



Fordons- och vägtrafikfrågor

Sammanfattning

I betänkandet behandlar utskottet fordons- och vägtrafikfrågor med utgångspunkt från ett fyrtiotal motioner som väckts under den allmänna motionstiden 2012. Motionsförslagen rör bl.a. främjande av en fossiloberoende fordonsflotta, dubbdäck, bilbesiktning, historiska fordon, vägskyltning och parkeringsfrågor.

Med anledning av förslag om olika miljöåtgärder inom fordonsområdet betonar utskottet att omställningen till ett långsiktigt hållbart transportsystem är en av de största utmaningarna inom transportpolitiken. Utskottet välkomnar därför att en rad insatser har gjorts, bl.a. har regeringen tillsatt en utredning om en fossiloberoende fordonsflotta. Utskottet har även med tillfredsställelse tagit del av att leveranser av förnybara flytande drivmedel fortsatte att öka under 2012.

Utskottet framhåller även vikten av att värna städernas luftkvalitet samtidigt som trafiksäkerheten inte får påverkas negativt och menar att kommuners möjlighet att meddela förbud mot trafik med fordon som har dubbdäck är ett väl avvägt tillvägagångssätt för att hantera ett lokalt miljöproblem.

När det gäller fordonsbesiktning framhåller utskottet att en konkurrensutsatt marknad kan utformas på ett sätt som gynnar konsumenterna samtidigt som högt ställda krav på trafiksäkerhet och miljökontroll uppnås. Utskottet konstaterar att den geografiska tillgängligheten är fortsatt god i hela landet och att antalet besiktningstationer för lätta fordon ökade under 2012.

Utskottet välkomnar vidare de försök som pågår med långa fordonskombinationer i syfte att se om tunga transporter kan miljöeffektiviseras genom längre fordonskombinationer utan att trafiksäkerheten blir lidande.

Utskottet avstyrker samtliga motionsförslag.

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

Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
Utskottets förslag till riksdagsbeslut	3
Redogörelse för ärendet	6
Ärendet och dess beredning	6
Utskottets överväganden	7
Främjande av en fossiloberoende fordonsflotta	7
Miljözoner m.m.	15
Dubbdäck	16
Efterkonvertering och typgodkännande	19
Fordonsbesiktning	21
Längd och vikt för lastbilar	23
Historiska fordon	25
Parkeringsfrågor	28
Vägskyltning	30
Några säkerhetsfrågor	32
Motioner som bereds förenklat	33
Reservationer	35
1. Främjande av en fossiloberoende fordonsflotta, punkt 1 (S, MP, V)	35
2. Miljözoner m.m., punkt 2 (MP, V)	37
3. Dubbdäck, punkt 3 (MP, V)	37
4. Dubbdäck, punkt 3 (SD)	39
5. Efterkonvertering och typgodkännande, punkt 4 (MP, V)	39
6. Fordonsbesiktning, punkt 5 (S, MP, V)	40
7. Längd och vikt för lastbilar, punkt 6 (S)	41
8. Längd och vikt för lastbilar, punkt 6 – motiveringen (MP, V)	41
9. Historiska fordon, punkt 7 (SD)	42
10. Parkeringsfrågor, punkt 8 (S, V)	43
11. Vägskyltning, punkt 9 (S, MP, V)	43
12. Några säkerhetsfrågor, punkt 10 (S)	44
<i>Bilaga</i>	
Förteckning över behandlade förslag	46
Motioner från allmänna motionstiden hösten 2012	46

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. Främjande av en fossiloberoende fordonsflotta

Riksdagen avslår motionerna

- 2012/13:Sk419 av Siv Holma m.fl. (V) yrkande 3,
 2012/13:T259 av Thomas Finnborg (M),
 2012/13:T345 av Per Lodenius och Staffan Danielsson (båda C),
 2012/13:T408 av Helena Leander m.fl. (MP) yrkande 4,
 2012/13:T477 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 32,
 2012/13:T499 av Erik Almqvist (SD),
 2012/13:T510 av Helena Leander m.fl. (MP) yrkande 7,
 2012/13:MJ430 av Josef Fransson (SD) yrkande 4,
 2012/13:N227 av Jonas Gunnarsson m.fl. (S) yrkande 5,
 2012/13:N311 av Matilda Ernkrans m.fl. (S) yrkande 4 och
 2012/13:N405 av Lise Nordin m.fl. (MP) yrkandena 14 och 15.

Reservation 1 (S, MP, V)

2. Miljözoner m.m.

Riksdagen avslår motion

- 2012/13:T408 av Helena Leander m.fl. (MP) yrkande 1.

Reservation 2 (MP, V)

3. Dubbdäck

Riksdagen avslår motionerna

- 2012/13:Sk419 av Siv Holma m.fl. (V) yrkande 7,
 2012/13:T306 av Bino Drummond och Rune Wikström (båda M),
 2012/13:T352 av Lars Beckman och Ulf Berg (båda M),
 2012/13:T353 av Lars Beckman (M),
 2012/13:T360 av Nina Lundström (FP),
 2012/13:T408 av Helena Leander m.fl. (MP) yrkande 2 och
 2012/13:T448 av Julia Kronlid och Tony Wiklander (båda SD).

Reservation 3 (MP, V)

Reservation 4 (SD)

4. Efterkonvertering och typgodkännande

Riksdagen avslår motion

- 2012/13:N405 av Lise Nordin m.fl. (MP) yrkandena 3 och 11.

Reservation 5 (MP, V)

5. Fordonsbesiktning

Riksdagen avslår motion

- 2012/13:T314 av Isak From och Maria Stenberg (båda S) yrkandena
 1 och 3.

Reservation 6 (S, MP, V)

6. Längd och vikt för lastbilar

Riksdagen avslår motion

2012/13:T285 av Clas-Göran Carlsson m.fl. (S).

Reservation 7 (S)

Reservation 8 (MP, V) – motiveringen

7. Historiska fordon

Riksdagen avslår motionerna

2012/13:T338 av Lars Gustafsson (KD) och

2012/13:T449 av Josef Fransson och Thoralf Alfsson (båda SD)
yrkande 3.

Reservation 9 (SD)

8. Parkeringsfrågor

Riksdagen avslår motionerna

2012/13:T218 av Lars-Axel Nordell (KD),

2012/13:T284 av Kurt Kvarnström och Carin Runeson (båda S) och

2012/13:T456 av Yilmaz Kerimo (S).

Reservation 10 (S, V)

9. Vägskyltning

Riksdagen avslår motionerna

2012/13:T228 av Ann-Kristine Johansson (S),

2012/13:T343 av Roger Tiefensee (C),

2012/13:T348 av Bengt-Anders Johansson (M),

2012/13:T500 av Cecilia Widegren (M) och

2012/13:MJ270 av Sten Bergheden (M) yrkande 3.

Reservation 11 (S, MP, V)

10. Några säkerhetsfrågor

Riksdagen avslår motionerna

2012/13:T300 av Ola Johansson och Karin Nilsson (båda C),

2012/13:T350 av Lars Beckman (M),

2012/13:T374 av Eva Sonidsson och Peter Johnsson (båda S) och

2012/13:T477 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 19.

Reservation 12 (S)

11. Motioner som bereds förenklat

Riksdagen avslår motionerna

2012/13:T208 av Lars-Arne Staxäng (M),

2012/13:T213 av Jan Ertsborn och Anita Brodén (båda FP),

2012/13:T226 av Eva Sonidsson och Ingemar Nilsson (båda S),

2012/13:T241 av Sven-Erik Bucht (S),

2012/13:T271 av Edip Noyan (M),

2012/13:T283 av Kurt Kvarnström och Carin Runeson (båda S),

2012/13:T316 av Jörgen Hellman och Christina Oskarsson (båda S),

2012/13:T399 av Anna Steele (FP),
2012/13:T476 av Lars Gustafsson (KD) och
2012/13:T501 av Cecilia Widegren (M).

Stockholm den 21 maj 2013

På trafikutskottets vägnar

Anders Ygeman

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

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I detta betänkande behandlas 49 motionsyrkanden från den allmänna motionstiden hösten 2012. Förslagen berör en rad olika fordons- och vägtrafikrelaterade frågor som bl.a. tillgång till förnybara drivmedel, bilbesiktning, historiska fordon, parkeringsfrågor och vägskyltning.

Utskottets överväganden

Främjande av en fossiloberoende fordonsflotta

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om olika miljöbilsrelaterade frågor. Utskottet konstaterar att omställningen till ett långsiktigt hållbart transportsystem är en av de största utmaningarna inom transportpolitiken och välkomnar bl.a. den utredning om en fossiloberoende fordonsflotta som regeringen har tillsatt.

Jämför reservation 1 (S, MP, V).

Bakgrund

Statistik om miljöbilar

Av statistik från Trafikanalys framgår att andelen personbilar som uppfyller miljöbilsdefinitionen enligt vägtrafikskattelagen vid utgången av 2011 var knappt 11 procent. Bland nyregistrerade bilar 2011 var motsvarande andel 38 procent. År 2011 hade Stockholms län högst andel miljöbilar i trafik med 16 procent. Den lägsta andelen hade Jämtland med 5 procent. Vid utgången av 2012 uppfyllde 43 procent av de nyregistrerade bilarna miljöbilsdefinitionen som den såg ut fram t.o.m. sista december 2012. Av statistiken framgår att det vid utgången av 2012 fanns 594 000 miljöbilar i trafik. Miljöbilarna domineras enligt Trafikanalys av energieffektiva dieselmotorer som stod för nästan 65 procent av de sålda miljöbilarna. Försäljningen av etanol- och gasfordon minskade medan elhybrider och rena elfordon ökade i försäljning. Under 2012 nyregistrerades 264 elfordon, vilket är en ökning jämfört med året innan då 185 elfordon nyregistrerades. Vid utgången av 2012 var totalt 603 elfordon i trafik. Vidare framgår av statistik från Trafikanalys att de nyregistrerade etanolbilarna var drygt 5 900 år 2012, vilket motsvarar en nedgång på 90 procent jämfört med toppåret 2008 då 59 000 nya bilar registrerades.

Statistik om drivmedelsstationer

Av statistik från Tillväxtverket framgår att E85 är det klart dominerande förnybara drivmedlet på marknaden och antalet försäljningsställen fortsatte att öka under 2012, dessutom i en högre takt än under 2011. Ökningen fördelar sig mellan alla områdestyper, men i relativa termer var ökningen störst i tätortsnära landsbygder. För fordonsgas tillkom fem försäljningsställen under året, samtliga i tätorter. Möjligheten att tanka fordonsgas saknas

fortfarande nästan helt i glesbygder och tätortsnära landsbygder och, med ett undantag, helt i Norrlands inland. Av statistik från Elbil Sverige följer att det finns 403 laddplatser registrerade i Sverige med 1 254 uttag.

Pumplagen

Riksdagen beslutade i december 2005 (bet. 2005/06:TU6, rskr. 2005/06:134) att anta regeringens förslag till en ny lag, lagen (2005:1248) om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel (den s.k. pumplagen). Lagen innebär att de största bensinstationerna sedan den 1 april 2006 är skyldiga att tillhandahålla förnybara drivmedel som t.ex. etanol eller biogas. Syftet med beslutet var att minska koldioxidutsläppen genom att förbättra tillgången till förnybara drivmedel, främst mot bakgrund av att bristande tillgänglighet har bedömts som ett av de största hindren mot en ökad användning av förnybara drivmedel. Som ett led i trafikutskottets arbete med att följa upp och utvärdera fattade riksdagsbeslut beslutade utskottet den 3 juni 2008 att följa upp genomförandet och konsekvenserna av införandet av pumplagen. Rapporten slutredovisades i februari 2010 (2009/10:RFR7). I rapporten redovisas att antalet tankställen i Sverige som varje år läggs ned har ökat sedan 2006. Det är inte möjligt att dra slutsatsen att det är pumplagen som är orsaken till denna utveckling; dock kan pumplagen ha påverkat i vissa fall. Mot bakgrund av att nedläggningen av tankställen i Sverige har ökat sedan 2006 tillkännagav riksdagen våren 2010 att regeringen borde se över de konsekvenser som pumplagen har för mindre tankställen i glesbygden (bet. 2009/10:TU15, rskr. 2009/10:228). I sammanhanget ansåg riksdagen att det borde göras en översyn av frågan om tidsbegränsade dispenser, enligt bestämmelserna i pumplagen. Utskottet uttalade i betänkandet som sin mening att det är viktigt att en fortsatt utveckling av tillgången till förnybara drivmedel kan förenas med att även medborgarna i landets mer glest befolkade delar ges ett rimligt utbud av drivmedelsstationer. Transportstyrelsen har därefter fått regeringens uppdrag att se över dispensförfarandet enligt pumplagen med tillhörande författningar med syftet att mildra konsekvenserna för bl.a. mindre försäljningsställen av fordonsbränsle i glesbygden. Transportstyrelsen redovisade den 13 april 2011 rapporten Översyn av dispensförfarandet enligt pumplagen med tillhörande författningsförslag till regeringen med olika alternativ till förändringar. Regeringen har därefter gett Transportstyrelsen ett tilläggsuppdrag med anledning av rapporten som har slutredovisats. Ärendet bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

Supermiljöbilspremie

Från och med den 1 januari 2012 t.o.m. den 31 december 2014 gäller en supermiljöbilspremie. Genom premien har riksdagen avsatt 200 miljoner kronor för att uppmuntra bilköpare att välja de bästa miljöalternativen. Syftet med premien är att teknikneutralt stimulera marknadsintroduktionen av de mest miljövänliga bilarna och därmed närma sig målet om en fossilobe-

roende fordonsflotta 2030. Med en supermiljöbil avses en personbil som uppfyller EU:s senaste avgaskrav och som släpper ut högst 50 gram koldioxid per kilometer. Det är utsläppsvärdet, som bilen får när den typgodkänts, som avgör om bilen är kvalificerad för premien eller inte. Det innebär att det är främst elbilar och laddhybrider som inledningsvis kan komma i fråga för premien. Både privatbilar och tjänstebilar omfattas av supermiljöbilspremien. Storleken på premien per supermiljöbil kan som högst uppgå till 40 000 kronor för privatpersoner. För en näringsidkare som köper en supermiljöbil uppgår premien till ett belopp som per supermiljöbil motsvarar 35 procent av prisskillnaden mellan supermiljöbilen och närmast jämförbara bil, dock högst 40 000 kronor. Som nämns ovan är avsatta medel för premien 200 miljoner kronor för åren 2012-2014, fördelat med 20 miljoner kronor 2012, 80 miljoner kronor 2013 och 100 miljoner kronor 2014.

