



## Väg-, fordons- och trafikfrågor

---

### Sammanfattning

I betänkandet behandlar utskottet 47 motionsyrkanden från den allmänna motionstiden 2010 om bl.a. förnybara drivmedel, åtgärder inom taxi-branschen, fordonsbesiktning, registreringsskyltar, digitala färdskrivare, övergivna fordon och parkeringsfrågor.

Med anledning av förslag om olika miljöåtgärder inom trafikområdet betonar utskottet att omställningen till ett långsiktigt hållbart transportsystem är en av de största utmaningarna inom transportpolitiken och konstaterar att en rad strategiska insatser har gjorts och att ytterligare betydelsefulla åtgärder aviserats. Rörande riksdagens tidigare tillkännagivande om att regeringen bör se över de konsekvenser som lagen om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel har för mindre tankställen i glesbygd ser utskottet med tillfredsställelse på att regeringen meddelat sin avsikt att inom en snar framtid återkomma till riksdagen med förslag som innebär att dispenserna från pumplagens sista steg ska permanentas.

När det gäller taxitrafiken betonar utskottet vikten av att en sund konkurrens råder inom taxinäringen. Utskottet konstaterar att ett införande av redovisningscentraler för taxinäringen skulle kunna vara en verksam åtgärd för att främja taxibranschens utveckling. Därför utgår utskottet från att regeringen skyndsamt bereder aktuella taxifrågor och återkommer till riksdagen med sin bedömning.

Med hänvisning till sina ställningstaganden och pågående beredningsarbeten avstyrker utskottet samtliga motionsförslag.

I betänkandet finns 14 reservationer.

# Innehållsförteckning

Sammanfattning .....	1
Utskottets förslag till riksdagsbeslut .....	3
Redogörelse för ärendet .....	6
Ärendet och dess beredning .....	6
Utskottets överväganden .....	7
Åtgärder inom taxibranschen .....	7
Förnybara drivmedel .....	10
Efterkonvertering av arbetsmaskiner m.m. ....	16
Bilbesiktningens reglering .....	17
Krav på bilbesiktning .....	19
Övergivna fordon .....	20
Parkeringsfrågor .....	22
Entusiastfordon .....	26
Registreringsskyltar på motorcyklar .....	28
Grön registreringsskylt för miljöbilar .....	29
Vägskyltning .....	30
Skoterpolitik .....	32
Användning av vägsalt .....	33
Eluttag för motorvärmare .....	35
Avgift för av- och påställning av fordon .....	36
Registrering av ägare till bilar .....	37
Digitala färdskrivare .....	37
Fordonsekipage .....	38
Fordonsutrustning .....	40
Reservationer .....	41
1. Åtgärder inom taxibranschen, punkt 1 (S, MP, V) .....	41
2. Förnybara drivmedel, punkt 2 (S, MP, V) .....	42
3. Efterkonvertering av arbetsmaskiner m.m., punkt 3 (S, MP, V) .....	43
4. Bilbesiktningens reglering, punkt 4 (S, MP, V) .....	43
5. Krav på bilbesiktning, punkt 5 (SD) .....	44
6. Övergivna fordon, punkt 6 (S, MP, V) .....	45
7. Parkeringsfrågor, punkt 7 (MP, V) .....	46
8. Registreringsskyltar på motorcyklar, punkt 9 (S, V) .....	46
9. Vägskyltning, punkt 11 (S, MP, V) .....	47
10. Skoterpolitik, punkt 12 (S, V) .....	48
11. Användning av vägsalt, punkt 13 (MP, V) .....	48
12. Eluttag för motorvärmare, punkt 14 (S, V) .....	49
13. Digitala färdskrivare, punkt 17 (S, V) .....	50
14. Fordonsutrustning, punkt 19 (S, V) .....	50
<i>Bilaga</i>	
Förteckning över behandlade förslag .....	52
Motion väckt med anledning av skrivelse 2009/10:140 .....	52
Motioner från allmänna motionstiden hösten 2010 .....	52

# Utskottets förslag till riksdagsbeslut

## 1. Åtgärder inom taxibranschen

Riksdagen avslår motionerna

2010/11:T206 av Gunilla Carlsson i Hisings Backa och Mattias Jansson (båda S),

2010/11:T265 av Staffan Danielsson (C),

2010/11:T361 av Börje Vestlund (S),

2010/11:T363 av Krister Örnfjäder (S) och

2010/11:T364 av Eva-Lena Jansson och Börje Vestlund (båda S).

*Reservation 1 (S, MP, V)*

## 2. Förnybara drivmedel

Riksdagen avslår motionerna

2010/11:T208 av Lars Gustafsson m.fl. (KD),

2010/11:T227 av Cecilia Widegren (M),

2010/11:T389 av Monica Green och Carina Ohlsson (båda S),

2010/11:T405 av Eva-Lena Jansson m.fl. (S) yrkandena 2 och 3,

2010/11:T409 av Penilla Gunther (KD) yrkande 11,

2010/11:T490 av Camilla Waltersson Grönvall (M) och

2010/11:N398 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 16.

*Reservation 2 (S, MP, V)*

## 3. Efterkonvertering av arbetsmaskiner m.m.

Riksdagen avslår motionerna

2010/11:T249 av Solveig Zander (C) och

2010/11:N398 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 4.

*Reservation 3 (S, MP, V)*

## 4. Bilbesiktningens reglering

Riksdagen avslår motionerna

2010/11:T212 av Carina Hägg (S),

2010/11:T370 av Isak From m.fl. (S),

2010/11:T473 av Staffan Anger (M) och

2010/11:N1 av Lars Johansson m.fl. (S, MP) yrkande 4.

*Reservation 4 (S, MP, V)*

## 5. Krav på bilbesiktning

Riksdagen avslår motion

2010/11:T488 av Lars Isovaara och Josef Fransson (båda SD).

*Reservation 5 (SD)*

## 6. Övergivna fordon

Riksdagen avslår motionerna

2010/11:T383 av Jan Ertsborn och Anita Brodén (båda FP),  
2010/11:T455 av Gunnar Sandberg och Marie Nordén (båda S) och  
2010/11:T469 av Eva Sonidsson och Ingemar Nilsson (båda S).

*Reservation 6 (S, MP, V)*

## **7. Parkeringsfrågor**

Riksdagen avslår motionerna

2010/11:T434 av Lars-Axel Nordell (KD),

2010/11:T449 av Per Bill (M),

2010/11:T450 av Lars-Arne Staxäng (M),

2010/11:T502 av Maria Wetterstrand m.fl. (MP) yrkande 19,

2010/11:T504 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 14 och

2010/11:T507 av Marietta de Pourbaix-Lundin (M).

*Reservation 7 (MP, V)*

## **8. Entusiastfordon**

Riksdagen avslår motionerna

2010/11:T217 av Lars Gustafsson (KD) och

2010/11:T480 av Isak From (S).

## **9. Registreringsskyltar på motorcyklar**

Riksdagen avslår motionerna

2010/11:T243 av Christer Winbäck (FP),

2010/11:T289 av Phia Andersson (S) och

2010/11:T506 av Marietta de Pourbaix-Lundin (M).

*Reservation 8 (S, V)*

## **10. Grön registreringsskylt för miljöbilar**

Riksdagen avslår motion

2010/11:T258 av Cecilia Widegren (M).

## **11. Vägskyltning**

Riksdagen avslår motionerna

2010/11:T304 av Hans Rothenberg m.fl. (M) och

2010/11:T356 av Ann-Kristine Johansson m.fl. (S).

*Reservation 9 (S, MP, V)*

## **12. Skoterpolitik**

Riksdagen avslår motionerna

2010/11:C311 av Irene Oskarsson (KD) yrkande 8 och

2010/11:T457 av Gunnar Sandberg m.fl. (S).

*Reservation 10 (S, V)*

## **13. Användning av vägsalt**

Riksdagen avslår motionerna

2010/11:T266 av Helena Lindahl och Staffan Danielsson (båda C) och

2010/11:T302 av Jan Ericson (M).

*Reservation 11 (MP, V)*

#### **14. Eluttag för motorvärmare**

Riksdagen avslår motion

2010/11:T259 av Lars Mejern Larsson och Gunilla Svantorp (båda S).

*Reservation 12 (S, V)*

#### **15. Avgift för av- och påställning av fordon**

Riksdagen avslår motion

2010/11:T297 av Jan Ericson (M).

#### **16. Registrering av ägare till bilar**

Riksdagen avslår motion

2010/11:T375 av Anders Hansson (M).

#### **17. Digitala färdskrivare**

Riksdagen avslår motion

2010/11:T388 av Monica Green (S).

*Reservation 13 (S, V)*

#### **18. Fordonsekipage**

Riksdagen avslår motion

2010/11:T412 av Lars Beckman (M).

#### **19. Fordonsutrustning**

Riksdagen avslår motion

2010/11:T459 av Phia Andersson (S).

*Reservation 14 (S, V)*

Stockholm den 3 mars 2011

På trafikutskottets vägnar

*Anders Ygeman*

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Anders Ygeman (S), Jan-Evert Rådström (M), Eliza Roszkowska Öberg (M), Pia Nilsson (S), Malin Löfsjögård (M), Lars Mejern Larsson (S), Sten Bergheden (M), Désirée Liljevall (S), Lars Tysklind (FP), Leif Pettersson (S), Gunilla Carlsson i Hisings Backa (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

Detta betänkande omfattar vissa väg-, fordons- och trafikfrågor med utgångspunkt från 47 motionsyrkanden från den allmänna motionstiden 2010. Utskottet behandlar senare i vår i ett särskilt betänkande motionsförslag om trafiksäkerhetsområdet (bet. 2010/11:TU18).

Utskottet har i samband med ärendets beredning sammanträffat med företrädare för Taxiförbundet. Mötet ägde rum den 17 februari 2011.

# Utskottets överväganden

## Åtgärder inom taxibranschen

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionerna om olika åtgärder inom taxibranschen. Utskottet utgår från att regeringen skyndsamt bereder bl.a. frågan om användning av databaser och införande av redovisningscentraler i syfte att främja utvecklingen inom taxibranschen.

Jämför reservation 1 (S, MP, V).

### Bakgrund

#### *Tidigare behandling*

Utskottet har i flera sammanhang tidigare behandlat frågor om taxiverksamhet och understrukt i bred enighet att det är väsentligt att komma till rätta med den ekonomiska brottsligheten inom branschen. Vid utskottets senaste behandling, i betänkande 2008/09:TU13, underströks vikten av att få en väl fungerande taxinäring som konkurrerar på lika villkor. Utskottet noterade med tillfredsställelse att det pågick ett brett arbete för att komma till rätta med den ekonomiska brottsligheten inom taxinäringen. Utskottet såg fram emot att ta del av resultatet av beredningsarbetet och eventuella förslag från regeringen för att åtgärda olika missförhållanden som krävde riksdagens ställningstagande. Vidare förutsatte utskottet att frågan om att motverka den ekonomiska brottsligheten inom taxinäringen skulle drivas skyndsamt och ansåg inte att det pågående beredningsarbetet skulle föregripas, varför de då aktuella motionsförslagen avstyrktes.

#### *Ansvarig myndighet*

Transportstyrelsen har det övergripande myndighetsansvaret för yrkestrafik på väg, i vilket taxifrågor ingår. Transportstyrelsen har också det övergripande myndighetsansvaret för körkortsgenereringen. När det gäller taxiverksamheten innebär detta att frågor om bl.a. körkortstillstånd, återkallelse av tillstånd och tillsyn hanteras av Transportstyrelsen.

#### *Regelverket*

Yrkestrafiklagen (1998:490) gäller yrkesmässig trafik. Yrkesmässig trafik kan drivas bl.a. som taxitrafik. Vidare innehåller lagen bestämmelser om vissa transporter i internationell trafik och – fr.o.m. den 1 april 2007 – även om otillåten taxitrafik. Yrkesmässig trafik får drivas endast av den som har trafik tillstånd, och ett sådant får ges endast till den som med hän-

syn till yrkeskunnande, ekonomiska förhållanden och gott anseende bedöms vara lämplig att driva verksamheten. Lagen innehåller särskilda regler för taxiverksamhet, bl.a. krav på taxiförarlegitimation. En taxiförarlegitimation ska återkallas av prövningsmyndigheten om innehavaren genom en brottslig gärning eller på grund av andra missförhållanden har visat sig olämplig att tjänstgöra som förare i linjetrafik eller taxitrafik. Straffbestämmelser m.m. återfinns i 6 kap. yrkestrafiklagen. En tillståndshavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot villkor som har meddelats i tillståndet döms till böter (1 §). Bestämmelsen om s.k. svarttaxi innebär att den som uppsåtligen utan tillstånd till taxitrafik utför en persontransport med personbil eller lätt lastbil mot ersättning efter erbjudande om körning till allmänheten döms, om gärningen inte är straffbar enligt 1 §, för otillåten taxitrafik till böter (1 a §).

### **Motionerna**

I motion 2010/11:T206 anför Gunilla Carlsson i Hisings Backa och Mattias Jonsson (båda S) att det behövs redovisningscentraler till vilka köruppdragen och ersättningarna rapporteras för att framgångsrikt slutföra arbetet mot skattefusk i taxibranschen. Motionärerna framhåller att dagens beställningscentraler kan sköta denna funktion. Krav på anslutning till en redovisningscentral bör skrivas in som villkor för taxitillstånd. Precis som i fråga om certifierade kassaregister ska införandet förberedas under en övergångsperiod. Motionärerna yrkar därför att krav på anslutning till en redovisningscentral ska skrivas in som villkor för taxitillstånd.

I motion 2010/11:T265 framför Staffan Danielsson (C) att svarttaxibilar förekommer i betydande utsträckning i de större städerna. Detta är negativt ur många synvinklar. Den svenska taxinäringen står, enligt motionären, enad bakom förslaget att anslutning till redovisnings- och tömningscentraler ska krävas som en nödvändig åtgärd mot ekonomisk brottslighet. Vid årsskiftet tog Transportstyrelsen över ansvaret för tillståndsgivning för och tillsyn av den yrkesmässiga trafiken på väg. Motionären framför att detta inneburit förändringar i arbetet, t.ex. minskad information till taxiförbunden. Motionären yrkar att man bör överväga att låta branschförbunden ta del av varningar och återkallelser av tillstånd samt att krav ska införas på anslutning till redovisnings- och tömningscentraler.

I motion 2010/11:T361 påpekar Börje Vestlund (S) att det sedan avregleringen av taxibranschen har blivit lättare att få tag i en taxi, men situationen har blivit otryggare för passagerarna. Den tidigare socialdemokratiska regeringen gjorde mycket för att förbättra situationen inom taxinäringen. Den nuvarande regeringen har dock flera gånger avvisat kravet på tömningscentraler med hänvisning till att "regelkrånget" skulle öka, framhåller motionären. Taxibranschen i sin helhet, såväl taxiägare som chauffö-



rer, efterfrågar regler som gynnar den seriösa taxibranschen. Motionären yrkar att regler om obligatorisk anslutning till en godkänd tömningscentral för taxiägare ska införas.

