



## Fordons- och vägtrafikfrågor

---

### Sammanfattning

I betänkandet behandlar utskottet 48 motionsyrkanden från den allmänna motionstiden 2014. Motionsförslagen rör bl.a. en fossiloberoende fordonsflotta, infrastruktur för elektriska fordon, fordonsbesiktning, övergivna fordon och parkeringsfrågor.

Med anledning av förslag om olika miljöåtgärder inom fordonsområdet betonar utskottet att omställningen till ett långsiktigt hållbart transportsystem är en av de största utmaningarna inom transportpolitiken och konstaterar därför med tillfredsställelse att frågan om en fossiloberoende fordonsflotta har hög prioritet för regeringen. Utskottet välkomnar även de projekt som pågår för att utveckla elvägar som en möjlig metod för att minska användningen av fossil energi i det svenska transportsystemet.

Utskottet framhåller vikten av att ha ett system för fordonsbesiktning som fungerar väl och är effektivt. Utskottet understryker vidare vikten av tillgänglighet till besiktning för tunga fordon.

När det gäller övergivna fordon understryker utskottet att det är väsentligt att komma till rätta med både det miljöproblem och den trafiksäkerhetsrisk som dessa utgör. Utskottet ser därför med tillfredsställelse på att Naturvårdsverket har fått i uppdrag att se över frågan.

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

I betänkandet finns sju reservationer (M, C, FP, KD, SD och V).

# Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut .....	3
Redogörelse för ärendet .....	6
Ärendet och dess beredning.....	6
Utskottets överväganden.....	7
En fossiloberoende fordonsflotta.....	7
Infrastruktur för elektriska fordon .....	10
Lagen om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel .....	13
Trafikbuller.....	15
Gröna registreringsskyltar .....	17
Bilpooler.....	18
Fordonsbesiktning .....	19
Övergivna fordon .....	22
Vinterdäck .....	24
Historiska fordon .....	26
Parkeringsfrågor .....	28
Enskilda vägar .....	30
Vägskyltning .....	31
Frågor om registrering och avgifter .....	32
Vissa säkerhetsrelaterade frågor .....	35
Motorcyklar .....	36
Reservationer .....	38
1. En fossiloberoende fordonsflotta, punkt 1 (M, C, FP, KD) .....	38
2. En fossiloberoende fordonsflotta, punkt 1 (V) .....	39
3. Lagen om skyldighet att tillhandahålla förnybara bränslen, punkt 3 (SD).....	40
4. Fordonsbesiktning, punkt 7 – motiveringen (M, C, FP, KD) .....	40
5. Vinterdäck, punkt 9 (SD) .....	41
6. Historiska fordon, punkt 10 (SD) .....	42
7. Vissa säkerhetsrelaterade frågor, punkt 15 (SD) .....	43
<i>Bilaga</i>	
Förteckning över behandlade förslag .....	44
Motioner från allmänna motionstiden 2014/15 .....	44

# Utskottets förslag till riksdagsbeslut

## 1. En fossiloberoende fordonsflotta

Riksdagen avslår motionerna

2014/15:847 av Emma Wallrup m.fl. (V) yrkande 4,

2014/15:1837 av Thomas Finnborg (M),

2014/15:2317 av Lars Hjalmered m.fl. (M, C, FP, KD) yrkande 15 och

2014/15:2318 av Lars Hjalmered m.fl. (M) yrkande 9.

*Reservation 1 (M, C, FP, KD)*

*Reservation 2 (V)*

## 2. Infrastruktur för elektriska fordon

Riksdagen avslår motionerna

2014/15:230 av Cecilia Widegren (M),

2014/15:564 av Per Lodenius och Ola Johansson (C),

2014/15:1253 av Sten Bergheden (M) yrkandena 1 och 2,

2014/15:2127 av Markus Wiechel (SD) yrkandena 1–3,

2014/15:2134 av Per Klarberg m.fl. (SD) yrkandena 1 och 2 samt

2014/15:2427 av Anders Åkesson (C) yrkande 5.

## 3. Lagen om skyldighet att tillhandahålla förnybara bränslen

Riksdagen avslår motionerna

2014/15:246 av Mattias Bäckström Johansson (SD) och

2014/15:1020 av Runar Filper och Jonas Millard (SD).

*Reservation 3 (SD)*

## 4. Trafikbuller

Riksdagen avslår motion

2014/15:793 av Barbro Westerholm (FP) yrkandena 1 och 4.

## 5. Gröna registreringsskyltar

Riksdagen avslår motion

2014/15:232 av Cecilia Widegren (M).

## 6. Bilpooler

Riksdagen avslår motion

2014/15:847 av Emma Wallrup m.fl. (V) yrkande 5.

## 7. Fordonsbesiktning

Riksdagen avslår motion

2014/15:2188 av Isak From (S).

*Reservation 4 (M, C, FP, KD) – motiveringen*

## 8. Övergivna fordon

Riksdagen avslår motionerna  
2014/15:203 av Roger Haddad (FP),  
2014/15:2082 av Lennart Axelsson (S) och  
2014/15:2621 av Lotta Olsson (M).

## 9. Vinterdäck

Riksdagen avslår motionerna  
2014/15:556 av Per Lodenius och Anders Ahlgren (C),  
2014/15:1023 av Julia Kronlid (SD),  
2014/15:1647 av Penilla Gunther (KD) och  
2014/15:2076 av Phia Andersson m.fl. (S).

*Reservation 5 (SD)*

## 10. Historiska fordon

Riksdagen avslår motionerna  
2014/15:321 av Niklas Karlsson (S) och  
2014/15:1241 av Patrik Jönsson och Josef Fransson (SD) yrkande 3.

*Reservation 6 (SD)*

## 11. Parkeringsfrågor

Riksdagen avslår motionerna  
2014/15:479 av Yilmaz Kerimo (S),  
2014/15:829 av Rickard Nordin (C),  
2014/15:930 av Matilda Ernkrans (S) och  
2014/15:2552 av Per Bill (M).

## 12. Enskilda vägar

Riksdagen avslår motion  
2014/15:1310 av Per Åsling (C) yrkande 2.

## 13. Vägskyltning

Riksdagen avslår motionerna  
2014/15:168 av Cecilia Widegren (M) och  
2014/15:394 av Katarina Brännström (M).

## 14. Frågor om registrering och avgifter

Riksdagen avslår motionerna  
2014/15:269 av Anders Hansson (M),  
2014/15:683 av Jan Ericson (M),  
2014/15:1151 av Kenneth G Forslund (S),  
2014/15:1580 av Mathias Sundin (FP) och  
2014/15:2187 av Isak From (S) yrkandena 1 och 2.

**15. Vissa säkerhetsrelaterade frågor**

Riksdagen avslår motionerna

2014/15:78 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD),

2014/15:169 av Cecilia Widegren (M),

2014/15:718 av Eva Sonidsson (S) och

2014/15:1671 av Penilla Gunther (KD).

*Reservation 7 (SD)*

**16. Motorcyklar**

Riksdagen avslår motion

2014/15:1290 av Sten Bergheden (M).

Stockholm den 26 mars 2015

På trafikutskottets vägnar

*Karin Svensson Smith*

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Karin Svensson Smith (MP), Jessica Rosencrantz (M), Pia Nilsson (S), Suzanne Svensson (S), Edward Riedl (M), Lars Mejern Larsson (S), Tony Wiklander (SD), Sten Bergheden (M), Leif Pettersson (S), Anders Åkesson (C), Boriana Åberg (M), Jasenko Omanovic (S), Per Klarberg (SD), Emma Wallrup (V), Robert Halef (KD), Johan Andersson (S) och Lars Tysklind (FP).

# Redogörelse för ärendet

## Ärendet och dess beredning

I detta betänkande behandlar utskottet 48 motionsyrkanden från den allmänna motionstiden 2014. Förslagen berör en rad olika fordons- och vägtrafikrelaterade ämnen som bl.a. främjande av en fossiloberoende fordonsflotta, infrastruktur för elektriska fordon, bilbesiktning, historiska fordon och parkeringsfrågor.

I samband med beredningen av ärendet sammanträffade utskottet den 5 mars 2015 med företrädare för Riksförbundet Enskilda Vägar, den 19 mars med företrädare för Swedac och den 24 mars med företrädare för Transportstyrelsen.

# Utskottets överväganden

## En fossiloberoende fordonsflotta

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om omställningen till en fossiloberoende fordonsflotta. Utskottet konstaterar att omställningen till ett långsiktigt hållbart transportsystem är en av de största utmaningarna inom transportpolitiken och välkomnar bl.a. att regeringen har tillsatt analysgruppen Grön omställning.

Jämför reservationerna 1 (M, C, FP, KD) och 2 (V).

### Bakgrund

#### *Trafikuskottets beredningsområde*

Åtgärder för att främja en fossiloberoende fordonsflotta och fortsatt övergång till förnybara bränslen berör flera olika politikområden och utskott. Inom trafikuskottets beredningsområde faller främst olika åtgärder i trafikens infrastruktur inklusive tillgång till alternativa drivmedel samt vissa fordonsfrågor.

#### *En fordonsflotta oberoende av fossila bränslen*

Det transportpolitiska hänsynsmålet Begränsad klimatpåverkan lyder ”Transportsektorn bidrar till att miljö kvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan nås genom en stegvis ökad energieffektivitet i transportsystemet och ett brutet beroende av fossila bränslen. År 2030 bör Sverige ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen.” I regeringens proposition En sammanhållen klimat- och energipolitik – Klimat (prop. 2008/09:162) redogörs för den långsiktiga prioriteringen att Sverige 2030 ska ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen samt för visionen att Sverige 2050 ska ha en hållbar och resurseffektiv energiförsörjning utan nettoutsläpp av växthusgaser i atmosfären. Prioriteringen om en fossiloberoende fordonsflotta ska ses som ett steg på vägen mot visionen för 2050.

#### *Fossilfrihet på väg*

För att kartlägga möjliga handlingsalternativ och identifiera möjliga åtgärder för hur Sverige ska nå en fossiloberoende fordonsflotta tillsattes utredningen Fossiloberoende fordonsflotta – ett steg på vägen mot nettonollutsläpp av växthusgaser (dir. 2012:78). Utredningen lämnade slutbetänkandet SOU 2013:84 Fossilfrihet på väg till regeringen den 16 december 2013. Utredningen spänner över allt från tillförsel av energi till fordonsflottan, infrastrukturen, fordonen och olika slags trafik.

## Motionerna

I motion 2014/15:847 av Emma Wallrup m.fl. (V) yrkande 4 framförs att det tekniskt sett inte är något problem för fordonsindustrin att ställa om sin produktion till bilar som bara eller delvis kan framföras på drivmedel eller drivmedelssystem som är mindre miljöfarliga än bensin och diesel. Motionärerna anser därför att det är rimligt att riksdagen bestämmer ett delmål om när det inte längre ska få finnas bilar som enbart drivs av fossilbränsle på marknaden. Motionärerna anser att Sverige även inom EU bör driva krav på att man inför ett slutår för försäljning av bilar med fossil drift. I motionen anges att det bör sättas upp liknande mål för lastbilar, men motionärerna anser att frågan bör utredas vidare.

I motion 2014/15:1837 av Thomas Finnborg (M) framförs att regeringen bör se över behovet av en långsiktig strategi för miljöklassificering av bilar. Motionären menar att miljöklassificeringen av svenska bilar är något godtyckligt. Enligt motionärens uppfattning är det långsiktigt ohållbart att en viss bilmodell kan miljöklassificeras ett år för att sedan förlora denna klassificering ett annat år. I motionen anges att detta inte främjar privatpersoners eller företags inköp av miljöbilar. Motionären framför att åtgärderna måste vara vetenskapligt förankrade, internationellt koordinerade och uthålliga samt konsekventa.

I motionerna 2014/15:2317 av Lars Hjalmered m.fl. (M, C, FP, KD) yrkande 15 och 2014/15:2318 av Lars Hjalmered m.fl. (M) yrkande 9 konstateras att den största utmaningen när det gäller att bryta Sveriges beroende av fossila bränslen är transportsektorn. I motionen anges att alliansregeringen har satt upp ett mål om en fossiloberoende fordonsflotta till 2020 och även har gjort en lång rad insatser som redan visar resultat. Motionärerna framhåller att det krävs långsiktiga och effektiva styrmedel för att gå mot en ökad andel förnybara drivmedel med hög klimatprestanda och eldrift samt mot effektivare transporter. I motionen lyfts fram att det är avgörande att främja teknikutveckling inom detta område för att nå ett hållbart transportsystem. Motionärerna anser att det krävs långsiktiga och goda förutsättningar för förnybara drivmedel samt en förlängning och förstärkning av supermiljöbilspremien till dess att ett bonus–malus-system kan träda i kraft. Vidare anser motionärerna att det bör införas ett statligt stöd till utbyggnad av laddstolpar för elbilar.