Nedsättning av förmånsvärdet

Den 1 januari 2012 trädde lagen (2011:1271) om ändring i inkomstskattelagen (1999:1229) samt övergångsbestämmelserna till lagen (2001:1175) om ändring i inkomstskattelagen i kraft. Det innebär att den tidsbegränsade nedsättningen av förmånsvärdet för vissa miljöanpassade bilar förlängs t.o.m. 2013 för bilar som är utrustade med teknik för drift med elektricitet som tillförs genom laddning från en yttre energikälla eller med en annan gas än gasol. Förlängningen innebär att förmånsvärdet för dessa bilar sätts ned till 60 procent av förmånsvärdet för motsvarande konventionella bil, dock maximalt med 16 000 kronor. För att fortsatt främja en omställning av fordonsparken har regeringen aviserat i vårpropositionen 2013 att den avser förlänga den tidsbegränsade nedsättningen av förmånsvärdet för vissa miljöbilar med tre år. I vårpropositionen anges att förlängningen möjliggörs ekonomiskt genom införandet av ett kvotpliktssystem för biodrivmedel.

Utredning om en fossiloberoende fordonsflotta

Regeringen tillsatte den 5 juli 2012 en särskild utredare som har i uppdrag att kartlägga möjliga handlingsalternativ samt identifiera åtgärder för att reducera transportsektorns utsläpp och beroende av fossila bränslen i linje med visionen att Sverige 2050 ska ha en hållbar och resurseffektiv energiförsörjning utan nettoutsläpp av växthusgaser i atmosfären. Åtgärderna kan avse alla de relevanta aspekter som har betydelse för att uppnå den långsiktiga prioriteringen för 2030 samt visionen för 2050 med avseende på transportsektorn. Detta kan bl.a. avse tillförsel av energi till fordonsflottan samt infrastruktur, fordon och olika slags trafik. Utgångspunkten bör enligt utredningens direktiv vara att hållbara förnybara drivmedel och el behöver öka sina andelar i transportsektorn, samtidigt som fordonseffektiviteten bör förbättras och utsläppen av växthusgaser minska. Av direktiven framgår dessutom att utredaren även ska analysera i vilken grad olika handlingsal-

ternativ och åtgärder riskerar att leda till eventuell fastlåsning i vissa tekniker eller till vissa energibärare. Utredaren ska även beakta de samhälls-ekonomiska och offentlig-finansiella effekterna samt i förekommande fall ange förslag till finansiering. I direktiven anges att prioriteringen om en fossiloberoende fordonsflotta ses som ett steg på vägen mot visionen för 2050. Då arbetet med den långsiktiga prioriteringen om en fossiloberoende fordonsflotta 2030 koordineras och utförs som ett led i arbetet med visionen för 2050 ska en viktig del av utredarens arbete vara att analysera olika alternativ för hur begreppet fossiloberoende fordonsflotta kan ges en innebörd som stöder regeringens arbete med att nå visionen för 2050.

Motionerna

I motion 2012/13:N227 yrkande 5 menar Jonas Gunnarsson m.fl. (S) att det behövs fler tankställen för fordon som kör på biogas om det ska vara möjligt att växla över till biogas i en större omfattning. Ett projekt under Gasdagarna menar att Värmland har möjlighet att producera biogas till 20 000 bilar och att det finns behov av mer biogas i Värmland.

I motion 2012/13:N311 yrkande 4 framhåller Matilda Ernkrans m.fl. (S) att den framtida vägtrafiken behöver vara långsiktigt hållbar, med avseende på såväl hälsa, säkerhet och miljö. Det är därför viktigt att se till att fordon som trafikerar vägarna drivs med förnybara drivmedel. Motionärerna framhåller att den senaste tidens utveckling av motorer och fordon som helt eller delvis drivs förnybart är positiv, men att det går för långsamt. En avgörande förutsättning är, menar motionärerna, att nybilsförsäljningen av miljöbilar ges förutsättningar att växa. Ökad tillgång på biogas behövs också varför förutsättningar för att skapa en snabbt ökad produktion måste skapas.

I motion 2012/13:N405 av Lise Nordin m.fl. (MP) framför motionärerna att riksdagen har beslutat att fordonsflottan ska vara oberoende av fossila drivmedel 2030. En del av de fossila drivmedlen måste därför ersättas av förnybara drivmedel. Motionärerna konstaterar i yrkande 14 att trots att pumplagen var tänkt att vara teknikneutral har den lett till att det i stor utsträckning investerats i E85-pumpar, medan få investeringar har gjorts i biogaspumpar. Motionärerna föreslår därför att ett mackstöd för biogaspumpar införs så att fler ska kunna tanka miljövänligt. Mackstödet bör, menar motionärerna, prioritera större stråk för tunga transporter och för lokala fordonsflottor såsom kollektivtrafik, servicefordon och taxi. I yrkande 15 framför motionärerna att det bör införas ett krav på maximiinblandning av fossilgas i den fordonsgas som säljs. Enligt motionärerna kan kravet på vilken andel fossilgas som är tillåten sänkas i takt med att tillgången på biogas ökar i det relevanta området. Dessutom menar de att kunderna alltid bör få information vid gasmackar om hur stor andelen biogas är av gasen i pumpen så att de kan beräkna sin klimatpåverkan.

I motion 2012/13:Sk419 yrkande 3 lyfter Siv Holma m.fl. (V) fram ett antal åtgärder för att skapa miljövänligare fordon. Motionärerna konstaterar att ett övergripande mål för att gynna produktion av miljövänligare fordon är att styrmedlen ska leda mot en socialt och ekologiskt hållbar utveckling. Motionärerna konstaterar att det tekniskt inte är något problem för fordonsindustrin att ställa om sin produktion till bilar som bara eller delvis kan framföras på drivmedel eller drivmedelssystem som är mindre miljöfarliga än bensin eller diesel. Motionärerna menar därför att det är rimligt att riksdagen bestämmer delmål om när enbart fossilbränsle drivna bilar inte längre ska få finnas kvar på marknaden. I motionen framförs att utbyggnaden av eltankställen kraftigt måste öka för att möjliggöra en utveckling mot att fler fordon som drivs med förnybara bränslen produceras. Sverige bör enligt motionärerna även driva frågan i EU, och liknande krav för lastbilar bör sättas upp dock behöver den frågan utredas vidare först. Motionärerna vill vidare investera i en allmän skrotningspremie. Ersättningen bör vara 5000 kronor per bil och systemet ska utformas så att tillverkarnas producentansvar inte begränsas. Motionärerna anser också att den nya fordonskatten bör vara ännu mer miljöinriktad och att förmånssystemet ska ändras så att det baseras på bilarnas miljöpåverkan. Motionärerna menar vidare att förmån av fri parkering inte bör ingå i värderingen av förmånsbilar, utan bör hanteras inom systemet för beskattning av parkeringsförmån. I motionen konstateras att olika former av bilpooler utgör ett viktigt och växande alternativ för många som inte vill äga en egen bil men ändå ha tillgång till bil vid behov. Motionärerna menar därför att regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag på ekonomiska styrmedel som gynnar bilpoolernas verksamhet.

I motion 2012/13:MJ430 yrkande 4 framför Josef Fransson (SD) att det bör tillsättas en utredning för att klarlägga hur biodrivmedel påverkar motorerna i fråga om slitage och haverier. Bakgrunden till yrkandet är att det enligt motionären är ett välkänt fenomen inom motorkunniga kretsar att både etanol och olika former av biodiesel utsätter motorer för ett högre slitage. Utan kunskap är risken enligt motionären uppenbar att många medborgare kommer att drabbas av kostsamma haverier.

I motion 2012/13:T259 av Thomas Finnborg (M) framförs att regeringen bör genomföra en undersökning av behovet av en långsiktig strategi för miljöklassificering av bilar. För att människors förbättringsvilja ska komma till sin rätt måste åtgärder vara vetenskapligt förankrade, internationellt koordinerade, uthålliga och konsekventa. Motionären menar att det är märkligt att miljöklassificeringen av svenska bilar förefaller vara aningen godtycklig. Det främjar inte ett konsumentbeteende som är inriktat mot miljövänliga inköp och det försvårar för företagsmarknaden.

I motion 2012/13:T408 yrkande 4 konstaterar Helena Leander m.fl. (MP) att flera städer inte klarar de nationella miljö kvalitetsmålen för stadsluft. Sverige klarar i dagsläget inte heller kraven i EU:s luftkvalitetsdirektiv. För att klara de nationella kraven saknas de tuffa instrument som

finns för att genomföra EU-reglerna, framför motionärerna. En åtgärd kan enligt motionärerna vara att differentiera parkeringsavgifter med avseende på fordonets påverkan. Motionärerna anser att en sådan åtgärd bör införas, åtminstone för kommuner med områden där miljö kvalitetsnormerna för luft överskrids. Motionärerna framför att om det fordrar en ändring i lagen (1957:259) om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelse av offentlig plats, m.m. bör lagen ändras.

I motion 2012/13:T345 anför Per Lodenius och Staffan Danielsson (båda C) att det bör göras enklare och billigare att köra miljöbil. Ett sätt enligt motionärerna är att se till att infrastrukturen för miljöbilsanvändaren fungerar och blir så effektiv som möjligt. Motionärerna menar att det borde satsas på en s.k. grön motorväg mellan Stockholm, Malmö och Göteborg då det skulle öka incitamentet för fler att skaffa en miljöbil.

I kommittémotion 2012/13:T477 framför Anders Ygeman m.fl. (S) i yrkande 32 att hybriddrift och alternativa bränslen för lastbilar är viktigt för att nå målet om en fossiloberoende fordonsflotta 2030. Förutsättningarna för tunga fordon att använda alternativa bränslen måste dock öka. För en fortsatt utveckling med alternativa drivmedel och hybriddrift är både fordonsforskning och åtgärder för kommersialisering av ny teknik viktiga. Motionärerna menar att om förutsättningarna för att använda sådana bränslen förbättrades skulle både koldioxidutsläppen och oljeberoendet minska. En nyckelfaktor enligt motionärerna är en fungerande distribution av alternativa bränslen för den tunga trafiken.

I motion 2012/13:T499 framför Erik Almqvist (SD) att staten bör öka incitamenten för att köra elbil. Motionären menar att själva bilarna bör göras mer tillgängliga såsom genom en elbilspool. I Paris finns hyrbilar drivna av el som kan hämtas på en plats och lämnas på en annan. Enligt motionären är systemet intressant i större tätorter då bilarna kan göras tillgängliga samtidigt som de flesta resor är korta. Motionären yrkar därför att regeringen bör se över möjligheterna att skapa incitament för projekt liknande det i Paris, förslagsvis i något av Sveriges storstadsområden. Modern teknik såsom programvara för smartmobiler bör tas fram så att brukaren snabbt och enkelt kan se om det finns en ledig bil i ett visst område och boka denna.

I motion 2012/13:T510 yrkande 7 av Helena Leander m.fl. (MP) framförs att världens framtid beror mycket på om våra städer blir hållbara eller inte. I motionen anges vidare att stadsplanering är ett pussel med många bitar. Motionärerna anger att kraven på att minimera städernas utsläpp av växthusgaser hittills har haft en relativt svag ställning inom samhällsplaneringen och ett syfte med motionen är att lyfta fram möjliga styrmedel som kan stärka klimatets ställning i planeringen. Motionärerna menar mot den bakgrunden att kommuner bör ges möjlighet att ta ut en avgift på privat parkering.

