registreringsbesiktigar den som en lätt lastbil för att senare avlägsna gallret. Problemet med dagens system är att det inte finns några lagregler mot dem som utstuderat utnyttjar denna lucka i lagen. Det vore en mycket enkel åtgärd att införa bötesbelopp för dem som färdas med uttaget galler i kupéutrymmet. Vidare anses att det norska systemet med gröna registreringsplåtar för lätta lastbilar är lämpligt. Om färgen på registreringsskyltar skiljer sig mellan personbil och lätt lastbil, ser polisen enkelt om fordonet är byggt för att vara lätt lastbil eller inte.

Vi delar vidare den bedömning som kommer till uttryck i motion 2005/06:T212 (fp, m, kd, c) om att en brist är att man inte tillräckligt effektivt omprövar och ifrågasätter gamla regler som inte längre är lika angelägna som när de infördes. För att upprätthålla respekten för de regler som är viktiga är det angeläget att verkligen gå igenom gamla regler och utvärdera nyttan med dessa. Vi anser därför att en översyn bör göras i syfte att förenkla de olika regelsystem som komplicerar trafiken för näringslivet och enskilda personer.

Det kan konstateras att regeringen när det gäller vissa av de nu aktualiserade frågorna har påbörjat ett beredningsarbete. Detta arbete har pågått under en lång tid utan den omsorg och skyndsamhet som frågornas vikt kräver. Enligt vår mening bör beredningsarbetet väsentligt påskyndas och snarast resultera i ett förändrat regelverk.

Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna. Därmed tillstyrks motionerna 2005/06:T212 (fp, m, kd, c) och 2005/06:T560 (m) i nu behandlad del.

4. Chiptrimning och miljökonvertering, punkt 13 (m, fp, kd, c)

av Elizabeth Nyström (m), Johnny Gylling (kd), Jan-Evert Rådström (m), Runar Patriksson (fp), Björn Hamilton (m) och Staffan Danielsson (c).

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 om chiptrimning och miljökonvertering. Därmed bifaller riksdagen motion 2005/06:T583 yrkandena 6 och 7.

Ställningstagande

Trafikutskottet har under en följd av år framhållit att det är angeläget med en fortsatt teknisk fordonsutveckling för att utveckla bilen till ett effektivt och attraktivt färdmedel och motverka negativa konsekvenser som miljöproblem, trafikolyckor och förbrukning av fossila naturresurser. Utskottet har därför i stor enighet haft en positiv grundsyn när det gäller chiptrimning och fordonskonvertering till mer miljövänliga bränslen. Med hänvisning till ett närmast ständigt pågående beredningsarbete har dock inget hänt inom området som underlättat för den enskilde bilisten att utveckla sitt fordon i miljövänlig riktning.

Senaste budet i denna långa hantering är att Vägverket den 30 september 2005 har lagt fram ett förslag till nytt regelverk för konvertering av bilar till alternativa bränslen. Enligt vad vi erfarit bereds ärendet för närvarande inom Miljödepartementet där en remissbehandling av Vägverkets framställning nyligen lär ha avslutats. Något förslag till riksdagen om förändrad reglering förväntas dock inte under våren 2006. Det betyder med stor sannolikhet att någon lagändring inte heller kan träda i kraft under år 2006.

Vi anser mot denna bakgrund att beredningsarbetet inom området inte har skett med den omsorg och hastighet som frågans vikt kräver. Riksdagen bör mot denna bakgrund ge regeringen till känna att skyndsamt genomföra de åtgärder som efterlyses i motion 2005/06:T583 (kd). Det innebär att typgodkännande bör införas och att Sverige bör vara pådrivande i EU om ett införande av gemensam certifiering för bl.a. chiptrimning. Regeringen bör vidare återkomma med förslag på hur kostnaden för dispenser från regleringen inom området kan sänkas och hur varje dispens kan innefatta ett större antal fordon. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Med hänvisning till det anförda tillstyrks motion 2005/06:T583 av Lars Gustafsson m.fl. (kd) yrkandena 6 och 7.

5. Uppgiftslämning från bilregistret, punkt 15 (m, c)

av Elizabeth Nyström (m), Jan-Evert Rådström (m), Björn Hamilton (m) och Staffan Danielsson (c).

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 om uppgiftslämning från bilregistret. Därmed bifaller riksdagen motion 2005/06:T245 yrkandena 1 och 2.