## Utskottets ställningstagande

Utskottet har vid flera olika tillfällen framhållit att omställningen till ett långsiktigt hållbart transportsystem är en av de största utmaningarna som transportpolitiken står inför. Av budgetpropositionen för 2015 framgår att utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter nu ligger under 1990 års nivå. Preliminära beräkningar visar att utsläppen minskade med ca 2,5 procent under 2013 jämfört med 2012. Det är en positiv utveckling som enligt Trafikanalys beror på en kombination av energieffektivare personbilar och en ökad andel biobränslen. Utskottet kan dock konstatera att utsläppen av växthusgaser



från inrikes transporter ändå svarar för cirka en tredjedel av de samlade växt-husgasutsläppen i Sverige och domineras av utsläpp från vägtrafiken. Utskottet kan i sammanhanget också konstatera att utsläppen från lastbilar fortfarande är ungefär 40 procent över nivån 1990. Av Trafikanalys rapport Uppföljning av de transportpolitiska målen (rapport 2013:4) följer att det fordras nya kraftfulla åtgärder för att uppfylla målen om en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen till 2030. Det är således tydligt att redan vidtagna åtgärder inte räcker för att vi ska kunna uppnå våra miljö- och klimatmål. Utskottet vill särskilt peka på att koldioxidutsläppen från tunga fordon måste minska.

Det är därför med tillfredsställelse som utskottet tagit del av att ett flertal åtgärder, inom flera områden, har vidtagits eller är under beredning för att främja en fortsatt positiv utveckling.

I budgetpropositionen för 2015 anges att regeringen avser att återkomma med förslag på hur biodrivmedel kan främjas efter 2015. Ambitionen bör vara att utforma de ekonomiska styrmedlen för biodrivmedel på ett sätt som ger långsiktigt goda villkor för hållbara biodrivmedel, varvid hållbarheten gentemot EU:s regler om statligt stöd är av särskild betydelse. Regeringen avser exempelvis att undersöka möjligheterna till att införa ett kvotpliktssystem för biodrivmedel. Regeringen understryker i sammanhanget att ett system som på ett kostnadseffektivt sätt premierar bränslets klimatnytta är av särskilt intresse. Avsikten är att ett nytt system ska vara på plats den 1 januari 2016. I budgetpropositionen lyfter regeringen särskilt fram att den avser att fortsätta främja utvecklingen av biogas genom att stödja ny teknik och innovativa lösningar som stärker biogasteknikens konkurrenskraft och ökar biogasproduktionen. Regeringen har även angett att den avser att införa ett s.k. bonus-malus-system, där miljöanpassade fordon med relativt låga utsläpp av koldioxid premieras vid inköpstillfället med en bonus och fordon med relativt höga utsläpp av koldioxid får högre skatt (malus).

Utskottet ser mycket positivt på att regeringen inom ramen för regeringens framtidsarbete Uppdrag: Framtid har tillsatt analysgruppen Grön omställning. Analysgruppen ska utgå från visionerna om en fossiloberoende fordonsflotta 2030 och ett koldioxid neutralt Sverige 2050 samt beskriva vilka politiska och marknadsmässiga förändringar som är nödvändiga för att förverkliga dessa. Arbetet spänner över flera av regeringens ansvarsområden, bl.a. miljö, energi, klimat, samhällsekonomi och internationellt samarbete. Enligt vad utskottet erfarit blir analysgruppens uppgift att analysera problemområden och komma med idéer för att i nästa steg skissa på konkreta förslag som regeringen kan omvandla till politik som kan beslutas i riksdagen. Arbetet ska bidra till att konkretisera och synliggöra Sveriges och Nordens ambition att föregå med gott exempel inom grön omställning. Framtidsminister Kristina Persson lyfter särskilt fram att samspelet mellan näringslivet, forskningen och det civila samhället är särskilt viktigt och pekar också på att det är många faktorer och politikområden som hänger ihop.

Utskottet kan konstatera att det även på EU-nivå har tagits initiativ till att främja omställningen till mer miljövänliga drivmedel bl.a. genom direktiv 2014/94/EU om utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen. Syftet med direktivet är att bidra till en långsiktigt hållbar transportsektor genom att stödja uppbyggnaden av en infrastruktur för alternativa bränslen i EU och införandet av gemensamma tekniska specifikationer för denna. Medlemsstaterna ska ha genomfört direktivet senast hösten 2016.

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

Utskottet kan med tillfredsställelse konstatera att frågan om en fossiloberoende fordonsflotta har hög prioritet för regeringen. Mot denna bakgrund och med hänvisning till pågående arbete finner inte utskottet att det finns skäl för riksdagen att ta ytterligare initiativ med anledning av motionsförslagen. Utskottet avstyrker därmed motionerna 2014/15:847 av Emma Wallrup m.fl. (V) yrkande 4, 2014/15:1837 av Thomas Finnborg (M), 2014/15:2317 av Lars Hjalmered m.fl. (M, C, FP, KD) yrkande 15 och 2014/15:2318 av Lars Hjalmered m.fl. (M) yrkande 9.

## Infrastruktur för elektriska fordon

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om elektriska fordon och infrastruktur för dessa med hänvisning till pågående utvecklingsarbete. Utskottet framhåller behovet av utveckling, innovation och teknikutveckling för att möjliggöra en omställning av transportsystemet i en hållbar riktning.

### Motionerna

I motion 2014/15:230 av Cecilia Widegren (M) framförs att man bör se över möjligheten att utse E20, huvudvägen mellan Stockholm och Göteborg, till projektväg för eluttag. Motionären framför bl.a. att alliansregeringen har påbörjat arbetet för ett mer klimatvänligt samhälle fritt från fossila bränslen. Motionären konstaterar att det är i transportsektorn som de stora vinsterna i form av mindre utsläpp kan göras, samtidigt som goda kommunikationer och infrastruktur är väldigt viktigt för den svenska ekonomin.

I motion 2014/15:564 av Per Lodenius och Ola Johansson (båda C) framförs att det bör utredas hur fler laddstationer för elbilar kan skapas utefter våra vägar. Motionären konstaterar att många i dag reser mellan Stockholm, Göteborg och Malmö, och en tydlig satsning på en s.k. green highway skulle öka incitamentet för fler att skaffa miljöbil.

I motion 2014/15:1253 av Sten Bergheden (M) anges att Sverige är ett stort och glesbefolkat land som har stora behov av transporter och lastbilar för att klara logistiken. Enligt motionären krävs det därför ett nytänkande och nya lösningar för att hantera framtidens transporter och samtidigt minska utsläppen. Motionären pekar på att elvägar är både miljövänliga och kostnadseffektiva. I yrkandena 1 och 2 framför därför motionären att samtidigt som E20 byggs ut bör man planera, anpassa och projektera vägen till en av landets första elvägar. Motionären anser vidare att det är viktigt att ta vara på den nya tekniken och låta E20 och Västsverige bli testvägar och Sveriges första elväg.

I motion 2014/15:2127 av Markus Wiechel (SD) framförs att staten bör öka incitamenten för att köra elbil. Motionären anför bl.a. att infrastrukturen måste bli bättre (yrkande 1), att elbilar bör få tillgång till bussfiler (yrkande 2) och att elbilar bör få kostnadsfri parkering (yrkande 3). Motionären konstaterar vidare att utvecklingen för elbilar går fortare än någonsin och att det är tydligt att det går snabbast i områden där förutsättningarna för att äga en elbil är mycket goda.

I motion 2014/15:2134 av Per Klarberg m.fl. (SD) yrkandena 1 och 2 konstateras att det behövs stimulanser för att fler ska våga välja att köpa en elbil. I motionen anges att åtgärder som underlättar ett beslut att köpa en elbil kan vara mer infrastruktur för elbilar, gratis parkering och undantag från trängselskatter. Motionären pekar även på att det måste skapas långsiktiga spelregler för biltillverkare och bilister.

I motion 2014/15:2427 av Anders Åkesson (C) yrkande 5 framförs att en klimatsmart åtgärd som bör utvecklas är elektrifieringen av våra motorvägar på sträckorna Stockholm–Göteborg–Malmö i syfte att medge trafikering av ellastbilar på sträckorna. I motionen konstateras att det beräknas minska transportsektorns CO<sub>2</sub>-utsläpp med upp till 95 procent av dagens nivåer. Motionären vill därför understryka vikten av att det arbete som bedrivs och de erfarenheter som nu görs tack vare de initiativ som togs av Alliansen tas till vara på ett sådant sätt att utvecklingsarbetet inte tappar fart.

## Utskottets ställningstagande

Omställningen av transportsektorn i en hållbar riktning kommer att vara en av våra stora framtidsutmaningar. Att kunna bryta transportsektorns beroende av fossila bränslen och att främja teknikutveckling inom bl.a. eldrift är enligt trafikutskottets uppfattning avgörande för att transportsystemet ska kunna bli hållbart. Behovet av forskning, innovation och teknikutveckling ökar därför. Utskottet anser att myndigheterna har en viktig roll att spela när det gäller forskning, innovation och teknikutveckling inom transportområdet och välkomnar därför att Trafikverket, Vinnova och Energimyndigheten samarbetar i ett projekt där leverantörer ska utveckla, demonstrera och utvärdera elvägar, dvs. vägar där elförsörjningen för fordonets framdrift sker kontinuerligt under fordonets väg framåt, som en möjlig metod för att minska användningen av

fossil energi i det svenska transportsystemet. De tre myndigheterna vill tillsammans skapa ett kunskapsunderlag för beslut om eventuell fortsatt utveckling och införande av elvägar för tunga fordon i det svenska vägtransportsystemet. Av uppgifter från Trafikverket ska projektet elvägar tillämpa kunskap och utveckla lösningar för elvägar i samverkan med industrin, akademien och myndigheterna. Såvitt utskottet erfar har fyra projekt beviljats medel ur projektet och ska genomföra var sin detaljprojektering av hur en demonstrationsanläggning i praktiken skulle kunna fungera. Målet är att låta minst två leverantörer bygga demonstrationsanläggningar i Sverige. Planerad byggstart för dessa är under 2015.

Utskottet påminner om att i den statliga utredningen Fossilfrihet på väg (SOU 2013:84) redogörs för att den största delen av laddningen av personbilar kommer att kunna ske med den befintliga infrastrukturen i hemmet och i parkeringsgarage. Även laddning vid arbetsplatser blir enligt utredningen förmodligen viktigt. För laddning i stadsmiljö kommer det dock i viss utsträckning att finnas behov av publika laddstationer. Vidare slås det fast att utvecklingen av fordonsparken (rena elbilar eller laddhybrider) påverkar i vilken utsträckning och takt publika laddstolpar behöver byggas ut. Standarder betonas också som betydelsefulla för att säkerställa att alla fordon kommer att kunna använda de laddstationer som byggs. Utredningen slår vidare fast att den inte har identifierat några tydliga hinder i lagstiftningen för utbyggnaden av laddinfrastruktur för lättare fordon. Utredningens förslag har remissbehandlats, och beredning pågår inom Regeringskansliet.

Utskottet är positivt till riksdagens beslut i höstas om att införa ett nytt anslag för att finansiera ett statligt investeringsstöd för utbyggnad av laddinfrastruktur för elfordon (bet. 2014/15:NU3, rskr. 2014/15:70). Stödet syftar till att möta den brist på laddningsmöjligheter som hämmar utvecklingen på elbilsområdet. Förslaget innebär att 75 miljoner kronor avsätts för 2015. Motsvarande belopp beräknas för anslaget under 2016–2018. Näringsutskottet framförde i sitt budgetbetänkande 2014/15:NU3 att vägledande för arbetet med stödets närmare utformning bör vara det förslag som har lagts fram av Utredningen om fossilfri fordonstrafik (SOU 2013:84). Utredningen förordade ett statligt stöd som motsvarar 50 procent av kostnaden för laddstolpar avsedda för normal laddning och som högst får uppgå till 20 000 kronor per laddstation. Det var även näringsutskottets uppfattning att stödet ska sjösättas så skyndsamt som möjligt. Näringsutskottet förordade även att riksdagen fogar ett bemyndigande till anslaget 1:11 Laddinfrastruktur med innebörden att regeringen under 2015 får besluta om bidrag som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 150 miljoner kronor 2016–2018. Riksdagen beslutade sedermera i linje med näringsutskottets förslag.

Utskottet vill också peka på att det pågår arbete även internationellt med att främja elfordon. Inom ramen för t.ex. Clean Energy Ministerial deltar Sverige aktivt i samarbete inom bl.a. området elfordon (EVI).

Mot bakgrund av pågående arbete finner utskottet att det saknas skäl för riksdagen att ta ytterligare initiativ med anledning av motionsförslagen. Utskottet avstyrker därmed motionerna 2014/15:230 av Cecilia Widegren (M), 2014/15:564 av Per Lodenius och Ola Johansson (båda C), 2014/15:1253 av Sten Bergheden (M) yrkandena 1 och 2, 2014/15:2127 av Markus Wiechel (SD) yrkandena 1–3, 2014/15:2134 av Per Klarberg m.fl. (SD) yrkandena 1 och 2 och 2014/15:2427 av Anders Åkesson (C) yrkande 5.

## Lagen om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om en ändring i lagen om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel. Utskottet anser att kraven i lagen är väl avvägda och finner därför inte att det finns skäl för riksdagen att ta något initiativ med anledning av motionsyrkandena.

Jämför reservation 3 (SD).

### Bakgrund

Riksdagen beslutade i december 2005 att anta regeringens förslag till lag om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel, den s.k. pumplagen (prop. 2005/06:16, bet. 2005/06:TU6, rskr. 2005/06:134). Lagen syftade till att öka tillgängligheten till förnybara drivmedel i hela Sverige, främst mot bakgrund av att tillgängligheten hade bedömts som ett av de största hindren mot en ökad användning av förnybara drivmedel.