Utskottets ställningstagande

Utskottet har vid flera olika tillfällen framhållit att omställningen till ett långsiktigt hållbart transportsystem är en av de största utmaningar som transportpolitiken står inför. Det är därför med tillfredsställelse som utskottet har tagit del av att budgetpropositionen för 2013 innehåller uppgifter om att vägtrafikens utsläpp av koldioxid minskade under 2011 med knappt 1 procent jämfört med 2010, trots att trafikarbetet ökade med drygt 2 procent. I budgetpropositionen anges att förklaringen ligger i att fordonen blivit mer energieffektiva och att andelen förnybar energi har ökat under året. Vidare framförs att under 2011 har Trafikverket i samverkan med andra aktörer minskat transportsektorns utsläpp av koldioxid med drygt 115 000 ton. Det som har bidragit mest är samverkan med näringslivet och offentliga organisationer för bättre val av fordon, drivmedel och färd-sätt, förändrade logistikupplägg, ökad hastighetsefterlevnad och sparsam körning.

Det är med tillfredsställelse som utskottet har tagit del av Trafikanalys rapport Uppföljning av de transportpolitiska målen (2013:4) av vilken det framgår att leveranser av förnybara flytande drivmedel fortsatte att öka under 2012. Av Tillväxtverkets rapport Tillgänglighet till offentlig och kommersiell service (2013:4) framgår att E85 är det klart dominerande förnybara drivmedlet på marknaden och att antalet försäljningsställen fortsatte att öka under 2012.

Utskottet välkomnar också de initiativ som har tagits av branschen för att underlätta för konsumenterna att genom särskilda applikationer hitta exempelvis gasmackor och laddstationer.

Utskottet ser även mycket positivt på de många åtgärder som har vidtagits eller är under beredning för att främja en utveckling mot ett långsiktigt hållbart transportsystem. Utskottet vill inledningsvis lyfta fram att regeringen den 5 juli 2012 tillsatte en särskild utredare som har i uppdrag att kartlägga möjliga handlingsalternativ samt identifiera åtgärder för att reducera transportsektorns utsläpp och beroende av fossila bränslen i linje med visionen att Sverige 2050 ska ha en hållbar och resurseffektiv energiförsörjning utan nettoutsläpp av växthusgaser i atmosfären. Åtgärder kan avse alla de relevanta aspekter som har betydelse för att uppnå den långsiktiga prioriteringen för 2030 samt visionen för 2050 med avseende på transportsektorn. Detta kan bl.a. avse tillförsel av energi till fordonsflottan samt infrastruktur, fordon och olika slags trafik. Utgångspunkten bör enligt utredningens direktiv vara att hållbara förnybara drivmedel och el behöver öka sina andelar i transportsektorn, samtidigt som fordonseffektiviteten bör förbättras och utsläppen av växthusgaser minska. Utredningen ska redovisa sitt uppdrag hösten 2013.

Av budgetpropositionen för 2013 framgår vidare att satsningarna för att stödja utvecklingen av ny teknik fortsätter, bl.a. genom programmet för demonstration och marknadsintroduktion av elbilar och laddhybrider samt demonstrationsanläggningar för andra generationens biodrivmedel. Utskot-

tet välkomnar även att regeringen, för att stimulera till köp av bilar med låga koldioxidutsläpp, skärpte kraven för den femåriga skattebefrielsen från fordonsskatten för nya bilar med bättre miljöegenskaper från den 1 januari 2013.

Utskottet kan konstatera att det även på EU-nivå har tagits initiativ till att främja omställningen till mer miljövänliga drivmedel genom att kommissionen har presenterat ett direktiv om utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel. Syftet med direktivet är att bidra till en långsiktig hållbar transportsektor genom att stödja uppbyggnaden av en infrastruktur för alternativa bränslen i EU och införandet av gemensamma tekniska specifikationer för denna. För att nå målet med förslaget har inom EU bl.a. enats om följande bestämmelser om upprättande av nationella politiska ramar för marknadsutvecklingen för alternativa bränslen, krav på minsta utbredning av infrastrukturen föreslås bli obligatoriska för el, väte och naturgas (CNG och LNG), krav på lägsta antal laddningsstationer för elfordon, varav 10 procent ska vara tillgängliga för allmänheten och införandet av gemensamma tekniska specifikationer.

När det gäller motionsförslag om skrotningspremie vill utskottet peka på att miljö- och jordbruksutskottet i betänkande 2012/13:MU1 bl.a. framförde att det från Miljödepartementet fått information om att det inte är aktuellt med en skrotningspremie för lastbilar. Utskottet vill även nämna att när det gäller fordonsskatt och skattebefrielse för miljöbilar har riksdagen i samband med behandlingen av budgetpropositionen för 2013 avslagit motionsförslag på området (bet. 2012/13:FiU1, rskr. 2012/13:37).

När det gäller motionsförslag om bilpooler vill utskottet lyfta fram att det enligt uppgift från Trafikverket i dag finns bilpooler på ett femtital orter i Sverige och i allt fler städer finns det företag som driver bilpooler kommersiellt. Trafikverket, bilpooler, kommuner och regioner har tagit fram en bilpooltjänst, bilpool.nu, med syftet att få bilpooltjänsten att växa. På bilpool.nu finns bl.a. en kartfunktion så man enkelt kan se var det finns bilpooler.

Mot bakgrund av pågående arbete finner inte utskottet att det finns skäl för riksdagen att ta ytterligare initiativ med anledning av motionsförslagen. Utskottet avstyrker därmed motionerna 2012/13:Sk419 av Siv Holma m.fl. (V) yrkande 3, 2012/13:T259 av Thomas Finnborg (M), 2012/13:T345 av Per Lodenius och Staffan Danielsson (båda C), 2012/13:T408 av Helena Leander m.fl. (MP) yrkande 4, 2012/13:T477 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 32, 2012/13:T499 av Erik Almqvist (SD), 2012/13:T510 av Helena Leander m.fl. (MP) yrkande 7, 2012/13:MJ430 av Josef Fransson (SD) yrkande 4, 2012/13:N227 av Jonas Gunnarsson m.fl. (S) yrkande 5, 2012/13:N311 av Matilda Ernkrans (S) m.fl. yrkande 4 och 2012/13:N405 av Lise Nordin m.fl. (MP) yrkandena 14 och 15.

Miljözoner m.m.

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om begränsningar för vissa fordon med höga utsläpp. Utskottet hänvisar till pågående beredning inom Regeringskansliet.

Jämför reservation 2 (MP, V).

Motionen

I motion 2012/13:T408 av Helena Leander m.fl. (MP) framförs i yrkande 1 att kommuner i dag har möjlighet att införa miljözoner som begränsar användningen av tunga lastbilar i områden med dålig luft. Däremot finns enligt motionärerna ingen möjlighet att reglera användningen av personbilar och lätta lastbilar med höga hälsovådliga utsläpp, t.ex. fordon som saknar katalysator. Motionärerna konstaterar att en sådan möjlighet föreslogs av Transportstyrelsen redan 2010 och att den bör införas snarast.

Utskottets ställningstagande

Utskottet delar motionärens uppfattning om att luftkvaliteten i flera svenska städer är dålig på grund av utsläpp från bl.a. trafiken. Möjligheten att införa miljözoner och således ställa miljökrav på tunga fordon anser utskottet är en viktig åtgärd för att förbättra luftkvaliteten i områden där människor bor och arbetar. En annan åtgärd är möjligheten för kommuner att belägga vissa gator med dubbdäcksförbud. När det gäller motionsyrkande om att låta personbilar och lätta lastbilar omfattas av reglerna om miljözoner vill utskottet påminna om att statsrådet Catharina Elmsäter-Svärd i sitt interpellationssvar den 24 februari 2012 framförde att regeringen inte har jobbat färdigt vad gäller persontrafiken utan frågan är föremål för beredning. Statsrådet påpekade att om det skulle införas ett förbud mot att använda vissa personbilar inom ett område där människor bor skulle det kunna innebära att de måste köpa helt nya bilar, vilket är en fråga om en större investering.

Utskottet delar statsrådets uppfattning om att det finns frågor som kräver noggranna avvägningar innan ställning kan tas till om åtgärden som åsyftas i motionen kan genomföras. Utskottet ser mot den bakgrunden ingen anledning att föregripa den beredning som pågår inom Regeringskansliet och avstyrker därmed motion 2012/13:T408 av Helena Leander m.fl. (MP) yrkande 1.

Dubbdäck

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om användningen av dubbdäck. Utskottet anser att dagens möjlighet för kommuner att meddela förbud mot dubbdäck återspeglar väl avvägda krav på trafiksäkerhet och minskade luftföroreningar.

Jämför reservationerna 3 (MP, V) och 4 (SD).

Bakgrund

Allmänt

Vägverket har i rapporten Samlad lägesrapport om vinterdäck, som redovisades i januari 2009 på grundval av ett uppdrag från regeringen, utrett vilka regler som bör gälla för vinterdäck. Vägverket föreslår i rapporten att användningen av dubbdäck begränsas. Av rapporten framgår vidare att en minskning av dubbdäcksanvändningen är samhällsekonomiskt lönsam. Rapporten ledde till att nya regler om vinterdäck infördes i december 2009. Dubbdäcksförbudet ändrades till att gälla fr.o.m. den 16 april t.o.m. den 30 september. Även utländska personbilar och lätta lastbilar måste numera ha vinterdäck under den tid då vinterdäckskravet gäller. Sedan den 1 januari 2013 ska även tunga lastbilar, tunga bussar och personbilar klass II (husbil) med en totalvikt över 3,5 ton ha vinterdäck eller likvärdig utrustning på fordonets drivaxlar, när vinterväglag råder under den aktuella perioden.

Regelverket

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

Motionerna

I motion 2012/13:T306 konstaterar Bino Drummond och Rune Wikström (båda M) att ett flertal svenska städer har infört eller överväger att införa dubbdäcksförbud i delar av sina stadskärnor. Motionärerna ifrågasätter om inte nackdelarna med ett dubbdäcksförbud överväger då trafiksäkerheten

påverkas negativt och ett förbud leder till svårigheter för besökare som kommer från städer där det inte finns något dubbdäcksförbud. Motionärerna påpekar att svenska asfaltsforskare menar att de svenska vägarna är byggda för att tåla dubbdäcksslitage och om i stället dubbfria däck används året runt riskerar vägarna att blankpoleras, vilket leder till ökad halka när det regnar. Motionärerna för fram att även Trafikverket har varnat för att de kommunala dubbdäcksförbuden ökar risken för dödsolyckor. Vidare anser motionärerna att det inte är säkert att man når den effekt man önskar med ett dubbdäcksförbud då många trafikanter i stället tar en annan väg.

I motion 2012/13:T352 menar Lars Beckman och Ulf Berg (båda M) att en konsekvens av att allt fler kommuner inför dubbdäcksförbud och av det arbete som pågår med avgifter för dubbdäck är att allt fler bilister väljer att köra med dubbfria däck, s.k. friktionsdäck eller allround-däck. Enligt motionärerna riskerar det att leda till försämrad trafiksäkerhet. Motionärerna pekar på siffror från Trafikverket som visar att det är över 40 procent större risk att förolyckas i en trafikolycka med friktionsdäck än med dubbdäck. Motionärerna pekar vidare på att friktionsdäck försämrar trafiksäkerheten även på sommaren. Tester visar att bromssträckan kan bli upp till 50 procent längre med friktionsdäck än med sommardäck. Friktionsdäck ger även sämre grepp och försämrad stabilitet vid en undanmanöver. Motionärerna anser därför att det finns behov av att göra en översyn av användandet av friktionsdäck sommartid och av om det kan anses lämpligt ur trafiksäkerhetssynpunkt. Även de samhällsekonomiska konsekvenserna av ett minskat användande av dubbdäck bör ses över.

I motion 2012/13:T353 framför Lars Beckman (M) att det bör övervägas om ett förbud mot dubbdäck, även i enstaka kommuner, är lämpligt ur trafiksäkerhetssynpunkt. Motionären menar att det är mycket viktigt med en hög trafiksäkerhet, och undersökningar visar att dubbdäck är allra bäst att använda på vinterväglag ur trafiksäkerhetssynpunkt. Motionären pekar på siffror från Trafikverket om att risken för att dö i en trafikolycka minskar med 42 procent om man använder dubbdäck jämfört med odubbade däck. Motionären framför att riksdagens utredningstjänst genomfört en undersökning som visar att dubbdäcksanvändning bara är en av flera källor till partikelutsläpp och inte heller nödvändigtvis den största källan till de farliga partikelutsläppen.

I motion 2012/13:T360 framför Nina Lundström (FP) att det faktum att gränsvärdena för PM10 i luften har överskridits i vissa delar av landet är oroväckande. Motionären konstaterar att det finns en hög ambition på såväl nationell som lokal nivå att nå gränsvärdena för PM10. Ett led i det är att kommunerna har getts möjlighet att förbjuda fordonstrafik med dubbdäck på vissa vägsträckor. Motionären lyfter dock fram att de trafiksäkerhetsmässiga fördelarna med dubbdäck måste påtalas. Motionären menar att dubbdäcksförbud fungerar för dem som rör sig inom ett begränsat område med förutsägbarhet vad gäller väglag och vinterväghållning. Men bilister

som måste använda bilen under olika förhållanden kan inte byta däck varje gång. Mot den bakgrunden menar motionären att ekonomiska styrmedel bör övervägas i form av avgifter för dubbdäck. Det bör dock inte vara möjligt att samtidigt införa förbud mot dubbdäck och avgifter för dubbdäck.