I motion 2010/11:T363 anför Krister Örnfjäder (S) att problem med pris-sättningen av taxiresor har uppstått efter avregleringen inom taxibranschen. Som exempel kan nämnas att en taxiresa mellan Stockholms innerstad och Arlanda kan kosta upp till 2 000 kr för den enskilda resenären. Detta skapar problem för många seriösa taxibolag, för besöksnäringen och inte minst för hotell och deras gäster. Svenska Taxiförbundet har bl.a. föreslagit att det bör lagstiftas om obligatorisk tömning av taxametrar till en godkänd redovisningscentral. Motionären påpekar att Skatteverket sedan två år genomför granskningar av taxibranschen. Myndigheten har då haft god hjälp av uppgifter från de beställningscentraler som i praktiken fungerar som redovisningscentraler. Även Ekobrottsmyndigheten och Konkurrensverket förordar ett system med redovisningscentraler. Det yrkas i motionen att regler bör införas om obligatorisk tömning av taxametrar till en godkänd redovisningscentral.

I motion 2010/11:T364 framför Eva-Lena Jansson och Börje Vestlund (båda S) att det från taxibranschen, men också från enskilda medborgare, rapporteras om att utländska turister blivit lurade att betala helt orimliga priser för en taxiresa. Det påverkar bilden av Sverige och den seriösa taxinäringen. Den nuvarande regeringen har flera gånger avvisat kravet på tömningscentraler med hänvisning till att "regelkrånglet" skulle öka. I dag är merparten av taxiägarna anslutna till olika beställningscentraler. Ingen uppfattar det som ett regelkrångel. Dessutom kan man göra en jämförelse med det personalliggarsystem som minskar svartjobben och som skapar förutsättningar för en sundare konkurrens. Motionärerna yrkar att regler om obligatorisk anslutning till en godkänd tömningscentral för taxiägare ska införas.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet vill inledningsvis betona vikten av att en sund konkurrens råder inom taxinäringen. Utskottet har flera gånger tidigare uttalat sig om vikten av att komma till rätta med missförhållanden inom taxinäringen, och utskottet har inte ändrat uppfattning. Enligt utskottets mening är det väsentligt att de insatser som genomförs är genomtänkta, kostnadseffektiva och i övrigt väl avvägda i förhållande till de resultat som ska uppnås. I sammanhanget vill utskottet framhålla att det är betydelsefullt att ta vara på de erfarenheter som finns inom branschen.

Utskottet vill vidare lyfta fram att regeringen den 4 januari 2010 mottog en utredning om bl.a. databaser för taxameterbesiktningsprotokoll för taxi, SOU 2010:76 Transportstyrelsens databaser på vägtrafikområdet. Remissförfarandet för det betänkandet pågår för närvarande. Därutöver bereder Finansdepartementet, som svar på en begäran från Skatteverket, frågan om

redovisningscentraler. Finansminister Anders Borg gav den 1 februari 2011 i en interpellation sin syn på redovisningscentraler. Han uttryckte sig positivt till förslagen i SOU 2010:76 men angav att det var för tidigt att yttra sig närmare i frågan eftersom remissförfarandet fortfarande pågick.

Utskottet bedömer att de förslag som för närvarande bereds om redovisningscentraler och databaser är intressanta. Enligt utskottets mening är det viktigt att det finns effektiva verktyg för att motverka olika former av fusk inom taxibranschen. Samtidigt gäller det att de åtgärder som vidtas för samhällets kontroll av enskilda företag inte är mer ingripande än vad som är nödvändigt. Därför är det viktigt att invänta resultatet av de utredningar som rör frågan. I detta sammanhang förutsätter utskottet att regeringen noggrant bereder frågan och att vederbörlig hänsyn tas till de åsikter som förs fram av berörda remissinstanser.

När det gäller brottslighet inom taxinäringen hänvisar utskottet vidare till de kontroller som genomförs med jämna mellanrum, bl.a. vid Centralen i Stockholm och på Bromma flygplats, där polis agerar i samarbete med berörda myndigheter, bl.a. Försäkringskassan, för att avslöja bidragsfusk och dylikt. Kontrollerna äger rum ungefär två till tre gånger per år och fungerar framför allt i avskräckande syfte. Frågan om tillgång till uppgifter om återkallelser av tillstånd och varningar bereds i Regeringskansliet, och utskottet ser ingen anledning att föregripa denna behandling.

Utskottet vill slutligen påminna om att Transportstyrelsen nyligen infört nya regler om prisinformation. Från och med den 1 februari 2011 gäller regler som ska göra det enklare för taxiresenärer att jämföra priser mellan olika taxiföretag. Alla taxibilar i Sverige ska före den 1 maj 2011 ha bytt ut sina dekaleringar med prisinformation, och syftet är att undvika oskäligen kostnader för en taxiresa.

Med hänvisning till det pågående beredningsarbetet och det arbete som bedrivs av berörda myndigheter avstyrker utskottet de här behandlade förslagen från motionerna 2010/11:T206 av Gunilla Carlsson i Hisings Backa och Mattias Jonsson (båda S), 2010/11:T265 av Staffan Danielsson (C), 2010/11:T361 av Börje Vestlund (S), 2010/11:T363 av Krister Örnfjäder (S) och 2010/11:T364 av Eva-Lena Jansson och Börje Vestlund (båda S).

## Förnybara drivmedel

### **Utskottets förslag i korthet**

Riksdagen avslår motionerna. Utskottet konstaterar att omställningen till ett långsiktigt hållbart transportsystem är en av de största utmaningarna inom transportpolitiken och konstaterar att en rad insatser har gjorts eller aviserats på området.

Jämför reservation 2 (S, MP, V).

## Bakgrund

### *Statistik*

Under 2010 registrerades, enligt branschföreningen BIL Sweden, 116 036 miljöbilar, vilket utgör drygt 40 % av det totala antalet nyregistrerade personbilar. Etanolbilarnas andel fortsätter att minska, från 49 % år 2009 till drygt 30 % år 2010. Andelen bränslesnåla dieselmotorer ökade markant under samma tidsperiod, från knappt 25 % till nära 47 %.

### *Definition av begreppet miljöbil*

Förordningen (2009:1) om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar och bilresor innehåller en definition av begreppet miljöbil och krav vid myndigheters inköp, leasing och användning av bilar. Stockholm, Göteborg och Malmö tillämpar en gemensam definition av miljöfordon. Definitionen används vid fordonsinköp samt vid utfärdande av p-förmåner i Göteborg och Malmö (Stockholm har ingen p-förmån för miljöbilar) och överensstämmer med definitionen i den ovannämnda förordningen. Andra definitioner av begreppet miljöbil förekommer bl.a. i fråga om trängsel-skatt och förmånsbeskattnings. Dessa är dock tidsbegränsade till den 1 augusti 2012 respektive den 31 december 2011.

### *Pumplagen*

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

Som ett led i trafikutskottets arbete med uppföljning och utvärdering av fattade riksdagsbeslut beslutade utskottet den 3 juni 2008 att följa upp genomförandet och konsekvenserna av införandet av pumplagen. Rapporten slutredovisades i februari 2010. I rapporten redovisas att antalet 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 lagen om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel har för mindre tankställen i glesbygd (bet. 2009/10:TU15, rskr. 2009/10:228). I sammanhanget borde, enligt riksdagen, en översyn ske av frågan om tidsbegränsade dispenser, enligt bestämmelserna i lagen (2005:1248) om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel (den s.k.

pumplagen). Utskottet uttalade i betänkandet som sin mening att det är det viktigt att en fortsatt utveckling av tillgången på förnybara drivmedel kan förenas med att medborgarna även i landets mer glest befolkade delar ges ett rimligt utbud av drivmedelsstationer.

### *Pågående beredningsarbete och projekt*

Regeringen anger i budgetpropositionen för 2011 att satsningen på ett demonstrationsprogram för elfordon och supermiljöbilspremie är en del av ett större klimatpaket med fordonsfokus som omfattar även en skärpt miljöbilsdefinition. Regeringen anger i budgetpropositionen vidare att den har som reformambition att förlänga den tidsbegränsade nedsättningen av förmånsvärdet för de bilar som är utrustade med den senaste och bästa tekniken för drift med elektricitet eller annan gas än gasol. Regeringen avser att återkomma med ett detaljerat förslag under 2011 om vilka bilar som nedsättningen kommer att omfatta.

Regeringen har uppdragit åt Energimyndigheten, Energimarknadsinspektionen, Vägverket och Transportstyrelsen att delta i ett gemensamt projekt med Norges Vegdirektorat, Transnova och NVE där huvuduppgiften är att planera och genomföra ett gemensamt projekt för laddinfrastruktur för elbilar. Med laddinfrastruktur menas laddplatser, skyltar och annan vägvisning, parkeringsplatser m.m. som gör det enkelt att köra elbilar mellan Norge och Sverige. Projektet kan användas till utprovning av ny teknik, t.ex. för snabbbladning, samt bidra till att ge svar på frågeställningar knutna till standarder, säkerhet, betalningssystem eller andra områden som gruppen finner viktiga. Avrapportering har skett, och i rapporten föreslås vissa åtgärder. I övrigt fortgår arbetet med projektet.

### **Motionerna**

I motion 2010/11:T208 framför Lars Gustafsson m.fl. (KD) att genomförandet av pumplagen har inneburit att etanol E85, som medför den billigaste investeringen, blivit det vanligaste alternativet. Lagen genomfördes etappvis och är nu fullt genomförd. Alla fordonsbränslestationer med en årlig försäljningsvolym som överstiger 1 000 kubikmeter är skyldiga att tillhandahålla ett förnybart bränsleslag ur pump. Konsekvenserna har blivit tydliga för den utsatta bransch där marginalerna är små och kundunderlaget många gånger på gles- och landsbygden är vikande. Ett stort antal tankställen, särskilt i gles- och landsbygder, har lagts ned eller planeras bli nedlagda. Ett flertal tankställen har kunnat överleva tack vare dispenser. Trafikutskottet har under föregående riksdagsår uppmärksammat de negativa konsekvenser som lagen om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel har. Motionärerna yrkar att permanenta dispenser ska beviljas för de drivmedelsstationer som omfattas av pumplagens fjärde steg och att hänsyn ska tas till förhållanden som riskerar att snedvrیدا konkurrensen.

I motion 2010/11:T227 framför Cecilia Widegren (M) att en omställning till ett mer klimatvänligt samhälle kommer att ta tid. En viktig aspekt i detta sammanhang är att utvecklingen av elbilar är på frammarsch. Än så länge begränsas dock användningsområdet till kortare distanser. Dessutom behövs tillgång till eluttag. E20 är huvudstråket mellan Stockholm och Göteborg. Enligt motionären framstår E20 som en ideal projektväg för eluttag i Sverige. Det yrkas att möjligheten att utse E20 mellan Sveriges första och andra stad till projektväg för eluttag bör ses över.

I motion 2010/11:T389 anför Monica Green och Carina Ohlsson (båda S) att bränslen som gas och olja används i mindre utsträckning i Sverige än i de flesta andra länder i Europa, tack vare Socialdemokraternas hårda miljölagstiftning på 1980- och 1990-talen. Enligt motionärerna är det i transportsektorn som de stora vinsterna i form av mindre utsläpp kan göras. Väg E20 är oerhört viktig för den svenska ekonomin och jobben, framhåller motionärerna. Ett steg mot ett klimatvänligt samhälle är att utveckla möjligheterna för en fungerande infrastruktur för biogasbilar i Sverige. Detta har redan påbörjats i Västsverige. Motionärerna anger att steg måste vidtas för tillverkning, efterfrågan och fortsatt utbyggnad av biogasanläggningar. Det yrkas i motionen att möjligheten att utse E20 till projektväg för biogasanläggningar ska ses över.

I motion 2010/11:T405 anför Eva-Lena Jansson m.fl. (S) att vägtrafiken även fortsättningsvis kommer att ha en stor andel av transportarbetet. Den framtida vägtrafiken behöver vara långsiktigt hållbar, med avseende på såväl hälsa och säkerhet som miljö. Motionärerna påpekar att det är viktigt att fordon drivs med förnybara drivmedel. De senaste årens utveckling av motorer och fordon som helt eller delvis använder förnybara drivmedel är positiv, men går fortfarande för långsamt. En avgörande förutsättning är att tillgång till förnybara drivmedel säkras. Producenter av dessa måste på olika sätt stödjas, och tankställen måste finnas i hela landet. Det yrkas i motionen att investeringar i vägar ska kombineras med att man stimulerar till användning av fordon som drivs med förnybara drivmedel (yrkande 2) och att åtgärder ska vidtas för en rimlig tillgänglighet till förnybara drivmedel (yrkande 3).

I motion 2010/11:T409 framför Penilla Gunther (KD) att EU har beslutat om maxtak för genomsnittsutsläppen av koldioxid från personbilar. Nyproducerade bilar inom EU får inte ha ett högre genomsnittsutsläpp av koldioxid än 130 g/km fr.o.m. 2012 och max 95 g/km fr.o.m. 2020. Enligt motionären är dessa gränser en alltför låg målsättning. Gränsen för genomsnittsutsläppen av koldioxid från nyproducerade bilar inom EU bör sättas till max 80 g/km från och med 2020 och max 60 g/km från och med år 2025. Ett absolut maxtak, som ingen bilmodell får överskrida, bör också införas. Motionären anser också att ett förbud mot nyförsäljning av bilar som enbart kan drivas med fossila bränslen bör införas fr.o.m. år 2015. Det yrkas i motionen att ett förbud bör införas fr.o.m. år 2015 mot nyförsäljning av bilar som enbart kan drivas med fossila bränslen (yrkande 11).

I motion 2010/11:T490 påpekar Camilla Waltersson Grönvall (M) att enligt regeringens proposition 2008/09:162 En sammanhållen klimat- och energipolitik – Klimat, bör Sverige 2030 ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen. Den miljöbilspremie som infördes under den föregående mandatperioden har varit en viktig del i detta. Enligt Transportstyrelsen har antalet miljöfordon ökat kraftigt de senaste åren, från totalt ca 110 000 fordon i januari 2008 till över 340 000 fordon i augusti 2010. Förvisso har ökningen av elbilar, elhybrider och biogasfordon varit tydlig, men alltjämt är det bilar som drivs med etanol E85 som dominerar bland miljöfordonen. Enligt motionären måste utvecklingen påskyndas, och det påpekas att elbilarnas stora svaghet är de dyra batterierna. I en hårt ansatt fordonsbransch kan miljöbilar på sikt bidra till att säkra jobb. Det yrkas att en sammanhållen strategi för att förmå fler människor att välja en miljöbil med ett koldioxidneutralt drivmedel ska tas fram. Inom ramen för en sådan strategi bör man också se över och överväga åtgärder såsom möjliga regelförenklingar riktade till producenter inom området. Det yrkas också att den skattefria perioden för elbilar ska förlängas till 10 år och eventuellt kombineras med slopande av skyldigheten att betala trängselskatt. Dessutom yrkar motionären att omsorg ska läggas vid att särskilda regler för parkering vid laddningsstationerna införs.

I motion 2010/11:N398 anför Stina Bergström m.fl. (MP) att i den utvärdering som trafikutskottet på eget initiativ låtit göra tillsammans med riksdagens utredningstjänst konstateras det att pumplagen hittills inte kan sägas vara orsak till den s.k. mackdöden. Det framgår också, påpekar motionärerna, att lagen inte varit teknikneutral. När pumplagen revideras bör målet vara att fler aspekter ska ingå i de kriterier framtidens bränslen bör uppfylla. Därför bör det finnas ett krav på successiv upptrappning så att Svanenmärkta bränslen finns att tillgå på alltfler mackar. Det yrkas i motionen att pumplagen ändras i syfte att se till att Svanenmärkta fordonsdrivmedel ska finnas tillgängliga i samtliga svenska kommuner inom tre år och att mackarna med störst försäljningsvolym ska klara kravet först (yrkande 16).