I ett första steg berördes tankställen som säljer mer än 3 000 kubikmeter bensin eller diesel per år. Kraven innebar därefter en successiv skärpning, och sedan 2009 är alla säljställen med en försäljningsvolym överstigande 1 000 kubikmeter motorbensin eller dieselbränsle skyldiga att tillhandahålla minst ett förnybart drivmedel. I juni 2014 beslutade riksdagen om att höja denna gräns för skyldigheten att tillhandahålla förnybara bränslen till 1 500 kubikmeter motorbränsle (prop. 2013/14:181, bet. 2013/14:TU13, rskr. 2013/14:301).

I pumplagen finns det möjlighet att få dispens från skyldigheten att tillhandahålla förnybara drivmedel.

### Motionerna

I motion 2014/15:246 av Mattias Bäckström Johansson (SD) konstateras att det drivmedel som ger minst miljöpåverkan – elenergi – inte har inkluderats i de alternativ som kan erbjudas enligt pumplagen. Motionären anser att detta

borde vara självklart utifrån ett miljöperspektiv och även för att ge de mindre aktörerna bättre förutsättningar.

I motion 2014/15:1020 av Runar Filper och Jonas Millard (båda SD) konstateras att förutsättningarna att kunna bo och verka på den svenska landsbygden försämrades när pumplagen trädde i kraft den 1 april 2006. Många serviceinrättningar har, menar motionärerna, av ekonomiska skäl tvingats lägga ned sin verksamhet för att de inte har råd att installera anläggningar med förnybara drivmedel. Motionärerna anser att det är bra med fler och bättre förnybara drivmedel men att det inte ska vara ett krav att tillhandahålla sådana.

### Utskottets ställningstagande

När det gäller åtgärder för att trygga tillgången till alternativa drivmedel vill utskottet inledningsvis påminna om att riksdagen våren 2010 tillkännagav att regeringen bör se över konsekvenserna av pumplagen (bet. 2009/10:TU15, rskr. 2009/10:228). Utskottet uttalade i betänkandet att det är viktigt att en fortsatt utveckling av tillgången på förnybara drivmedel kan förenas med att även medborgarna i landets mest glesbefolkade delar ges ett rimligt utbud av drivmedelsstationer. Transportstyrelsen redovisade därefter i november 2011 ett regeringsuppdrag med förslag till ändringar i pumplagen. Utskottet behandlade regeringens proposition 2013/14:181 Lättnad i lagen om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel under våren 2014 (bet. 2013/14:TU13). Utskottet välkomnade att regeringen lämnat förslag som innebär att den administrativa bördan för bränsleförsäljare och myndigheter minskar samtidigt som förutsebarheten ökar genom att man i lagstiftningen drar gränsen för skyldigheten att tillhandahålla förnybara drivmedel vid 1 500 kubikmeter motorbränsle två kalenderår tidigare. Utskottet framförde även att det var positivt att dispenserna från pumplagens sista steg permanentas och att de får ges för så lång tid som behovet kvarstår.

I regeringens proposition Skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel (2005/06:16) framhöll regeringen att kravet att tillhandahålla förnybara drivmedel i möjligaste mån bör vara teknikneutralt i fråga om de drivmedel som ska främjas. Vidare angavs att definitionen bör vara så vid att alla nu tänkbara drivmedel som kan betecknas som förnybara omfattas. Regeringen framförde dock att ett viktigt undantag från definitionen borde göras och angav följande. Teoretiskt sett skulle tillhandahållandet av s.k. grön el medföra att lagens skyldigheter uppfylls om bränsleförsäljaren kan visa att elen verkligen härrör från en förnybar källa. Mot bakgrund av att syftet med lagstiftningen är att öka tillgängligheten av förnybara drivmedel och att marknaden för elbilar i princip är försumbar riskerar syftet att förfelas om skyldigheten att tillhandahålla ett förnybart drivmedel skulle kunna fullgöras enbart genom att tillhandahålla grön el.

Enligt utskottets mening är det viktigt att en fortsatt utveckling av tillgång på förnybara drivmedel kan förenas med att medborgarna även i landets mer

glest befolkade delar ges ett rimligt utbud av sådana drivmedelsstationer. Utskottet anser att kraven i lagen är väl avvägda och finner inte skäl att i dagsläget ta något initiativ med anledning av motionsförslagen. Motionerna 2014/15:246 av Mattias Bäckström Johansson (SD) och 2014/15:1020 av Runar Filper och Jonas Millard (båda SD) avstyrks därmed.

## Trafikbuller

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om trafikbuller. Utskottet framhåller att det är en viktig fråga att minska skadliga hälsoeffekter på grund av trafikbuller.

### Bakgrund

#### *Omgivningsbullerdirektivet*

Varje land inom EU ska kartlägga buller i större tätorter och vid större vägar, järnvägar och flygplatser enligt EU:s bullerdirektiv. EU:s bullerdirektiv genomförs i Sverige genom förordningen om omgivningsbuller. Kartläggningen omfattar bl.a. uppgifter om antalet exponerade personer och bostäder i olika bullerintervall, exponerad yta samt kartor över bullersituationen. Naturvårdsverket sammanställer och skickar in Sveriges uppgifter till EU-kommissionen.

#### *Några uppgifter om buller*

Inom Naturvårdsverkets hälsorelaterade miljöövervakning görs en långsiktig övervakning av miljöfaktorer i den omgivande miljön som kan påverka människors hälsa. För buller görs vart femte år en uppskattning av antalet boende i Sverige som utsätts för olika nivåer av buller från väg-, spår- och flygtrafik. Kartläggningen av antalet exponerade bygger till stor del på den bullerkartläggning som kommunerna och Trafikverket gjort i enlighet med förordningen om omgivningsbuller. De olika kartläggningarna har gjorts lite olika, men sammantaget visar de att omkring 2 miljoner personer i Sverige exponeras för trafikbuller med en ekvivalent ljudnivå över 55 dBA vid sin bostad. Den senaste kartläggningen blev klar sommaren 2014.

#### *Ansvarsfrågor*

När det gäller frågan om vem som är ansvarig för buller kan följande nämnas. Det är den som bedriver miljöfarlig verksamhet som har ansvar för de miljöstörningar som kan uppkomma. Väg-, ban- och flygplatshållare och hamnägare är alltså ansvariga för bullret som anläggningen genererar. Staten, kommunen eller privata företag kan vara verksamhetsutövare. Kommunen ansva-

rar för den fysiska planeringen. Med stöd av plan- och bygglagen kan kommunerna lägga ut skyddsområden runt exempelvis industriverksamheter (miljöfarliga verksamheter i miljöbalkens mening). Därmed säkerställs ett betryggande avstånd mellan störningskällan och de omgivande miljöerna. Kommunen eller länsstyrelsen har ansvaret för den operativa tillsynen över olika trafikläggningar och andra verksamheter. Naturvårdsverket ansvarar för att ge vägledning om hur miljöbalken ska tillämpas och har ett nationellt samordningsansvar för omgivningsbuller. Arbetsmiljöverket ansvarar för buller i arbetsmiljön. Boverket har hand om planeringsaspekter och följer upp målen för buller i God bebyggd miljö. Generalläkaren har tillsynsansvar enligt miljöbalken för hälsorisker inom verksamheter där Försvarsmakten, Fortifikationsverket, Försvarets materielverk eller Försvarets radioanstalt är verksamhetsutövare. Havs- och vattenmyndighetens ansvar inkluderar buller och andra störningar i havs- och vattenmiljön. Luftfartsverket ansvarar för flygplatser och flygtrafikledning. Folkhälsomyndigheten är en nationell kunskapsmyndighet med ett övergripande ansvar för folkhälsofrågor. Myndighetens uppdrag är att främja hälsa, förebygga ohälsa och skydda mot hälsohot. Trafikverket ansvarar för långsiktig planering av transportsystemet för vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart och ansvarar även för byggande, drift och underhåll av statliga vägar och järnvägar. Ansvaret omfattar miljöfrågor inklusive buller. Transportstyrelsen arbetar också för att luftfartens negativa miljöpåverkan ska minimeras och har ett övergripande ansvar för flygtransportssystemets miljöanpassning.

### **Motionen**

I motion 2014/15:793 av Barbro Westerholm (FP) konstateras att vägtrafikbuller är ett miljöproblem med omfattande hälsoeffekter i form av hjärt-kärlsjukdomar, infarkter och stroke. Detta orsakar mycket lidande och höga kostnader för sjukvården enligt motionären. I motionen framhålls att trafikbullerfrågan är mycket komplex. I yrkande 1 anförs därför att vägtrafikbullerfrågan bör tas upp brett med inriktningen att i steg väsentligt minska omfattningen av hälsoeffekterna. Enligt motionären sorterar de olika frågor som tillsammans avgör hälsoriskerna under olika myndigheter och företag. Motionären framhåller att för framgång krävs ett överordnat ansvar för helheten med *en* myndighet som har det övergripande ansvaret. Motionären efterfrågar därför i yrkande 4 att en myndighet ges det övergripande ansvaret för vägtrafikbullerfrågorna.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet vill inledningsvis framhålla att buller är en utbredd miljöstörning och att många människor i dag är störda av bl.a. trafikbuller. Buller påverkar män-



niskors hälsa och livskvalitet negativt, och det leder även till samhällskostnader. Det som motionären lyfter om att minska omfattningen av hälsoeffekter på grund av trafikbuller är en viktig fråga enligt utskottet.

Utskottet vill påminna om att regeringen våren 2013 tillsatte en utredning för att se över hur samordningen kan ökas av planläggning och lovgivning enligt plan- och bygglagen med prövning och tillsyn enligt miljöbalken i fråga om buller. Med utgångspunkt från utredningens förslag beslutade riksdagen i juni 2014 om propositionen Samordnad prövning av buller enligt miljöbalken och plan- och bygglagen (prop. 2013/14:128, bet. 2013/14:CU33, rskr. 2013/14:381). Riksdagen antog propositionen som syftade till att förbättra samordningen av reglerna i plan- och bygglagen och miljöbalken för att underlätta planering och byggande av bostäder i bullerutsatta miljöer. Lagändringarna trädde i kraft den 2 januari 2015. Utskottet har även noterat att det i den ovan nämnda propositionen aviserades att riktvärden för trafikvärden för trafikbuller ska författningsregleras i en förordning. Ett förslag till förordning om riktvärden för buller från väg- och spårtrafik samt flygbuller har varit föremål för remissbehandling och bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

Mot denna bakgrund finner utskottet ingen anledning att ta något initiativ med anledning av motionsyrkandena. Utskottet avstyrker således motion 2014/15:793 av Barbro Westerholm (FP) yrkandena 1 och 4.

## Gröna registreringsskyltar

### **Utskottets förslag i korthet**

Riksdagen avslår en motion om införande av gröna registreringsskyltar. Utskottet framhåller att Transportstyrelsen bör vara väl skickad att ta hand om utformningen av registreringsskyltar.

### **Motionen**

I motion 2014/15:232 av Cecilia Widegren (M) yrkas att det bör införas gröna registreringsskyltar för miljöbilar. Som skäl för yrkandet framförs bl.a. att det är viktigt att vi ökar drivkrafterna för att få fler miljöbilar i Sverige. Motionären menar att för att öka medvetenheten om den variation av miljöbilar som finns och för att låta dem som kör miljöbilar visa upp sitt val bör man se över möjligheterna att låta registreringsskyltarna på miljöbilar vara gröna.

### **Utskottets ställningstagande**

Frågan om utformningen av registreringsskyltar handläggs av Transportstyrelsen. Utskottet bedömer att myndigheten är väl skickad att ta ansvar för fordonsskyltars utformning och anser inte att färgen på skyltarna är en fråga för riksdagen att besluta närmare om. Utskottet vill i sammanhanget peka på att

svenska registreringsskyltar har fått ett något justerat utseende sedan den 1 januari 2014. Syftet med ändringen var enligt uppgift från Transportstyrelsen att säkerställa att vi har de skylttyper som krävs i dagens trafik, att skyltarna är lätta att läsa av och att de har standardiserade mått för lägre kostnader för både medborgarna och myndigheterna.

Med anledning av det sagda avstyrker utskottet motion 2014/15:232 av Cecilia Widegren (M).

## Bilpooler

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsförslag om bilpooler. Utskottet ser positivt på framväxten av bilpooler och pekar på att dessa kan bidra till minskad biltrafik och därigenom bättre stadsmiljö och mindre trängsel.

### Motionen

I motion 2014/15:847 av Emma Wallrup m.fl. (V) yrkande 5 konstateras att olika former av bilpooler är ett viktigt och växande alternativ för många som inte vill äga en egen bil men ändå ha tillgång till en bil vid behov. I motionen framhålls att de som använder bilpooler inte behöver tänka på inköp, fast parkering eller service av bilen. Dessutom visar studier, enligt motionärerna, att den som är med i en bilpool åker mindre bil än den som har en egen bil. Mot denna bakgrund anser motionärerna att regeringen bör ta fram förslag som gynnar bilpoolernas verksamhet.