I motion 2012/13:T408 framför Helena Leander m.fl. (MP) i yrkande 2 att partiklar som bl.a. dubbdäck river upp i asfalten är ett av de största lufthälsoproblemen i städer. Motionärerna anser därför att kommuner bör ges möjlighet att införa dubbdäcksavgift om det är motiverat. En sådan ordning medger enligt motionärerna att den som anser sig behöva dubbdäck av trafiksäkerhetsskäl kan fortsätta med det samtidigt som en avgift betalas.

I motion 2012/13:T448 anser Julia Kronlid och Tony Wiklander (båda SD) att dubbdäck ska vara tillåtet oavsett väglag fram till den 30 april. Sedan den 1 december 2009 är det inte tillåtet, med vissa undantag, att köra med dubbdäck efter den 15 april. Motionärerna menar att perioden den 15–30 april fortfarande är en mycket ostadig och opålitlig period när det gäller väglag. Den nya regeln sätter en extra press på bilägare att byta till sommardäck under en period då det är stor risk för plötsliga väderomsvängningar, vilket ökar risken för trafikolyckor och dödsfall. Motionärerna pekar även på att många som bor på landsbygden kör under svåra vinterförhållanden där dubbdäck är säkrare än dubbfria däck.

I motion 2012/13:Sk419 av Siv Holma m.fl. (V) framförs i yrkande 7 att läget för luften i Stockholms innerstad på sina platser är akut och att Sverige vid upprepade tillfällen har kritiserats av EU för brott mot EU:s luftkvalitetsnormer. Motionärerna konstaterar att användandet av dubbdäck är ett av skälen till att halterna av partiklar i luften är så höga. Motionärerna välkomnar regeringens initiativ till en utredning om hur avgifter för dubbdäck ska kunna införas i Stockholm men befarar att den kan dra ut på tiden. Därför framför motionärerna att regeringen fortast möjligt bör se till att ett förslag tas fram om hur avgifter på dubbdäck ska kunna införas i Stockholm.

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar att det är viktigt att åstadkomma en effektiv användning av vinterdäck när vinterväglag råder. Det innebär dels att vinterdäck ska användas när det behövs, dels att man bör eliminera den negativa påverkan på människor och miljö av användningen. Krav på trafiksäkerhet måste således vägas mot vikten av minskade luftföroreningar. Utskottet vill framhålla att en av de frågor som lyfts fram av motionärerna, dvs. den påverkan dubbdäck har för att upprätthålla en hög trafiksäkerhet, är av stor betydelse. Utskottet kan samtidigt konstatera att dubbdäck bedöms vara en källa till förhöjda partikelhalter och att Sverige har dömts av EU-domstolen för att ha överskridit partikelhalterna på ett flertal lokala platser i landet. EU-kommissionen har dessutom inlett ytterligare ett överträdelse-

ärende mot Sverige på grund av höga partikelhalter inom vissa områden. Mot den bakgrunden vill utskottet understryka att det är viktigt med väl avvägda krav på minskade luftföroreningar utan att trafiksäkerheten äventyras. Den möjlighet som i dag finns för kommuner att som en åtgärd för att komma till rätta med problem med höga partikelhalter meddela förbud mot trafik med fordon som har dubbdäck kan enligt utskottets mening vara ett väl avvägt tillvägagångssätt för att hantera ett lokalt miljöproblem.

Utskottet vill samtidigt lyfta fram att statsrådet Catharina Elmsäter-Svärd i sitt svar på en skriftlig fråga den 18 april 2012 bl.a. framförde att det finns trafiksäkerhetsmässiga fördelar med dubbdäck; framför allt minskar de risken för att föraren tappar fästet. Statsrådet pekade på att Trafikverkets undersökningar visar att dubbdäcken har en signifikant betydelse för säkerheten, framför allt på landsväg, för äldre bilar utan anti-sladdsystem. Statsrådet framförde vidare att trafiksäkerhetsriskerna av en minskad dubbdäcksanvändning i de större städerna däremot är marginella enligt de studier som Transportökonomisk institutt i Norge genomför på Trafikverkets uppdrag. Trafiksäkerhetseffekterna avtar också allteftersom nya bilar med modern säkerhetsutrustning och antisladdsystem introduceras och ersätter äldre bilar.

När det gäller motionsförslag om avgifter för dubbdäck vill utskottet lyfta fram att det av budgetpropositionen för 2013 (utg.omr. 20 s. 61) framgår att regeringen har inlett ett arbete med att utreda förutsättningarna för att ytterligare kunna begränsa användningen av dubbdäck lokalt. Enligt vad utskottet erfarit diskuteras för närvarande inom Regeringskansliet bl.a. skäl för och emot att införa en dubbdäcksskatt.

Utskottet är mot denna bakgrund inte berett att vidta något initiativ med anledning av motionsförslagen. Utskottet avstyrker därmed motionerna 2012/13:Sk419 av Siv Holma m.fl. (V) yrkande 7, 2012/13:T306 av Bino Drummond och Rune Wikström (båda M), 2012/13:T352 av Lars Beckman och Ulf Berg (båda M), 2012/13:T353 av Lars Beckman (M), 2012/13:T360 av Nina Lundström (FP), 2012/13:T408 av Helena Leander m.fl. (MP) yrkande 2 och 2012/13:T448 av Julia Kronlid och Tony Wiklander (båda SD).

Efterkonvertering och typgodkännande

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om efterkonvertering och typgodkännande av vissa fordon med hänvisning till pågående projekt.

Jämför reservation 5 (MP, V).

Motionen

I motion 2012/13:N405 av Lisa Nordin m.fl. (MP) framförs i yrkande 3 att ett problem när man utvecklar biogaslastbilar, biogastraktorer och andra fordon är att det i dag inte finns något regelverk för dessa fordon att typgodkännas enligt. Det finns i dag endast för biogasbussar och biogasbilar. Motionärerna menar därför att Transportstyrelsen bör få i uppdrag att utforma sådana regler. I yrkande 11 menar motionärerna att många av dem som vill minska sitt oljeberoende inte har råd att köpa en ny bil. Det är därför enligt motionärerna angeläget med ett konverteringsstöd för att byta fossilbränsledrift till biogasdrift.

Utskottets ställningstagande

För utvecklingen mot ett långsiktigt hållbart transportsystem är det viktigt att uppmärksamma möjligheten till biogasdrift för andra fordon än bilar och bussar. Utskottet har därför med tillfredsställelse fått kännedom om det pågående arbetet i det s.k. Mekaprojektet (Metandieselefterkonvertering av arbetsmaskiner). Projektets syfte är att göra jordbruksmaskinerna mer miljövänliga genom att de drivs med metandiesel i stället för fossila bränslen. Regeringen har avsatt 8 miljoner kronor under perioden 2012–2014 till projektet.

Utskottet har även tagit del av miljö- och jordbruksutskottets betänkande 2012/13:MJU1 där utskottet hänvisar till att det den 1 juli 2008 infördes bestämmelser i lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen i syfte att underlätta efterkonvertering av fordon från drift med bensin eller diesel till drift med ett alternativt bränsle (prop. 2007/08:46, bet. 2007/08:TU4, rskr. 2007/08:144). Vidare framför miljö- och jordbruksutskottet att dåvarande miljöminister Andreas Carlgren vid en interpellationsdebatt den 12 maj 2009 bl.a. uttalade att något bidrag för efterkonvertering inte är aktuellt och att konverterade bilar ofta är gamla bilar med låga avgaskrav, hög bränsleförbrukning och omodern reningsteknik. I samma betänkande anges det också att utskottet har fått information från Miljödepartementet om att bedömningen i interpellationssvaret kvarstår.

Utskottet är mot bakgrund av bl.a. pågående projekt inte berett att vidta några ytterligare initiativ med anledning av de aktuella motionsyrkandena. Utskottet avstyrker följaktligen motion 2012/13:N405 av Lisa Nordin m.fl. (MP) yrkandena 3 och 11.

Fordonsbesiktning

Utskottets förslag i korthet

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

Jämför reservation 6 (S, MP, V).

Bakgrund

Allmänt

Fordonsbesiktning görs för att säkerställa att ett fordon är i det skick och har den utrustning som krävs ur miljö- och trafiksäkerhetssynpunkt. Fordonsbesiktningar utförs av olika besiktningföretag, beroende på vilken typ av fordon det gäller. Från och med den 1 juli 2010 är fordonsbesiktningen i Sverige konkurrensutsatt. Det innebär att det inte längre bara är AB Svensk Bilprovning utan även andra företag som kan utföra besiktningar på personbilar, lastbilar, maskiner och andra fordon.

Regelverket

I fordonslagen (2002:574) och fordonsförordningen (2009:211) finns bestämmelser om kontroll av bl.a. fordon, fordons last, färdskrivare, taxameter och den verksamhet som bedrivs av besiktningorgan på fordonsområdet. I lagen föreskrivs bl.a. att besiktningorgan som utför besiktningar av fordon ska vara ackrediterade av Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (Swedac). För att kunna ackrediteras som besiktningorgan måste ett företag utöver tekniska krav också uppfylla vissa krav av annan karaktär, t.ex. krav på oberoende och allmänt gott anseende. I fordonsförordningen finns bemyndiganden till Transportstyrelsen att meddela föreskrifter om bl.a. fordons beskaffenhet och utrustning, omfattningen av kontrollen enligt förordningen, den tekniska kompetensen och utrustningen samt kvalitetssäkringen hos besiktningorgan och provningsorgan enligt fordonslagen samt utbildning och kompetens hos besiktningstekniker. Transportstyrelsen har utnyttjat sitt bemyndigande och meddelat föreskrifter om bl.a. kontrollbesiktning, teknisk kontrollutrustning hos besiktningorgan, registreringsbesiktning, mopedbesiktning och lämplighetsbesiktning, utbildning och kompetens för certifiering av besiktningstekniker osv. I fordonsförordningen anges vidare att Transportstyrelsen ska utöva tillsyn över efterlevnaden av fordonslagen, fordonsförordningen och föreskrifter meddelade med stöd av denna.

Motionen

I motion 2012/13:T314 yrkandena 1 och 3 anser Isak From och Maria Stenberg (båda S) att fordonsbesiktning är myndighetsutövning och därmed en statlig angelägenhet som inte bör vara konkurrensutsatt. I motionen framförs att avregleringen av bilprovningen inte har varit en succé i någon del av landet. Motionärerna menar att omregleringen av bilbesiktningen har skapat en situation som riskerar att bli dyr för den enskilda fordonsägaren, bl.a. har tillgängligheten minskat kraftigt. Vidare framför motionärerna att antalet fordon som får körförbud för att ägaren inte har besiktigt sin bil i tid har ökat kraftigt.

Utskottets ställningstagande

Utskottet har tidigare behandlat frågor om bilbesiktningen senast i betänkande 2011/12:TU10 och framfört att fordonsbesiktningen på en konkurrensutsatt marknad kan utformas på ett sätt som gynnar konsumenterna samtidigt som högt ställda krav på trafiksäkerhet och miljökontroll uppnås lika väl. Utskottet är alltjämt av den uppfattningen.

Utskottet har i flera olika sammanhang fört fram att omreglering av marknader kräver särskild omsorg. Det är därför med tillfredsställelse som utskottet har fått veta att Transportstyrelsen, som har ett övergripande övervaknings- och tillsynsansvar över besiktningmarknaden, nogsamt följer och med täta intervall återrapporterar marknadsutvecklingen till regeringen.

Utskottet vill särskilt nämna att det framgår av Transportstyrelsens rapport Fordonsbesiktningmarknaden 2012 att den geografiska tillgängligheten fortfarande är god i hela landet. Antalet besiktningstationer för lätta fordon har ökat med 16 procent från 232 till 270 under 2012. Under 2012 tillkom även tre nya företag och inget företag har lämnat marknaden. I början av 2013 lämnade Applus Bilprovning AB marknaden genom att sälja sina fem besiktningstationer till Dekra Automotive AB. Stationerna drivs tillsvidare av dotterbolaget Dekra Bilprovning AB. Utskottet vill också lyfta fram att riksdagen, i syfte att göra det möjligt för AB Svensk Bilprovning att verka på marknadsmässiga villkor, har bemyndigat regeringen att minska eller öka statens ägande i bolaget. Mot den bakgrunden inledde AB Svensk Bilprovning i slutet av januari 2012 försäljningen av grupperingar av besiktningstationer. Stationsnätet har delats in i grupper för att skapa förutsättningar för en väl fungerande marknad samtidigt som även en i fortsättningen god täckning vad gäller fordonsbesiktningar i hela landet beaktas. I november 2012 såldes en tredjedel av Bilprovningens stationsnät till Opus Bilprovning. Bilprovningens ägare har därefter beslutat att bolaget ska delas i två delar. Bilprovningens minoritetsägare som organiserat sig i bolaget FBYB Holding AB och består av de tolv tidigare minoritetsägarna (bl.a. Bilförsäkringsföretagen, Motorbranschens Riksförbund, Motormännens Riksförbund, Svenska Taxiförbundet, Sveriges Åkeriföretag) i AB Svensk Bilprovning, blir ägare till det sydvästra stationsnätet

och kommer att bedriva fordonsbesiktning i det nya bolaget Besikta. Efter delningen blir Bilprovningen ett statligt helägt bolag med ett rikstäckande stationsnät. Uppdelningen av bolaget fullföljdes den 18 mars 2013. Enligt Transportstyrelsens rapport Fordonsbesiktningensmarknaden 2012 har konkurrensen ökat på marknaden, främst genom försäljningen av en tredjedel av AB Svensk Bilprovningens besiktningstationer.