### **Utskottets ställningstagande**

Omställningen till ett långsiktigt hållbart transportsystem är en av de största utmaningar som transportpolitiken står inför. För att främja en utveckling i denna riktning har riksdagen bl.a. beslutat att godkänna pumplagen och dess olika genomförandesteg med hänsyn till att tillgängligheten till förnybara bränslen är av avgörande betydelse för ett hållbart transportsystem. Det är givetvis viktigt att åtgärder för att främja förnybara bränslen är teknikneutrala och inte missgynnar olika regioner. Samtidigt kan det vara oundvikligt att marknadsförutsättningarna vid varje given tidpunkt kan göra ett alternativ mer fördelaktigt än andra.

Riksdagen tillkännagav mot denna bakgrund våren 2010 att regeringen bör se över konsekvenserna av lagen om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel, den s.k. pumplagen. Utskottet angav att i sammanhanget bör en översyn ske av frågan om tidsbegränsade dispenser, enligt bestämmelserna i lagen (2005:1248) om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel (den s.k. pumplagen). Utskottet uttalade i betänkandet som sin mening att det är viktigt att en fortsatt utveckling av tillgången på förnybara drivmedel kan förenas med att medborgarna även i landets mer glest befolkade delar ges ett rimligt utbud av drivmedelsstationer. Utskottet kan med tillfredsställelse konstatera att frågan nu bereds i Regeringskansliet och att regeringen angivit att den ska vidta åtgärder eller lämna förslag som innebär att dispensererna från pumplagens sista steg ska permanentas.

Utskottet noterar vidare med tillfredsställelse att regeringen i budgetpropositionen för 2011 angivit att dess insatser för en fossiloberoende fordonsflotta intensifieras. Såväl demonstrationsprogram för elfordon och supermiljöbilspremie som en skärpt miljöbilsdefinition är, enligt utskottet, viktiga åtgärder för att åstadkomma ett hållbart transportsystem. Det nationella demonstrationsprogrammet för elbilar och laddhybrider införs av regeringen under 2011–2014 (50 miljoner kronor per år) i syfte att underlätta en storskalig marknadsintroduktion av fordon med eldrift. Insatsen inriktas mot att stödja utvecklingen av standarder, normer m.m. som bidrar till att skapa likvärdiga förutsättningar för de aktörer som ansvarar för uppbyggnaden av laddinfrastrukturen för elbilar och laddhybrider.

Utskottet anser att det är positivt att regeringen avser att förlänga den tidsbegränsade nedsättningen av förmånsvärdet för de bilar som är utrustade med den senaste och bästa tekniken för drift med elektricitet eller annan gas än gasol. Nedsättningen är, enligt utskottet, viktig för att driva fram den senaste och bästa tekniken vad gäller miljöfordon. Det är också glädjande att regeringen, genom förordningsändringar, även beslutat att det ska vara möjligt för kommunen att reservera laddplatser för elbilar.

Utskottet kan med tillfredsställelse konstatera att det inom området förnybara drivmedel pågår ett stort antal projekt som alla befinner sig i olika faser. Ett projekt har inletts för upphandling av elbilar där Vattenfall AB och Stockholms stad samarbetar för att genomföra en gemensam teknikupphandling av elbilar och laddhybrider. Företag och offentliga organisationer i Sverige bjuds in att delta. Målet är att underlätta övergången till eldrivna fordon i Sverige. Arbetet med upphandlingen av elbilar sker i flera steg och påbörjades 2010. Elbilarna och laddhybriderna kommer att börja levereras under 2011 och 2012. Elbilsupphandlingen siktar på minst 6 000 fordon. Som stimulans får de första köparna ersättning för upp till 25 % av merkostnaden, dock maximalt 50 000 kr per fordon. Ersättningen beräknas därmed räcka till minst 1 000 elbilar.

Avseende biogas noterar utskottet att staten genom Energimyndigheten bidrar med 222 miljoner kronor till ett stort biogasprojekt i Göteborg, kallat GoBiGas. Det är det största forsknings- och utvecklingsstöd som

svenska staten hittills bidragit med till ett projekt sedan Sverige gick med i EU, och stödet måste godkännas av EU-kommissionen. Bakom projekten står Göteborg Energi och Eon. Första etappen tas i drift 2012. Satsningen omfattar närmare 900 miljoner kronor. Göteborg Energi räknar med att år 2020 leverera biogas motsvarande 1 TWh. Det motsvarar drivmedel till 100 000 bilar.

När det gäller motionsförslaget om att utse väg E20 mellan Stockholm och Göteborg som en särskild projektväg anser utskottet inte att det är lämpligt att riksdagen pekar ut en särskild väg eller en särskild typ av miljövänligt bränsle före något annat.

Med hänsyn till de åtgärder som redan vidtagits samt till pågående beredningsarbete avstyrker utskottet motionerna 2010/11:T208 av Lars Gustafsson m.fl. (KD), 2010/11:T227 av Cecilia Widegren (M), 2010/11:T389 av Monica Green och Carina Ohlsson (båda S), 2010/11:T405 av Eva-Lena Jansson m.fl. (S) yrkandena 2 och 3, 2010/11:T409 av Penilla Gunther (KD) yrkande 11, 2010/11:T490 av Camilla Waltersson Grönvall (M) och 2010/11:N398 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 16.

## Efterkonvertering av arbetsmaskiner m.m.

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionerna. Utskottet konstaterar att frågan om efterkonvertering av traktorer har utretts av Energimyndigheten som föreslagit att Transportstyrelsen ges i uppdrag att möjliggöra efterkonvertering av jordbrukstraktorer till metandrift och att även skapa regler för konvertering av lastbilar. Utskottet är inte berett att föregå den pågående beredningen av förslaget.

Jämför reservation 3 (S, MP, V).

### Motionerna

I motion 2010/11:T249 framhåller Solveig Zander (C) att det i dag saknas reella alternativ till fossila bränslen för arbetsfordon i de areella näringarna, såsom skördare, skotare och traktorer. I budgeten för 2011 föreslår därför regeringen att ägare till arbetsmaskiner ska få en omställningspremie för att kunna konvertera från fossila drivmedel till icke-fossila drivmedel. Det är mycket angeläget att omställningen från fossila till icke-fossila alternativ i arbetsmaskiner påskyndas. Motionären yrkar att regeringen skyndsamt ska ge ett uppdrag till Transportstyrelsen att möjliggöra efterkonvertering av jordbruksmaskiner till metandrift.

I motion 2010/11:N398 anför Stina Bergström m.fl. (MP) att ett problem vid utveckling av biogaslastbilar, biogastraktorer och andra fordon är att det i dag inte finns något regelverk för dessa fordon att typgodkännas



emot. Det finns i dag endast sådana regelverk för biogasbussar och biogasbilar. Det yrkas i motionen att regelverk för tygodkännande av biogaslastbilar, biogastraktorer och andra biogasfordon ska tas fram (yrkande 4).

### Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar att frågan om efterkonvertering av traktorer har ingått i det uppdrag från regeringen som Energimyndigheten fått att presentera en biogasstrategi. I slutrapporten föreslår Energimyndigheten att Transportstyrelsen ges i uppdrag att möjliggöra efterkonvertering av jordbrukstraktorer till metandrift i enlighet med det förslag myndigheten utarbetat och även inkludera regler för konvertering av lastbilar. Frågan om efterkonvertering av dessa fordon är således under beredning, varvid ett remissförfarande pågår, och utskottet ser inte anledning att föregripa resultatet av beredningsarbetet.

Angående biogas som drivmedel anges i slutrapporten att det finns teknik där metan används samtidigt med dieselolja. Tekniken kallas dual-fuel-alternativt metan-dieselteknik. Det finns flera tillverkare som erbjuder tekniken globalt, men i inget tillämpas den i fabriksbyggda fordon utan det är fråga om efterkonvertering.

Vidare har utskottet fått veta att det är möjligt att få dispens från Transportstyrelsen för efterkonvertering av traktorer. Prövningen hos Transportstyrelsen sker från fall till fall. Hittills har ett ärende prövats, och en ansökan om efterkonvertering av en traktor till biogasdrift har beviljats. Ärendet rörde en ansökan från en tillverkare inför ett fältprov.

Med anledning av det nu sagda avstyrker utskottet motion 2010/11:T249 av Solveig Zander (C) och motion 2010/11:N398 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 4.

## Bilbesiktningens reglering

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionerna med hänvisning till att utskottet anser att fordonsbesiktningen på en konkurrensutsatt marknad kan utformas på ett sätt som bättre gynnar konsumenterna.

Jämför reservation 4 (S, MP, V).

### Motionerna

I motion 2010/11:T212 påpekar Carina Hägg (S) att bilbesiktningen avreglerades den 1 juli 2010 och att farhågor finns att priserna kommer att öka till följd av avregleringen. Innan statlig verksamhet privatiseras måste det slås fast att det finns förutsättningar att skapa den sunda tävlan om kunderna som driver ned priserna och ökar utbudet. Motionären anför att om

en obligatorisk besiktning kombineras med begränsad konkurrens blir resultatet ett kraftigt ökat pris. Därför yrkas att möjligheterna att dra tillbaka reformen ska undersökas.

I motion 2010/11:T370 anför Isak From m.fl. (S) att omregleringen av bilprovningen är en ny situation, som riskerar att bli dyr för den enskilda fordonsägaren. Ännu syns ingen stor förändring i ökad tillgänglighet utanför Stockholm. Norrbotten och Västerbotten utgör 42 % av Sveriges yta med långa avstånd. Det är av största vikt för företagsutvecklingen och för de enskilda i denna region att de lätt kan besiktiga sina fordon. Det kräver, enligt motionärerna, att bilar kan besiktigas inom ett rimligt avstånd utan onödig miljöpåverkan och utan onödigt höga kostnader för brukarna. Enligt motionärerna är fordonsbesiktning myndighetsutövning som inte kan konkurransutsättas. Motionärerna anser vidare att staten ska ha ansvaret för tillgängligheten i hela landet. Det yrkas att det måste finnas möjlighet att besiktiga sitt fordon till en låg kostnad utan att färdas långa sträckor.

I motion 2010/11:T473 påpekar Staffan Anger (M) att alltfler svenskar arbetar utomlands eller tillbringar längre perioder utomlands av någon annan anledning. Om de tar sin bil med sig, måste de dock fortfarande köra till Sverige för besiktning. Under de senaste åren har Bilprovningen erbjudit svenskregistrerade bilar besiktning i Spanien under 2 veckor per år. Att slippa köra sin bil till Sverige för besiktning bör vara en självklarhet, inte minst av miljöskäl, anför motionären. Det yrkas i motionen att möjligheterna att bidra till Bilprovningens ökade samarbeten med utländska besiktningföretag ska ses över snarast möjligt.

I motion 2010/11:N1 anför Lars Johansson m.fl. (S, MP) att avregleringen av fordonsbesiktningen riskerar att leda till sämre tillgänglighet på landsbygden. Besiktningpriserna kommer, enligt motionärerna, med stor sannolikhet att höjas i områden där utbudet är begränsat. Några förslag för att säkerställa en likvärdig service i hela landet efter avregleringen har inte lagts fram av regeringen. Det är, enligt motionärerna, viktigt att avregleringarnas konsekvenser för fordonsbesiktningmarknaderna skyndsamt följs upp och utvärderas. Motionärerna yrkar att avregleringen av fordonsbesiktningens verksamheten ska följas upp och utvärderas (yrkande 4).

### **Utskottets ställningstagande**

Riksdagen beslutade under det förra riksmötet att fordonsbesiktningen i Sverige skulle omregleras och konkurransutsättas fr.o.m. den 1 juli 2010 (prop. 2009/10:32, bet. 2009/10:TU8, rskr. 2009/10:161). Utskottet är fortsatt övertygat om att fordonsbesiktningen på en konkurransutsatt marknad kan utformas på ett sätt som gynnar konsumenterna. Samtidigt kan högt ställda krav på trafiksäkerhet och miljökontroll uppnås lika väl på en omreglerad marknad.

Utskottet vill också lyfta fram att riksdagen, i syfte att göra det möjligt för Svensk Bilprovning AB att verka på helt marknadsmässiga villkor, bemyndigat regeringen att minska eller öka statens ägande i bolaget (prop. 2009/10:54, bet. 2009/10:NU10).

Enligt uppgifter från Svensk Bilprovning AB räknar företaget med att 40–50 konkurrerande provningsstationer kommer att etablera sig i Sverige det kommande året. Detta baseras på uppgifter om företag som utbildar och rekryterar personal och vad företagen själva uttalat. Bilprovningen ser sig, på grund av konkurrensen, tvingad att utöka öppettiderna. Priserna på kontrollbesiktningar har inte höjts utan ligger kvar på 300 kr, men däremot har priset höjts på registreringsbesiktningar på grund av utökade kontrollkrav från Transportstyrelsen. Konkurrenten Carspect, som har generösare öppettider, är något dyrare än Svensk Bilprovning AB. Svensk Bilprovning AB har sedan avregleringen inte lagt ned någon station. Däremot har företaget på senare tid öppnat nya stationer på flera ställen, även i glesbygd. I tätbebyggda områden har stationer flyttats till platser som är mer attraktiva för kunderna. När det gäller motionsförslag om olika servicefrågor vill utskottet tillägga att riksdagen inte är skyldig att detaljreglera vilka affärsstrategier ett företag på en konkurrensutsatt marknad ska tillämpa.

Utskottet avstyrker därför motionerna 2010/11:T212 av Carina Hägg (S), 2010/11:T370 av Isak From m.fl. (S), 2010/11:T473 av Staffan Anger (M) och 2010/11:N1 av Lars Johansson m.fl. (S, MP) yrkande 4.

## Krav på bilbesiktning

### **Utskottets förslag i korthet**

Riksdagen avslår motionen med hänvisning till att utskottet anser att den berörda myndigheten bör ha till uppgift att bedöma om eventuella förändringar av besiktningstervallen bör ske inom ramen för det gällande europeiska regelverket.

Jämför reservation 5 (SD).

### **Motionen**

I motion 2010/11:T488 framhåller Lars Isovaara och Josef Fransson (båda SD) att den svenska personbilsparkens tekniska kvalitet generellt har förbättrats. Statistik från Bilprovningen visar att för de yngre bilmodellerna har andelen underkända fordon väsentligt minskat mellan åren 2000 och 2009. De personbilar som nu underkänns har fel som i de flesta fall kan hänföras till kategorin ägarrelaterade fel. Dessa fel rör vanligtvis däck, strålkastare, positionsljus etc. Det finns därför skäl att förändra fordonsförordningen i fråga om löpande kontroll av fordon. Det yrkas att förordningen ska ändras så att bilar med en totalvikt av högst 3,5 ton ska kontrollbesik-

tas första gången under den inställetstermin vars inställesemånad infaller sedan 46 månader har gått från den månad då bilen togs i bruk för första gången.

### Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar att reglerna om kontrollbesiktning är harmoniserade på EU-nivå genom vissa minimikrav, enligt direktiv 96/96/EG. I Sverige är regeln sedan länge att ett fordon med en totalvikt av högst 3,5 ton besiktigas första gången 34 månader efter att den först tagits i bruk.