### Utskottets ställningstagande

Utskottet har vid flera tillfällen tidigare framfört att transportsystemet står inför utmaningar när det gäller bl.a. utsläpp av växthusgaser, trängsel i städerna och övriga miljöproblem som exempelvis buller. Utskottet menar därför att användandet av ny teknik och nya lösningar är angelägna frågor och kan vara viktiga medel för att påskynda övergången till ett samhälle med låga koldioxidutsläpp och mindre trängsel i städerna. Utskottet delar därför motionärernas syn om vikten av att utveckla och pröva nya lösningar och system.

Utskottet vill påminna om att regeringen har gett Trafikverket i uppdrag att ta fram förslag till ramverk för särskilda stadsmiljöavtal med fokus på hållbara transporter i städer. Syftet med regeringens satsning är att skapa förutsättningar för att en större andel av transporter i städer ska ske med kollektivtrafik, cykel eller gång och hållbara transporter. Stadsmiljöavtalen ska bl.a. ge incitament för kommunerna att planera för hållbara transporter och städer. Statlig medfinansiering om maximalt 50 procent kan komma i fråga för lokala och regionala investeringar i kollektivtrafik i städer. Såvitt utskottet erfar skulle

t.ex. bilpooler eller andra åtgärder kunna vara en del i en sådan motprestation som kan bidra till minskad biltrafik och därigenom bättre stadsmiljö och mindre trängsel.

Bilpooler är ett exempel på en lösning som kan ha positiva effekter både för den enskilde och för samhället. Utskottet ser därför positivt på framväxten av bilpooler och har med tillfredsställelse tagit del av att det i dag finns bilpooler på ett femtiotal orter i Sverige och att det i allt fler städer finns företag som driver bilpooler kommersiellt. Vidare har utskottet tagit del av att Trafikverket, bilpooler, kommuner och regioner har tagit fram en bilpooltjänst, bilpool.nu, med syftet att få bilpooltjänsten att växa. På bilpool.nu finns bl.a. en kartfunktion så att man enkelt kan se var det finns bilpooler.

Förra infrastrukturministern Catharina Elmsäter-Svärd har i ett svar på en skriftlig fråga den 11 mars 2014 (fr. 2013/14:469) bl.a. framfört att för många privatpersoner, offentliga organisationer och företag innebär medlemskap i en bilpool en attraktiv och bekväm lösning som ger en kostnadsbesparing jämfört med egen bil. Det finns alltså redan flera fördelar för den enskilda medborgaren eller organisationen eller det enskilda företaget att lösa tillgången till bil genom att vara medlem i en bilpool. Olika undersökningar, gjorda av bl.a. Trafikverket, har också visat att bilpooler kan bidra till att minska utsläppen från biltrafiken. Statsrådet framförde att hon kommer att följa utvecklingen av och efterfrågan på bilpoolsverksamheten för att se vad som kan och behöver göras.

Utskottet vill även peka på att utredningen Fossiloberoende fordonsflotta har lämnat flera förslag som syftar till att främja bilpooler. Ett av flera förslag som berörs är möjligheterna att reservera parkeringsplatser. Utredningens förslag har remissbehandlats och bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

Mot denna bakgrund avstyrker utskottet motion 2014/15:847 av Emma Wallrup m.fl. (V) yrkande 5.

## Fordonsbesiktning

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår en motion om fordonsbesiktning. Utskottet framhåller betydelsen av hög tillgänglighet, god kvalitet och rimliga priser.

Jämför reservation 4 (M, C, FP, KD) – motiveringen.

## Bakgrund

### *Allmänt*

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

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

Våren 2013 delade staten och de övriga ägarna upp Bilprovningen mellan sig. Staten äger numera AB Svensk Bilprovning med besiktningstationer över hela landet. De övriga ägarna (Motorbranschens Riksförbund, Bilförsäkringsföretagen, Kungliga Automobilklubben, Motormännens Riksförbund, Motorförarnas Helnykterhetsförbund, Svenska Bussbranschens Riksförbund, Svenska Taxiförbundet och Sveriges Åkeriföretag) äger Besikta Bilprovning i Sverige AB.

### *Regelverket*

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

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

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

### **Motionen**

I motion 2014/15:2188 av Isak From (S) framförs att fordonsbesiktning är myndighetsutövning och därmed en statlig angelägenhet. Motionären anser därför att staten har ett ansvar för tillgängligheten till fordonsbesiktning i hela landet. Motionären framhåller att regeringen ska förvalta statens egendom på bästa sätt. Vidare pekar motionären på att omregleringen har skapat en ny situation som riskerar att bli dyr för den enskilda fordonsägaren. Motionären anser inte att omregleringen har lett till någon av de förbättringar som utlovades utan ser med oro på att den kan leda till fler körförbud, nya prisökningar och sämre tillgänglighet i landet som helhet. Motionären framför att staten har

ett stort ansvar för trafiksäkerheten. Det är därför, men också av miljöskäl, viktigt med en fungerande fordonsbesiktning inom rimligt avstånd i hela landet, varför regeringen noggrant bör se över konkurrensen på marknaden och utvärdera effekten av konkurrensutsättningen.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet vill framhålla vikten av att ha ett system för fordonsbesiktning som fungerar väl och är effektivt. Tillgängligheten ska vara hög, pålitligheten god och priserna rimliga. Utskottet vill särskilt peka på betydelsen av att det går smidigt att besiktiga fordon även i landets glest befolkade delar. Utskottet vill i sammanhanget också understryka vikten av tillgänglighet till besiktning för tunga fordon. Detta förutsätter att det finns tillgång till anläggningar för fordonsbesiktning på rimligt avstånd för att undvika onödig miljöpåverkan och höga kostnader för brukarna.

Av uppgifter från Transportstyrelsen framkommer att marknaden för fordonsbesiktning fortsätter att utvecklas när det gäller antalet besiktningstationer. Transportstyrelsen har vid besök hos utskottet bl.a. angett att det för närvarande finns 380 besiktningstationer, vilket är 50 procent fler än 2010. Det är dock fortfarande en bit kvar till en väl fungerande marknad i hela landet beträffande konkurrens mellan företag och möjlighet för kunden att välja besiktningföretag, främst i landets glesare befolkade delar. Vidare framgår av uppgifter från Transportstyrelsen att styrelsens stickprovsbesök hos de företag som verkar på marknaden för besiktning av lätta fordon håller en jämbördig kvalitet i besiktningarbetet när det gäller regelefterlevnaden på deras förrättningar. Transportstyrelsen har vidare vid besök hos utskottet uppgett att antalet besiktningstekniker har ökat med 44 procent sedan 2010. När det gäller prisutvecklingen framförde styrelsen att det var 20 procent dyrare att besiktiga en personbil eller lätt lastbil 2014 än 2012. När det gäller motorcyklar är en besiktning 37 procent dyrare 2014 än 2012. Transportstyrelsen framförde vidare att lång väntetid för registreringsbesiktning bl.a. beror på att det råder brist på besiktningssingjörer.

Swedac har vid besök hos utskottet framhållit att tillgängligheten på fordonsbesiktningmarknaden har ökat kraftigt sedan 2010, i synnerhet i södra och mellersta Sverige. Vidare framförde Swedac att tillgängligheten även har ökat när det gäller besiktning av tunga fordon. Myndigheten pekade i sammanhanget också på att teknikutvecklingen går framåt.

Utskottet vill påminna om att riksdagen våren 2014 riktade ett tillkännagivande till regeringen om att en utredning snarast bör genomföras om hur just utförsäljningen av AB Svensk Bilprovningens besiktningstationer har påverkat priser och tillgänglighet på fordonsbesiktningmarknaden (bet. 2013/14:TU13). Utskottet framförde att utredningen ska belysa hur möjligheten till fordonsbesiktning för alla typer av fordon i hela landet ska garanteras i framtiden. Vidare framförde utskottet att tills utredningen är färdigställd och

behandlad bör ingen ytterligare försäljning av AB Svensk Bilprovnings besiktningstationer göras. Riksdagens tillkännagivande bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

Mot bakgrund av bl.a. pågående beredning avstyrker utskottet motion 2014/15:2188 av Isak From (S).

## Övergivna fordon

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om övergivna fordon. Utskottet konstaterar att övergivna fordon kan vara både ett miljöproblem och en trafiksäkerhetsrisk och välkomnar det pågående arbetet.

### Motionerna

I motion 2014/15:203 av Roger Haddad (FP) framförs att det finns behov av en lagändring som gör det lättare för kommuner, polisen och företag som exempelvis parkeringsbolag att snabbt ta reda på ägarna till en bil men också att snabbt forsla bort och skrota övergivna eller nedbrända bilar som blivit allt vanligare i många städer. I motionen anges både miljöskäl och säkerhetsskäl, dvs. skadade och övergivna bilar kan vara en fara för boende och barn. Motionären menar vidare att det är viktigt att så långt det går spåra ägarna och påföra de kostnader som uppstår samt utreda saken om det är fråga om brott.

I motion 2014/15:2082 av Lennart Axelsson (S) framförs att det finns ett behov av att se över lagstiftningen när det gäller möjligheten att snabbt få bort övergivna fordon från skog och mark. I motionen anges att uttjänta och övergivna fordon inte bara skräpar ned utan även kan skada växter och djur genom de miljöfarliga ämnen som de innehåller. Motionären framhåller att det ofta tar lång tid innan övergivna fordon kan transporteras bort eftersom ägaren först måste hittas och ges möjlighet att själv ta hand om sin bil.

I motion 2014/15:2621 av Lotta Olsson (M) framförs att det förekommer att bilar lämnas på enskilda vägar eller på enskild mark. Motionären konstaterar att bilarna ibland är stulna och ibland trasiga. Det förekommer även att bilar är helt utbrända och ingen vet vem som äger dem. I motionen framförs att lagstiftningen är styrd av att ägaren till bilen är ansvarig för att forsla bort en bil som hamnat på någon annans mark. Motionären menar att det inte är rimligt att enskilda markägare eller enskilda vägföreningar ska ta ekonomiskt eller praktiskt ansvar för bortforsel av ett fordon från någon annans mark.

### Utskottets ställningstagande

Utskottet har under en rad år behandlat motionsförslag om övergivna fordon, senast i betänkande 2013/14:TU13, och delar motionärernas synpunkter om att övergivna fordon längs vägarna och i naturen både är ett miljöproblem och

en trafiksäkerhetsrisk som måste tas på allvar. Övergivna fordon försäkras även kostnader för såväl staten som kommunerna. Mot bakgrund av att frågan har bäring på de transportpolitiska delmålen om trafiksäkerhet, tillgänglighet och miljö har utskottet valt att ta initiativ till att följa upp frågan om flyttning av fordon, vilket har redovisats i en särskild rapport (2006/07:RFR3). Tanken med utskottets uppföljning var att klarlägga om det är lagstiftningen som inte är lämpligt utformad när det gäller övergivna fordon eller om tillämpningen och samordningen mellan olika aktörer inom området behöver utvecklas. I betänkande 2006/07:TU7 framhöll utskottet att det som särskilt framstår som angeläget att diskutera vidare bl.a. är behovet av ett tydligt och samlat ansvar för samordningen mellan de berörda myndigheterna när det gäller flyttning av fordon och i vilken utsträckning som kraven på myndigheterna att i vissa fall flytta fordon bör skärpas. Utskottet konstaterade att i båda fallen torde en översyn av lagstiftningen kunna övervägas och utgick från att regeringen tog fasta på vad utskottet förordade.

Utskottet har tagit del av att regeringen i augusti 2014 gav Naturvårdsverket i uppdrag att utreda hur kommunerna och staten (Trafikverket och Polismyndigheten) kan ersättas för sitt omhändertagande av övergivna uttjänta fordon där ägarna inte går att finna. I uppdraget ingår även att undersöka hur ett producentfinansierat system för ersättning till en bilägare vid inlämning av en uttjänt bil till en auktoriserad bilsrotare skulle kunna utformas för att minska dumpning och illegal skrotning av bilar. Vidare ska Naturvårdsverket utreda konsekvenserna av en ändring i förordningen (1982:198) om flyttning av fordon i vissa fall, så att fordon kan få förflyttas akut vid risk för miljökada. Uppdragen ska utföras i samråd med Trafikverket och Transportstyrelsen och efter dialog med relevanta aktörer. Uppdragen ska redovisas till regeringen senast den 27 november 2015.

Utskottet välkomnar detta och utgår från att regeringen uppmärksammar både miljö- och trafiksäkerhetsaspekterna i den pågående beredningen av frågan. Enligt utskottets mening saknas därmed skäl för utskottet att ta ytterligare initiativ i frågan. Utskottet avstyrker därför motionerna 2014/15:203 av Roger Haddad (FP), 2014/15:2082 av Lennart Axelsson (S) och 2014/15:2621 av Lotta Olsson (M).

## Vinterdäck

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motioner om användningen av vinterdäck. Utskottet anser att dagens krav är väl avvägda med hänsyn till bl.a. trafik-säkerhet och minskade luftföroreningar.

Jämför reservation 5 (SD).