Av Transportstyrelsens rapport följer även att styrelsens tillsyn under 2012 visar att de företag som trätt in på marknaden för besiktning av lätta fordon håller en likvärdig besiktningens kvalitet på sina förrättningar som AB Svensk Bilprovning.

Mot denna bakgrund avstyrker utskottet motion 2012/13:T314 av Isak From och Maria Stenberg (båda S) yrkandena 1 och 3.

Längd och vikt för lastbilar

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår en motion om att se över regelverket för fordonstågens längd mot bakgrund av pågående utredningsarbete. Utskottet välkomnar de försök som pågår både i Sverige och i övriga länder för att se om tunga transporter kan miljöeffektiveras genom längre fordonskombinationer utan att trafiksäkerheten blir lidande.

Jämför reservationerna 7 (S) och 8 (MP, V).

Bakgrund

Fordons högsta tillåtna vikt och höjd regleras i direktiv 96/53/EG om största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen. Ett fordons högsta tillåtna längd enligt direktivet är 18 meter. Direktivet innehåller möjligheter för medlemsstaterna att under vissa förutsättningar meddela undantag från kraven. Det gäller exempelvis för fordon med odelbar last och fordon som innehåller nya tekniker eller konstruktioner samt under vissa förutsättningar fordon som utför nationella transporter som inte påtagligt påverkar den internationella konkurrensen. Sverige har genomfört direktiv 96/53/EG genom trafikförordningen (1998:1276). Av 4 kap. 17 § nämnda förordning följer att ett annat motordrivet fordon än en buss, med eller utan ett fordon kopplat till detta, inte får föras på andra vägar än enskilda om fordonet eller fordonståget, lasten inräknad, är längre än 24,0 meter. Längden av ett fordonståg, lasten inräknad, får uppgå till 25,25 meter om ett antal villkor som ges i denna paragraf är uppfyllda. Bruttovikten får vara max 60 ton. Möjligheter till

färd med längre och tyngre fordon än vad som är tillåtet enligt trafikförordningen skiljer sig åt beroende på om det är fråga om delbar eller odelbar last.

Odelbar last definieras i förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner som ”last som inte utan risker för onödiga kostnader eller skador kan delas i två eller flera dellaster”. För färd med lång *odelbar last* på allmän väg gäller Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:142) om färd med lång odelbar last. I föreskrifterna anges att fordon eller fordonståg får föras på allmän väg om fordonstågets längd, lasten inräknad, uppgår till högst 30,0 meter och om villkoren i övrigt i föreskriften är uppfyllda. Av 13 kap. trafikförordningen följer att undantag från begränsningen av längden på ett fordon med odelbar last kan meddelas av den kommun som undantaget rör eller av den statliga väghållningsmyndigheten (dvs. Trafikverket) i den region där färden påbörjas. För färd som inte ryms inom föreskrifterna ovan gäller således att man ska ansöka om undantag hos en kommun eller hos Trafikverket. Undantag får medges om det behövs av särskilda skäl och det kan ske utan fara för trafiksäkerheten, skada på vägen eller någon annan avsevärd olägenhet. Transportstyrelsen har även meddelat allmänna råd om undantag för en färd med långa fordon.

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

Motionen

I motion 2012/13:T285 framför Clas-Göran Carlsson m.fl. (S) att den tillåtna längden för svenska lastbilar under många år var 24 meter. Efter EU-inträdet infördes ett modulsystem så att ännu längre fordon kan kopplas samman. Motionärerna pekar på att framgångsrika försök på senare år har gjorts för att kunna förlänga fordonståg från dagens 25,25 meter till 32 meter. Motionärerna menar att utredningar från dåvarande Vägverket visar på mycket stora miljövinster om Europa anpassar fordonslängden till modulsystemet och att det finns beräkningar som tyder på en koldioxidreduktion med upp till 20 procent om möjligheten införs. Motionären anser därför att regeringen bör uppdra åt Trafikverket att se över regelverket för fordonstågens längd.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis erinra om att Sverige, tillsammans med Finland, i samband med medlemsförhandlingarna med EU fick möjlighet att frångå EU:s tidigare krav om vikt- och längdbestämmelser för inhemska

transporter. Utskottet bedömer att kortare fordon skulle leda till mer trafik som i sin tur ökar såväl utsläppen av koldioxid som transportkostnaderna samtidigt som risken för olyckor blir större på grund av att trafikmängden på vägarna ökar. Utskottet vill vidare lyfta fram de försöksverksamheter med extra långa fordon som pågår bl.a. genom det s.k. ETT-projektet. Enligt uppgift från företrädare för projektet kommer projektet att övergå i ett s.k. demonstrationsskede, vilket innebär att ytterligare fordon ska kunna tas i drift. Demonstrationsskedet planeras att pågå fram till 2015–2016 i syfte att dels verifiera den minskning av koldioxidutsläpp man såg efter det inledande projektet, dels titta på trafiksäkerhetsaspekter. Utskottet har även fått veta att Transportstyrelsen har meddelat föreskrifter för försöksverksamhet med fordonståg mellan Malmö och Göteborg och försöksverksamhet med en 24 meter lång buss i Göteborg. Enligt uppgift behandlas för närvarande ytterligare projektansökningar.

Utskottet har noterat att det även i andra länder pågår försök med långa vägtransportfordon. Utskottet vill också lyfta fram att kommissionens förslag från april 2013 till ändring av direktiv 96/53/EG om största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen bl.a. innebär att gränsöverskridande användning av längre fordon görs laglig om transporten endast korsar en gräns och om de två medlemsstaterna som berörs redan har tillåtit detta och om villkoren för undantag är uppfyllda.

Utskottet välkomnar att det i Sverige såväl som i andra länder i EU pågår försök med långa fordonskombinationer i syfte att se om tunga transporter kan miljöeffektiviseras genom längre fordonskombinationer utan att det sker på bekostnad av trafiksäkerheten. I sammanhanget kan också nämnas att Trafikverket i sin Kapacitetsutredning anger att de största och snabbaste vinsterna för ökad kapacitet i transportsystemet finns i det nuvarande systemet. Att enbart bygga nytt löser enligt Trafikverket inte kapacitetsproblemen i dag och är inte heller ekonomiskt försvarbart. Systemet behöver därför utnyttjas på ett smartare och effektivare sätt. Det kan enligt Trafikverket bl.a. göras genom tyngre och längre fordon.

Mot bakgrund av pågående utvecklingsarbete inom såväl Sverige som EU avstyrker utskottet därmed motion 2012/13:T285 av Clas-Göran Carlsson m.fl. (S).

Historiska fordon

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om historiska fordon med hänsyn till bl.a. ett pågående arbete inom Transportstyrelsen.

Jämför reservation 9 (SD).

Bakgrund

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

Motionerna

I motion 2012/13:T338 konstaterar Lars Gustafsson (KD) att veteranbilar och entusiastfordon utgör viktig kulturhistoria. Fordonshobbyn har, menar motionären, på ett ojämförbart sätt bevarat och berikat svensk fordonshistoria och är en av landets största frivilligrörelser. Motionären kan konstatera att det i samband med import av privatfordon finns möjlighet att klassificera fordonet som samlarfordon av historiskt och etnografiskt intresse, vilket ger tullfrihet och reducerad moms. Motionären menar att reglerna är mycket detaljerade och att importörer därför har svårigheter att förutse Tullverkets avgörande. Bland regler som kan ifrågasättas nämner motionären bl.a. att det inte får finnas mer än 30 exemplar av samma modell och typ i Sverige och att fordonet måste ha ett värde minst fem gånger högre än nypris. Motionärerna menar att det är mycket angeläget att regelverket förenklas och generaliseras. I motionen anges att regeringen bör verka för att de strikta reglerna för antalet exemplar av en modell lättas samt att begränsningen som finns när det gäller värdet i förhållande till nypriset tas bort.

I motion 2012/13:T449 yrkande 3 framför Josef Fransson och Toralf Alfsson (båda SD) att veteranbilshobby är en utbredd och växande folkrörelse som involverar stora delar av den svenska befolkningen. Motionärerna menar att om Sverige även i framtiden ska vara en ledande nation när det gäller utveckling inom fordonsindustrin måste motorintresset hos folk hållas levande. Motionärerna menar att det vore önskvärt att införa en särskild registreringsform för hobbyfordon som endast framförs begränsade sträckor, för att därigenom skilja dem från fordon för dagligt bruk i skatte-

hänseende och i fråga om regelverk gällande besiktning. Motionärerna påpekar att ett förändrat regelverk för veteranbilshobbyn även bör omfatta veteranmotorcyklar.

Utskottets ställningstagande

Utskottet anser att tillvaratagande av äldre fordon har en kulturhistorisk betydelse och dessutom kan vara en givande hobby för den enskilde. Det är därför enligt utskottets mening viktigt att regelverket kring fordonshobbyn utformas på ett smidigt sätt som gör att denna verksamhet kan vidareutvecklas i goda former som inte står i konflikt med trafiksäkerhet och miljö. Enligt utskottet finns en medvetenhet om problematiken som lyfts fram i motionerna. Utskottet ser därför med tillfredsställelse på att det pågår en diskussion mellan Transportstyrelsen och Motorhistoriska Riksförbundet om tillämpningen av reglerna för just historiska fordon. När det gäller motionsförslaget om att hobbyfordon ska skilja sig från övriga fordon vad gäller besiktning konstaterar utskottet att det redan finns ett särskilt anpassat regelverk för besiktning av veteranfordon och hobbyfordon (inklusive motorcyklar).

Utskottet kan även konstatera att betydelsen av att underlätta för veteranfordon delas av EU-kommissionen. I sitt svar på utlåtande 2012/13:TU3 framförde kommissionen bl.a. att veteranfordon utgör det konkreta arvet av den tekniska utvecklingen inom fordonstillverkningen. Vidare framförde kommissionen att eftersom det inte finns belägg för att veteranfordon inverkar menligt på trafiksäkerheten föreslår kommissionen att nationella undantag från kontrollbesiktningen för veteranfordon som är 30 år eller äldre ska tillåtas. Det innebär att ett mycket större antal veteranfordon skulle omfattas av undantag än i den nuvarande EU-lagstiftningen, som endast omfattar fordon som tillverkats före den 1 januari 1960.

Utskottet vill även påminna om att reglerna om import av samlarfordon bygger på EU:s regelverk. I Sverige har Tullverket bemyndigande att, med beaktande av gällande EU-regler, ta fram kompletterande föreskrifter. Utskottet finner inte anledning att tvivla på att Tullverket gör detta på ett så ändamålsenligt sätt som möjligt.

Utskottet bedömer mot denna bakgrund att det för närvarande inte finns anledning för utskottet att vidta något initiativ i ärendet. Därför avstyrker utskottet motionerna 2012/13:T338 av Lars Gustafsson (KD) och 2012/13:T449 av Josef Fransson och Toralf Alfsson (båda SD) yrkande 3.

Parkeringsfrågor

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motioner om parkeringstillstånd för personer med funktionsnedsättning. Utskottet framhåller betydelsen av att transportsystemet är tillgängligt för personer med funktionsnedsättning och välkomnar därför att det pågår en beredning av det arbete som har utförts av berörda organisationer och Regeringskansliet.

Jämför reservation 10 (S, V).

Motionerna

I motion 2012/13:T218 framför Lars-Axel Nordell (KD) att det är hög tid att ersätta det gamla parkeringstillståndet med ett modernt, säkrare och smidigare elektroniskt parkeringstillstånd för bilförare med rörelsehinder. Motionären anser att ett sådant arbete behöver skyndas på och harmoniseras inom EU. Bakgrunden till yrkandet är att dagens parkeringstillstånd är stöldbegrärliga och har i storstäderna ett inte obetydligt värde på den svarta marknaden, vilket leder till många bilinbrott. Den tekniska utvecklingen gör det möjligt att ha ett elektroniskt parkeringstillstånd utan att behöva ha det stöldbegrärliga intyget på insidan av bilrutan.

I motion 2012/13:T284 föreslår Kurt Kvarnström och Carin Runesson (båda S) att reglerna för parkeringstillstånd för personer med rörelsehinder ses över. Motionärerna framför att de nordiska regeringarna 1998–99 beslutade i samråd med handikappförbunden att utvidga reglerna om parkeringstillstånd för rörelsehindrade. De utvidgade reglerna tillämpas i Sveriges grannländer men inte i Sverige. Motionärerna menar att väldigt många bilförare med rörelsehinder istället har blivit av med sina parkeringstillstånd. Det innebär att de blir förhindrade att besöka stora köpcentrum, då de inte kan bära inköpta varor eller dra kundvagn långa sträckor på stora kundparkeringar.

