



Fordons- och vägtrafikfrågor

Sammanfattning

Utskottet föreslår att riksdagen avslår yrkanden från den allmänna motionstiden 2015 om bl.a. självstyrande fordon, parkeringstillstånd för rörelsehindrade, fordonsbesiktningar, historiska fordon och vinterdäck, i första hand med hänvisning till pågående utredningar och arbeten.

I betänkandet finns elva reservationer (M, SD, C, V, KD).

Behandlade förslag

Ett fyrtiotal yrkanden i motioner från allmänna motionstiden 2015/16.

Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut.....	3
Redogörelse för ärendet.....	6
Ärendet och dess beredning.....	6
Utskottets överväganden.....	7
Fordonsbesiktningar.....	7
Självstyrande fordon.....	10
Övergivna fordon.....	12
Miljözoner.....	14
Parkeringstillstånd för rörelsehindrade.....	16
Vinterdäck.....	19
Historiska fordon.....	21
Längd och vikt för vissa vägfordon.....	24
Främjande av motorcyklar.....	27
A-traktorer.....	29
Entreprenad- och skogsmaskiner.....	31
Vägskyltning.....	32
Intelligenta trafikljus.....	34
Ljusföroreningar.....	35
Reservationer.....	37
1. Självstyrande fordon, punkt 2 (M).....	37
2. Miljözoner, punkt 4 (V).....	38
3. Parkeringstillstånd för rörelsehindrade, punkt 5 (SD).....	39
4. Parkeringstillstånd för rörelsehindrade, punkt 5 (V).....	40
5. Vinterdäck, punkt 6 (SD).....	41
6. Vinterdäck, punkt 6 (KD).....	42
7. Historiska fordon, punkt 7 (SD).....	43
8. Längd och vikt för vissa vägfordon, punkt 8 (SD).....	43
9. Främjande av motorcyklar, punkt 9 (SD).....	45
10. A-traktorer, punkt 10 (SD).....	45
11. Vägskyltning, punkt 12 (C).....	46
<i>Bilaga</i>	
Förteckning över behandlade förslag.....	48
Motioner från allmänna motionstiden 2015/16.....	48

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. Fordonsbesiktningar

Riksdagen avslår motion
2015/16:2319 av Pia Hallström (M).

2. Självstyrande fordon

Riksdagen avslår motionerna
2015/16:918 av Rickard Nordin (C),
2015/16:1566 av Lars Hjälmered och Jessica Rosencrantz (båda M) och
2015/16:3058 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 24.

Reservation 1 (M)

3. Övergivna fordon

Riksdagen avslår motion
2015/16:1053 av Lotta Olsson (M).

4. Miljözoner

Riksdagen avslår motion
2015/16:2124 av Karin Svensson Smith och Rasmus Ling (båda MP)
yrkande 6.

Reservation 2 (V)

5. Parkeringstillstånd för rörelsehindrade

Riksdagen avslår motionerna
2015/16:1194 av Lars-Axel Nordell (KD),
2015/16:1251 av Erik Andersson (M),
2015/16:1625 av Olle Felten m.fl. (SD) och
2015/16:2536 av Krister Örnfjäder (S).

Reservation 3 (SD)

Reservation 4 (V)

6. Vinterdäck

Riksdagen avslår motionerna
2015/16:300 av Phia Andersson och Ann-Christin Ahlberg (båda S),
2015/16:1118 av Sten Bergheden (M) yrkandena 1–3,
2015/16:1954 av Per Lodenius och Göran Lindell (båda C),
2015/16:2103 av Julia Kronlid (SD) och
2015/16:3148 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkandena 11 och 12.

Reservation 5 (SD)

Reservation 6 (KD)

7. Historiska fordon

Riksdagen avslår motionerna

2015/16:898 av Penilla Gunther (KD),
2015/16:1275 av Jan Ericson (M) och
2015/16:2060 av Josef Fransson (SD) yrkande 4.

Reservation 7 (SD)

8. Längd och vikt för vissa vägfordon

Riksdagen avslår motionerna
2015/16:492 av Lotta Finstorp (M),
2015/16:691 av Lotta Finstorp (M),
2015/16:1290 av Per Klarberg (SD) och
2015/16:1798 av Per Klarberg (SD).

Reservation 8 (SD)

9. Främjande av motorcyklar

Riksdagen avslår motionerna
2015/16:1121 av Sten Bergheden (M) och
2015/16:1797 av Per Klarberg (SD).