### Bakgrund

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

Vissa särskilda trafikregler kan enligt 10 kap. 1 § trafikförordningen (1998:1276) meddelas genom lokala trafikföreskrifter för en viss väg eller vägsträcka, för samtliga vägar inom ett visst område eller för ett område eller en färdled i terräng. Regeringen beslutade den 22 oktober 2009 att ge kommunerna möjlighet att införa förbud mot trafik med fordon som har dubbdäck på en viss väg eller vägsträcka. Syftet var att kommuner som har problem med höga partikelhalter ska få en möjlighet att komma till rätta med problemet. Genom en ändring i trafikförordningen 2011 utvidgades möjligheten att införa förbud mot trafik med dubbdäck till att omfatta samtliga vägar inom ett område. I 10 kap. 2 § andra stycket samma förordning anges således att förbud mot trafik med fordon med dubbdäck kan införas för en viss väg eller vägsträcka eller för samtliga vägar inom ett område genom lokala trafikföreskrifter.

### Motionerna

I motion 2014/15:556 av Per Lodenius och Anders Ahlgren (båda C) konstateras att man har enligt svenska regler två månader på sig att byta från sommardäck till dubbade vinterdäck, men på våren har man bara två veckor på sig att byta från dubbade vinterdäck till sommardäck. Motionärerna framhåller att många behöver ta hjälp med att byta däck på sin bil. Dessutom menar motion-



ärerna att det skapas arbetstillfällen för många verkstäder, inte minst däckverkstäder. För att ge dessa en rimlig chans till planering och spridning av arbetet borde tiden mellan kravet på vinterdäck och kravet på när dubbade vinterdäck inte längre får användas på våren åtminstone fördubblas till fyra veckor.

I motion 2014/15:1023 av Julia Kronlid (SD) yrkas att regeringen bör utreda möjligheten att återgå till den lagstiftning som gällde före den 1 december 2009, dvs. att tillåta dubbdäck oavsett väglag fram till den 30 april. Som skäl för yrkandet framför motionären att perioden den 15–30 april är en mycket ostadig och opålitlig period vad gäller väglag i Sverige. Motionären framför vidare att risken för dödsolyckor vid vinterväglag enligt en studie från Trafikverket minskar med 42 procent vid användningen av dubbdäck jämfört med friktionsdäck. Motionären framhåller att det är viktigare att förebygga bilolyckor än att minska vägslitage. Motionären menar även att det finns andra sätt att minska spridningen av farliga luftpartiklar, bl.a. genom att städa gatorna bättre och minska trafiken i allmänhet.

I motion 2014/15:1647 av Penilla Gunther (KD) framförs att tiden för byte av dubbdäck bör förlängas till den 1 maj. Som skäl för yrkandet framför motionären att på landsbygden anses tiden mellan den 31 mars och 15 april som alldeles för kort för att hinna byta däck på alla fordon. Motionären anser att ändringen bör genomföras både för att man ska klara arbetsmiljön i berörda företag och yttre miljön i vinterväglag på landsbygden.

I motion 2014/15:2076 av Phia Andersson m.fl. (S) konstateras att långträdare är inblandade i många svåra olyckor varje år, inte minst vintertid. Enligt motionärerna är flera av dessa långträdare registrerade i andra länder och kör med däck som inte är godkända i Sverige. Motionärerna anser att tullen bör kunna kontrollera att lastbilar inte kör med däck som inte är godkända i Sverige.

## Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar att det är viktigt att åstadkomma en effektiv användning av vinterdäck när vinterväglag råder. Det innebär dels att vinterdäck ska användas när det behövs, dels att man bör eliminera användningens negativa påverkan på människor och miljö. Krav på trafiksäkerhet måste således vägas mot vikten av minskade luftföroreningar. Utskottet vill framhålla att frågorna som lyfts av motionärerna, dvs. den effekt som dubbdäck har för att upprätthålla en hög trafiksäkerhet, är av stor betydelse. Utskottet kan samtidigt konstatera att dubbdäck bedöms vara en källa till förhöjda partikelhalter och att Sverige har dömts av EU-domstolen för att ha överskridit luftkvalitetsdirektivets gränsvärden för PM10 på ett flertal lokala platser i landet.

Utskottet vill understryka att det är viktigt med väl avvägda krav på minskade luftföroreningar utan att trafiksäkerheten äventyras. Utskottet anser att den tid som i dag anges för krav på vinterdäck är väl avvägd. Utskottet är därför inte berett att ta något initiativ med anledning av motionsförslagen, och därför avstyrks motionerna 2014/15:556 av Per Lodenius och Anders Ahlgren

(båda C), 2014/15:1023 av Julia Kronlid (SD), 2014/15:1647 av Penilla Gunther (KD) och 2014/15:2076 av Phia Andersson m.fl. (S) avstyrks därför.

## Historiska fordon

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om historiska fordon med hänsyn till pågående arbete.

Jämför reservation 6 (SD).

### Bakgrund

Av lagen (2001:558) om vägtrafikregister följer att ett fordon måste vara registrerat i vägtrafikregistret för att få användas i Sverige. Det är Transportstyrelsen som har ansvaret för vägtrafikregistret. För att Transportstyrelsen ska registrera fordonet krävs dels en ursprungskontroll av fordonet, dels en registreringsbesiktning. Ursprungskontrollen görs av Transportstyrelsen och registreringsbesiktningen av ett besiktningsorgan.

För veteranfordon (inklusive motorcyklar) gäller att fordon av årsmodell 1950 eller äldre normalt inte behöver kontrollbesiktigas om de inte används i yrkesmässig trafik. Hobbyfordon (personbilar, motorcyklar och lastbilar som har högst 3 500 kg i totalvikt och med en årsmodell som är 30 år eller äldre) ska besiktigas senast 24 månader efter att den föregående fullständiga besiktningen gjordes.

I Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:112) om registrering av fordon m.m. i vägtrafikregistret sägs att ett fordon ska hänföras till kategorin tidigare registrerat i Sverige bl.a. om fordonet är ett historiskt fordon. Med historiska fordon avses fordon som är av en årsmodell som är 30 år eller äldre och som i huvudsak överensstämmer med det utförande fordonet hade när det lämnade fordonstillverkaren (Vägverkets föreskrifter [VVFS 2007:490] om teknisk identifiering av fordon). Vid den tekniska identifieringen ska det finnas en utredning om tidigare registrering i Sverige och det underlag i övrigt som krävs för att fastställa att fordonet är ett historiskt fordon. Det behövs ingen utredning om tidigare registrering av ett historiskt fordon om fordonet funnits i Sverige under de senaste 20 åren.

### Motionerna

I motion 2014/15:321 av Niklas Karlsson (S) framförs att regeringen bör underlätta bevarandet, underhållet och brukandet av historiska vägfordon. I motionen anges bl.a. att många som förvaltar historiska fordon möts av krav som kan vara hindrande i verksamheten. Exempel på detta är bl.a. att om ett historiskt fordon ska registreras i Sverige krävs ägaren på registreringsdokument i

original. En sådan handling kan vara över 100 år gammal och av såväl historiskt som ekonomiskt värde men ska enligt Transportstyrelsens rutiner destrueras. Vidare kan enligt motionären de skyltar som finns sedan den 1 januari 2014 i enskilda fall innebära att fordonet underkänns vid en kontrollbesiktning. Motionären pekar också på att dieseldrivna historiska fordon inte får framföras i miljözoner, exempelvis bussar som bedriver turistverksamhet. I motionen pekas vidare på att enligt Transportstyrelsens föreskrifter får påfyllningsöppningen till bränsletanken i bilen inte vara placerad i förar- eller passagerarutrymmet, vilket innebär att äldre fordon vid en registreringsbesiktning inte kan godkännas i sitt originalutförande.

I motion 2014/15:1241 av Patrik Jönsson och Josef Fransson (båda SD) yrkande 3 framförs att det bör införas en särskild registreringsform för hobbyfordon som endast framförs begränsade sträckor, för att på så sätt skilja dem från fordon för dagligt bruk när det gäller bl.a. besiktning.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet anser att tillvaratagandet av äldre fordon har en kulturhistorisk betydelse och konstaterar att det är en hobby som engagerar många. Det är därför enligt utskottets mening viktigt att regelverket kring fordonshobbyn utformas på ett smidigt sätt som gör att denna verksamhet kan vidareutvecklas i goda former som inte står i konflikt med trafiksäkerhet och miljö. Enligt utskottet finns en medvetenhet om problematiken som lyfts fram i motionerna. Utskottet ser därför med tillfredsställelse på att Transportstyrelsen vid sitt besök i utskottet framförde att det pågår en diskussion mellan Transportstyrelsen och Motorhistoriska Riksförbundet om tillämpningen av reglerna för just historiska fordon. Transportstyrelsen framförde att sådana samtal äger rum tre fyra gånger per år. När det gäller motionsförslaget om att historiska fordon ska skilja sig från övriga fordon vad gäller besiktning konstaterar utskottet att det redan finns ett anpassat regelverk för besiktning av veteranfordon och hobbyfordon (inklusive motorcyklar). När det gäller skrivningarna i motion 2014/15:321 om förbud mot bränsletankar i förar- eller passagerarutrymmen har Transportstyrelsen framfört att det finns möjlighet att ansöka om undantag från styrelsens föreskrifter.

Utskottet kan även konstatera att EU-kommissionen instämmer i att det är av vikt att underlätta för veteranfordon. I sitt svar på utlåtande 2012/13:TU3 framförde kommissionen bl.a. att veteranfordon är det konkreta arvet efter den tekniska utvecklingen inom fordonstillverkningen. Vidare framförde kommissionen att den, eftersom det inte finns belägg för att veteranfordon inverkar menligt på trafiksäkerheten, föreslår att nationella undantag från kontrollbesiktningen för veteranfordon som är 30 år eller äldre ska tillåtas. Det innebär att ett mycket större antal veteranfordon skulle omfattas av undantag än i den nuvarande EU-lagstiftningen, som endast omfattar fordon som tillverkats före den 1 januari 1960. Enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/45/EU av den 3 april 2014 om periodisk provning av motorfordons och tillhörande

släpvnagnars trafiksäkerhet kan medlemsstaterna under vissa förutsättningar medge undantag från direktivets tillämplighet för bl.a. fordon av historiskt intresse. Utskottet välkomnar detta.

Utskottet vill även påminna om att reglerna om import av samlarfordon bygger på EU:s reglering. I Sverige har Tullverket bemyndigande att, med beaktande av gällande EU-regler, ta fram kompletterande föreskrifter. Utskottet finner inte anledning att tvivla på att Tullverket gör detta på ett så ändamålsenligt sätt som möjligt. Utskottet bedömer mot denna bakgrund att det för närvarande inte finns anledning för utskottet att vidta något initiativ i ärendet. Motionerna 2014/15:321 av Niklas Karlsson (S) och 2014/15:1241 av Patrik Jönsson och Josef Fransson (båda SD) yrkande 3 avstyrks därmed.

## Parkeringsfrågor

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om parkeringsfrågor. Utskottet konstaterar bl.a. att parkeringsbestämmelser kan vara ett effektivt medel för att påverka stadstrafikens utveckling.

### Bakgrund

Regler om parkeringstillstånd finns i trafikförordningen. I lokala trafikföreskrifter, meddelade av en kommun eller en länsstyrelse, kan det finnas särskilda trafikregler om stannande och parkering. I 13 kap. 8 § trafikförordningen finns de grundläggande bestämmelserna om särskilt parkeringstillstånd för personer med funktionsnedsättning. Reglerna grundar sig på en rådsrekommendation från den 4 juni 1998 om parkeringstillstånd för personer med funktionsnedsättning. Rekommendationen innehåller bl.a. detaljerade krav på hur ett tillstånd ska utformas men den innehåller inga närmare bestämmelser om vilka krav som ska uppfyllas för att den sökande ska kunna få ett parkeringstillstånd. Transportstyrelsen har bemyndigats att meddela föreskrifter om utformningen av parkeringstillstånd för personer med funktionsnedsättning, om hur sådana tillstånd utfärdade i något annat land ska gälla här i Sverige och om hur tillstånden ska användas.

### Motionerna

I motion 2014/15:479 av Yilmaz Kerimo (S) framförs att det är nödvändigt att se över hur parkeringstillstånden för personer med funktionsnedsättning utfärdas för att förhindra missbruk. Motionären menar att en möjlig lösning kan vara att tillstånden registreras på en bil i stället för en person. I motionen anges att parkeringstillstånd för personer med funktionsnedsättning har blivit hårdvaluta på svarta marknaden och att ett stulet parkeringstillstånd i dag har ett värde på tiotusentals kronor. Motionären pekar på att för den som får inbrott i

sin bil innebär det en förlust i både tid och pengar men det innebär även att antalet platser minskar för dem som verkligen behöver dem.

I motion 2014/15:829 av Rickard Nordin (C) yrkas att regelverket om kommuners rätt att ta ut avgift bör ses över så att kommuner ges möjlighet att själva besluta om lokala förmåner för miljöbilar. Motionären pekar bl.a. på att de kommuner som genom åren har undantagit miljöbilar från parkeringsavgiften har brutit mot lagen.

I motion 2014/15:930 av Matilda Ernkrans (S) yrkas att man bör se över möjligheten att i lag göra det möjligt för kommuner och andra markägare att låta parkeringsavgiften bero på fordonets miljö- och klimatpåverkan. Motionären konstaterar att flera kommuner redan har utvecklat metoder för att minska luftföroreningarna på sina gator genom att ge miljöfordon möjlighet att parkera gratis. Motionären anser att parkeringsförmåner kan vara ett bra komplement till de insatser som staten gör för att minska klimatpåverkande utsläpp och för att Sverige ska klara det av riksdagen beslutade miljö kvalitetsmålet Frisk luft.