I motion 2012/13:T456 framför Yilmaz Kerimo (S) att parkeringstillstånd för personer med rörelsehinder har blivit hårdvaluta på den svarta marknaden. För den som får inbrott i sin bil innebär det en förlust av både tid och pengar. Ett annat problem enligt motionären är att fler parkeringstillstånd kommer ut på marknaden, vilket minskar antalet lediga platser för de personer som verkligen behöver dem. Motionären anser därför att det är nödvändigt att se över hur parkeringstillstånden för personer med rörelsehinder utfärdas för att förhindra missbruk. En möjlig lösning enligt motionären är att tillstånden registreras på en bil i stället för en person. Det är angeläget att regeringen lägger fram ett förslag så att frågan snart får en lösning.

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar att parkeringsbestämmelser kan vara ett effektivt medel för att påverka stadstrafikens utveckling samt trafikens konsekvenser för en stads utveckling. Samtidigt är det viktigt att regelsystemet för parkering uppfyller de högt ställda kraven på rättssäkerhet och att det är utformat så att det vinner förståelse hos vägtrafikanterna. Utskottet vill även lyfta fram betydelsen av att transportsystemet är tillgängligt för personer med funktionshinder. Det handlar om att skapa möjligheter för alla personer att på lika villkor kunna arbeta, studera och delta i olika aktiviteter i samhället. Mot denna bakgrund är de frågor som motionärerna tar upp angelägna, och det är önskvärt att de blir föremål för fortsatta analyser och överväganden. Det gäller bl.a. frågor om användning av ny teknik för parkeringstillstånd och säkerställande av att personer med funktionshinder ska få en god tillgänglighet genom reserverad tillgång till särskilda parkeringsplatser. Utskottet är dock medvetet om att tidigare utredningar inom parkeringsområdet har visat att det när det gäller ny teknik bl.a. finns integritetsaspekter att ta hänsyn till.

Det är därför med tillfredsställelse som utskottet har tagit del av att regeringen anger i En strategi för genomförandet av funktionshinderpolitiken 2011–2016 att den avser att under planeringsperioden vidta åtgärder i syfte att se över trafikförordningens bestämmelser gällande parkeringstillstånd för personer med funktionsnedsättning och att Transportstyrelsen ska utreda om det kan vara motiverat att ett parkeringstillstånd längst kan gälla i tre år. Utskottet har fått veta att Transportstyrelsen även har haft i uppdrag att se över de rekvisit som ska ligga till grund vid prövning av en ansökan om särskilt parkeringstillstånd. Uppdraget innebar att Transportstyrelsen skulle se över bestämmelserna om särskilda undantag för rörelsehindrade i trafikförordningen och överväga om det finns skäl att föreslå ändringar. Uppdraget redovisades i november 2011. Transportstyrelsen föreslog bl.a. att parkeringstillstånd som längst ska kunna gälla i fem år. Transportstyrelsens redovisning bereds för närvarande inom Regeringskansliet. Av budgetpropositionen för 2013 följer vidare att en grupp med representanter från Socialdepartementet, Näringsdepartementet, Transportstyrelsen, SKL samt brukarorganisationerna också arbetar med att se över tillämpningen av regelverket vad avser parkeringstillstånd för personer med funktionshinder.

Mot denna bakgrund konstaterar utskottet med tillfredsställelse att Näringsdepartementet har fört en dialog med funktionshindervisorganisationerna som kommer att utmynna i en beredningspromemoria som även ska remitteras till berörda. Mot bakgrund av det anförda och med hänsyn till att det pågår en dialog mellan funktionshindervisorganisationerna och Näringsdepartementet avstyrker utskottet de aktuella motionerna 2012/13:T218 av Lars-Axel Nordell (KD), 2012/13:T284 av Kurt Kvarnström och Carin Runeson (båda S) och 2012/13:T456 av Yilmaz Kerimo (S).

Vägskyltning

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om vissa vägskyltningsfrågor. Utskottet anser inte att det är riksdagens uppgift att besluta i frågor om vägvisning och påminner om möjligheten att ansöka om tillstånd för förenklad vägvisning. Utskottet framhåller även att det är väsentligt att vägskyltning genomförs i former som främjar trafiksäkerheten och tillgängligheten samtidigt som lokala önskemål tillgodoses.

Jämför reservation 11 (S, MP, V).

Motionerna

I motion 2012/13: MJ270 yrkande 3 av Sten Bergheden (M) konstateras att när man åker runt på den svenska landsbygden slås man av att fler och fler gårdsbutiker har slagit upp dörrarna de senaste åren, vilket är en mycket positiv utveckling. Motionären menar att det inte är enkelt att få sätta upp en skylt om exempelvis bärplockning, försäljning eller sommarkafé. Den som vill sätta upp en sådan skylt måste enligt motionären ansöka om och betala avgifter för tillstånd, uppsättning och tillverkning av skylten. Är det en tillfällig verksamhet måste man ansöka om ett nytt tillstånd med tillkommande avgifter till året efter. Motionären menar att möjligheten att sätta upp skyltar utmed landsbygdsvägar bör underlättas liksom att vägskyltar som är tillfälliga bara ska behöva ansökas om och betalas för en gång.

I motion 2012/13: T228 framför Ann-Kristine Johansson (S) att Trafikverket och kommuner som väghållare i glesbygden bör utarbeta en ny policy som är mer generös i sin karaktär i glesbygden och genom vägvisning stöder en regional utveckling. Policyn bör utarbetas i samråd med boende och lokala näringsidkare. Motionären menar att tätorternas behov ofta styr även förhållanden i glesbygden, dvs. att vägvisning sker efter principen att det som inte bedöms som allmänt intresse i tätorter inte heller förmodas vara av allmänt intresse i glesbygd. Trafikverkets regler tar enligt motionären mycket sällan hänsyn till lokala behov och lokal efterfrågan.

I motion 2012/13: T343 konstaterar Roger Tiefensee (C) att för företag på landsbygden är möjligheten att skylta och dra besökare till sin verksamhet många gånger helt avgörande för om företagandet ska vara livskraftigt. Motionären framför att företag på landsbygden vanligen inte ligger nära de stora genomfartslederna och därför är beroende av tydliga skyltar som visar att de finns och var de finns. Motionären menar att de myndigheter som tillämpar regelverket inte har en levande landsbygd som prioritet. Motionären framför att ett sätt att förenkla hanteringen av tillstånd och också minska kostnaderna för administrationen är att delegera tillståndsgiv-

ningen till byalag eller andra former av lokala, ideella sammanslutningar. Ett första steg för att utveckla och tillämpa ett regelverk för lokalt anpassad och beslutad skyltning till företag på landsbygden vore enligt motionären att göra Södermanland till ett försökslän på detta område.

I motion 2012/13:T348 av Bengt-Anders Johansson (M) framförs att regeringen bör se över möjligheten för gröna näringar att införskaffa specifika vägs skyltar. Motionären menar att det har blivit mer populärt med närodlat och lokalt hantverk och därmed också fler företag som erbjuder dessa tjänster. Motionären konstaterar att gröna näringar ofta ligger utanför tätbebyggelsen och ibland längs vägar som är något svåråtkomliga och svårlokaliserade. Om det finns möjlighet att ta fram exempelvis gröna skyltar som tydligt visar att det rör sig om gröna näringar blir det enligt motionären enklare för konsumenter att känna igen dessa skyltar var man än befinner sig i landet.

I motion 2012/13:T500 av Cecilia Widegren (M) konstateras att det för företagare är viktigt att synas och kunna visa var man finns med en tydlig vägs skylt. Det är många gånger landsbygdsföretagarens effektivaste marknadsföring och kan vara avgörande för företagets fortlevnad och utgör en viktig pusselbit för att låta hela Sverige leva och underlätta för landsbygdens entreprenörer att fortsätta utvecklas. Motionären menar därför att Trafikverket bör få i uppdrag att se över kostnaderna och det administrativa arbetet kring uppsättning av vägs skyltar.

Utskottets ställningstagande

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

Utskottet vill även påminna om att det finns möjlighet att ansöka om tillstånd till s.k. förenklad vägvisning. Av Trafikverkets riktlinje Förenklad vägvisning med F5 Vägvisare och F6 Tabellvägvisare framgår att förenklad vägvisning är avsedd att användas just för vägvisning till säsongsbetonade verksamheter eller verksamheter med oregelbundna öppettider som exempelvis gårdsförsäljning av potatis, jordgubbar eller loppis.

Med anledning av detta sagda avstyrker utskottet motionerna 2012/13:T228 av Ann-Kristine Johansson (S), 2012/13:T343 av Roger Tiefensee (C), 2012/13:T348 av Bengt-Anders Johansson (M), 2012/13:T500 av Cecilia Widegren (M) och 2012/13: MJ270 yrkande 3 av Sten Bergheden (M).

Några säkerhetsfrågor

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om vissa säkerhetsfrågor. Utskottet framhåller bl.a. att supermiljöbilspremie är ett verktyg för att uppmuntra miljövänligare fordon och inte i första hand en premie för att öka trafiksäkerheten.

Jämför reservation 12 (S).

Motionerna

I motion 2012/13:T300 anför Ola Johansson och Karin Nilsson (båda C) att kraven på vägar, när det gäller att möjliggöra insamling av hushållsavfall m.m. i flera fall är av sådan karaktär att det innebär betydande kostnader för en fastighetsägare eller väghållare att åtgärda dem. I motionen anges att det kan vara fråga om krav på vägens bredd, vägens bärlighet i förhållande till fordonets totalvikt, vändplatsers storlek m.m. Motionärerna menar att detta är exempel på regler som försvårar boende på landsbygden och som belastar enskilda och privata väghållare med mycket höga kostnader. Motionärerna framför att regeringen i sin styrning av myndigheter bör göra myndigheterna medvetna om konsekvenserna av dessa regler för landsbygden.

I motion 2012/13:T350 framför Lars Beckman (M) att det har förekommit olyckor som orsakats av att det på vissa bussar finns en funktion som gör att passagerare kan öppna bussdörrarna under färd. Motionären konstaterar att det i dag inte finns något specifikt förbud mot detta. I besiktningen kontrolleras inte om det finns någon tryckknapp placerad på något olämpligt ställe inne i bussen, vilket kan medföra att någon oavsiktligt råkar öppna bussdörrarna under färd. Motionären anser därför att det vore önskvärt om bilprovningen skulle kunna göra en översyn av hur bussdörrar kontrolleras och om det vore lämpligt att även kontrollera var eventuella tryckknappar som kan öppna bussdörrar är placerade.

I motion 2012/13:T374 menar Eva Sonidsson och Peter Johnsson (båda S) att gasolkontroll i husbilar och husvagnar bör ingå i den obligatoriska kontrollbesiktningen. Motionärerna konstaterar att fr.o.m. maj 2009 ingår inte kontroll av gasol i den obligatoriska kontrollbesiktningen av husvagn och husbil utan det är nu ägarens ansvar att kontrollera gasolanläggningen. Motionärerna framför att det efter det blev frivilligt att kontrollera gasolen bara är varannan som gör det i samband med kontrollbesiktningen. Motionären menar därför att det finns en risk för att olyckorna kommer att öka.

I kommittémotion 2012/13:T477 av Anders Ygeman m.fl. (S) framförs i yrkande 19 att motionärerna anser det vara oroande att regeringen inte ställer några säkerhetskrav på de bilar som omfattas av supermiljöbilspremie och den nya miljöbilspremie. Motionärerna framför att det inte främjar utvecklingen av säkrare personbilar och att det går emot nollvisionen.

Utskottets ställningstagande

När det gäller motionsförslaget om säkerhetskrav på de bilar som omfattas av supermiljöbilspremierna vill utskottet framhålla att supermiljöbilarna måste uppfylla samma höga trafiksäkerhetskrav som ställs på alla andra personbilar som säljs på den gemensamma EU-marknaden. Utskottet vill understryka att supermiljöbilspremierna är ett verktyg för att uppmuntra miljövänligare fordon och inte i första hand en premie för att öka trafiksäkerheten. Vidare vill utskottet lyfta fram att det inom ramen för nollvisionen för trafiksäkerhet pågår ett betydande arbete med att förbättra och utveckla trafiksäkerheten.

När det gäller motionsförslagen om vad som ska ingå i kontrollbesiktningen kan utskottet konstatera att det bl.a. är Transportstyrelsen som har bemyndigande att utfärda sådana föreskrifter. Utskottet förutsätter att Transportstyrelsen och övriga aktörer är väl skickade att ta fram ändamålsenliga föreskrifter. Utskottet anser inte heller att det är riksdagens uppgift att besluta om vad som ska ingå i kontrollbesiktningen.

Utskottet kan konstatera att renhållningsarbete kan vara förenat med risker, såsom att renhållningsfordonet backar på människor eller egendom, och att det därför är viktigt att trafiksäkerhetsaspekter beaktas vid utplacering av sophämningsställen. Utskottet förutsätter att behöriga myndigheter sköter planering och utformning av de regler som gäller för sophämtningen. Utskottet finner därför inte anledning för riksdagen att agera.