Utskottet bedömer att Transportstyrelsen, som ansvarig myndighet, bör ha till uppgift att överväga och föreslå eventuella förändringar inom ramen för det gällande regelverket på europeisk nivå.

Utskottet avstyrker därmed motion 2010/11:T488 av Lars Isovaara och Josef Fransson (båda SD).

## Övergivna fordon

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionerna. Utskottet konstaterar att frågor om övergivna bilar bereds inom Regeringskansliet och utgår från att såväl miljö- som trafiksäkerhetsaspekter i samband med detta beaktas.

Jämför reservation 6 (S, MP, V).

### Allmänt

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

Mot denna bakgrund såg utskottet med intresse på det uppdrag som Vägverket fått av regeringen att i samråd med Naturvårdsverket utreda frågan om övergivna fordon. I uppdraget ingick att analysera hur en långsiktig lösning kan utformas när det gäller kostnaderna för transporter av uttjänta bilar till bilskrotor och därmed hindra att uttjänta bilar överges. Vid denna tidpunkt, våren 2007, hade Vägverket nyligen redovisat att resultatet av

uppdraget som bl.a. innehåller förslag om att en kommun eller Vägverkets region åläggs en skyldighet att utan dröjsmål flytta ett fordonsvrak. Den finansieringslösning som föreslogs av Vägverket är att kommuner och Vägverkets regioner får ersättning för sina kostnader för att omhänderta ett fordon genom fordonets trafikförsäkring. En förutsättning är att kostnaderna inte kan tas ut av fordonets ägare. Enligt förslaget kommer även ersättning att betalas ut för fordon som saknar trafikförsäkring.

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

### **Motionerna**

I motion 2010/11:T383 anför Jan Ertsborn och Anita Brodén (båda FP) att det ofta utmed motorvägar, andra vägar och även direkt i skog och mark står övergivna fordon. Gällande regler säger att polisen har rätt att beordra flyttning av ett fordon endast om det är uppställt på sådant sätt att det utgör en omedelbar trafikfara. I annat fall är Trafikverket skyldigt att fatta beslut om flyttning av ett fordon när detta övergivits på eller intill en allmän väg. Beslutet ska föregås av en utredning, vilket innebär en lång handläggningstid. De övergivna fordonen kan orsaka såväl olyckor som miljöförstöring. Motionärerna påpekar att Vägverket har föreslagit att en uttalad skyldighet att flytta fordonsvrak så snart som möjligt medför ett ökat incitament för kommuner och berörda myndigheter att flytta fordonsvraken och kräva ägaren på kostnaderna samt att vägverket har föreslagit att en sådan skyldighet bör införas i förordningen om flyttning av fordon. Motionärerna yrkar att regler ska införas om att övergivna fordon på och utmed motorvägarna omedelbart ska forslas bort.

I motion 2010/11:T455 påpekar Gunnar Sandberg och Marie Nordén (båda S) att hanteringen av ansvarsfrågan för bilar som av olika anledningar blir stående på privat mark och inte utgör någon trafikfara skapar problem. Man får lätt intrycket av att ingen har ansvaret för att de tas bort. Motionärerna lyfter fram att det, enligt polisen, är Kronofogdemyndighetens ansvar att, efter ansökan av en fastighetsägare, ta bort bilen. Kronofogdemyndigheten kan begära handräckning av polisen. Det yrkas i motionen att en förenkling ska genomföras så att polisen får ökade befogenheter att gripa in även när fordon inte utgör någon trafikfara.

I motion 2010/11:T469 påpekar Eva Sonidsson och Ingemar Nilsson (båda S) att antalet övergivna fordon i naturen ökar. De utgör en risk från både trafiksäkerhets- och miljösynpunkt samtidigt som de förfular boendemiljön. Polisen har i dag rätt att beordra flyttning av ett fordon bara om det är uppställt på ett sådant sätt att det utgör en omedelbar trafikfara. En

lång myndighetsprocess kan behövas innan fordonet kan fraktas bort. Om ett fordon har övergivits och dess ägare inte har gett sig till känna, eller inte har kunnat spåras inom rimlig tid, bör polisen ha rätt att forsla bort den övergivna bilen, anför motionärerna. I Tyskland finns en lag med detta innehåll, påpekar motionärerna. Det yrkas att regelsystemet bör förenklas så att polisen ska kunna forsla bort övergivna fordon.

### Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis understryka att motionärerna tar upp en angelägen fråga, nämligen problemen med övergivna fordon längs landets vägar. Övergivna fordon är både ett miljöproblem och en trafiksäkerhetsrisk som förorsakar kostnader för såväl staten som kommunerna. Processen med att omhänderta och att bortforsla övergivna fordon behöver därför, enligt utskottets mening, vara både snabb och kostnadseffektiv för att olägenheterna ska kunna begränsas.

Utskottet har fått information om att frågan om övergivna fordon är föremål för beredning inom Regeringskansliet. Arbetet bedrevs tidigare inom Näringsdepartementet, men ansvarigt departement är numera Miljödepartementet. Miljödepartementet har givit Naturvårdsverket i uppdrag att utreda frågan om omhändertagande av fordon. Utredningen, som ska omfatta bl.a. frågor om övergivna fordon men också frågor om producentansvar m.m., ska redovisas i juni 2011. Utskottet utgår från att såväl miljö- som trafiksäkerhetsaspekter beaktas i den fortsatta beredningen av frågan. Med anledning av det nu sagda avstyrker utskottet motionerna 2010/11:T383 av Jan Ertsborn och Anita Brodén (båda FP), 2010/11:T455 av Gunnar Sandberg och Marie Nordén (båda S) samt 2010/11:T469 av Eva Sonidsson och Ingemar Nilsson (båda S).

### Parkeringsfrågor

#### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionerna. Utskottet konstaterar att frågan om registrering av handikapptillstånd för funktionshindrade bereds inom Regeringskansliet.

Jämför reservation 7 (MP, V).

### Motionerna

I motion 2010/11:T434 anför Lars-Axel Nordell (KD) att ett parkeringstillstånd innanför rutan på en bil är stöldbegärligt. Det är en kränkning att utsättas för inbrott. Särskilt förnedrande är det att veta att man utsätts för detta brott på grund av sin funktionsnedsättning. Motionären betonar att det i dag finns tekniska möjligheter att undvika dessa brott. Med en hand-

dator kan parkeringsvakterna omgående få kontakt med register för att kontrollera vilket fordon de inspekterar. I registret framgår då bl.a. om det är ett fordon med handikapptillstånd. En positiv bieffekt, framhåller motionären, är att parkeringsvakterna snabbt kan polisanmäla eventuella stulna eller efterlysta fordon. I några städer pågår ett arbete för att förenkla och förbättra rutinerna och där är handikapptillstånd i framrutan överflödigt. Det yrkas att processen med att inte visa handikapptillstånd innanför bilrutan skyndas på och harmoniseras inom Sverige samt på sikt inom EU.

I motion 2010/11:T449 anför Per Bill (M) att ca 14 kommuner i Sverige sedan början av 1990-talet har en s.k. sjudygnregel som regleras i en lokal trafikföreskrift. Denna lokala trafikföreskrift utmärks inte med vägmärke. Den 1 juni 2007 antog regeringen den nya vägmärkesförordningen (2007:90) och samtidigt gjordes att antal följdändringar i trafikförordningen. En av följdändringarna som gjordes i trafikförordningen var att på allmän plats inom tätbebyggt område där kommunen är huvudman för hållande av allmänna platser samt inom vägområde för allmän väg får fordon inte parkeras under längre tid än 24 timmar i följd på vardagar, utom vardag före sön- och helgdag. Då Vägverkets nya föreskrifter antogs upphävdes kommunernas stöd för att inte utmärka den "allmänna" lokala trafikföreskriften om sju dygn. Motionären anger att detta är mycket otillfredsställande och att såväl Stockholms stad som Göteborgs stad påpekat detta i yttranden till Vägverket. Det framhålls i motionen att flera kommuner av miljöskäl inte vill att parkerade fordon ska flyttas var 24:e timme, att en utmärkning skulle leda till en omfattande utmärkningsflora och en orimligt stor kostnad för kommunerna, att en uppställningstid är ett gynnande beslut samt att inga negativa konsekvenser har framkommit bland de kommuner som inte utmärker tillåten parkering under sju dygn. Motionären anser det angeläget att Transportstyrelsen behandlar frågan. Det yrkas i motionen att Transportstyrelsen ska se över möjligheterna till undantag från utmärkningskyldigheten av den lokala trafikföreskriften om tillåten parkering under högst sju dygn.

I motion 2010/11:T450 framhåller Lars-Arne Staxäng (M) att kommuner och även enskilda fastighetsägare har rätt att själva utfärda parkeringsavgifter i stället för böter. Denna verksamhet har hela tiden ökat, och det är nu en mycket omfattande affärsverksamhet som bedrivs av kommuner och enskilda fastighetsägare ofta med hjälp av väktarbolag. En viktig anledning till detta är det stora behov som finns av parkeringsplatser i attraktiva lägen. Det finns också betydande problem eftersom verksamheten blivit en viktig inkomstkälla för både fastighetsägare och kommuner. Enligt motionären vittnar många människor om att de fått parkeringsavgift trots att de betalat rätt avgift. Det yrkas i motionen att lagstiftningen ska ses över och att den enskildes rättsskydd ska stärkas på det viset att bolaget eller kommunen får ett ökat ansvar för de kostnader som finns i samband med en domstolsprövning av en tvist om ett parkeringsärende.

I motion 2010/11:T502 anför Maria Wetterstrand m.fl. (MP) att många hamnar i ett ofrivilligt biltvång. Det är lämpligare att använda taxi, hyrbil eller bilpool för resor i staden. Det frigör parkeringsytor och leder till en trevligare stad, anger motionärerna. Om behovet av parkeringsplatser minskar, exempelvis då fler använder bilpool och fler åker kollektivt, kan mer yta frigöras till exempelvis grönområden, lekplatser och kultur. I dagsläget har kommunerna inte möjlighet att reservera parkeringar för bilpoolsbilar. Det yrkas att hinder för kommunerna att stimulera bilpooler, t.ex. genom att tillåta kommunerna att reservera parkeringar för bilpoolsbilar, ska tas bort (yrkande 19).

I motion 2010/11:T504 påpekar Stina Bergström m.fl. (MP) att det är viktigt att vidta åtgärder som främjar bl.a. cykling framför bilkörsel. Enligt motionärerna är det bra att höja priserna för att parkera bilen, och avgiften som tas ut bör vara marknadsmässig. Vad gäller garageparkering och tomtmarksparkering är det i dag inga problem att höja priserna, men kantparkeringar regleras i en gammal lag. Den är problematisk eftersom den säger att man bara får ta ut en avgift så att trafiken inte störs; det handlar om "trafikens ordnande". Det yrkas att lagstiftningen ska ändras genom att den kompletteras med en miljöaspekt för att möjliggöra en mer offensiv parkeringspolitik (yrkande 14).

I motion 2010/11:T507 framhåller Marietta de Pourbaix-Lundin (M) att det inte är ovanligt att en bilägare får en påminnelse om en P-bot som denne aldrig sett originalet till. De flesta parkeringsböter delas ut av kommunala parkeringsbolag. Dessa har alla olika sätt för att dokumentera grunderna för sina parkeringsböter. Det innebär en inkonsekvens i myndighetsutövningen. Endast en del kommuner har ett system där parkeringsvakterna tar ett fotografi av den felparkerade bilen. Med ny teknologi är det lätt att säkerställa och bevisa att någon har felparkerat. Parkeringsvakten kan använda en handterminal med inbyggd mobiltelefon och kamera. Motionären yrkar att parkeringsvakter över hela landet ska lämna fotografibevis tillsammans med parkeringsböterna.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet vill inledningsvis betona att frågan om parkeringstillstånd för funktionshindrade är viktig för att personer med funktionsnedsättning ska få en god tillgänglighet. Utskottet har därför förståelse för de synpunkter som framförs i motion T434 (KD) och är inte heller omedvetet om att ett handikapptillstånd kan ha ett värde på den "svarta marknaden". Utskottet noterar att enligt Transportstyrelsens föreskrifter TSFS 2009:73 1 kap 3 § ska ett handikapptillstånd för rörelsehindrade placeras i fordonets främre del så att det är väl synligt och läsbart utifrån. För att helt komma bort från synliga handikapptillstånd i vindrutan krävs att Transportstyrelsen upprättar ett centralt register där rörelsehindrade registreras. Frågan har nyligen varit föremål för utredning (SOU 2010:76 Transportstyrelsens



databaser på vägtrafikområdet – integritet och effektivitet). I utredningen, som överlämnades till regeringen för vidare behandling i november 2010, föreslås att ett centralt register inte upprättas. Anledningen är bl.a. att det finns problematiska integritetsaspekter vid registerföring över handikapp. Eftersom frågan är under beredning i Regeringskansliet ser utskottet ingen anledning att ta något initiativ i ärendet.

Miljöfrågor aktualiseras även i parkeringssammanhang och det är därför enligt utskottet viktigt att parkeringsplatser utformas och regleras på lämpligt sätt. Enligt lagen (1957:259) om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelse av offentlig plats, m.m. får en kommun ta ut ersättning i form av en avgift för rätten att parkera. Grunderna för beräkning av avgiften beslutas av kommunfullmäktige. För näringsidkare och andra med särskilda behov av att parkera i sitt arbete eller för dem som bor i ett visst område att parkera inom området får avgifter tas ut efter särskilda grunder av dem som beslutet gäller. Rörelsehindrade får befrias från avgiftsskyldighet. Det kan konstateras att något särskilt om miljöhänsyn, t.ex. lägre avgifter för bilpoolsbilar som efterfrågas i en motion, inte uttryckligen nämns i lagen. Samtidigt har utskottet uppgifter om att vissa kommuner tolkar lagen på så vis att det är tillåtet att ta ut lägre avgifter för bilpoolsbilar och miljöbilar. Utskottet kan även konstatera att regeringen, som nämnts ovan, har beslutat att göra det möjligt att reservera laddplatser för elbilar. Utskottet finner att rättsläget i vissa delar är oklart och att frågan inte kommer att vara klargjord förrän den prövats i högre instans. Det synes olämpligt att föregå en rättslig prövning av frågan genom en lagändring. Utskottet är mot denna bakgrund inte berett att ta några initiativ i ärendet.

När det gäller tillåten parkering i sju dygn kan utskottet konstatera att den s.k. 24-timmarsreglen återfinns i trafikförordningen. Denna ger också kommunerna möjligheten att genom lokala trafikföreskrifter meddela undantag för regeln. Vidare framgår det att det finns vissa möjligheter till undantag från utmärkningsskyldigheten för meddelade lokala trafikföreskrifter. Förutom de undantag som finns uppräknade i förordningen har Transportstyrelsen möjlighet att meddela undantag från utmärkningsskyldighet. Transportstyrelsen har vid prövning av denna typ av ärenden funnit att ett omfattande gatunät inte är ett särskilt skäl som motiverar undantag. Motionsyrkandet gäller frågan om utmärkningsskyldighet och berör inte i sig frågan om längden på tillåten parkering. Utskottet kan konstatera att frågan torde kunna regleras på förordningsnivå som ett angivet undantag eller av Transportstyrelsen under myndighetens allmänna prövning av undantag. Utskottet ser därför för sin del ingen anledning att ingripa i frågan. Att trafikanter genom utmärkning hålls väl underrättade om vilka trafikregler som gäller är enligt utskottet positivt även om utskottet har förståelse för de ekonomiska incitament och dylikt som kan ligga bakom önskemål om en mindre tät utmärkningsflora.