I motion 2014/15:2552 av Per Bill (M) framförs att man måste se över frågan om undantag från lokala trafikföreskrifter om utmärkningsskyldighet för tillåten parkering under högst sju dygn.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet konstaterar att parkeringsbestämmelser kan vara ett effektivt medel för att påverka stadstrafikens utveckling och trafikens konsekvenser på människors hälsa och miljön. Utskottet anser samtidigt att det är viktigt att regelsystemet för parkering uppfyller de högt ställda kraven på rättssäkerhet och att det är utformat så att det vinner förståelse hos vägtrafikanterna. Utskottet vill även lyfta fram betydelsen av att transportsystemet är tillgängligt för personer med funktionsnedsättning. Det handlar om att skapa möjligheter för alla personer att på lika villkor kunna arbeta, studera och delta i olika aktiviteter i samhället. Mot denna bakgrund är frågan som tas upp i motion 2014/15:479 om parkeringstillstånd för personer med funktionsnedsättning angelägen, och det är önskvärt att frågan om användning av ny teknik för parkeringstillstånd blir föremål för fortsatta analyser och överväganden. Utskottet är dock medvetet om att tidigare utredningar inom parkeringsområdet har visat att det bl.a. finns vissa integritetsaspekter att ta hänsyn till när det gäller ny teknik. Det är därför med tillfredsställelse som utskottet har tagit del av att regeringen i En strategi för genomförande av funktionshinderspolitiken 2011–2016 anger att den avser att under planeringsperioden vidta åtgärder i syfte att se över trafikförordningens bestämmelser om parkeringstillstånd för personer med funktionsnedsättning.

Enligt uppgift från Näringsdepartementet har en arbetsgrupp bestående av representanter för Näringsdepartementet, Socialdepartementet, Transportstyrelsen, Sveriges Kommuner och Landsting samt två personer som utsetts av

brukarorganisationerna gjort en mindre översyn reglerna om parkeringstillstånd med fokus på den praktiska tillämpningen vid utfärdandet av tillstånd. Arbetsgruppen har bl.a. berört kontrollsystemet för parkeringstillstånden samt varit överens om att kontrollsystemet behöver ses över för att bl.a. motverka eventuellt missbruk av tillstånden. Hösten 2014 genomförde regeringen också en ändring i trafikförordningen som innebär att giltighetstiden för parkeringstillstånden numera är fem år istället för tre år.

Utskottet vill vidare lyfta fram att Utredningen om fossilfrihet på väg bl.a. har föreslagit beskattning av p-platser i städerna och krav på att laddplatser ska ingå när parkeringar byggs ut. Enligt vad utskottet erfarit bereds utredningens förslag för närvarande inom Regeringskansliet.

Utskottet välkomnar vidare de övriga initiativ som har tagits på området. Exempelvis är det i vissa kommuner billigare eller helt gratis att parkera ett fordon som uppfyller lokala krav för en miljöbil. På miljöfordon.se finns uppgifter om gratis parkering och andra kommunala subventioner för miljöbilar i Stockholm, Göteborg och Malmö. Även Gröna Bilister har gjort en sammanställning över de kommuner som erbjuder gratis parkering för miljöbilar. Vidare har Stockholm Parkering infört avgiftsfri parkering för supermiljöbilar på alla bolagets besöksparkeringar som finns utomhus (detta gäller med andra ord inte i p-hus eller garage). Totalt rör det sig om drygt 10 000 bilplatser.

Mot bakgrund av vad som anförts avstyrker utskottet motionerna 2014/15:479 av Yilmaz Kerimo (S), 2014/15:829 av Rickard Nordin (C), 2014/15:930 av Matilda Emkrans (S) och 2014/15:2552 av Per Bill (M).

## Enskilda vägar

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsförslag om enskilda vägar. Utskottet framhåller betydelsen av ett väl fungerande enskilt vägnät men finner inte skäl att ta något initiativ med anledning av motionen.

### Motionen

I motion 2014/15:1310 av Per Åsling (C) yrkande 2 framförs att det bör ses över vilka enskilda vägar som bör omklassificeras till allmänna vägar. Detta kan enligt motionären göras genom ett uppdrag till Trafikverket att se över vilka enskilda vägar som fungerar som allmänna vägar eller nyttjas av andra än andelsägarna i sådan omfattning att de bör vara allmänna.

### Utskottets ställningstagande

Inledningsvis vill utskottet understryka att ett väl fungerande enskilt vägnät är av stor vikt för att främja en positiv utveckling i hela landet. Detta har stor betydelse för sysselsättning och tillväxt. Inte minst på landsbygden är många

människor och företag beroende av att det finns en god framkomlighet på de enskilda vägarna. Att det enskilda vägnätet är i gott skick är av betydelse för att uppnå transportpolitiska mål som riksdagen beslutat om ett tillgängligt transportsystem, en hög transportkvalitet och en positiv regional utveckling. Den förra regeringen har även i propositionen Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem (prop. 2012/13:25) pekat på de enskilda vägarnas betydelse för möjligheterna att driva skogs- och lantbruksföretag, liksom andra näringar som turism. Utskottet kan ansluta sig till denna bedömning.

Utskottet påminner även om att riksdagen tidigare har beslutat om en ekonomisk ram om 155 miljarder kronor till drift och underhåll av statliga vägar inklusive bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion av vägar samt statlig medfinansiering av enskilda vägar (bet. 2012/13:TU2, rskr. 2012/13:119).

Riksförbundet Enskilda Vägar (REV) har vid sitt besök i utskottet framhållit att REV genom ett samverkansprojekt tillsammans med SKL och Trafikverket har enats om målbilden att staten bör ha ansvar för allmänna vägar på landsbygd och för ett övergripande vägnät i tätort, att kommunerna bör ha huvudansvar för väghållningen i tätorten med undantag för det övergripande statliga vägnätet och att enskilda väghållare bör ha ansvar för vägar på landsbygden med nytta främst för fastighetsägare i deras närhet. REV framhöll vidare att föreningen genomför pilotprojekt där man bl.a. avser att se över väghållaransvaret i tätorter.

Utskottet finner inte anledning att ta något initiativ med anledning av motionsyrkandet och avstyrker därmed motion 2014/15:1310 av Per Åsling (C) yrkande 2.

## Vägskyltning

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motioner om vägskyltning. Utskottet anser att det är väsentligt att vägskyltningen genomförs under former som främjar trafiksäkerheten och tillgängligheten samtidigt som lokala önskemål tillgodoses.

### Motionerna

I motion 2014/15:168 av Cecilia Widegren (M) framförs att det bör göras lättare för landsbygdsföretagare att sätta upp vägskyltar. I motionen anges att skylten i vägrenen många gånger är landsbygdsföretagarens effektivaste marknadsföring och kan vara avgörande för företagets fortlevnad. Motionären framhåller att det i förslaget handlar om att slå vakt om en levande landsbygd. Trafikverket bör därför se över kostnaderna för och det administrativa arbetet kring uppsättning av vägskyltar.

I motion 2014/15:394 av Katarina Brännström (M) framförs att det bör göras en översyn av tillämpningen av och bestämmelserna om vägskyltning i

syfte att underlätta för näringsverksamhet på landsbygden. Motionären pekar på att det måste finnas rimliga regler om verksamheter ska ha en chans att locka till sig besökare. Motionären framhåller att regelverket upplevs som snårigt, godtyckligt och mycket restriktivt.

### Utskottets ställningstagande

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

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

Mot denna bakgrund avstyrker utskottet motionerna 2014/15:168 av Cecilia Widegren (M) och 2014/15:394 av Katarina Brännström (M).

## Frågor om registrering och avgifter

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om registrering och avgifter. Utskottet pekar bl.a. på att Transportstyrelsen inte längre tar ut någon avgift för att ställa på ett fordon.

### Bakgrund

Bestämmelser om registrering av ägar- och fordonsuppgifter m.m. finns i lagen (2001:558) om vägtrafikregister och förordningen (2001:650) om vägtrafikregister. Transportstyrelsen är registreringsmyndighet. Av 5 § lagen om vägtrafikregister framgår att vägtrafikregistret bl.a. har till ändamål att tillhandahålla uppgifter om fordonsägare för sådan verksamhet som staten eller en kommun ansvarar för (t.ex. uppbörd av fordonskatt eller felparkeringsavgifter), för trafiksäkerhets- eller miljöändamål och för att förebygga brott i den allmänna omsättningen av fordon.



## Motionerna

I motion 2014/15:269 av Anders Hansson (M) framförs att det inte bör vara möjligt att registrera sig som ägare till en ny bil om man har obetalda böter. Motionären vill därför se över möjligheten att förhindra att personer skriver över sin bil på någon annan för att komma undan böter, skatter och andra avgifter. I motionen anges att en person i dag kan vara registrerad som ägare till ett obegränsat antal bilar, vilket också utnyttjas av personer som av olika skäl inte vill stå som ägare till de bilar som de använder. Motionären pekar på att det exempelvis kan vara så att man vill kunna parkera bilen utan att betala en parkeringsavgift eller betala eventuella parkeringsböter.

I motion 2014/15:683 av Jan Ericson (M) yrkas att avgiften för påställning av fordon bör avskaffas. Som skäl för yrkandet anges att många väljer att ställa av sina fordon under vintern eller andra perioder. Motionären pekar på att företag kan behöva ställa av och på fordon säsongsvis. I motionen anges att det är olyckligt att Transportstyrelsen tar ut en avgift av den som ställer på sitt fordon efter den tid som detta varit avställt. Motionären framhåller att varje avställt fordon minskar miljöbelastningen och att kostnaden för myndigheten måste vara försumbar.

I motion 2014/15:1151 av Kenneth G Forslund (S) framförs att man bör se över möjligheten att göra det olagligt att ställa om kilometermätare på fordon. Motionären konstaterar att bilar i dag ofta är byggda med sådan kvalitet att ett felaktigt miltal kan vara svårt att avslöja med blotta ögat. I motionen anges att det i Sverige uppfattas som ofarligt och riskfritt att manipulera en kilometermätare. Motionären anser att för att motverka den här typen av bedrägeri mot köpare av begagnade bilar behöver lagstiftningen ändras så att det blir olagligt att manipulera kilometermätaren.

I motion 2014/15:1580 av Mathias Sundin (FP) framförs att lagen om vägtrafikregister bör ändras så att personuppgifter som är kopplade till ägarskap blir mindre lättillgängliga. Motionären framhåller att det i dag är oerhört lätt att ta reda på vem som äger en bil, vilket underlättar för inbrottstjuvar att på exempelvis flygplatser kontrollera vem som kan vara bortrest.

I motion 2014/15:2187 av Isak From (S) yrkandena 1 och 2 konstateras att det går att tillverka och sälja skogsmaskiner utan att klassificera dem. Motionären framför att svenska tillverkare under åren har utvecklat alltmer högteknologiska skogsmaskiner i nära samarbete med skogsbranschen utifrån arbetsmiljökrav och miljölagstiftning. I motionen anges att tillsammans med ny kunskap om markskadors inverkan på miljö och erosion har detta gett svenska tillverkare ett försprång på marknaden. Motionären framhåller dock att skogs-traktortillverkarna inte konkurrerar på lika villkor eftersom det i dag är möjligt att undgå certifiering. Motionären menar att det finns de som inte följer samma kravspecifikationer som de större skogsmaskintillverkarna. I motionen anges att det kan leda till brister och osund konkurrens och till att säkerhetskrav kringgås. Motionären menar att det måste vara samma förutsättningar för alla och att det är viktigt att påpeka vikten av att alla maskintillverkare på den svenska marknaden följer lagstiftningen.

## Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis påminna om att riksdagen har beslutat att Transportstyrelsens verksamhet i form av tillståndsgivning, tillsyn och registerhållning sedan den 1 januari 2011 i huvudsak ska finansieras med avgifter och att principen för finansieringsformen är självkostnadsäckning (prop. 2010/11:3, bet. 2010/11:TU6, rskr. 2010/11:58). Det betyder att avgiften ska täcka Transportstyrelsens kostnader inom det aktuella området. Om det går att minska myndighetens kostnader för just det området kan avgiften sänkas, men om kostnaderna inte täcks kan avgiften behöva höjas. Utskottet har tagit del av att Transportstyrelsen sedan den 1 januari 2015 inte tar ut någon avgift för att ställa på ett fordon.

Utskottet vill framhålla att civilutskottet behandlade regeringens proposition 2013/14:176 Fordonsrelaterade skulder i betänkande 2013/14:CU36. Propositionen innehöll bl.a. förslag till en ny lag om rätt att ta fordon i anspråk för betalning av fordringar på vissa skatter och avgifter. Syftet med lagen är att dels minska de restförda fordonsrelaterade skulderna till det allmänna, dels minska incitamentet att använda s.k. fordonsmålvakter. I betänkandet Transportstyrelsens databaser på vägtrafikområdet – integritet och effektivitet (SOU 2010:76) görs en ingående genomgång av förutsättningarna för förslaget att vägra registrering av en ny ägare. I den ovan nämnda propositionen framför regeringen även att den delar Vägtrafikregisterutredningens bedömning och framför att de stora nackdelar som förslaget att vägra registrering av en ny ägare skulle medföra, främst för privatpersoner och näringsidkare, inte uppväger de eventuella fördelarna. Utredningen framhåller bl.a. att det kan finnas en risk för att användningen av ofrivilliga fordonsmålvakter skulle öka, dvs. att andras personuppgifter i högre grad än i dag olovligen skulle utnyttjas i anmälningar om ägarbyte. Utredningen pekade också på att förslaget inte var förenligt med de allmänna strävandena efter en regelförenkling i samhället. I den ovan nämnda propositionen framförde därför regeringen att det inte borde införas någon möjlighet att vägra registrering av en ny ägare på grund av kvarstående fordonsrelaterade skulder. Utskottet finner inte anledning att göra någon annan bedömning.