Ställningstagande

Vägverket har lanserat en tjänst på sin hemsida som innebär att en person via ett enkelt sms kan få alla uppgifter rörande ett registrerat fordon sig tillsända till sin mobiltelefon. Det finns emellertid ett antal indikationer på att denna vidareutveckling inte enbart är av godo. Det borde självfallet vara möjligt att utrusta det befintliga bilregistret med en valfri spärrfunktion, så att enbart behöriga myndighetspersoner kan få åtkomst till de uppgifter som i dag kan begäras ut av vem som helst. Detta skulle kunna ske som en del av den valfria NIX-tjänst som i dag redan finns för registeruppgifter baserade på adress. Dessutom borde varje begäran om uppgifter ur registret under alla omständigheter registreras genom att enbart den som kan identifiera sig med tillräckliga person- och adressuppgifter kan få åtkomst. På så vis skulle anonymiteten upphävas och attraktiviteten i att nyttja registret för kriminella handlingar minska betydligt.

Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna. Därmed tillstyrks motion 2005/06:T245 yrkandena 1 och 2.

6. EU-mopeder, punkt 16 (m)

av Elizabeth Nyström (m), Jan-Evert Rådström (m) och Björn Hamilton (m).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 16 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om EU-mopeder. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2005/06:T487 och 2005/06:T560 yrkande 3.

Ställningstagande

Årligen sker ett stort antal mopedolyckor med svårt skadade och döda. De främsta orsakerna är att mopederna är trimmade och framförs för fort med bristande säkerhet, exempelvis utan hjälm, osv. Ett allvarligt problem är

också att s.k. EU-mopeder framförs på cykelbanor där de är förbjudna. I tätbebyggda områden bör man vidare inom ramen för det kommunala beslutssystemet för trafikföreskrifter överväga om även andra typer av mopeder bör stoppas från att få framföras på cykelbanor. Med tanke på den otydlighet som råder i regelverket på mopedområdet vad gäller moped klass I och klass II måste stabilare lösningar tas fram. Att ha två klasser för mopeder är inte relevant med dagens försäljning av mopeder, då uppemot 95 % av alla mopeder som säljs är mopeder av klass I-typ. Vi anser att det enbart skall finnas en klass av mopeder.

Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna. Därmed tillstyrks motionerna 2005/06:T487 och 2005/06:T560 yrkande 3.

7. Trafiksignaler, punkt 19 (m)

av Elizabeth Nyström (m), Jan-Evert Rådström (m) och Björn Hamilton (m).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 19 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om trafiksignaler. Därmed bifaller riksdagen motion 2005/06:T560 yrkande 9.

Ställningstagande

Vi anser att det finns flera fördelar med trafiksignaler för att styra trafikflöden. Genom teknikförbättring kan trafiksignaler användas än effektivare. Trafikutskottet har vid en studieresa till Kina i januari 2006 kunnat konstatera att trafiksignaler utrustade med en visuell indikator som visar hur lång tid det är kvar innan en trafiksignal slår om kan förbättra trafikmiljön. Vid trafiksignaler kan körningen planeras bättre när man vet hur lång tid det är kvar innan trafiksignalen slår om. Ökade möjligheter att planera körningen medför inte minst betydande miljövinster. Vi anser därför att Vägverket bör ges i uppdrag att som ansvarig myndighet överväga trafiksignaler med tidsindikatorer i likhet med vad som redan finns i flera andra länder.

Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna. Därmed tillstyrks motion 2005/06:T560 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) i nu behandlad del.

8. Vägvisning, punkt 22 (m, fp, kd, c)

av Elizabeth Nyström (m), Johnny Gylling (kd), Jan-Evert Rådström (m), Runar Patriksson (fp), Björn Hamilton (m) och Staffan Danielsson (c).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 22 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om vägvisning. Därmed bifaller riksdagen motion 2005/06:T389, bifaller delvis motion 2005/06:T593 och avslår motion 2005/06:T214 yrkande 2.

Ställningstagande

Under många år har behovet av enklare regler påtalats och då särskilt för de mindre företagen när det gäller uppsättning av vägvisningsskyltar. Trots vissa förändringar i regelverket under senare tid är det fortfarande svårt att få tillstånd att sätta upp skyltar. Vi anser att regleringen inom vägvisningsområdet därför bör reformeras. Inte minst för näringsidkarna på landsbygden är det en nödvändig förutsättning att synas och att kunderna hittar till dem. Det är därför bra att Vägverket ser över regelverket. Vi anser att översynen bör ske med den tydliga inriktningen att det blir lättare för företagare att få sätta upp skyltar om sitt företag vid allmänna vägar.

Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna. Därmed tillstyrks motion 2005/06:T389 (c), tillstyrks delvis motion 2005/06:T593 (s) medan motion 2005/06:T214 yrkande 2 avstyrks.

Särskilda yttranden

1. Vägtrafikbuller, punkt 3 (fp, kd)

Johnny Gylling (kd) och Runar Patriksson (fp) anför:

Vi delar den uppfattning som kommer till uttryck i motionerna 2005/06:T280 (kd) och 2005/06:Bo256 (fp). Trafikbuller är ett allvarligt problem som måste begränsas. Det är därför enligt vår mening angeläget att Vägverket i ökad utsträckning prioriterar åtgärder för att anpassa transportsystemet till kravet på en god miljö och därmed minskade bullerstörningar från vägtrafiken. I sammanhanget vill vi erinra att om våra förslag till medelsanvisningar till vägområdet med möjlighet för alternativa finansieringsformer för Vägverket vunnit gehör hade ökade resurser kunnat disponeras för bullerbegränsande åtgärder.

2. Övergivna fordon, punkt 8 (fp)

Runar Patriksson (fp) anför:

Jag anser, som framhålls av Jan Ertsborn (fp) i motion 2005/06:T211, att övergivna fordon på och utmed motorvägarna omedelbart bör forslas bort. Ett särskilt tillägg bör därför snarast införas i lagen om rätten att flytta övergivna fordon på och utmed motorvägarna. Med hänvisning till utskottets beslut att följa upp olika frågor kring övergivna fordon avstår jag dock i detta sammanhang för att yrka bifall till den aktuella motionen.

3. EU-mopeder, punkt 16 (kd)

Johnny Gylling (kd) anför:

På mopedområdet förekommer en mängd olika standarder och modeller av EU-mopeder. Lagstiftningen upplevs vidare inte som tillräckligt tydlig för att man skall kunna stävja missbruket av mopederna. Samma svårigheter finns vid köp av moped där det finns oklarheter om vad som gäller. Därför bör en generell lagstiftning och enhetliga regler rörande alla klasser av EU-mopeder tas fram. Enligt min mening bör det bara finnas en mopedklass. Med hänvisning till pågående beredning av utredningsförslag inom området är jag dock inte nu beredd begära att riksdagen riktar ett tillkännagivande till regeringen i frågan.

4. Parkeringsfrågor, punkt 20 (fp)

Runar Patriksson (fp) anför:

Det kan konstateras att människor med osynliga funktionshinder, exempelvis personer som har nedsatt funktion i matsmältningskanalen drabbas, menligt när det gäller att få parkeringstillstånd utfärdade på grund av den formulering som återfinns i 13 kap. 8 § trafikförordningen. Termen ”rörel-

sehindrad” är i den av riksdagen antagna handikapplanen ersatt med termen ”funktionshindrad”. I trafikförordningen hänger dock den gamla formuleringen kvar, vilket leder till att personer med nedsatt funktion i inre organ inte omfattas. Jag anser därför att man bör förändra skrivningen i trafikförordningen från ”rörelsehindrade personer” till ”personer med funktionshinder” samt att Vägverket skall meddela föreskrifter om att personer med osynliga funktionshinder eller nedsatt funktion i inre organ skall vara berättigade till särskilt parkeringstillstånd. Jag anser vidare att personer med livslångt funktionshinder bör ges parkeringstillstånd på obegränsad tid. Med hänvisning till pågående beredning av parkeringsfrågorna avstår jag i detta sammanhang att begära att riksdagen riktar något tillkännagivande till regeringen i frågan.

5. Vägmärken och jämställdhet, punkt 21 (v, mp, –)

Claes Roxbergh (mp), Peter Pedersen (v) och Karin Svensson Smith (–) anför:

De manliga värderingarnas dominans är uppenbar i vardagens trafikmiljö. Alltjämt finns ett antal vägmärken som speglar gammeldags och stereotypa könsroller. De har ett stort symbolvärde och de påverkar vår syn på könsroller i trafiken. Dessa märken förmedlar och bevarar förlegade könsroller. Kvinnor måste avbildas i högre utsträckning som aktiva självständiga medborgare. Detta är en synbarligen liten förändring som dessutom kan ske successivt i takt med att gamla vägmärken byts ut mot nya, men den skulle visa samhället att transportsektorn genomgår en förändring och öppnar sig för jämställdhet. Det skulle också ha betydelse för jämställdhetsarbetet i samhället i stort. Vi anser det därför angeläget att en översyn görs av trafikmärkenas utformning ur ett jämställdhetsperspektiv.