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

Med hänvisning till pågående beredning i Regeringskansliet och till vad som i övrigt framförts avstyrker utskottet motionsförslag 2010/11:T434 av Lars-Axel Nordell (KD), 2010/11:T449 av Per Bill (M), 2010/11:T450 av Lars-Arne Staxäng (M), 2010/11:T502 av Maria Wetterstrand m.fl. (MP) yrkande 19, 2010/11:T504 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 14 och 2010/11:T507 av Marietta de Pourbaix-Lundin (M).

## Entusiastfordon

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionerna. När det gäller utformningen av registreringsskyltar för entusiastfordon hänvisar utskottet till att denna fråga lämpligast bereds på myndighetsnivå.

### Motionerna

I motion 2010/11:T217 framhåller Lars Gustafsson (KD) att fordons hobbyn i Sverige har en lång historia bakom sig och har bevarat och berikat svensk fordonshistoria och trafikultur. Motionären belyser att en rad förändringar som är negativa för fordonsentusiaster har införts. EU-kommisionen meddelade i november 2009 regler som påverkade Tullverkets tillämpning. Enligt de nya reglerna anses inte alla fordon från 1950 års modell och tidigare vara intressanta och därmed kunna betecknas vara av samlarintresse. Detta påstående bygger, enligt motionären, på ren okunskap då praktiskt taget alla originalfordon från 1950 och bakåt i tiden måste anses unika. Motionären yrkar att regelverket ska göras rimligt och klart och tydligt och att man behåller villkor som främjar en fungerande import. Det yrkas också att den s.k. samlarimportstaxan på 12 % måste behållas för bilar som uppfyller 30-årsregeln samt att Sverige tar ställning mot propåer från andra EU-länder som strävar efter en kraftig begränsning av fordonsimport. Slutligen yrkas att den rullande 30-årsgränsen för svenska fordon behålls.

I motion 2010/11:T480 av Isak From (S) framhålls att 30-årsregeln om skattefrihet för veteranbilar har varit bra ur ett motorkulturhänseende och bidragit till att en ny kreativ näring kunnat börja blomstra samtidigt som mycket krångel för den enskilde har kunnat undvikas. Det är viktigt, anser motionären, att skilja välvårdade s.k. entusiastfordon från gamla, rostiga bilar som körs i dagligt bruk. Därför borde entusiastfordon ha en viss typ av nummerskyltar, med en stor frihet att sätta text på dem. Det finns i dag ett antal entusiastförsäkringar för bilar och motorcyklar som begränsar fordonsinnehavet. Man får bara ha en viss körsträcka per år och fordonet ska vara i gott skick. Motionären yrkar att en lämplig myndighet, i samråd med motorhistoriska märkesklubbar, ska ta fram en skylt som är anpassad för fordon som klarar motorklubbarnas kriterier som värda att bevara och berörs av 30-årsregeln.

### **Utskottets ställningstagande**

Tillvaratagandet av äldre fordon har, enligt utskottet, en kulturhistorisk betydelse och kan dessutom vara en givande hobby för den enskilde. Mot denna bakgrund är det 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 miljöhänsyn.

Avseende samlarimportstaxa och rullande 30-årsgräns kan utskottet, i likhet med motionären, konstatera att yrkandena redan synes tillgodosedda av gällande regler. För att klassificeras som samlarfordon, som ger tullfrihet och 12 % i moms, måste fordonet uppfylla vissa EU-harmoniserade krav. Ett förslag om att ändra skattebefrielsen för veteranfordon till att gälla fordon av 1975 eller tidigare års modell ingick i Vägverkets redovisning av ett regeringsuppdrag om entusiast- och veteranfordon (N2007/9644/TR), daterad den 26 november 2007. Förslaget har dock inte lett fram till något beslut.

Utskottet noterar att det redan finns möjlighet att, inom bestämda ramar, utforma en personlig fordonsskylt. Frågan om utformningen av registreringsskyltar handlades tidigare av Vägverket. Verkets principiella inställning var att man skulle vara restriktiv med varianter av fordonsskyltar. Sedan den 1 januari 2009 är det Transportstyrelsen som ansvarar för hithörande frågor. Enligt utskottets uppfattning bereds frågan om fordonsskyltars utformning lämpligast på myndighetsnivå.

Med anledning av det sagda avstyrker utskottet motionerna 2010/11:T217 av Lars Gustafsson (KD) och 2010/11:T480 av Isak From (S).

## Registreringsskyltar på motorcyklar

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionerna. Utskottet är medvetet om att s.k. hastighetskameror inte registrerar motorcyklar då dessa saknar registreringsskylt fram. Dock torde problemet kvarstå även vid en registreringsskylt fram eftersom ansvar för hastighetsöverträdelse kräver att ägaren identifieras. Vidare kan ett svenskt införande av krav på registreringsskyltar fram uppfattas som ett handelshinder inom EU. När det gäller utformningen av registreringsskyltar anser utskottet att denna fråga lämpligast bereds på myndighetsnivå.

Jämför reservation 8 (S, V).

### Motionerna

I motion 2010/11:T243 påpekar Christer Winbäck (FP) att från den 1 januari 2010 krävs inget skattekvitto baktill på fordons registreringsskylt. Många motorcyklister vill fästa en reflekterande dekal på den platsen där kontrollmärket tidigare satt. Ett vanligt fel vid kontrollbesiktning är nämligen att den bakre reflexen saknas. Ett enkelt sätt att lösa problemet med avsaknad av bakre reflex på motorcyklar och samtidigt öka säkerheten för motorcyklister genom ökad synbarhet bakåt är att tillåta en reflekterande dekal på registreringsskylten. Ett argument emot detta har varit att det skulle kunna minska läsbarheten vid kameraövervakning. Eftersom det är den främre skylten som avläses är inte detta ett godtagbart skäl. Motionären yrkar således att det ska bli tillåtet att fästa en reflekterande dekal på registreringsskylten i en storlek som motsvarar det tidigare kontrollmärket samt i ett material som uppfyller krav på reflektion i EU-direktiv och ECE-reglementen.

I motion 2010/11:T289 påpekar Phia Andersson (S) att hög hastighet i trafiken orsakar många svåra olyckstillbud på landets vägar. Därför har Trafikverket satt upp hastighetskameror på olycksdrabbade vägvägnitt. Ett problem med hastighetskamerorna är att de är beroende av att registreringsskylten sitter fram. Motorcyklar däremot saknar registreringsskylt fram, vilket i de flesta fall omöjliggör identifiering av fordonet i en hastighetskamera. Motionären yrkar att registreringsskyltar ska sitta fram på motorcyklar.

I motion 2010/11:T506 påpekar Marietta de Pourbaix-Lundin (M) att polisen använder olika medel för att säkerställa att trafikanter håller t.ex. tillåten hastighet. En effektiv metod är hastighetsövervakningskameror. Motorcyklar har inte en registreringsskylt framtill utan bara på baksidan. Detta innebär att foto inte kan användas för att koppla en mc och en förare till en hastighetsöverträdelse. Fram till 1972 hade motorcyklar registreringsskyltar både fram och bak. Införandet av hastighetsövervakningskameror aktualiserar frågan. Vägverket anser det rimligt att jämföra

motorcyklar med bil när det gäller möjligheten att identifiera fordonet och vill se en utredning där frågan om teknisk lösning och utformning klar görs. Det yrkas att frågan om registreringsskylt fram på motorcyklar ska utredas.

### Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis betona vikten av att fordons- och registreringsskyltar utformas på ett lämpligt sätt. Inte minst är detta viktigt ur trafiksäkerhetssynpunkt. Trafikövervakning är enligt utskottets mening ett viktigt och effektivt verktyg i arbetet för en förbättrad trafiksäkerhet. Den automatiska hastighetsövervakningen är ett betydelsefullt komplement, som möjliggör ett effektivare utnyttjande av polisens resurser. Utskottet är medvetet om att s.k. hastighetskameror inte registrerar motorcyklar då dessa saknar registreringsskylt fram. Dock torde problemet kvarstå även vid en registreringsskylt fram eftersom ansvar för hastighetsöverträdelse kräver att ägaren identifieras.

Ett eventuellt krav på registreringsskyltar fram på motorcyklar kan bli problematiskt såtillvida att det kan uppfattas som handelshinder. Det finns reglerat inom EU vilket utrymme som ska finnas på motorcyklar för att dessa ska få tillträde till EU-marknaden. Denna reglering utgår från att skylten sitter baktill på fordonen.

När det gäller skyltarnas närmare utformning hänvisar utskottet till Transportstyrelsen som är den myndighet som ansvarar för utformningen av fordonsskyltar. Utskottet finner sammanfattningsvis att det inte i främsta ledet åvilar riksdagen att besluta hur skylten bör utformas. Närmare beslut om detta bör i stället fattas av behörig myndighet. Det förtjänar även i detta sammanhang att nämnas att registreringsskyltar i sig är reflekterande och att ett reflekterande klistermärke fäst på skylten inte torde ha någon märkbar effekt.

Med hänvisning till vad som sagts ovan avstyrker utskottet motionerna 2010/11:T243 av Christer Winbäck (FP), 2010/11:T289 av Phia Andersson (S) och 2010/11:T506 av Marietta de Pourbaix-Lundin (M).

## Grön registreringsskylt för miljöbilar

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionerna. Utformningen av registreringsskyltar är enligt utskottet en fråga som lämpligast bereds på myndighetsnivå.

## Motionen

I motion 2010/11:T258 framför Cecilia Widegren (M) att alliansregeringen på många sätt arbetar för att få fler att byta till miljövänligare bilar. Om registreringsskyltarna på miljöbilar var gröna skulle det, enligt motionären, låta dem som kör miljöbilar visa upp sitt val som ett gott exempel, tydliggöra variationerna av miljöbilar, synliggöra det växande antalet miljöbilar och underlätta för bilägarna att få "miljöförmåner". Med anledning av detta yrkar motionären att möjligheten att låta registreringsskylten på miljöbilar vara grönfärgad bör ses över.

## Utskottets ställningstagande

Frågan om utformningen av registreringsskyltar handlades tidigare av Vägverket. Verkets principiella inställning var att man skulle vara restriktiv med varianter av fordonsskyltar. Sedan den 1 januari 2009 är det Transportstyrelsen som ansvarar för dessa frågor.

Utskottet bedömer att Transportstyrelsen bör vara väl skickad att ta ansvar för fordonsskyltars utformning och anser inte att färgen på skyltarna är en fråga för riksdagen att närmare besluta om.

Med anledning av det sagda avstyrker utskottet motion 2010/11:T258 av Cecilia Widegren (M).

## Vägskyltning

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionerna med förslag om utbyggd vägskyltning. Utskottet framhåller att det numera finns möjlighet att använda ett vägmärke som upplyser om vägnära service. Utskottet utgår från att det nya vägmärket kommer att tillgodose både trafikanters och andra gruppers intressen.

Jämför reservation 9 (S, MP, V).

## Motionerna

I motion 2010/11:T304 anför Hans Rothenberg m.fl. (M) att konsumtionen från den utländska turismen genererar stora inkomster till såväl svenska företag som staten och tillför hundratusentals jobb till näringen. Det är därför, enligt motionären, viktigt med en internationalisering av skyltningen och den information som finns tillgänglig i anslutning till våra kommunikationsmedel. Detta skulle öka tillgängligheten för utländska besökare. Motionären yrkar att det ska ses över hur informationen om och tillgängligheten till svenska besöksmål kan förbättras för utländska besökare.

I motion 2010/11:T356 framför Ann-Kristine Johansson m.fl. (S) att Trafikverkets och kommunernas policy och reglementen ständigt ger upphov till nya frågor som handlar om hur vägvisningen stöder, eller inte stöder, den regionala utvecklingen i glesbygden. Där är det ofta långt mellan service och näringsidkare, och för många mindre företag är tillfälliga besökare och turister helt avgörande för möjligheten att bedriva verksamhet. Vägverket och kommuner som väghållare i glesbygden bör därför, i samråd med de boende och lokala näringsidkare, utarbeta en differentierad policy som är mer generös till sin karaktär mot glesbygden och som genom vägvisning stöder en regional utveckling. Motionärerna yrkar att en differentierad vägvisningspolicy som verkar för regional utveckling i glesbygden ska införas.

### **Utskottets ställningstagande**

Inledningsvis vill utskottet framhålla att det är väsentligt att vägskyltningen genomförs i former som främjar trafiksäkerhet och tillgänglighet. Samtidigt är det önskvärt att man försöker tillgodose önskemål från det lokala näringslivet och turismen. Regeringen beslutade 2007 om en ny vägmärkesförordning som innebär en anpassning till det internationella regelverk som kommit till uttryck genom en FN-konvention från 1968 om vägmärken och signaler. Vissa frågor har därmed flyttats från förordning till myndighetsföreskrifter. Utskottet har tidigare framhållit att det är positivt att den nya vägmärkesförordningen innebär en minskad grad av detaljstyrning på förordningsnivå och att de nuvarande kraven på trafiksäkerhet uppfylls.

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

Därför avstyrker utskottet motionerna 2010/11:T304 av Hans Rothenberg m.fl. (M) och 2010/11:T356 av Ann-Kristine Johansson m.fl. (S).

## Skoterpolitik

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionerna. Utskottet lyfter fram att Trafikverket, Naturvårdsverket, Rikspolisstyrelsen, Sametinget, snöskoterorganisationer m.fl. har träffat en överenskommelse om samarbete kring snöskoterfrågor. Visionen för samarbetet är att snöskotertrafiken ska bedrivas utan att människor, djur, miljö och egendom skadas eller störs.

Jämför reservation 10 (S, V).

### Motionerna

I motion 2010/11:T457 framhåller Gunnar Sandberg och Marie Nordén (båda S) att politiken bör understödja den frihet som fordonet skotern ger. Det som krävs av regeringen är att man skapar en miljö där samverkan mellan politiker och skoterorganisationer stärks. I dag är skoterklubbarna en folkrörelse i de regioner där skotertrafiken är etablerad. Motionärerna anför att ett av de viktiga målen med den framtida skoterpolitiken bör vara en tydlig finansiering av säkra och turistvänliga skoterleder. Det krävs breda och natursköna leder. Säkerheten på lederna handlar om säkra överfarter över vattendrag och vägar. Det yrkas att samverkan mellan politiker och skoterorganisationer ska stärkas, säkra och turistvänliga skoterleder ska anläggas samt att en myndighet ska få det samlade uppdraget för hela terrängtrafiken.

I motion 2010/11:C311 framhåller Irene Oskarsson (KD) att snöskoteråkning under de senaste decennierna har blivit alltmer populär. Många skoterföreningar och ledbolag har knappa resurser för att klara av underhåll och preparering av leder. Motionären framhåller att det finns ett behov av en långsiktig finansiering för att snöskoterleder ska kunna upprättas och underhållas. Med anledning av det sagda yrkar motionären att en långsiktig finansiering av snöskoterlederna ska säkerställas (yrkande 8).