Reservation 9 (SD)

10. A-traktorer

Riksdagen avslår motionerna
2015/16:1685 av Per Klarberg och Jimmy Ståhl (båda SD) yrkandena 1
och 2,
2015/16:1695 av Edward Riedl (M) och
2015/16:2672 av Cecilia Widegren (M).

Reservation 10 (SD)

11. Entreprenad- och skogsmaskiner

Riksdagen avslår motionerna
2015/16:1924 av Anders Hansson (M) yrkandena 1 och 2 samt
2015/16:2240 av Isak From (S) yrkandena 1 och 2.

12. Vägs skyltning

Riksdagen avslår motionerna
2015/16:1222 av Katarina Brännström (M) och
2015/16:3018 av Eskil Erlandsson m.fl. (C) yrkande 3.

Reservation 11 (C)

13. Intelligent trafikljus

Riksdagen avslår motion
2015/16:1310 av Jimmy Ståhl (SD).

14. Ljusföroreningar

Riksdagen avslår motion
2015/16:935 av Rickard Nordin (C).

Stockholm den 22 mars 2016

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), Sten Bergheden (M), Leif Pettersson (S), Anders Åkesson (C), Boriána Åberg (M), Jasenko Omanovic (S), Per Klarberg (SD), Emma Wallrup (V), Robert Halef (KD), Johan Andersson (S), Erik Öttoson (M), Rikard Larsson (S) och Jimmy Ståhl (SD).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I detta betänkande behandlas 39 motionsyrkanden från den allmänna motionstiden 2015. Förslagen berör en rad olika fordons- och vägtrafikrelaterade frågor som bl.a. självstyrande fordon, parkeringstillstånd för rörelsehindrade, fordonsbesiktningar, historiska fordon och vinterdäck.

Utskottets överväganden

Fordonsbesiktningar

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår en motion om fordonsbesiktningar. Utskottet instämmer i vikten av att regeringen införlivar EU:s s.k. besiktningsspaket på ett sätt som gör att Sveriges höga ambitioner vad gäller trafiksäkerhet och miljöhänsyn kvarstår. Inför regeringens beredningsarbete vill utskottet därför framföra att Sverige inte bör anpassa intervallet mellan besiktningstillfällen till det som är minimikravet enligt EU-direktivet.

Bakgrund

I början på april 2014 antog Europaparlamentet och rådet tre rättsakter som tillsammans kallas för besiktningsspaketet.

- Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/45/EU av den 3 april 2014 om periodisk provning av motorfordons och tillhörande släpvagnars trafiksäkerhet och om upphävande av direktiv 2009/40/EG. Direktivet anger grundförutsättningarna för att genomföra kontrollbesiktningar av motorfordons och tillhörande släpvagnars trafiksäkerhet inom Europa. Det omfattar fordon med en konstruktiv hastighet över 25 kilometer i timmen såsom personbilar, bussar, lastbilar och släpvagnar med en totalvikt över 3,5 ton samt traktorer med en konstruktiv hastighet över 40 kilometer i timmen. Från och med den 1 januari 2022 omfattas även motorcyklar med en motorvolym på mer än 125 kubikcentimeter av direktivet. Vissa undantag kan göras av medlemsstaterna.
- Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/46/EU av den 3 april 2014 om ändring av rådets direktiv 1999/37/EG om registreringsbevis för fordon. Direktivet ändrar lydelsen och lägger till vissa gemensamma regler i rådets direktiv 1999/37/EG om registreringsbevis för fordon.
- Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/47/EU av den 3 april 2014 om tekniska vägkontroller av trafiksäkerheten hos nyttofordon i trafik i unionen och om upphävande av direktiv 2000/30/EG. Direktivet anger grundförutsättningarna för att genomföra flygande inspektioner på nyttofordon inom Europa.

EU-lagstiftningen ska vara införlivad i nationell rätt senast den 20 maj 2017.