När det gäller motionsförslag om personuppgifter och ägarskap har utskottet fått veta att det inte finns någon statistik som tyder på att inbrott har gjorts genom att uppgifter har hämtats från vägtrafikregistret. Utskottet kan även konstatera att fördelen med att uppgifter om ägaren till en bil är lättillgängliga är att en köpare faktiskt vet att han eller hon handlar med rätt ägare.

Mot denna bakgrund avstyrker utskottet motionerna 2014/15:269 av Anders Hansson (M), 2014/15:683 av Jan Ericson (M), 2014/15:1151 av Kenneth G Forslund (S), 2014/15:1580 av Mathias Sundin (FP) och 2014/15:2187 av Isak From (S) yrkandena 1 och 2.

## Vissa säkerhetsrelaterade frågor

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om vissa säkerhetsrelaterade frågor. Utskottet framhåller bl.a. att det förutsätter att Transportstyrelsen gör väl avvägda bedömningar för att upprätthålla trafiksäkerheten.

Jämför reservation 7 (SD).

### Motionerna

I motion 2014/15:78 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) framförs att vägbulor som används som fartdämpande åtgärd bör standardiseras. Motionärerna framför att vägbulor har orsakat stora arbetsmiljöproblem för yrkeschaufförer, främst busschaufförer. Motionärerna konstaterar att vägbulorna har många olika former och storlekar. I motionen anges att motionärerna inte motsätter sig att vägbulor används som fartdämpande åtgärd men att de bör standardiseras så att de blir så skonsamma som möjligt för yrkestrafiken.

I motion 2014/15:169 av Cecilia Widegren (M) framförs att en A-traktor i Sverige har samma konstruktiva hastighet som en traktor, dvs. 30 km/h. Motionären pekar på att enligt EU-regler är den konstruktiva hastigheten för traktorer i dag 40 km/h. Motionären anser därför att reglerna bör ändras så att den konstruktiva hastigheten är 40 km/h.

I motion 2014/15:718 av Eva Sonidsson (S) framhålls att sedan maj 2009 ingår inte kontroll av gasol i den obligatoriska kontrollbesiktningen av husvagn och husbil och att det nu är ägarens ansvar att kontrollera gasolanläggningen. Motionären anför att det är alltför många som inte bryr sig eller har tillräckliga kunskaper för att kontrollera anläggningen. Motionären anser att för att öka säkerheten och förebygga olyckor bör en gasolkontroll i husbilar och husvagnar ingå i den obligatoriska kontrollbesiktningen.

I motion 2014/15:1671 av Penilla Gunther (KD) framförs att Transportstyrelsens föreskrifter om varselljus bör ses över då det enligt dessa bara är varsellyktorna framåt som ska vara inkopplade. Motionären anser att det är ett problem att inte alla bilförare slår på halvljuset vid skymning, i tunnlar och dåliga siktförhållanden.

### Utskottets ställningstagande

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

När det gäller motionsförslaget om varselljus kan utskottet konstatera att det är viktigt för samspelet i trafiken att fordon har rätt belysning. Utskottet har förtroende för att Transportstyrelsen gör väl avvägda bedömningar för att upprätthålla trafiksäkerheten.

När det gäller motionsförslaget om hastighet och fartdämpande åtgärder vill utskottet framhålla att hastighetsfrågan är central i arbetet med nollvisionen. Det är av största vikt att hastighetsgränserna är väl avvägda och att de respekteras. Hastighetsfrågan har vid framtagandet av nollvisionens etappmål 2020 också identifierats som särskilt viktig. Hastigheten är ofta avgörande för en olyckas konsekvenser och påverkar även förarens möjligheter att undvika en olycka. Hastigheten på en väg ska vara anpassad efter vägens standard och vara baserad på det krockvåld som människan tål. Om medelhastigheten på en väg minskar, följer att andelen dödade och skadade i olyckor också minskar. Vid varje reglering av hastigheten på en vägsträcka måste en avvägning mellan flera olika faktorer göras, t.ex. framkomlighet, bilförarnas efterlevnad av hastighetsbegränsningarna, översiktighet samt risken att skadas och dödas vid en kollision. Utskottet förutsätter att vederbörlig hänsyn i detta sammanhang även tas till yrkesförarens arbetsmiljö. Utskottet anser vidare, när det gäller frågor om hastighet, att det inte är riksdagen som i detalj ska uttala sig om hur ansvariga myndigheter och kommuner ska utföra sina uppgifter. Mot denna bakgrund avstyrks därmed motionerna 2014/15:78 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD), 2014/15:169 av Cecilia Widegren (M), 2014/15:718 av Eva Sonidsson (S) och 2014/15:1671 av Penilla Gunther (KD).

## Motorcyklar

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår en motion om att ta fram en handlingsplan för att främja motorcyklar. Utskottet framhåller att det följer utvecklingen av bl.a. elmotorcyklar med intresse.

### Motionen

I motion 2014/15:1290 av Sten Bergheden (M) framförs att många i dag har möjlighet att ta motorcykeln i stället för bilen till jobbet och aktiviteter. Motionären anser att för att det ska bli ännu lättare att ta motorcykeln bör regeringen se över möjligheten att ta fram en handlingsplan för detta och för hur en sådan kan genomföras.

### Utskottets ställningstagande

Utskottet anser att motorcykeln i många fall kan vara ett bränslesnålt och utrymmeseffektivt alternativ till personbilen. Utskottet delar därför motionärens

syn att det kan finnas skäl att göra det lättare för människor att använda motorcykeln som transportmedel. Utskottet har också med intresse noterat utvecklingen av elmotorcyklar. Utskottet har tagit del av att Trafikverket, Transportstyrelsen, Moped- och Motorcykelbranschens Riksförbund, NTF, Rikspolisstyrelsen, Sveriges Trafikskolors Riksförbund, Sveriges Kommuner och Landsting, Sveriges Motorcyklister och Trafikförsäkringsföreningen har tagit fram en gemensam motorcykel- och mopedstrategi fram till 2020. Målet med den nya strategin är att visa hur antalet dödade motorcyklister och mopedister kan halveras och hur antalet mycket allvarligt skadade kan minska med 40 procent mellan 2010 och 2020. I strategin konstateras att både motorcyklar och mopeder fyller viktiga transportbehov för sina användare. Vidare anges att de också i hög grad är livsstilsrelaterade fordon som berikar många människors fritid. I strategin lyfts fram att med ökad trängsel och krav på energieffektiva transporter kan motorcyklar fylla en viktig transportfunktion i samhället. Utskottet är positivt till detta.

Utskottet finner inte skäl att i nuläget ta något initiativ med anledning av motionsyrkandet men följer med intresse utvecklingen av bl.a. elmotorcyklar. Mot denna bakgrund avstyrks motionen 2014/15:1290 av Sten Bergheden (M).

## Reservationer

### 1. En fossilberoende fordonsflotta, punkt 1 (M, C, FP, KD)

av Jessica Rosencrantz (M), Edward Riedl (M), Sten Bergheden (M), Anders Åkesson (C), Boriana Åberg (M), Robert Halef (KD) och Lars Tysklind (FP).

#### *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 motion

2014/15:2317 av Lars Hjälmered m.fl. (M, C, FP, KD) yrkande 15, bifaller delvis motion

2014/15:2318 av Lars Hjälmered m.fl. (M) yrkande 9 och avslår motionerna

2014/15:847 av Emma Wallrup m.fl. (V) yrkande 4 och 2014/15:1837 av Thomas Finnborg (M).

#### *Ställningstagande*

Vi vill inledningsvis framhålla att omställningen till ett långsiktigt hållbart transportsystem är en av de största utmaningarna som transportpolitiken står inför. Alliansregeringen vidtog därför ett antal åtgärder, inom flera områden, för att bryta Sveriges beroende av fossila bränslen inom transportsektorn och för att främja en fossilberoende fordonsflotta. Att minska transportsektorns fossilberoende är ett prioriterat arbete för att nå visionen om att Sverige ska vara klimatneutralt till 2050. Vi har också redan kunnat se resultat av satsningarna. Vägtransporternas utsläpp minskar bl.a. genom att nya bilers utsläpp har minskat och andelen förnybara drivmedel har ökat. Av Trafikanalys rapport Uppföljning av de transportpolitiska målen (rapport 2014:5) framgår bl.a. att utsläppen av koldioxid från inrikes transporter 2013 för första gången beräknades vara något lägre än de var 1990. Det var således det första året som transportsystemet bidrog till att uppfylla Sveriges internationella klimatåtaganden. Vi vill i sammanhanget särskilt lyfta fram den utredning om fossilfrihet på väg som alliansregeringen tillsatte, vars förslag nu är föremål för beredning inom Regeringskansliet. Vidare vill vi peka på att under alliansregeringen förlängdes även nedsättningen av förmånsvärdet för miljöbilar, och Trafikverket fick i uppdrag att föreslå hur en demonstrationsanläggning för elektrifierade vägar skulle kunna byggas upp. Under alliansregeringen ökade andelen förnybar energi i transportsektorn, och det EU-gemensamma målet om 10 procent förnybar energi i transportsektorn till 2020 nåddes med åtta års marginal.

Vi anser dock att det krävs ytterligare insatser för att ställa om transportsystemet och nå en ökad andel förnybara drivmedel med hög klimatprestanda, liksom effektivare transporter. Det är nödvändigt för att inte den positiva utveckling vi har sett de senaste åren ska stanna av. Vi vill understryka att insatserna bör vara långsiktiga och effektiva samt främja teknikutveckling. Vi vill bl.a. särskilt premiera drivmedel med stor klimatnytta genom att skattebefria hållbara biodrivmedel, så som andra generationens biodiesel HVO. Vi vill införa ett s.k. bonus–malus-system samt höja fordonsskatten genom en höjning av koldioxidbeloppet. Vi anser i sammanhanget att det är anmärkningsvärt att regeringen i budgetpropositionen inte avsatte tillräckliga medel eller en förlängning av supermiljöbilspremien då det råder stor osäkerhet om hur regeringen avser att utforma det planerade bonus–malus-systemet.

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

## **2. En fossiloberoende fordonsflotta, punkt 1 (V)**

av Emma Wallrup (V).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

2014/15:847 av Emma Wallrup m.fl. (V) yrkande 4 och avslår motionerna

2014/15:1837 av Thomas Finnberg (M),

2014/15:2317 av Lars Hjälmered m.fl. (M, C, FP, KD) yrkande 15 och

2014/15:2318 av Lars Hjälmered m.fl. (M) yrkande 9.

### *Ställningstagande*

Jag kan konstatera att transportsektorn är långt ifrån att nå både svenska och internationella klimatmål. Utsläpp från inrikes transporter står för ungefär en tredjedel av Sveriges totala klimatutsläpp, och av dessa står vägtrafiken för en dominerande del. Om Sverige ska nå sina klimatmål krävs därför stora insatser för att minska vägtrafikens koldioxidutsläpp. För att vända utvecklingen menar jag att det är nödvändigt med flera olika åtgärder. Jag vill särskilt peka på att det tekniskt sett inte är något problem för fordonsindustrin att ställa om sin produktion till bilar som helt eller delvis kan framföras på drivmedel eller drivmedelssystem som är mindre miljöfarliga än bensin och diesel. Jag anser därför att det är rimligt att riksdagen bestämmer ett årtal om när bilar som drivs med enbart fossila bränslen inte längre ska få finnas kvar på marknaden. Trots att vi inte vet vilka bränslen eller drivmedel som kan vara aktuella framöver är det viktigt, menar jag, att sända en politisk signal till fordonstillverkare om att styra om produktionen till fordon som kan drivas med förnybara bränslen

eller drivmedelssystem. Mot bakgrund av Sveriges medlemskap i EU anser jag också att Sverige inom EU bör driva krav på ett införande av ett slutår för försäljning av bilar med fossil drift. Jag anser även att det bör sättas upp liknande mål för lastbilar, dock först efter att denna fråga har utretts vidare.

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

### **3. Lagen om skyldighet att tillhandahålla förnybara bränslen, punkt 3 (SD)**

av Tony Wiklander (SD) och Per Klarberg (SD).

#### *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

2014/15:1020 av Runar Filper och Jonas Millard (SD) och

avslår motion

2014/15:246 av Mattias Bäckström Johansson (SD).

#### *Ställningstagande*

Vi kan konstatera att förutsättningarna för att kunna bo och verka på den svenska landsbygden försämrades när den s.k. pumplagen trädde i kraft den 1 april 2006. Vi vill peka på att 94 procent av alla bilister äger fordon som drivs av bensin eller diesel. Att bo på landsbygden innebär därför ofta att man är beroende av serviceinrättningar som tillhandahåller sådana drivmedel. Efter pumplagens ikraftträdande har många serviceinrättningar av ekonomiska skäl tvingats lägga ned sin verksamhet eftersom de inte har råd att installera anläggningar med förnybara drivmedel.