BILAGA

Förteckning över behandlade förslag

Motion från allmänna motionstiden hösten 2004

2004/05:T398 av Sven Bergström m.fl. (c):

26. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Sverige inom EU verkar för införandet av teknikneutrala certifieringsvärden för bilar, omfattande även partikelmätning, oavsett motorteknik.

Motioner från allmänna motionstiden hösten 2005

2005/06:T211 av Jan Ertsborn (fp):

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

2005/06:T212 av Lennart Fremling m.fl. (fp, m, kd, c):

7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av att förenkla de olika regelsystem som komplicerar trafiken för näringslivet och enskilda personer.

2005/06:T214 av Anne-Marie Ekström m.fl. (fp):

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att skyltningen från Göteborg till Stockholm ändras.

2005/06:T235 av Lars Gustafsson (kd):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att snarast ge berörda myndigheter i uppgift att samordna verksamheter och regelverk för att underlätta för företag och enskilda vid godkännande av fordon.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen tar ett initiativ för samordning av EU:s bestämmelser på området.

2005/06:T244 av Cecilia Wikström (fp):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att förändra skrivningen i trafikförordningen från "rörelsehindrade personer" till "personer med funktionshinder".

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Vägverket skall meddela föreskrifter om att personer med osynliga funktionshinder eller nedsatt funktion i inre organ skall vara berättigade till särskilt parkeringstillstånd enligt Traf 13 kap. 8 §.

2005/06:T245 av Tobias Billström (m):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att bilregistrets uppgiftsutlämning bör förses med en valfri spärrfunktion.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att en begäran om uppgifter från bilregistret under alla omständigheter skall registreras genom att enbart den som kan identifiera sig med tillräckliga person- och adressuppgifter kan få åtkomst.

2005/06:T246 av Ulf Sjösten och Cecilia Widegren (båda m):

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

2005/06:T247 av Hans Hoff (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om borttagande av undantag i svensk lagstiftning från det obligatoriska kravet på användning av vinterdäck.

2005/06:T274 av Johan Linander och Claes Västerteg (båda c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en höjning av den i körkortslagen tillåtna gränsen på 3 500 kg för dragbils och släpvagns sammanlagda totalvikt för B-körkort.

2005/06:T280 av Alf Svensson (kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att ljuddämpande vägbeläggningar skall nyttjas där det mest behövs.

2005/06:T296 av Maria Wetterstrand m.fl. (mp, –):

9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om att regeringen ger Vägverket i uppdrag att från jämställdhetssynpunkt se över hur kvinnor och män avbildas på trafikmärken.

2005/06:T325 av Heli Berg (fp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att första-hjälpen-utrustning skall vara obligatorisk i motorfordon.

2005/06:T329 av Karin Thorborg m.fl. (v):

7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en översyn av våra trafikmärken ur ett jämställdhetsperspektiv.

2005/06:T338 av Siw Wittgren-Ahl och Mariam Osman Sherifay (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att i den transportpolitiska propositionen överväga motionens förslag om hur man kan minska användningen av dubbdäck.

2005/06:T367 av Heli Berg (fp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att kunna ge personer med livslångt funktionshinder parkeringstillstånd på obegränsad tid samt att även personer med funktionshinder till följd av mag- och tarmsjukdomar skall kunna erhålla parkeringstillstånd.

2005/06:T371 av Barbro Feltzing (mp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att utreda ett mål för införande av avgasfria bilar i Sverige, med en nollvision som slutmål.

2005/06:T382 av Helene Petersson (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om behovet av en uppföljning av den lagstiftning som reglerar bortforslandet av övergivna fordon.

2005/06:T389 av Birgitta Carlsson och Staffan Danielsson (båda c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om generösare bedömning av skyltningsregler vid allmänna vägar.

2005/06:T420 av Martin Andreasson (fp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om harmoniserade säkerhetskrav för husvagnar och husbilar för att underlätta privatimport.

2005/06:T428 av Hans Hoff (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om att alla tyngre fordon som kör in i miljözoner uppfyller rådets direktiv 88/77/EEG.