Mot denna bakgrund avstyrker utskottet motionerna 2012/13:T300 av Ola Johansson och Karin Nilsson (båda C), 2012/13:T350 av Lars Beckman (M), 2012/13:T374 av Eva Sonidsson och Peter Johnsson (båda S) och 2012/13:T477 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 19.

Motioner som bereds förenklat

Utskottets förslag i korthet

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

Utskottets ställningstagande

I betänkandet behandlas ett antal motionsförslag som rör samma eller i huvudsak samma frågor som utskottet behandlat under de senaste riksmötena i betänkandena 2010/11:TU12, 2010/11:TU18 och 2011/12:TU10. Riksdagen har då, i enlighet med utskottets förslag, avslagit motionsyrkandena. Utskottet ser ingen anledning att nu göra någon annan bedömning i frågorna och avstyrker därför här behandlade motionsförslag. Det gäller motionerna 2012/13:T208 av Lars-Arne Staxäng (M), 2012/13:T213 av Jan Ertsborn och Anita Brodén (båda FP), 2012/13:T226 av Eva Sonids-

son och Ingemar Nilsson (båda S), 2012/13:T241 av Sven-Erik Bucht (S), 2012/13:T271 av Edip Noyan (M), 2012/13:T283 av Kurt Kvarnström och Carin Runeson (båda S), 2012/13:T316 av Jörgen Hellman och Christina Oskarsson (båda S), 2012/13:T399 av Anna Steele (FP), 2012/13:T476 av Lars Gustafsson (KD) och 2012/13:501 av Cecilia Widegren (M).

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. Främjande av en fossiloberoende fordonsflotta, punkt 1 (S, MP, V)

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

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

2012/13:Sk419 av Siv Holma m.fl. (V) yrkande 3,

2012/13:T408 av Helena Leander m.fl. (MP) yrkande 4,

2012/13:T477 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 32,

2012/13:T510 av Helena Leander m.fl. (MP) yrkande 7,

2012/13:N227 av Jonas Gunnarsson m.fl. (S) yrkande 5,

2012/13:N311 av Matilda Ernkrans m.fl. (S) yrkande 4 och

2012/13:N405 av Lise Nordin m.fl. (MP) yrkandena 14 och 15 samt avslår motionerna

2012/13:T259 av Thomas Finnborg (M),

2012/13:T345 av Per Lodenius och Staffan Danielsson (båda C),

2012/13:T499 av Erik Almqvist (SD) och

2012/13:MJ430 av Josef Fransson (SD) yrkande 4.

Ställningstagande

Den framtida vägtrafiken behöver vara långsiktigt hållbar, med avseende på såväl hälsa som säkerhet och miljö. Ska målet om en fossiloberoende fordonsflotta bli verklighet 2030 är hybriddrift och alternativa bränslen för lastbilar ett viktigt medel. Förutsättningarna för tunga fordon att använda alternativa bränslen måste då också öka. För en fortsatt utveckling med alternativa drivmedel och hybriddrift är både fordonsforskning och åtgärder för kommersialisering av ny teknik viktiga. Vi anser att om förutsättningarna för att använda sådana bränslen skulle förbättras skulle både koldioxidutsläppen och oljeberoendet minska. En nyckelfaktor är, menar vi, en fungerande distribution av alternativa bränslen för den tunga trafiken.

Vi kan konstatera att riksdagen har beslutat att fordonsflottan ska vara oberoende av fossila drivmedel 2030. En del av de fossila drivmedlen måste därför ersättas av förnybara drivmedel. Tanken med pumplagen var att den skulle vara teknikneutral, men den har i själva verket lett till att man i stor utsträckning har investerat i E85-pumpar, medan få investeringar har gjorts i biogaspumpar. Vi föreslår därför att ett mackstöd för biogaspumpar införs så att fler ska kunna tanka miljövänligt. Mackstödet bör, menar vi, prioritera större stråk för tunga transporter och för lokala fordonsflottor såsom kollektivtrafik, servicefordon och taxi.

Vi anser vidare att det bör införas ett krav på maximiinblandning av fossilgas i den fordonsgas som säljs. Den högsta tillåtna andelen fossilgas kan sänkas i takt med att tillgången på biogas ökar i det relevanta området. Vidare anser vi att kunderna vid gasmackar alltid bör få information om hur stor andel biogasen utgör av gasen i pumpen för att möjliggöra för enskilda att beräkna sin klimatpåverkan.

Vi kan konstatera att det krävs ett antal åtgärder för att skapa miljövänligare fordon. Ett övergripande mål för att gynna produktionen av miljövänligare fordon är att styrmedlen ska leda till en socialt och ekologiskt hållbar utveckling. Vi kan konstatera att det tekniskt sett inte är något problem för fordonsindustrin att ställa om sin produktion till bilar som helt eller delvis kan framföras på drivmedel eller drivmedelssystem som är mindre miljöfarliga än bensin eller diesel. Vi menar därför att det är rimligt att riksdagen bestämmer delmål om när enbart fossilbränsle drivna bilar inte längre ska få finnas kvar på marknaden. Utbyggnaden av eltankställen måste öka kraftigt för att möjliggöra en utveckling mot att fler fordon som drivs med förnybara bränslen produceras. Sverige bör, menar vi, även driva frågan i EU. Det bör också sättas upp liknande krav för lastbilar, men denna fråga behöver utredas vidare först. Den nya fordonsskatten bör vara ännu mer miljöinriktad och förmånssystemet ändras så att det baseras på bilarnas miljöpåverkan. Vi menar vidare att förmån i form av fri parkering inte bör ingå i värderingen av förmånsbil utan i stället hanteras inom systemet för beskattning av parkeringsförmån.

Vi vill vidare peka på att olika former av bilpooler är ett viktigt och växande alternativ för många som inte vill äga en egen bil men ändå ha tillgång till bil vid behov. Vi anser därför att regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag på ekonomiska styrmedel som gynnar bilpoolernas verksamhet.

Världens framtid beror mycket på om våra städer blir hållbara eller inte. Vi kan konstatera att stadsplanering är ett pussel med många bitar. Hittills har kraven på att minimera städernas utsläpp av växthusgaser haft en relativt svag ställning inom samhällsplaneringen. När det gäller vår stadsmiljö vill vi framföra att flera städer inte heller klarar vare sig de nationella eller de internationella miljökvalitetsmålen för stadsluft. Vi vill erinra om att EU-kommissionen har delgett den svenska regeringen en formell under rättelse om en eventuell överträdelse av luftkvalitetsdirektivet. Vi anser

därför att det är nödvändigt att lyfta fram möjliga styrmedel som kan stärka klimatets ställning i planeringen. Följaktligen menar vi att kommuner bör ges möjlighet att ta ut avgift på privat parkering. En annan åtgärd kan vara att differentiera parkeringsavgifterna utifrån fordonets påverkan. Vi anser att sådana åtgärder bör införas, åtminstone för kommuner med områden där miljökvalitetsnormer för luft överskrids. Om det fordrar en ändring av lagen (1957:259) om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats, m.m. bör lagen ändras.

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

2. Miljözoner m.m., punkt 2 (MP, V)

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

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2012/13:T408 av Helena Leander m.fl. (MP) yrkande 1.

Ställningstagande

Det kan konstateras att kommuner i dag har möjlighet att införa miljözoner som begränsar användningen av tunga lastbilar i områden med dålig luft. Däremot finns det ingen möjlighet att reglera användningen av personbilar och lätta lastbilar med höga hälsovådliga utsläpp, t.ex. fordon som saknar katalysator. Vi vill i sammanhanget påpeka att en sådan möjlighet även föreslogs av Transportstyrelsen redan 2010.

Vi anser att en möjlighet för kommuner att begränsa användningen av personbilar i miljözoner bör införas snarast.

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

3. Dubbdäck, punkt 3 (MP, V)

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

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2012/13:Sk419 av Siv Holma m.fl. (V) yrkande 7 och 2012/13:T408 av Helena Leander m.fl. (MP) yrkande 2,

bifaller delvis motion

2012/13:T360 av Nina Lundström (FP) och
avslår motionerna

2012/13:T306 av Bino Drummond och Rune Wikström (båda M),

2012/13:T352 av Lars Beckman och Ulf Berg (båda M),

2012/13:T353 av Lars Beckman (M) och

2012/13:T448 av Julia Kronlid och Tony Wiklander (båda SD).

Ställningstagande

Partiklar som bl.a. dubbdäck river upp i asfalten är ett av svenska städers största lufthälsoproblem och läget för luften i exempelvis Stockholms innerstad är på sina platser akut. Vi kan konstatera att Sverige vid upprepade tillfällen har kritiserats av EU för brott mot EU:s luftkvalitetsnormer. EU-kommissionen har så sent som i april 2013 delgett den svenska regeringen en formell underrättelse om eventuell överträdelse av luftkvalitetsdirektivet.

Svenska kommuner har idag möjlighet att införa dubbdäcksförbud i problemområden, men detta har hittills inte varit tillräckligt för att komma till rätta med de höga partikelhalterna. Vi är medvetna om att generella förbud mot dubbdäck riskerar att slå snett mot bilister som kör på landsbygden där det kan vara mer motiverat av trafiksäkerhetsskäl att använda dubbdäck och mindre motiverat att avstå av luftkvalitetsskäl. Vi vill dock peka på att i Norge, som i det här sammanhanget har liknande förutsättningar som Sverige, har man i stället valt att införa en särskild dubbdäcksavgift i ett antal städer. Vi anser att den möjligheten borde ges även till svenska kommuner. Det skulle innebära att den som anser sig behöva dubbdäck av trafiksäkerhetsskäl skulle kunna fortsätta med det och i stället betala en avgift när man kör in i staden, medan de som inte vinner något trafiksäkerhetsmässigt på dubbdäck skulle få ett incitament att välja dubbfria vinterdäck i stället. Som bonus skulle minskad dubbdäcksanvändning också leda till minskat vägslitage, mindre buller och lägre bränsleförbrukning.

Vi välkomnar att regeringen har inlett ett arbete med att utreda förutsättningarna för att ytterligare kunna begränsa användningen av dubbdäck lokalt och att det inom Regeringskansliet förs diskussioner om bl.a. skäl för och emot att införa en dubbdäcksskatt. Vi befarar dock att diskussionen kommer att dra ut på tiden och anser därför att regeringen fortast möjligt bör se till att ett förslag tas fram om hur avgifter på dubbdäck ska kunna införas.

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

4. Dubbdäck, punkt 3 (SD)

av Tony Wiklander (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

2012/13:T448 av Julia Kronlid och Tony Wiklander (båda SD) och avslår motionerna

2012/13:Sk419 av Siv Holma m.fl. (V) yrkande 7,

2012/13:T306 av Bino Drummond och Rune Wikström (båda M),

2012/13:T352 av Lars Beckman och Ulf Berg (båda M),

2012/13:T353 av Lars Beckman (M),

2012/13:T360 av Nina Lundström (FP) och

2012/13:T408 av Helena Leander m.fl. (MP) yrkande 2.

Ställningstagande

Jag anser att dubbdäck ska vara tillåtet oavsett väglag fram till den 30 april. Sedan den 1 december 2009 är det inte tillåtet, med vissa undantag, att köra med dubbdäck efter den 15 april. Jag menar att perioden den 15–30 april fortfarande är en mycket ostadig och opålitlig period när det gäller väglag. Den nya regeln sätter en extra press på bilägare att byta till sommardäck under en period då det är stor risk för plötsliga väderomsvängningar, vilket ökar risken för trafikolyckor och dödsfall. Jag vill även peka på att många som bor på landsbygden kör i svåra vinterförhållanden där dubbdäck är säkrare än dubbfria däck.

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

5. Efterkonvertering och tygodkännande, punkt 4 (MP, V)

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

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

2012/13:N405 av Lise Nordin m.fl. (MP) yrkandena 3 och 11.

Ställningstagande

Ett problem när man utvecklar biogaslastbilar, biogastraktorer och andra fordon är att det i dag inte finns något regelverk för dessa fordon att typgodkännas mot. Det finns i dag endast för biogasbussar och biogasbilar. Vi menar därför att Transportstyrelsen bör få i uppdrag att utforma sådana regler.

Vi kan även konstatera att många av dem som vill minska sitt oljeberoende inte har råd att köpa en ny bil. Det är därför, menar vi, angeläget med ett konverteringsstöd för att byta fossilbränsledrift till biogasdrift.

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

6. Fordonsbesiktning, punkt 5 (S, MP, V)

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

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 5 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2012/13:T314 av Isak From och Maria Stenberg (båda S) yrkandena 1 och 3.

Ställningstagande

Vi menar att fordonsbesiktning är myndighetsutövning och därmed en statlig angelägenhet som inte bör vara konkurrensutsatt. Avregleringen av bilbesiktningen har enligt vår uppfattning inte varit någon succé i någon del av landet. Omregleringen av bilbesiktningen har i stället skapat en situation som riskerar att bli dyr för den enskilde fordonsägaren. Transportstyrelsen konstaterar i sin rapport Fordonsbesiktningensmarknaden 2012 att öppettiderna på kvällar och helger har minskat under 2012. Vidare kan vi konstatera att antalet fordon som får körförbud för att ägaren inte har besiktigt sin bil i tid har ökat kraftigt.