### Utskottets ställningstagande

Utskottet ser med tillfredsställelse på att Trafikverket, Naturvårdsverket, Rikspolisstyrelsen, Sametinget, snöskoterorganisationer m.fl. har träffat en överenskommelse om samarbete kring snöskoterfrågor. För att styra och följa upp arbetet kring överenskommelsen har ett nationellt snöskoterråd tillsatts. Syftet med överenskommelsen är att utveckla en hållbar snöskotertrafik genom att förena näringsverksamhet och allas naturupplevelser. Visionen för samarbetet är att snöskotertrafiken ska bedrivas utan att människor, djur, miljö och egendom skadas eller störs.



Med hänvisning till detta avstyrker utskottet motionerna 2010/11:C311 av Irene Oskarsson (KD) yrkande 8 och 2010/11:T457 av Gunnar Sandberg m.fl. (S).

## Användning av vägsalt

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionerna. Utskottet konstaterar att det pågår ett aktivt arbete för att minska användningen av vägsalt. Vidare förutsätter utskottet att regeringen vidtar de åtgärder som krävs för att inte formella hinder ska begränsa möjligheterna till miljöhänsyn vid halkbekämpning på vägarna.

Jämför reservation 11 (MP, V).

### Bakgrund

Vinterväghållning består av snöröjning, saltning och sandning. Salt smälter snö och is ned till minus 18 grader. Saltet kan därmed göra vägen fri från snö och is, även när det är minusgrader. Oavsett vilket medel som används för att töa upp isen på vägbanan, kommer det i kombination med dubbdäck att ge upphov till den slaskiga massa som smetar ned vindrutor och bidrar till allmän otrivsel i vägmiljön. Är medlet som används dessutom ett salt, leder det också till ökade rostangrepp på bilarna. Förebyggande saltning är en mycket effektiv metod. Den innebär att små mängder saltlösning eller fuktat salt sprids på vägen alldeles innan halka uppstår. Halka kan förutses med hjälp av olika övervakningssystem.

Det finns medel som kan ersätta salt. Att helt övergå till dessa skulle dock, enligt Trafikverket, öka statens kostnader för vinterväghållning dramatiskt. Dessutom skulle andra negativa konsekvenser uppstå; vissa medel leder t.ex. till att vägbanan hålls fuktig.

Vägverket har fört statistik på sin saltspridning sedan 1976. Vintern 1976/77 spreds ca 125 000 ton salt. Under många år var spridningen uppe i drygt 200 000 ton vägsalt varje år, med ett maximum vintern 1993/94 på drygt 410 000 ton. Från vintern 1993/94 till vintern 1996/97 minskade Vägverkets saltanvändning med nästan 50 %.

De senaste vintrarna har varit snörika. Det har lett till att den totala användningen av vägsalt ökat något. Vintern 2008/09 användes 203 000 ton och vintern 2009/10 användes 226 000 ton. Trafikverket har även ett index för att kunna mäta saltanvändningen i förhållande till väderlek m.m. Indexet utgår från siffran 1,0, och om saltningen på grund av andra åtgärder har kunnat minskas blir siffran lägre än 1,0. För vintern 2008/09 var indextalet 0,805 och för vintern 2009/10 var indextalet 0,807.

## Motionerna

I motion 2010/11:T266 framför Helena Lindahl och Staffan Danielsson (båda C) att det varje vinter sprids stora mängder salt på våra svenska vägar för att öka trafiksäkerheten. Saltanvändningen har många negativa aspekter, framhåller motionärerna. Den leder till stora miljöproblem där klorider sprids okontrollerat i vår natur, den orsakar en ökad användning av lösningsmedel för att rengöra fordon, den leder till en ökad risk för olyckor då vilda djur lockas upp på vägarna samt bidrar också till omfattande rostangrepp på bilar. Saltanvändningen skulle kunna minskas genom, informations spridning och med rätt sorts däck. Man kan också pröva andra, mer miljövänliga halkbekämpningsmedel än salt. Motionärerna yrkar att en strategi ska tas fram för minskad saltanvändning på vägarna i områden med vinterväglag och att denna ska kombineras med ökad användning av väghyvlar, sand och sandningsgrus.

I motion 2010/11:T302 anför Jan Ericson (M) att vägsalt under många år har varit det främsta medlet för halkbekämpning på våra vägar. Samtidigt medför användningen av vägsalt många oönskade effekter. Motionären anför att det skadar växtlivet längs vägarna, förorenar vattendrag, lockar ut vilda djur på vägbanorna vintertid med påföljande risk för viltolyckor, ger dålig luft i tätbebyggda områden samt medför korrosion på fordon, broar och andra konstruktioner. Det yrkas i motionen att mer forskning ska bedrivas om alternativ till vägsalt.

## Utskottets ställningstagande

Utskottet noterar att Trafikverket, och tidigare Vägverket, sedan många år tillbaka arbetar för att minska användningen av salt vid halkbekämpning. Detta framgår inte minst av det ovan presenterade indexet där användningen av vägsalt förra vintern understeg indextalet 1,0. Strategin för att minska saltanvändning i vinterväghållningen välkomnas av utskottet mot bakgrund av de miljöstörningar, främst i grundvattnet, som saltningen ger upphov till. Vidare ser utskottet positivt på att Trafikverket kontinuerligt arbetar för att utveckla vinterväghållningen.

Enligt utskottets uppfattning är det viktigt att olika metoder och lösningar utvecklas för olika delar av landet eftersom förutsättningarna kan variera så starkt dem emellan. Utskottet har erfarit att Trafikverket har prövat en metod där en salt-sockerblandning används i stället för rent salt. Trafikverket uppger att blandningen ur miljösynpunkt är positiv och ur trafiksäkerhetssynpunkt likvärdig. Det går att ersätta 30 % av saltet med socker. Ett problem är att Trafikverket inte har fått tillåtelse att importera råsocker eftersom EU-lagstiftningen inte känns vid import av socker med halkbekämpning som syfte. I stället har vitt socker använts, vilket är dyrare. Det vita sockret är sex gånger så dyrt som salt. Om halkbekämpning skulle klassas som verksamhet som tillåts använda industrisocker,

skulle kostnaden bli lägre. Sammanfattningsvis är det i nuläget, enligt Trafikverket, alltför kostsamt att använda socker-saltblandningen till större sträckor.

Utskottet kan konstatera att det pågår ett aktivt arbete för att minska användningen av vägsalt. Samtidigt ser utskottet att vissa formella hinder kan leda till att miljöhänsyn inte kan tas fullt ut i den utsträckning som skulle vara önskvärt. Med anledning av det förutsätter utskottet att regeringen vidtar de åtgärder som krävs för att underlätta användningen av miljövänliga halkbekämpningsmetoder.

Utskottet avstyrker därmed motionerna 2010/11:T266 av Helena Lindahl och Staffan Danielsson (båda C) samt 2010/11:T302 av Jan Ericson (M).

## Eluttag för motorvärmare

### **Utskottets förslag i korthet**

Riksdagen avslår motionen. Enligt utskottets mening uppnås en ökad tillgång till motorvärmaruttag lämpligast på marknadsmässiga grunder.

Jämför reservation 12 (S, V).

### **Motionen**

I motion 2010/11:T259 anför Lars Mejern Larsson och Gunilla Svantorp (båda S) att för att klara klimatmålen, och även i andra avseenden få en bättre miljö, behöver utsläppen från fordonstrafiken minska. En kallstartad motor förbrukar betydligt mer energi än en varm motor. Om 250 000 bilar startas utan motorvärmare en kall vintermorgon blir bensinförbrukningen ca 22 000 liter mer jämfört med om bilarna hade varit uppvärmda med motorvärmare. Motionärerna yrkar att förutsättningarna för att ställa krav på ägare till parkeringsplatser att tillhandahålla eluttag för motorvärmare ska prövas.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet konstaterar inledningsvis att motorvärmare är ett bra sätt att minska ett fordons energiförbrukning under den kalla årstiden. Dessutom kan motorvärmaruttag användas som en framtida infrastruktur för elbilar. Enligt utskottets mening är det emellertid inte lämpligt att från statens sida reglera tillgången till motorvärmaruttag. I sammanhanget kan nämnas att det finns en mängd olika typer av parkeringsplatser, såväl centralt belägna som mer svårtillgängliga platser i glesbygden. På en del parkeringsplatser erbjuder ägaren till platsen motorvärmare och andra faciliteter medan andra erbjuder mycket begränsad service. Avgifterna för att utnyttja parkeringsplatsen kan variera från avgiftsfritt användande till tusentals kronor per

månad. Enligt utskottets mening uppnås en ökad tillgång till motorvärmarrutttag lämpligast på marknadsmässiga grunder genom att brukarna av parkeringsplatser efterfrågar sådana genom att vara beredda att betala mer för en parkeringsplats med motorvärmarrutttag. Utskottet noterar med detta att det i Sverige redan finns en stor andel parkeringsplatser med eluttag för motorvärmare vilka tillkommit utan statlig reglering.

Med anledning av det nu sagda avstyrker utskottet motion 2010/11: T259 av Lars Mejern Larsson och Gunilla Svantorp (båda S).

## Avgift för av- och påställning av fordon

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionen. Utskottet anser att det är rimligt att den merkostnad som uppstår för myndigheten vid hantering av fordonsfrågor också bekostas av fordonsägaren.

### Motionen

I motion 2010/11:T297 framhåller Jan Ericson (M) att många ställer av sina fordon under vintern eller under andra perioder. Varje avställt fordon minskar utsläppen och belastningen på miljön. Transportstyrelsen tar numera ut en avgift av den som ställer på sitt fordon efter att detta varit avställt en tid. Kostnaden för myndigheten att registrera en avställning eller påställning torde vara försumbar i dagens digitala samhälle, påpekar motionären. Det yrkas i motionen att avgiften för av- och påställning av fordon ska avskaffas.

### Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar att påställningar är avgiftsbelagda från den 1 januari 2008. Avgiften är 50 kr och tas ut samtidigt som fordonsskatten. Om fordonet är skattebefriat tas endast avgiften ut. Avgiften är avsedd att täcka de merkostnader som uppstår vid av- och påställning av fordon. Påställningsavgiften tas inte ut för fordon som ställs på för första gången. Möjligheten för statliga myndigheter att ta ut avgifter regleras genom avgiftsförordningen (1992:191). Denna innebär bl.a. att avgifterna ska vara kostnadsbaserade. Det är, enligt utskottet, rimligt att den extra merkostnad som uppstår för myndigheten vid hantering av fordonsfrågor också bekostas av fordonsägaren.

Med anledning av det som nu angivits avstyrker utskottet motion 2010/11: T297 av Jan Ericson (M).

## Registrering av ägare till bilar

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om registrering av bilägare.

### Motionen

I motion 2010/11:T375 anför Anders Hansson (M) att en person i dag kan vara registrerad som ägare till ett obegränsat antal bilar. Det utnyttjas av personer som av olika skäl inte vill stå som ägare till den bil som de använder. En av de vanligare orsakerna är, enligt motionärerna, att bilen kan parkeras hur som helst. Eventuella parkeringsavgifter och felparkeringsavgifter, avkrävs ägaren och inte brukaren. Ägaren är en person utan ekonomiska tillgångar som ofta är skuldsatt. Pengarna som den s.k. målvakten får för att stå som ägare till andras bilar blir en del av den svarta ekonomin, påpekar motionären. Såväl Kronofogdemyndigheten som Skatteverket är angelägna om att detta kryphål ska täppas till. Motionären yrkar att möjligheten att förhindra personer att skriva över sin bil på någon annan i syfte att komma undan böter, skatter och andra avgifter ska ses över.

### Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar att frågan om s.k. fordonsmålvakter bereds i Regeringskansliet och en proposition med lagförslag i frågan beräknas ges in till riksdagen under våren 2011. Utskottet förutsätter att syftet med motionen kan komma att tillgodoses genom den aviserade propositionen.

Med anledning av pågående beredning avstyrker utskottet motion 2010/11:T375 av Anders Hansson (M).

## Digitala färdskrivare

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionen. Utskottet konstaterar att Sverige inom EU arbetar för att förenkla och förtydliga regler om färdskrivare. Ett arbete inom EU har påbörjats som kan komma att resultera i en förändrad teknisk specifikation för en ny typ av färdskrivare.

Jämför reservation 13 (S, V).

### Motionen

I motion 2010/11:T388 anför Monica Green (S) att den nya tekniken med digitala färdskrivare var tänkt att förbättra konkurrenssituationen för den seriösa åkerinäringen. Den skulle skapa rimliga villkor för förarna när alla

skulle kunna följa arbetstid, kör- och vilotidsreger. Enligt motionären har utvecklingen gått åt det motsatta hållet. Den digitala färdskrivaren är obligatorisk och har tyvärr visat en stor mängd felkällor i redovisningen från färdskrivaren. Motionären nämner att förare har blivit åtalade och bötfällda för att de tagit en minut för lite i rast, trots att färdskrivaren givit grönt ljus till föraren. Tekniken är behäftad med allvarliga tekniska problem och kvalitetsnivån på kontrollerna är alldeles för låg. Det yrkas i motionen att en översyn av hur de digitala färdskrivarna fungerar, hur de efterföljs och hur åkare och yrkesförare upplever sin situation ska genomföras.

### Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis betona att reglerna om kör- och vilotider fyller flera viktiga syften, såväl trafiksäkerhetsmässigt som arbetsmiljömässigt. Det finns emellertid, vilket utskottet är väl medvetet om, vissa frågor kring såväl regelverket som teknikutvecklingen. I de genomförandekommittéer som kopplas till EU-rättsakterna arbetar Sverige, mot bl.a. denna bakgrund, för att förenkla och förtydliga förutsättningarna för förarna. Utskottet ser med tillfredsställelse att detta arbete har påbörjats inom EU som kan komma att resultera i en förändrad teknisk specifikation för en ny typ av färdskrivare som då blir ett alternativ för fordonstillverkarna. I sammanhanget bör också, enligt utskottet, lyftas fram att tillverkarna av färdskrivare har ett stort ansvar när det gäller att se till att det finns tydliga manualer och att färdskrivarna utformas så att de är användarvänliga och kan användas på ett rimligt sätt i förhållande till de regler som gäller.

Därför avstyrker utskottet motion 2010/11:T388 av Monica Green (S).

## Fordonsekipage

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionen. Utskottet anger att höjningen i det nya körkortsdirektivet av totalvikten till 4 250 kg för fordonskombinationer som får dras med B-körkort är angelägen men konstaterar att de nya bestämmelserna inte kan börja tillämpas förrän i januari 2013.

### Bakgrund

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

vas i de nationella rättsordningarna inom sex år. Det nya körkortsdirektivet innehåller regler för att underlätta den fria rörligheten för fordonsförare inom EU, stärka trafiksäkerheten och förhindra bedrägerier. Av direktivet framgår bl.a. att den högsta tillåtna totalvikten för att dra fordonskombinationer (dragbil och släp) med körkortsbehörighet B höjs från 3 500 kg till 4 250 kg.

Frågan om släpvagnsvikter har utretts inom ramen för 2007 års körkortsutredning och presenterats i ett särskilt delbetänkande (SOU 2007:33). Utredaren konstaterade att det inte är tillåtet att tillämpa de nya reglerna tidigare än den 19 januari 2013 eftersom det skulle innebära ett avsteg från de nu harmoniserade bestämmelserna i det andra körkortsdirektivet.