Motionen

I motion 2015/16:2319 argumenterar Pia Hallström (M) för att de nuvarande bestämmelserna för besiktning av bilar inte ska ändras. EU har arbetat fram ett direktiv med minimikrav för bilbesiktningar i medlemsstaterna enligt vilket fordonen besiktigas första gången efter fyra år och därefter vartannat år. Enligt nuvarande regler i Sverige besiktigas bilar efter tre år, därefter två år och sedan varje år. Motionären anser det olyckligt om ambitionsnivån skulle sänkas till lägsta godtagbara nivå som anges i det nya direktivet eftersom det skulle kunna få negativa effekter på både miljön och trafiksäkerheten. Med hänsyn till stränga nationella miljökrav är det därför viktigt att årligen kunna göra avgaskontroller på lite äldre fordon. Motionären anför också att klimatpåverkan på fordonsparken är större i Sverige än i de flesta andra medlemsstater och att det därför är befogat att behålla nuvarande besiktningstidsintervall för att inte äventyra trafiksäkerheten.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis framhålla vikten av att ha ett system för fordonsbesiktningar som fungerar väl och är effektivt. Det är därför viktigt att EU:s s.k. besiktningsspaket införlivas i svensk rätt på ett sådant sätt som gör att den transportpolitiska måluppfyllelsen inte försämras. Utskottet anser att regeringen bör ändra reglerna för när fordon ska besiktigas på ett sådant sätt att trafiksäkerhet och miljöpåverkan inte försämras.

Enligt uppgifter från Regeringskansliet har regeringen för avsikt att senast i början av 2017 tillkännage hur införlivandet av besiktningsspaketet i svensk rätt ska göras. Transportstyrelsen har tagit fram förslag på hur de nya EU-direktiven bör införlivas i svensk rätt, se Transportstyrelsens rapport Införlivande av "besiktningsspaketet" (dnr TSG 2015-1382). Rapporten remitterades t.o.m. den 12 februari 2016 och bereds för närvarande tillsammans med inkomna remissvar. Transportstyrelsens förslag innebär att regeringen ska införliva besiktningsspaketet genom att ändra på förordningar. Ett av Transportstyrelsens förslag rör den fråga motionären tar upp. Av Transportstyrelsens rapport framgår att Sverige i dag har olika inställelseregler för personbilar. För utryckningsfordon, taxi och personbilar äldre än 5–6 år föreskrivs årlig inställelse. För 3–4 år gamla personbilar och de som är 30 år och äldre gäller i istället 24 månader mellan besiktningar. Gamla personbilar och lätta lastbilar med en årsmodell av 1950 eller äldre är befriade från periodiska kontroller. Transportstyrelsen påminner om att det inte har gjorts någon betydande förändring av kontrollbesiktningstidsintervallen på över 40 år. Under dessa år har emellertid besiktningstidsintervallen förändrats på grund av den fordonstekniska utvecklingen. Under 1970-, 80- och 90-talen underkändes fler bilar på grund av rostskador än i dag. Däremot underkänns fler bilar i dag på grund av brister som kan härledas till elektroniska system, motorstyrning och säkerhetssystem. Generellt sett har andelen underkända personbilar med krav på efterkontroll minskat stadigt under de senaste 15 åren. Vidare pekar

Transportstyrelsen på att allvarliga trafikolyckor inte beror på att lätta bilar är behäftade med tekniska brister, att flera av våra närmaste grannländer har längre kontrollbesiktningintervall än Sverige och att utsläppen från vägtrafiken minskar.

Intervallet för periodiska kontrollbesiktningar i kombination med inställesemånad och termin påverkar varandra. Om Sverige ska behålla sitt system med en slutsifferstyrd inställesemånad och en besiktningstermin på sammanlagt fem månader, behöver Sverige skärpa kraven på periodiska kontrollbesiktningar. Inom branschen kallas den svenska inställeseperioden för 3-2-1-1 (första besiktning sker efter tre år, nästa gång efter två år osv.). För att inställesemånad och termin ska kunna behållas, inom ramen för direktivets grundkrav på 4-2-2-2, behöver kraven enligt Transportstyrelsen skäras till 3-1-1-1 eller oftare. Transportstyrelsen förordar att minimikravet enligt EU-direktiv 2014/45/EU ska användas i Sverige, vilket innebär att lätta bilar ska kontrollbesiktigas enligt intervallet 4-2-2-2. Detta alternativ innebär ett utökat intervall från att bilen är sex år gammal, från årlig inställelse till vartannat år.

Som svar på interpellation 2015/16:379 den 1 mars 2016 framförde infrastrukturminister Anna Johansson att det är rimligt att då och då se över t.ex. besiktningintervall och andra regelverk. Statsrådet menade även att det handlar om att de mål som riksdagen har satt upp för trafiksäkerhetsarbetet, nollvisionen och miljömålen ska uppnås.