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

7. Längd och vikt för lastbilar, punkt 6 (S)

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

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2012/13:T285 av Clas-Göran Carlsson m.fl. (S).

Ställningstagande

Vi kan konstatera att Sverige och Finland har fått undantag från EU:s gällande krav på längd och vikt för fordon. I Sverige och Finland används därför ett modulsystem som gör att fordon längre än gällande EU-krav kan kopplas samman. Modulsystemet är nu en förebild i Europa. Efter Sverige och Finland har även Holland, Danmark och Norge infört modulsystem med 25, 25 meter långa kombinationer. Vi vill lyfta fram att framgångsrika försök har på senare år gjorts för att kunna förlänga fordonståg från dagens 25,25 meter till 32 meter. Förlängningen sker utan att axeltrycken och därmed vägbelastningen och vägslitaget ökar. Den här typen av transporter skulle med fördel kunna användas när det gäller långväga timmertransporter från det inre av Småland ut till kusterna. Det leder till att mängden fordon minskar med oförändrad transportvolym. Två lastbilar kan då göra samma arbete som det tidigare behövdes tre för att klara. Utredningar från dåvarande Vägverket visar på mycket stora miljövinster om Europa anpassar fordonslängden till modulsystemet och det finns beräkningar som tyder på koldioxidreduktion med upp till 20 procent om möjligheten införs. Mot bakgrund av den pågående översynen av EU-regelerna anser vi att regeringen bör uppdra åt Trafikverket att se över regelverket för fordonstågens längd i syfte att underlätta för Sverige att driva frågan om förlängning av fordonståg.

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

8. Längd och vikt för lastbilar, punkt 6 – motiveringen (MP, V)

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

Ställningstagande

I motion 2012/13:T285 (S) föreslås att regeringen ska uppdra åt Trafikverket att se över regelverket för fordons längd i syfte att möjliggöra ännu längre fordonsekippage.

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

Med hänvisning till detta avstyrks motionen.

9. Historiska fordon, punkt 7 (SD)

av Tony Wiklander (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

2012/13:T449 av Josef Fransson och Thoralf Alfsson (båda SD) yrkande 3 och

avslår motion

2012/13:T338 av Lars Gustafsson (KD).

Ställningstagande

Jag kan konstatera att veteranbilshobbyn är en utbredd och växande folkrörelse som involverar stora delar av den svenska befolkningen. Jag menar att om Sverige även i framtiden ska vara en ledande nation när det gäller utveckling inom fordonsindustrin måste motorintresset hos folk hållas levande. Det vore, menar jag, önskvärt att införa en särskild registreringsform för hobbyfordon som endast framförs begränsade sträckor, för att därigenom skilja dem från fordon för dagligt bruk i skattehänseende och regelverk gällande besiktning. Jag vill också påpeka att förändrade regelverk för veteranbilshobbyn även bör omfatta veteranmotorcyklar.

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

10. Parkeringsfrågor, punkt 8 (S, V)

av Anders Ygeman (S), Monica Green (S), Lars Mejern Larsson (S), Suzanne Svensson (S), Leif Pettersson (S), Lars Johansson (S) och Siv Holma (V).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2012/13:T284 av Kurt Kvarnström och Carin Runeson (båda S) och 2012/13:T456 av Yilmaz Kerimo (S) samt bifaller delvis motion 2012/13:T218 av Lars-Axel Nordell (KD).

Ställningstagande

Vi anser att reglerna om parkeringstillstånd för personer med funktionshinder är viktiga för att personer med funktionshinder ska få en god tillgänglighet. Vi kan konstatera att parkeringstillstånd för personer med rörelsehinder har blivit hårdvaluta på svarta marknaden. För den som får inbrott i sin bil innebär det en förlust i både tid och pengar. Ett annat problem är, enligt vår uppfattning, att fler parkeringstillstånd kommer ut på marknaden, vilket minskar antalet lediga platser för de personer som verkligen behöver dem. Vi anser därför att det är nödvändigt att se över hur parkeringstillstånden för rörelsehindrade personer utfärdas för att förhindra missbruk. En möjlig lösning kan vara att tillstånden registreras på en bil i stället för en person. Vi anser att det är angeläget att regeringen lägger fram ett förslag så att frågan får en lösning snarast.

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

11. Vägskyltning, punkt 9 (S, MP, V)

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

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. Därmed bifaller riksdagen motion 2012/13:T228 av Ann-Kristine Johansson (S) och bifaller delvis motionerna

2012/13:T343 av Roger Tiefensee (C),
 2012/13:T348 av Bengt-Anders Johansson (M),
 2012/13:T500 av Cecilia Widegren (M) och
 2012/13:MJ270 av Sten Bergheden (M) yrkande 3.

Ställningstagande

Vi kan konstatera att en fråga som ständigt berör och upprör företagare och allmänheten, speciellt i glesbygden, är frågan om vägvisning. Vi vill påstå att ett problem är att tätorternas behov ofta styr även förhållanden i glesbygden, dvs. vägvisning sker efter principen att det som inte bedöms som allmänt intresse i tätorter inte heller förmodas vara av allmänt intresse i glesbygden. Därför visar väghållaren sällan hänsyn till lokala behov och lokal efterfrågan. För många mindre företag är tillfälliga besökare och turister helt avgörande för möjligheten att bedriva verksamhet. Trafikverkets regler tar enligt oss mycket sällan hänsyn till lokala behov och lokal efterfrågan. Vi anser att Trafikverket och kommuner i samråd med boende och lokala näringsidkare bör utarbeta en ny policy som är mer generös i sin karaktär i glesbygd och som genom vägvisning stöder en regional utveckling.

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

12. Några säkerhetsfrågor, punkt 10 (S)

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

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

2012/13:T374 av Eva Sonidsson och Peter Johnsson (båda S) och

2012/13:T477 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 19 och
 avslår motionerna

2012/13:T300 av Ola Johansson och Karin Nilsson (båda C) och

2012/13:T350 av Lars Beckman (M).

Ställningstagande

Vi kan konstatera att fr.o.m. maj 2009 ingår inte kontroll av gasol i den obligatoriska kontrollbesiktningen av husvagnar och husbilar utan det är nu ägarens ansvar att kontrollera gasolanläggningen. Vi menar att det sedan det blev frivilligt att kontrollera gasolen bara är varannan som gör det i samband med kontrollbesiktningen. Mot den bakgrunden ser vi en risk för att olyckorna kommer att öka och anser därför att gasolkontroll i husbilar och husvagnar bör ingå i den obligatoriska kontrollbesiktningen.

Vi anser vidare att det är oroande att regeringen inte ställer några säkerhetskrav på de bilar som omfattas av supermiljöbilspremierna och den nya miljöbilspremierna. Vi menar att det inte främjar utvecklingen av säkrare personbilar och att det går emot nollvisionen.

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

BILAGA

Förteckning över behandlade förslag

Motioner från allmänna motionstiden hösten 2012

2012/13:Sk419 av Siv Holma m.fl. (V):

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör genomföra de åtgärder som lyfts fram för att skapa miljövänligare fordon.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att förslag tas fram om hur avgifter på dubbdäck ska kunna införas i Stockholm.

2012/13:T208 av Lars-Arne Staxäng (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ett starkare rättsskydd för privatpersoner vid parkeringstvister.

2012/13:T213 av Jan Ertsborn och Anita Brodén (båda FP):

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

2012/13:T218 av Lars-Axel Nordell (KD):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ett enhetligt elektroniskt parkeringstillstånd för bilförare med rörelsehinder.

2012/13:T226 av Eva Sonidsson och Ingemar Nilsson (båda S):

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

2012/13:T228 av Ann-Kristine Johansson (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av en ny vägskyltningspolicy till stöd för landsbygdens utveckling.

2012/13:T241 av Sven-Erik Bucht (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om bilbesiktning i ett annat EU-land.

2012/13:T259 av Thomas Finnborg (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att genomföra en undersökning av behovet av en långsiktig strategi för miljöklassificeringen av bilar.

2012/13:T271 av Edip Noyan (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en översyn av möjligheten för svenskar bosatta utomlands att besiktiga sin bil i annat EU-land.

2012/13:T283 av Kurt Kvarnström och Carin Runeson (båda S):

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

2012/13:T284 av Kurt Kvarnström och Carin Runeson (båda S):

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

2012/13:T285 av Clas-Göran Carlsson m.fl. (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om förlängning av fordonståg.

2012/13:T300 av Ola Johansson och Karin Nilsson (båda C):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om regelförenklingar för bl.a. renhållningstransportfordon.

2012/13:T306 av Bino Drummond och Rune Wikström (båda M):

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

2012/13:T314 av Isak From och Maria Stenberg (båda S):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om bilbesiktning som ett statligt ansvar och om tillgänglighet till bilbesiktning i hela landet.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att fordonsbesiktning är myndighetsutövning och därmed en statlig angelägenhet och därför inte ska vara konkurrensutsatt.

2012/13:T316 av Jörgen Hellman och Christina Oskarsson (båda S):

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

2012/13:T338 av Lars Gustafsson (KD):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att förenkla importen av samlarfordon.

2012/13:T343 av Roger Tiefensee (C):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att göra Södermanland till ett försöksland för lokalt anpassad och beslutad skyltning som visar vägen till företag på landsbygden.

2012/13:T345 av Per Lodenius och Staffan Danielsson (båda C):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en översyn av möjligheten till en s.k. green highway mellan Stockholm, Göteborg och Malmö.

2012/13:T348 av Bengt-Anders Johansson (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om möjligheten för gröna näringar att införskaffa specifika vägskyltar.

2012/13:T350 av Lars Beckman (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om säkerheten på bussar.

2012/13:T352 av Lars Beckman och Ulf Berg (båda M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av att göra en översyn av lämplighetsgraden av att använda friktionsdäck sommartid.

2012/13:T353 av Lars Beckman (M):

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

2012/13:T360 av Nina Lundström (FP):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om dubbdäcksförbud kontra avgifter för dubbdäck.

2012/13:T374 av Eva Sonidsson och Peter Johnsson (båda S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om kontroll av gasol i husbilar och husvagnar.

2012/13:T399 av Anna Steele (FP):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda möjligheten att ålägga huvudmän för vägarbeten att beräkna hur mycket negativ miljöpåverkan som vägarbetet ger upphov till och kompensera detta med inköp av utsläppsätter för koldioxid.

2012/13:T408 av Helena Leander m.fl. (MP):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om möjlighet för kommuner att införa miljözoner för fler fordon än tunga lastbilar.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om möjlighet för kommuner att införa avgifter för dubbdäck.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om möjligheten för kommunen att ta ut en differentierad parkeringsavgift.

2012/13:T448 av Julia Kronlid och Tony Wiklander (båda SD):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att återgå till den lagstiftning som gällde före den 1 december 2009, nämligen att tillåta dubbdäck oavsett väglag fram till den 30 april.

2012/13:T449 av Josef Fransson och Thoralf Alfsson (båda SD):

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

2012/13:T456 av Yilmaz Kerimo (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om parkeringstillstånd för personer med rörelsehinder.

2012/13:T476 av Lars Gustafsson (KD):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda lagen om kontrollavgift vid olovlig parkering för att stärka rättssäkerheten för de parkerande.

2012/13:T477 av Anders Ygeman m.fl. (S):

19. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om bristen på säkerhetskrav i supermiljöbilspremien och den nya miljöbilsdefinitionen.
32. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att minska lastbilstrafikens miljö- och klimatpåverkan.

2012/13:T499 av Erik Almqvist (SD):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en statlig satsning på infrastruktur för elbilar.

2012/13:T500 av Cecilia Widegren (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att förenkla för landsbygdsföretagare att sätta upp vägskyltar.

2012/13:T501 av Cecilia Widegren (M):

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

2012/13:T510 av Helena Leander m.fl. (MP):

7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att möjliggöra för kommuner att ta ut avgift på privat parkering.

2012/13:MJ270 av Sten Bergheden (M):

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att förenkla skyltningen för gårdsbutiker och liknande verksamheter.

2012/13:MJ430 av Josef Fransson (SD):

4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att det bör tillsättas en utredning för att klarlägga hur biodrivmedel påverkar motorerna i fråga om slitage och haverier.

2012/13:N227 av Jonas Gunnarsson m.fl. (S):

5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om fler tankställen för fordon som kör på biogas.

2012/13:N311 av Matilda Ernkrans m.fl. (S):

4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att investeringar i vägar kombineras med att stimulera användning av fordon som drivs förnybart.

2012/13:N405 av Lise Nordin m.fl. (MP):

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av regelverk för typgodkännande för biogaslastbilar, biogastraktorer och andra biogasfordon där sådana saknas.

11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om stöd till konvertering av fossilbränsle drivna fordon till biogasdrift.
14. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att införa ett mackstöd som prioriterar större stråk för tunga transporter och till lokala fordonsflottor.
15. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om maximiinblandning av fossilgas i den fordonsgas som säljs som drivmedel.