## **Motionen**

I motion 2010/11:T412 anför Lars Beckman (M) att den vikt som står i registreringsbeviset ofta inte överensstämmer med fordonets totala vikt. Konsekvensen av detta kan bli att förare gör sig skyldiga till ett trafikbrott. Motionären anger att grunden till problemet är att det inte på något sätt är olagligt att sälja husvagnar och husbilar med extremt låg lastvikt. Det yrkas i motionen att regelverket som gäller husvagnar och husbilar med för låg lastförmåga ska ses över.

## **Utskottets ställningstagande**

I en husvagns tjänstevikt ingår sådan utrustning som är nödvändig för boendefunktionen, såsom sängar, bord, handfat, vask och avlopp. Utöver detta kan ägaren – upp till den fastställda totalvikten – montera in merutrustning av olika slag. Hur tung merutrustning som monteras in styrs i dag i praktiken av vilken körkortsbehörighet ägaren har. När de nya reglerna införs innebär det att den sammanlagda totalvikten för en bil och släpvagn kan vara 4 250 kg i stället för 3 500 kg, dvs. 750 kg mer. Om de nya reglerna leder till att husvagnarna registreras med en högre totalvikt genom omregistrering, kommer det i många fall också att krävas tyngre bilar för att dra dem. Majoriteten av husvagnsägarna i dag kan antas ha bilar som inte får dra mer än ca 1 600 kg. Det innebär att många personer som vill utnyttja de nya reglerna också måste skaffa sig en dragbil med högre tillåten släpvagnsvikt än vad de redan har. Dessutom måste de förvärva den utökade B-behörigheten.

Utskottet anser att höjningen i det nya körkortsdirektivet av totalvikten till 4 250 kg för fordonskombinationer som får dras med B-körkort är angelägen. Enligt det utredningsarbete som nyligen gjorts i frågan synes dock inte de nya bestämmelserna i körkortsdirektivet kunna börja tillämpas av medlemsstaterna förrän i januari 2013. Utskottet är mot denna bakgrund inte nu berett att vidta någon åtgärd med anledning av det aktuella motionsförslaget och avstyrker därför motion 2010/11:T412 av Lars Beckman (M).

## Fordonsutrustning

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionen. Utskottet betonar att tillgång till, och rätt kunskap att hantera, förstahjälpen-utrustning kan rädda liv. Att föreskriva viss typ av förstahjälpen-utrustning i alla bussar samt utbildning av personalen skulle, enligt utskottets förmenande, vara att lägga alltför långtgående krav på bussföretagen.

Jämför reservation 14 (S, V).

### Motionen

I motion 2010/11:T459 anför Phia Andersson (S) att tiotusentals människor dagligen reser med bussar. Det är inte ovanligt att en bussresenär råkar ut för en akut sjukdom. Situationen kan vara livshotande om det inte finns sjukvårdskunnig personal ombord och om det är en lång väg till närmaste samhälle. I Stockholm finns det taxibilar med hjärtväskor och förare som har utbildats i livräddning. Detta upplevs som positivt av chaufförer och passagerare. Det yrkas i motionen att alla bussar ska förse med första hjälpen-väskor och att personalen på bussarna ska utbildas i hur man hanterar apparaturen i väskorna.

### Utskottets ställningstagande

Utskottet delar motionärens uppfattning att tillgång till, och rätt kunskap att hantera, förstahjälpen-utrustning kan rädda liv. Samtidigt bör framhållas den stora mängd bussföretag som finns i Sverige och de olika sätt en bussresa kan genomföras på. En busstur kan sträcka sig över nästan hela landet såväl som ett antal kilometer inom lokalorten. Ofta är busschauffören ensam ansvarig i bussen. I bussar finns också redan i dag olika former av räddningsutrustning som t.ex. brandsläckare, larm, förbandsväskor m.m. Att föreskriva viss typ av förstahjälpen-utrustning i alla bussar samt utbildning av personalen skulle, enligt utskottets förmenande, vara att lägga alltför långtgående krav på bussföretagen. Enligt vad utskottet erfarit från företrädare från bussbranschen bedöms dock frågan som intressant och det bedöms att enskilda bussföretag kan komma att vara intresserade av att införskaffa t.ex. defibrillator. Tekniken är emellertid ännu tämligen ny, och flera frågor, bl.a. prisfrågor och kvalitetsfrågor återstår att lösa. För bussföretagen skulle tillgång till livräddningsutrustning samt personal utbildad i frågorna innebära en trygghet såväl för personal som för passagerare, vilket kan motivera bussföretag att självmant införa förstahjälpen-utrustning på bussar.

Utskottet är mot denna bakgrund inte berett att föreslå riksdagen något initiativ i ärendet och avstyrker därför motion 2010/11:T459 av Phia Andersson (S).



# 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. Åtgärder inom taxibranschen, punkt 1 (S, MP, V)

av Anders Ygeman (S), Pia Nilsson (S), Lars Mejern Larsson (S), Désirée Liljevall (S), Leif Pettersson (S), Gunilla Carlsson i Hisings Backa (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

2010/11:T206 av Gunilla Carlsson i Hisings Backa och Mattias Jonsson (båda S),

2010/11:T265 av Staffan Danielsson (C),

2010/11:T361 av Börje Vestlund (S),

2010/11:T363 av Krister Örnfjäder (S) och

2010/11:T364 av Eva-Lena Jansson och Börje Vestlund (båda S).

### *Ställningstagande*

Det behövs kraftfulla åtgärder mot fusket inom taxibranschen. Det förslag som lämnas i den statliga utredningen SOU 2010:76 är inte tillräckligt för att förhindra ekonomisk brottslighet och åstadkomma sunda villkor för taxiföretagen. Sedan avregleringen har taxipassagerarna blivit otryggare. En mängd problem har uppstått, bl.a. förekommer skattebrott och problem med prissättningen av resor.

Vi anser att det behövs redovisningscentraler till vilka köruppdragen och ersättningarna rapporteras. Denna åsikt delas av ett flertal myndigheter, bl.a. Skatteverket. Krav på anslutning till en redovisningscentral tycker vi bör skrivas in som villkor för taxitillstånd. Det går att minska kostnaden med införande av redovisningscentraler genom att använda befintliga beställningscentraler. Krav på redovisningscentraler har av Alliansen tidigare avvisats som ”regelkrångel”. Emellertid är majoriteten av taxiåkarna i dag anslutna till beställningscentraler utan att det upplevs som krångligt. Vi vill betona att den kostsamma delen av anslutning till beställningscentraler rör tjänster som telefonväxel m.m. och riskerar inte att falla på de

åkare som endast ansluter sig till centralen i form av redovisningscentral. Vi har givetvis förståelse för att förslaget kan behöva en viss tid att genomföra, och därför anser vi att en övergångsperiod ska förbereda införandet.

När det gäller prissättningen av resor kan nämnas att en taxiresa mellan Stockholms innerstad och Arlanda kan kosta upp till 2 000 kr för den enskilde resenären. Detta skapar problem för många seriösa taxibolag liksom för besöksnäringen.

Vi vill sammanfattningsvis att krav på anslutning till redovisningscentraler införs och att möjligheten för taxiförbunden att ta del av varningar och återkallelser utökas.

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

## **2. Förnybara drivmedel, punkt 2 (S, MP, V)**

av Anders Ygeman (S), Pia Nilsson (S), Lars Mejern Larsson (S), Désirée Liljevall (S), Leif Pettersson (S), Gunilla Carlsson i Hisings Backa (S), Stina Bergström (MP) och Siv Holma (V).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

2010/11:T405 av Eva-Lena Jansson m.fl. (S) yrkandena 2 och 3, bifaller delvis motion

2010/11:N398 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 16 och avslår motionerna

2010/11:T208 av Lars Gustafsson m.fl. (KD),

2010/11:T227 av Cecilia Widegren (M),

2010/11:T389 av Monica Green och Carina Ohlsson (båda S),

2010/11:T409 av Penilla Gunther (KD) yrkande 11 och

2010/11:T490 av Camilla Waltersson Grönvall (M).

### *Ställningstagande*

Den framtida vägtrafiken behöver vara långsiktigt hållbar, med avseende på såväl hälsa och säkerhet som miljö. Vi anser att det är mycket viktigt att fordon drivs med förnybara drivmedel. De senaste årens utveckling av motorer och fordon som helt eller delvis använder förnybara drivmedel är positiv, men går ännu för långsamt. För att uppnå en högre andel förnybara drivmedel krävs att tillgången på dessa säkras. Vi vill härmed lyfta fram att det i den utvärdering trafikutskottet på eget initiativ låtit göra tillsammans med riksdagens utredningstjänst konstateras att pumplagen hittills inte kan sägas vara orsak till den s.k. mackdöden. Det framgår också i utredningen att lagen inte varit teknikneutral. När pumplagen revideras

anser vi att målet bör vara att fler aspekter ska ingå i de kriterier framtidens bränsle bör uppfylla. Därför bör det finnas ett krav på successiv upptrappning så att Svanenmärkta bränslen finns att tillgå på allt fler mackar.

Vi vill stimulera till användning av fordon som drivs med förnybara drivmedel och att åtgärder vidtas för att trygga en rimlig tillgänglighet till förnybara drivmedel.

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

### **3. Efterkonvertering av arbetsmaskiner m.m., punkt 3 (S, MP, V)**

av Anders Ygeman (S), Pia Nilsson (S), Lars Mejern Larsson (S), Désirée Liljevall (S), Leif Pettersson (S), Gunilla Carlsson i Hisings Backa (S), 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 motion 2010/11:N398 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 4 och bifaller delvis motion 2010/11:T249 av Solveig Zander (C).

#### *Ställningstagande*

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

Vi vill därför att ett regelverk för typgodkännande för biogaslastbilar, biogastrakter och andra biogasfordon ska tas fram.

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

### **4. Bilbesiktningens reglering, punkt 4 (S, MP, V)**

av Anders Ygeman (S), Pia Nilsson (S), Lars Mejern Larsson (S), Désirée Liljevall (S), Leif Pettersson (S), Gunilla Carlsson i Hisings Backa (S), 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 motionerna

2010/11:T212 av Carina Hägg (S),  
 2010/11:T370 av Isak From m.fl. (S) och  
 2010/11:N1 av Lars Johansson m.fl. (S, MP) yrkande 4 och  
 avslår motion  
 2010/11:T473 av Staffan Anger (M).

### *Ställningstagande*

Avregleringen av bilbesiktningen kommer med stor sannolikhet att leda till sämre tillgänglighet på landsbygden. Dessutom kommer priserna troligen att öka i de områden där utbudet är begränsat. Vi befarar att obligatorisk besiktning kombinerat med begränsad konkurrens kommer att leda till kraftigt ökade priser. Enligt vår åsikt är det av största vikt för företagsutvecklingen i landets glest befolkade delar att det går smidigt att besiktiga fordon. Det kräver bilbesiktning på rimligt avstånd så att det kan ske utan onödig miljöpåverkan och utan onödigt höga kostnader för brukarna. Några förslag för att säkerställa en likvärdig service i hela landet efter avregleringen har inte lagts fram av regeringen. Tillgängligheten i hela landet är, anser vi, ett statligt ansvar. Vi anser också att statlig verksamhet inte bör privatiseras innan det slagits fast att det finns förutsättningar att skapa den sunda tävlan om kunderna som driver ned priserna och ökar utbudet. Härvid vill vi också lyfta fram att fordonsbesiktning är myndighetsutövning som, enligt vår mening, inte bör konkurrensutsättas.

Vi vill därför att avregleringen av fordonsbesiktningsverksamheten ska följas upp och utvärderas. I uppföljningen ska möjligheterna att dra tillbaka reformen undersökas. Vi vill också att regler ska finnas som säkerställer att det finns möjlighet att besiktiga sitt fordon till en låg kostnad utan att färdas långa sträckor.

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

## **5. Krav på bilbesiktning, punkt 5 (SD)**

av Tony Wiklander (SD).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag 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  
 2010/11:T488 av Lars Isovaara och Josef Fransson (båda SD).

### *Ställningstagande*

Den svenska personbilsparken har generellt blivit bättre ur en teknisk kvalitetsaspekt. Jag vill lyfta fram att statistik från Bilprovningen visar att andelen underkända fordon för de yngre bilmodellerna har väsentligt minskat mellan åren 2000 och 2009. De personbilar som nu underkänns har fel

som i de flesta fall kan hänföras till kategorin ägarrelaterade fel. Dessa fel berör vanligtvis däck, strålkastare, positionsljus etc. Därför anser jag att det finns skäl att förändra förordningen angående löpande kontroll av fordon.

Jag vill att fordonsförordningen ska ändras så att bilar med en totalvikt av högst 3,5 ton ska kontrollbesiktas första gången under den inställestermin vars inställesemånad infaller sedan 46 månader har gått från den månad då bilen första gången togs i bruk.

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

## **6. Övergivna fordon, punkt 6 (S, MP, V)**

av Anders Ygeman (S), Pia Nilsson (S), Lars Mejern Larsson (S), Désirée Liljevall (S), Leif Pettersson (S), Gunilla Carlsson i Hisings Backa (S), Stina Bergström (MP) och Siv Holma (V).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

2010/11:T383 av Jan Ertsborn och Anita Brodén (båda FP),

2010/11:T455 av Gunnar Sandberg och Marie Nordén (båda S) och

2010/11:T469 av Eva Sonidsson och Ingemar Nilsson (båda S).

### *Ställningstagande*

Andelen övergivna fordon utmed vägarna och i naturen ökar. Vi anser att de utgör en risk utifrån både trafiksäkerhets- och miljösynpunkt samtidigt som de förfular boendemiljön och naturen. Gällande regler för vem som ska ansvara för att ett övergivet fordon ska forslas bort är för oklara och krångliga. Handläggningstiderna är, enligt vår mening, oacceptabelt långa. I praktiken leder reglerna många gånger till att ingen myndighet ser sig som direkt ansvarig, med följd att fordonen inte bortforslas. Vi anser att om ett fordon har övergivits och dess ägare inte gett sig till känna, eller gått att spåra inom rimlig tid, bör polisen ha rätt att forsla bort den övergivna bilen. I detta sammanhang vill vi som exempel lyfta fram att det i Tyskland finns en lag med detta innehåll.

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

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

## **7. Parkeringsfrågor, punkt 7 (MP, V)**

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

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

2010/11:T502 av Maria Wetterstrand m.fl. (MP) yrkande 19 och

2010/11:T504 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 14 och  
avslår motionerna

2010/11:T434 av Lars-Axel Nordell (KD),

2010/11:T449 av Per Bill (M),

2010/11:T450 av Lars-Arne Staxäng (M) och

2010/11:T507 av Marietta de Pourbaix-Lundin (M).

### *Ställningstagande*

Vi tycker att det är viktigt att stadens yta används till grönområden, lekplatser och kultur. För resor i staden anser vi att det är bättre att använda taxi, hyrbil eller bilpool än att använda egen bil. Det är också viktigt att vidta åtgärder som främjar bl.a. cykling framför bil. Det frigör parkeringsytor och leder till en trevligare stad. Vi anser att det är ett problem att kommunerna i dag inte har möjlighet att reservera parkeringar för bilpoolsbilar. Vi tycker att priserna för att parkera bilen ska höjas och bli marknadsmässiga. När det gäller kantparkeringar är priserna reglerade på så sätt att det bara är tillåtet att ta ut en avgift så att trafiken inte störs, vilket, enligt vår mening, inte är tillräckligt.