2005/06:T429 av Tuve Skånberg och Mikael Oscarsson (båda kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att stimulera bilsamåkning.

2005/06:T453 av Yilmaz Kerimo och Tommy Waidelich (båda s):

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

2005/06:T455 av Erling Wälivaara (kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att behovet av att införa registreringsmärkning på snöskotrarnas drivmatta för att underlätta identifiering.

2005/06:T466 av Lilian Virgin och Christer Engelhardt (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om överföring av körkortsärenden från länsstyrelserna till Vägverket med en organisation knuten till trafikregistret och därigenom med Gotland som en av platserna.

2005/06:T475 av Karin Svensson Smith m.fl. (-, mp):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om behovet av att harmonisera de svenska särreglerna för maximal vikt och längd på lastbilar - med undantag av transport av skogsråvara till förädling - till det regelverk som gäller i resten av Europeiska gemenskapen.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om att prövning av dispens från bestämmelserna om fordonsvikt och dimensioner för vägtrafik avgiftsbeläggs för att motsvara de kostnader prövningen ger upphov till.
3. Riksdagen begär att regeringen återkommer med ett förslag till transportavgift i enlighet med vad som anges i motionen.
4. Riksdagen begär att regeringen återkommer med ett förslag till effektivisering av den kontrollverksamhet som syftar till att reglerna mot överlast skall efterlevas.

2005/06:T487 av Carina Adolfsson Elgestam och Lars Wegedal (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om generell lagstiftning för EU-moped.

2005/06:T512 av Sören Wibe (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att inrätta ett affärsdrivande verk för snöskoterfrågor och att kostnaderna för detta tas ut genom avgifter på nyförsäljning av skotrar.

2005/06:T546 av Per Erik Granström m.fl. (s):

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

2005/06:T560 av Elizabeth Nyström m.fl. (m):

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om klassning av mopeder.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om nationellt typgodkännande.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om möjlighet att ge dispens från gällande regelverk vid teknikutveckling.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ATV-fordon.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om lätta lastbilar.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av att utreda införande av trafiksignaler med visuella tidsindikatorer.

2005/06:T572 av Lars U Granberg (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en uppjustering av totalvikten ett ekipage får ha när man framför det med B-körkort.

2005/06:T583 av Lars Gustafsson m.fl. (kd):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en översyn av Vägverkets olika roller inom verksamheten med registreringsbesiktningar.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en översyn av fordonsbegreppen i Sverige.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen skall verka för att en definition av entusiastfordon kommer till stånd.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen skall verka för att import av bilar och motorcyklar skall underlättas.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen skall verka för att fordonsägare skall kunna vända sig till en enda myndighet i tillståndsärenden.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att vara pådrivande i EU om ett införande av gemensam certifiering av chiptrimning.

7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att utreda möjligheterna att sänka kostnaderna för dispenser för fordon med s.k. chiptrimning.

2005/06:T586 av Ulrik Lindgren (kd):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att förändra skrivningen i trafikförordningen från ”rörelsehindrade personer” till ”personer med funktionshinder”.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Vägverket skall meddela föreskrifter om att personer med osynliga funktionshinder eller nedsatt funktion i inre organ skall vara berättigade till särskilt parkeringstillstånd enligt 13 kap. 8 § trafikförordningen.

2005/06:T587 av Carina Adolfsson Elgestam och Ann-Kristine Johansson (båda s):

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

2005/06:T593 av Ann-Kristine Johansson och Marina Pettersson (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om vägvisningspolicy för regional utveckling i glesbygd.

2005/06:T609 av Johnny Gylling m.fl. (kd):

15. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om åtgärder för att motverka illegal s.k. strectracing.

2005/06:T614 av Peter Pedersen (v):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om ett klargörande av regelverket för s.k. minimomotorcyklar och vad som kan definieras som inhägnat område, där ett sådant fordon får användas.

2005/06:MJ528 av Sven Gunnar Persson m.fl. (kd):

7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att en översyn av reglerna för hästransporter bör genomföras.

2005/06:MJ529 av Björn von der Esch m.fl. (kd):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om viltbroar över trafikleder.

2005/06:Bo256 av Marie Wahlgren m.fl. (fp):

11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-
onen anføres om obligatoriska bullerdeklarationer på fordon och däck.
13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-
onen anføres om dubbdäck och partiklar.