Vi anser att det är bra med fler och bättre förnybara drivmedel, men det ska inte vara ett krav att tillhandahålla sådana. Vi vill också framhålla att många små näringsidkare lever på marginalen och att det är ekonomiskt påfrestande att tvingas investera i en biogasanläggning eller etanolpump. Skyldigheten för bensinstationer och andra försäljningsställen att tillhandahålla förnybara drivmedel bör därför tas bort.

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

### **4. Fordonsbesiktning, punkt 7 – motiveringen (M, C, FP, KD)**

av Jessica Rosencrantz (M), Edward Riedl (M), Sten Bergheden (M), Anders Åkesson (C), Borian Åberg (M), Robert Halef (KD) och Lars Tysklind (FP).



### *Ställningstagande*

Vi anser att fordonsbesiktning på en konkurrensutsatt marknad kan utformas på ett sätt som gynnar konsumenterna samtidigt som högt ställda krav på trafiksäkerhet och miljökontroll uppnås lika väl.

Utskottet har också i flera olika sammanhang fört fram att omreglering av marknader kräver särskild omsorg. Det är också mot den bakgrunden som riksdagen har beslutat om att Transportstyrelsen ska kontrollera att fordonsbesiktningensmarknaden fungerar väl när det gäller trafiksäkerhet, miljö, prisutveckling, teknikutveckling och tillgänglighet. Transportstyrelsen följer därför också utvecklingen nogsamt. Vi vill särskilt peka på att Transportstyrelsen vid besök i utskottet framförde att det för närvarande finns 380 besiktningstationer, vilket är 50 procent fler än 2009. Vi vill även lyfta fram att antalet besiktningstekniker har ökat med 44 procent sedan 2010. Även Swedac har vid sitt besök i utskottet framhållit att tillgängligheten på fordonsbesiktningensmarknaden har ökat kraftigt sedan 2010. Enligt Swedac gäller detta även besiktning av tunga fordon.

I fråga om tillgängligheten har denna ökat både avseende ett större antal besiktningstationer totalt samt att det i dag till skillnad från tidigare finns besiktningstationer på många orter som tidigare saknade sådan. Vi upplever den större tillgängligheten i form av att de tidigare återkommande klagomålen på brist på besiktningstider och långa köer i stort sett har upphört.

Vi vill också framhålla att det av Transportstyrelsens rapport Fordonsbesiktningensmarknaden 2013 framgår att de företag som har trätt in på marknaden för besiktning av lätta fordon håller en likvärdig besiktningens kvalitet på sina förrättningar. Vi vill påminna om att reglerna för kontrollbesiktning av fordon är fortsatt ändamålsenliga i och med konkurrensutsättningen och att kraven på de ackrediterade besiktningensorganen och deras certifierade besiktningstekniker är höga. Swedac har även pekat på att teknikutvecklingen går framåt. Vi kan också konstatera att konkurrensutsättningen medger även möjlighet till en flexibel och tillfälligt annan prissättning vid exempelvis olika tider på dagen, nyöppning av stationer, stor volym av besiktningar, drop-in osv.

Vi vill påminna om att redan i proposition 2009/10:32 Fordonsbesiktning förutsågs att en viss prisökning på fordonsbesiktningensmarknaden kunde ske. I Transportstyrelsens ovan nämnda rapport konstateras dock att den farhåga som fanns inför omregleringen om högre priser i glesbygd där konkurrensen är låg liksom mindre utbud av besiktningensstationer har uteblivit.

Mot denna bakgrund avstyrker vi motion 2014/15:2188 av Isak From (S).

## **5. Vinterdäck, punkt 9 (SD)**

av Tony Wiklander (SD) och Per Klarberg (SD).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2014/15:1023 av Julia Kronlid (SD), bifaller delvis motionerna 2014/15:556 av Per Lodenius och Anders Ahlgren (C) och 2014/15:1647 av Penilla Gunther (KD) samt avslår motion 2014/15:2076 av Phia Andersson m.fl. (S).

### *Ställningstagande*

Vi anser att regeringen bör utreda möjligheten att återgå till den lagstiftning som gällde före den 1 december 2009, dvs. att tillåta dubbdäck oavsett väglag fram till den 30 april. Vi kan konstatera att perioden den 15–30 april är en mycket ostadig och opålitlig period vad gäller väglag i Sverige. Kyla, frost och snöfall kan komma plötsligt och däremellan kan det vara torrt väglag. Det är omöjligt att förutspå vädret, och det är också osannolikt att människor skulle byta mellan sommarkäck och vinterdäck var och varannan dag. Vi vill också framhålla att enligt en studie från Trafikverket minskar risken för dödsolyckor vid vinterväglag med 42 procent vid användningen av dubbdäck jämfört med friktionsdäck.

Vi anser att det är viktigare att förebygga bilolyckor än att minska vägsli- taget och menar att dagens regelverk ökar risken för bilolyckor och dödsfall. Vi vill i sammanhanget också peka på att det finns andra sätt att minska sprid- ningen av farliga luftpartiklar, bl.a. genom att städa gatorna bättre och minska trafiken i allmänhet.

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

## **6. Historiska fordon, punkt 10 (SD)**

av Tony Wiklander (SD) och Per Klarberg (SD).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2014/15:1241 av Patrik Jönsson och Josef Fransson (SD) yrkande 3 och bifaller delvis motion 2014/15:321 av Niklas Karlsson (S).

### *Ställningstagande*

Vi kan konstatera att veteranbilshobbyn är en utbredd och växande folkrörelse som engagerar många. Olika arrangemang med veteranbilar är också en viktig del av turistnäringen. Det är också en hobby som överbrygger såväl klass- som

generationsklyftor. Vi vill också framhålla att utan alla duktiga motorentusiaster hade Sveriges framgångar inom fordonsindustrin inte varit möjliga. För att främja och underlätta för historiska fordon anser vi att det vore önskvärt att införa en särskild registreringsform för historiska fordon som endast framförs begränsade sträckor för att därigenom skilja dem från fordon för dagligt bruk. Vi anser att en sådan registreringsform även bör gälla historiska motorcyklar.

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

## **7. Vissa säkerhetsrelaterade frågor, punkt 15 (SD)**

av Tony Wiklander (SD) och Per Klarberg (SD).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

2014/15:78 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) och avslår motionerna

2014/15:169 av Cecilia Widegren (M),

2014/15:718 av Eva Sonidsson (S) och

2014/15:1671 av Penilla Gunther (KD).

### *Ställningstagande*

Höga hastigheter med fordon i områden där oskyddade trafikanter vistas kan leda till otäcka olyckor. Det är därför nödvändigt med olika fartdämpande åtgärder i tätorter. Det finns en rad olika typer av sådana fartdämpande åtgärder, exempelvis refuger, vägbulor och fartkameror. Det har dock visat sig att vägbulor kan leda till stora arbetsmiljöproblem för yrkeschaufförer då diskarna i ryggens kotpelare kan skadas. Vi kan konstatera att vägbulorna har många olika former och storlekar. Vi anser därför att vägbulor, som behöver användas som fartdämpande åtgärd, bör standardiseras så att de blir så skonsamma som möjligt för yrkestrafiken.

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

BILAGA

## Förteckning över behandlade förslag

### Motioner från allmänna motionstiden 2014/15

*2014/15:78 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att standardisera vägbulor vid användande av fartdämpande åtgärd.

*2014/15:168 av Cecilia Widegren (M):*

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

*2014/15:169 av Cecilia Widegren (M):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om hastighetsbegränsning för A-traktorer.

*2014/15:203 av Roger Haddad (FP):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om flytt av övergivna bilar.

*2014/15:230 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 största och näst största stad, till projektväg för eluttag.

*2014/15:232 av Cecilia Widegren (M):*

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

*2014/15:246 av Mattias Bäckström Johansson (SD):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att inkludera elenergi som ett förnybart drivmedel i pumplagen.

*2014/15:269 av Anders Hansson (M):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om nyregistrering av bilar trots obetalda böter.

*2014/15:321 av Niklas Karlsson (S):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att underlätta bevarandet, underhållet och brukandet av historiska vägfordon

*2014/15:394 av Katarina Brännström (M):*

Riksdagen tillkännager för regeringens som sin mening vad som anförs i motionen om en översyn av lagar och regelverk samt hur tillämpning sker för att underlätta för näringsverksamhet på landsbygden.

*2014/15:479 av Yilmaz Kerimo (S):*

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

*2014/15:556 av Per Lodenius och Anders Ahlgren (C):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att förlänga tiden mellan då det är lagstadgat krav att använda vinterdäck och när man senast på våren får använda dubbade vinterdäck till minst fyra veckor.

*2014/15:564 av Per Lodenius och Ola Johansson (C):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda hur fler laddstationer för elbilar kan skapas utefter våra vägar.

*2014/15:683 av Jan Ericson (M):*

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

*2014/15:718 av Eva Sonidsson (S):*

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

*2014/15:793 av Barbro Westerholm (FP):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att vägtrafikbullenfrågan bör tas upp brett med inriktningen att i steg väsentligt minska omfattningen av hälsoeffekterna.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att en myndighet bör ges det övergripande ansvaret för vägbullenfrågorna.

*2014/15:829 av Rickard Nordin (C):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ändringar i lagen om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelse av offentlig plats, m.m.

*2014/15:847 av Emma Wallrup m.fl. (V):*

4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Sverige i EU bör driva krav på införande av ett slutår för försäljning av bilar med fossil drift.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag som gynnar bilpoolernas verksamhet.

*2014/15:930 av Matilda Ernkrans (S):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen skyndsamt bör ta initiativ till att se över möjligheten att i lag göra det möjligt för kommuner och andra markägare att låta parkeringsavgiften bero på fordonets miljö- och klimatpåverkan.

*2014/15:1020 av Runar Filper och Jonas Millard (SD):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ta bort skyldigheten för bensinstationer och andra försäljningsställen att tillhandahålla förnybara drivmedel.

*2014/15:1023 av Julia Kronlid (SD):*

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

*2014/15:1151 av Kenneth G Forslund (S):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att se över möjligheten att göra det olagligt att ställa om kilometermätare på fordon.

*2014/15:1241 av Patrik Jönsson och Josef Fransson (SD):*

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

*2014/15:1253 av Sten Bergheden (M):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att vid utbyggnaden av E20 planera så att den blir Sveriges första elmotorväg.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om möjligheten att de testanläggningar av elvägar som planeras förläggs till E20 och Västsverige.

*2014/15:1290 av Sten Bergheden (M):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att se över möjligheten att ta fram en handlingsplan för hur man kan underlätta för motorcyklar i trafiken och förslag på hur en sådan plan kan genomföras.

*2014/15:1310 av Per Åsling (C):*

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en översyn av vilka enskilda vägar som bör omklassificeras till allmänna vägar.

*2014/15:1580 av Mathias Sundin (FP):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att lagen om vägtrafikregister ska ändras så att personuppgifter som är kopplade till ägarskap blir mindre lättillgängliga.

*2014/15:1647 av Penilla Gunther (KD):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att åter förlänga tiden för byte av dubbdäck till den 1 maj.

*2014/15:1671 av Penilla Gunther (KD):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att se över Transportstyrelsens föreskrifter om användningen av varselljus.

*2014/15:1837 av Thomas Finnborg (M):*

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

*2014/15:2076 av Phia Andersson m.fl. (S):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att kontrollera att däcken är godkända på långtradare som kör genom Sverige men som är registrerade i andra länder.

*2014/15:2082 av Lennart Axelsson (S):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av att se över lagstiftningen vad gäller möjligheten att snabbt få bort övergivna fordon från skog och mark.

*2014/15:2127 av Markus Wiechel (SD):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en statlig satsning på infrastruktur för elbilar.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att elbilar tills vidare ska få tillgång till bussfiler.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att elbilar ska få kostnadsfri parkering i hela landet.

*2014/15:2134 av Per Klarberg m.fl. (SD):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Sveriges regering måste göra mer för att stimulera införandet av elbilar.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att förbjuda trängselskatt för elbilar.

*2014/15:2187 av Isak From (S):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om osund konkurrens inom skogsmaskinindustrin.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att överväga möjligheterna till ett bättre samarbete mellan berörda myndigheter.

*2014/15:2188 av Isak From (S):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om tillgänglighet till fordonsbesiktning i hela landet.

*2014/15:2317 av Lars Hjalmered m.fl. (M, C, FP, KD):*

15. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en fossiloberoende fordonsflotta.



*2014/15:2318 av Lars Hjälmered m.fl. (M):*

9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en fossiloberoende fordonsflotta.

*2014/15:2427 av Anders Åkesson (C):*

5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att det arbete och de erfarenheter som nu görs tack vare de initiativ som togs av alliansregeringen för utveckling av elektrifierade vägar tas till vara på ett sådant sätt att utvecklingsarbetet inte tappar fart utan i stället kan realiseras.

*2014/15:2552 av Per Bill (M):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om undantag från lokala trafikföreskrifter om utmärkningskyldighet för tillåten parkering under högst sju dygn.

*2014/15:2621 av Lotta Olsson (M):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om bilar och fordon som lämnas.