Vi vill att hinder för kommunerna att stimulera bilpooler, t.ex. genom att tillåta kommunerna att reservera parkeringar för bilpoolsbilar, ska tas bort och att lagstiftningen ska ändras genom att den kompletteras med en miljöaspekt för att möjliggöra en mer offensiv parkeringspolitik.

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

## **8. Registreringsskyltar på motorcyklar, punkt 9 (S, V)**

av Anders Ygeman (S), Pia Nilsson (S), Lars Mejern Larsson (S),  
Désirée Liljevall (S), Leif Pettersson (S), Gunilla Carlsson i Hisings  
Backa (S) 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 motionerna

2010/11:T289 av Phia Andersson (S) och  
2010/11:T506 av Marietta de Pourbaix-Lundin (M) samt  
avslår motion  
2010/11:T243 av Christer Winbäck (FP).

### *Ställningstagande*

Hastighetskameror är effektiva verktyg mot för höga hastigheter. Ett problem som vi vill lyfta fram är att denna kontroll inte fungerar om registreringsskylten inte sitter fram på fordonet. Motorcyklar saknar registreringsskylt fram, vilket i de flesta fall omöjliggör identifiering av fordonet i en hastighetskamera. Tidigare hade motorcyklar registreringsskylt både fram och bak. Vägverket har också föreslagit att krav på registreringsskylt fram på motorcyklar ska införas. Enligt vår mening skulle det vara bra ur flera aspekter, bl.a. vad gäller möjligheten till hastighetskontroll, om registreringsskylt även skulle finnas fram på motorcyklar.

Vi vill därför att frågan om registreringsskylt fram på motorcyklar ska utredas.

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

### **9. Vägskyltning, punkt 11 (S, MP, V)**

av Anders Ygeman (S), Pia Nilsson (S), Lars Mejern Larsson (S),  
Désirée Liljevall (S), Leif Pettersson (S), Gunilla Carlsson i Hisings  
Backa (S), Stina Bergström (MP) och Siv Holma (V).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

2010/11:T356 av Ann-Kristine Johansson m.fl. (S) och  
avslår motion

2010/11:T304 av Hans Rothenberg m.fl. (M).

### *Ställningstagande*

I glesbygd är det ofta långt mellan service och näringsidkare, och för många mindre företag är tillfälliga besökare och turister helt avgörande för möjligheten att bedriva verksamhet. Vi anser att Trafikverkets och kommunernas policy och reglementen för vägvisningen inte i tillräcklig utsträckning stöder den regionala utvecklingen i glesbygd. Därför tycker vi att Trafikverket och kommuner som väghållare i glesbygd bör, i samråd med boende och lokala näringsidkare, utarbeta en differentierad policy som är mer generös i sin karaktär i glesbygd och som genom vägvisning stöder en regional utveckling. Vi vill således att en differentierad vägvisningspolicy som verkar för regional utveckling i glesbygd ska införas.

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

### **10. Skoterpolitik, punkt 12 (S, V)**

av Anders Ygeman (S), Pia Nilsson (S), Lars Mejern Larsson (S), Désirée Liljevall (S), Leif Pettersson (S), Gunilla Carlsson i Hisings Backa (S) och Siv Holma (V).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

2010/11:C311 av Irene Oskarsson (KD) yrkande 8 och

2010/11:T457 av Gunnar Sandberg m.fl. (S).

#### *Ställningstagande*

Vi anser att politiken bör understödja den frihet som fordonet skotern ger. Enligt vår mening bör ett av de viktiga målen med den framtida skoterpolitiken vara en tydlig finansiering av säkra och turistvänliga skoterleder. Många skoterföreningar och ledbolag har knappa resurser för att klara av underhåll och preparering av leder. Det finns ett behov av en långsiktig finansiering för att snöskoterleder ska kunna upprättas och underhållas. För att uppnå målen med säkra och turistvänliga skoterleder krävs det att lederna är breda och natursköna. Säkerheten på lederna över vattendrag och vägar måste också prioriteras.

I dag är skoterklubbarna en folkrörelse i de regioner där skotertrafiken är etablerad. Vi vill se en miljö där samverkan mellan politiker och skoterorganisationer stärks. Det som krävs av regeringen är att man skapar en miljö där samverkan mellan politiker och skoterorganisationer stärks.

Vi vill att samverkan mellan politiker och skoterorganisationer ska stärkas, säkra och turistvänliga skoterleder ska anläggas samt att en myndighet ska få det samlade uppdraget för hela terrängtrafiken. Därutöver vill vi att en långsiktig finansiering av snöskoterlederna ska säkerställas.

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

### **11. Användning av vägsalt, punkt 13 (MP, V)**

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

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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



2010/11:T266 av Helena Lindahl och Staffan Danielsson (båda C) och  
2010/11:T302 av Jan Ericson (M).

### *Ställningstagande*

Varje år sprids stora mängder salt på våra svenska vägar vintertid för att öka trafiksäkerheten. Saltanvändningen har dock många negativa aspekter. Den leder till stora miljöproblem där klorider sprids okontrollerat i vår natur, den skadar växtlivet längs vägarna, den förorenar vattendrag, den orsakar en ökad användning av lösningsmedel för att rengöra fordon, den leder till ökad risk för olyckor då vilda djur lockas upp på vägarna, ger dålig luft i tätbebyggda områden samt medför korrosion på fordon, broar och andra konstruktioner. Jag är övertygad om att saltanvändningen skulle kunna minskas på olika sätt, bl.a. genom informationsspridning, rätt sorts däck samt användning av andra, mer miljövänliga halkbekämpningsmedel, än salt.

Mot denna bakgrund bör en strategi tas fram för minskad saltanvändning för vägar i områden med vinterväglag. Strategin bör kombineras med ökad användning av väghyvlar, sand och sandningsgrus. Dessutom bör en utökad satsning ske på forskning om miljövänliga alternativ till vägsalt.

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

## **12. Eluttag för motorvärmare, punkt 14 (S, V)**

av Anders Ygeman (S), Pia Nilsson (S), Lars Mejern Larsson (S),  
Désirée Liljevall (S), Leif Pettersson (S), Gunilla Carlsson i Hisings  
Backa (S) och Siv Holma (V).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 14 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion  
2010/11:T259 av Lars Mejern Larsson och Gunilla Svantorp (båda S).

### *Ställningstagande*

För att klara klimatmålen, och även i andra avseenden få en bättre miljö, behöver utsläppen från fordonstrafiken minska. Vi vill lyfta fram att en kall motor förbrukar betydligt mer energi än en varm motor. Om 250 000 bilar startas utan motorvärmare en kall vintermorgon blir bensinförbrukningen ca 22 000 liter mer jämfört med om bilarna hade varit uppvärmda med motorvärmare. Här finns således potential för miljöförbättrande åtgärder. Det kan göras genom krav på motorvärmare på parkeringsplatser.

Vi vill således att frågan om att ställa krav på ägare till parkeringsplatser att tillhandahålla eluttag för motorvärmare ska prövas.

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

### **13. Digitala färdskrivare, punkt 17 (S, V)**

av Anders Ygeman (S), Pia Nilsson (S), Lars Mejern Larsson (S), Désirée Liljevall (S), Leif Pettersson (S), Gunilla Carlsson i Hisings Backa (S) och Siv Holma (V).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2010/11:T388 av Monica Green (S).

#### *Ställningstagande*

Den digitala färdskrivaren var tänkt att förbättra konkurrenssituationen för den seriösa åkerinäringen, men tyvärr har följden blivit den motsatta. Meningen var att den digitala färdskrivaren skulle skapa rimliga villkor för förarna när alla skulle kunna följa arbetstid, kör- och vilotidsreger. Vi vill framhålla att redovisningen från färdskrivaren troligen är behäftad med en stor mängd felkällor. Vi vet att förare har blivit åtalade och bötfällda för att de tagit en minut för lite i rast, trots att färdskrivaren givit grönt ljus till föraren.

Vi vill därför att en översyn genomförs av hur de digitala färdskrivarna fungerar, hur de efterföljs och hur åkare och yrkesförare upplever sin situation.

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

### **14. Fordonsutrustning, punkt 19 (S, V)**

av Anders Ygeman (S), Pia Nilsson (S), Lars Mejern Larsson (S), Désirée Liljevall (S), Leif Pettersson (S), Gunilla Carlsson i Hisings Backa (S) och Siv Holma (V).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2010/11:T459 av Phia Andersson (S).

### *Ställningstagande*

Varje dag reser tiotusentals människor med bussar. Vi vill betona att det inte är ovanligt att en bussresenär råkar ut för en akut sjukdom. Situationen kan vara livshotande om det inte finns sjukvårdskunnig personal ombord och om det är en lång väg till närmaste samhälle. Vi vill lyfta fram att det i Stockholm finns taxibilar med hjärtväskor och förare som har utbildats i livräddning. Detta upplevs som positivt av chaufförer och passagerare.

Vi vill att alla bussar ska förse med första hjälpen-väskor och att personalen på bussarna ska utbildas i hur man hanterar apparaturen i väskorna.

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

BILAGA

## Förteckning över behandlade förslag

### Motion väckt med anledning av skrivelse 2009/10:140

*2010/11:N1 av Lars Johansson m.fl. (S, MP):*

4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att avregleringen av fordonsbesiktningssamheten bör följas upp och utvärderas.

### Motioner från allmänna motionstiden hösten 2010

*2010/11:C311 av Irene Oskarsson (KD):*

8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av att säkerställa en långsiktig finansiering av snökoterlederna.

*2010/11:T206 av Gunilla Carlsson i Hisings Backa och Mattias Jonsson (båda S):*

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

*2010/11:T208 av Lars Gustafsson m.fl. (KD):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att bevilja permanenta dispenser för de drivmedelsstationer som omfattas av pumplagens fjärde steg och att ta hänsyn till förhållanden som riskerar att snedvrider konkurrensen.

*2010/11:T212 av Carina Hägg (S):*

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

*2010/11:T217 av Lars Gustafsson (KD):*

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

*2010/11:T227 av Cecilia Widegren (M):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att se över möjligheten att utse E20, huvudvägen mellan Sveriges första och andra stad, till projektväg för eluttag.

*2010/11:T243 av Christer Winbäck (FP):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en reflex på den bakre registreringsskylten på motorcyklar.

*2010/11:T249 av Solveig Zander (C):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att skyndsamt ge Transportstyrelsen i uppdrag att möjliggöra efterkonvertering av traktorer och andra jordbruksmaskiner till metandrift.

*2010/11:T258 av Cecilia Widegren (M):*

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

*2010/11:T259 av Lars Mejern Larsson och Gunilla Svantorp (båda S):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att pröva förutsättningarna för att ställa krav på ägare till parkeringsplatser att tillhandahålla eluttag för motorvärmare.

*2010/11:T265 av Staffan Danielsson (C):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att försvåra den svarta taxiverksamheten.

*2010/11:T266 av Helena Lindahl och Staffan Danielsson (båda C):*

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

*2010/11:T289 av Phia Andersson (S):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att registreringsskyltar ska sitta fram på motorcyklar.

*2010/11:T297 av Jan Ericson (M):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att avskaffa avgiften för av- och påställning av fordon.

*2010/11:T302 av Jan Ericson (M):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att se över alternativen till salt för halkbekämpning på våra vägar.

*2010/11:T304 av Hans Rothenberg m.fl. (M):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att se över hur informationen om och tillgängligheten till svenska besöksmål kan förbättras för utländska besökare.

*2010/11:T356 av Ann-Kristine Johansson m.fl. (S):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att införa en differentierad vägvisningspolicy som verkar för regional utveckling i glesbygd.

*2010/11:T361 av Börje Vestlund (S):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av obligatorisk anslutning till en godkänd tömningscentral för taxiägare.

*2010/11:T363 av Krister Örnfjäder (S):*

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

*2010/11:T364 av Eva-Lena Jansson och Börje Vestlund (båda S):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av obligatorisk anslutning till en godkänd tömningscentral för taxiägare.

*2010/11:T370 av Isak From m.fl. (S):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om rätt till bilprovning inom rimligt avstånd.

*2010/11:T375 av Anders Hansson (M):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att förhindra personer att skriva över fordon på någon annan i syfte att komma undan böter, skatter och andra avgifter.

*2010/11:T383 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.

*2010/11:T388 av Monica Green (S):*

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

*2010/11:T389 av Monica Green och Carina Ohlsson (båda S):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att se över möjligheten att utse E20, huvudvägen mellan Sveriges första och andra stad, till projektväg för biogasanläggningar.

*2010/11:T405 av Eva-Lena Jansson m.fl. (S):*

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att investeringar i vägar kombineras med att stimulera till användning av fordon som drivs med förnybara drivmedel.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om åtgärder för en rimlig tillgänglighet till förnybara drivmedel.

*2010/11:T409 av Penilla Gunther (KD):*

11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ett förbud bör införas fr.o.m. år 2015 mot nyförsäljning av bilar som enbart kan drivas med fossila bränslen.

*2010/11:T412 av Lars Beckman (M):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att se över de regelverk som gäller husvagnar och husbilar med för låg lastförmåga.

*2010/11:T434 av Lars-Axel Nordell (KD):*

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

*2010/11:T449 av Per Bill (M):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om undantag från utmärkningsskyldighet av lokal trafikföreskrift om tillåten parkering under högst sju dygn.

*2010/11:T450 av Lars-Arne Staxäng (M):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om företag eller myndigheter som skriver ut parkeringsavgifter till enskilda medborgare.

*2010/11:T455 av Gunnar Sandberg och Marie Nordén (båda S):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om åtgärder för att tillvarata övergivna fordon.

*2010/11:T457 av Gunnar Sandberg m.fl. (S):*

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

*2010/11:T459 av Phia Andersson (S):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om första hjälpen i turistbussar och kollektivtrafik.

*2010/11:T469 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.

*2010/11:T473 av Staffan Anger (M):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att underlätta besiktning av svenskregistrerade bilar utomlands.

*2010/11:T480 av Isak From (S):*

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

*2010/11:T488 av Lars Isovaara och Josef Fransson (båda SD):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ändring i 6 kap. 5 § fordonsordningen (2009:211).

*2010/11:T490 av Camilla Waltersson Grönvall (M):*

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

*2010/11:T502 av Maria Wetterstrand m.fl. (MP):*

19. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att undanröja hinder för kommunerna att stimulera bilpooler, t.ex. genom att tillåta kommunerna att reservera parkeringar för bilpoolsbilar.

*2010/11:T504 av Stina Bergström m.fl. (MP):*

14. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör föreslå hur Lagstiftning KAL 1954 kan kompletteras med en miljöaspekt för att möjliggöra en mer offensiv parkeringspolitik.

*2010/11:T506 av Marietta de Pourbaix-Lundin (M):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av att klara ut frågan om likhet inför lagen i trafiken när det gäller användandet av hastighetsövervakningskameror.

*2010/11:T507 av Marietta de Pourbaix-Lundin (M):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om fotografibevis vid parkeringsböter över hela landet.



*2010/11:N398 av Stina Bergström m.fl. (MP):*

4. 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.
16. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att pumplagen ändras i syfte att se till att Svanenmärkta fordonsdrivmedel ska finnas tillgängliga i samtliga svenska kommuner inom tre år och att mackar med störst försäljningsvolym ska klara kravet först.