Utskottet instämmer i vikten av att regeringen införlivar besiktningsspaketet på ett sätt som gör att Sveriges höga ambitioner vad gäller trafiksäkerhet och miljöhänsyn kvarstår. Utskottet vill samtidigt understryka att reglerna som riktar sig mot enskilda och företag inte bör vara mer långtgående än nödvändigt för att uppnå syftet. Inför regeringens beredningsarbete vill utskottet framföra att Sverige inte bör anpassa intervallet mellan besiktningstillfällen till det som är minimikravet enligt EU-direktivet. Det finns flera skäl till detta. Kontrollbesiktningar är viktiga för att se till att fordonen är trafiksäkra och inte orsakar onödigt stora utsläpp. Utskottet vill i sammanhanget understryka att det förekommer att även relativt nya bilar beläggs med fel vid kontrollbesiktningen. Dessutom är täta besiktningar nödvändiga för att kunna bevaka de faktiska utsläppen. Vidare skulle enligt utskottets mening en alltför stor utglesning av kravet på besiktning riskera att leda till prisökningar och försämra konsumentskyddet vid köp av begagnade bilar.

Mot bakgrund av det pågående beredningsarbetet inom Regeringskansliet avstyrker utskottet motion 2015/16:2319 (M).

Självstyrande fordon

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om självstyrande fordon. Utskottet hänvisar bl.a. till att regeringen i november 2015 tillsatte en utredning om självkörande fordon.

Jämför reservation 1 (M).

Motionerna

Rickard Nordin (C) yrkar i motion 2015/16:918 att lagstiftningen bör ses över för att underlätta för innovationer, exempelvis självstyrande bilar. Motionären menar att Sveriges lagstiftning släpar efter och gör det svårare att pröva och tillämpa innovationer i verkligheten. Ett exempel är självkörande bilar. Motionären argumenterar mot den bakgrunden för att regeringen ska få i uppdrag att utreda vilka regelförenklingar som behövs för att inte hämma teknikutvecklingen och skapa möjligheter för exempelvis självkörande bilar i Sverige. Motionären menar att genom enklare lagstiftning kan tekniken utvecklas och omställningen till en fossiloberoende fordonsflotta underlättas.

I motion 2015/16:1566 efterlyser Lars Hjalmered och Jessica Rosencrantz (båda M) ett initiativ från regeringen om att låta utreda vilka lagändringar som behöver göras för att göra det möjligt att använda självstyrande bilar. Motionärerna pekar på den banbrytande forskningen och de tekniska framsteg som görs i fråga om autonoma och självstyrande bilar. Det handlar om en teknisk utveckling som kommer att förändra människors sätt att transportera sig, men motionärerna ser en fara i att lagstiftningen inte har följt utvecklingen på området och att den därför kan komma att sätta hinder i vägen för den nya tekniken. Därför är det angeläget att snarast se över regelverket för att anpassa det till framtidens transportlösningar.

I kommittémotion 2015/16:3058 yrkande 24 efterlyser Jessica Rosencrantz m.fl. (M) en översyn av lagstiftningen och infrastrukturplaneringen för att förbereda landet för autonoma fordon. Mot bakgrund av att den tekniska utvecklingen på området går snabbt och att autonoma fordon kommer att påverka framtidens vägtrafiksystem anser motionärerna att det är angeläget att belysa de förändringar i trafikmiljön som denna typ av fordon kommer att leda till. Exempel på angelägna frågeställningar som motionärerna lyfter fram och som bör belysas är frågor om trafiksäkerhet, utbildning och förarprov och inte minst hur ansvarsfrågan ska lösas om det inte finns några förare.

Utskottets ställningstagande

Utskottet ser med tillförsikt på utvecklingen av förarstödande och självkörande (autonoma) system, liksom teknik för informationsutbyte mellan fordon och mellan fordon och andra system. När tekniken utvecklas ytterligare

hoppas utskottet att självkörande och uppkopplade fordon i trafiken kan ge fördelar som ett bättre kapacitetsutnyttjande, minskade utsläpp och färre olyckor.

Utskottet har tagit del av den förstudie om autonom körning som Transportstyrelsen genomförde 2014. Regelverket ger enligt förstudien utrymme för fordon med en hög grad av automatisering, förutsatt att en fysisk person ansvarar för körningen, och därmed kan anses vara föraren. Transportstyrelsen har också möjligheter att medge undantag från vissa tekniska bestämmelser. Även om det svenska regelverket på transportområdet inte innehåller något som direkt hindrar självkörande fordon konstaterar Transportstyrelsen dock att delar av regleringen kan behöva utvecklas.

Utskottet välkomnar därför att regeringen den 12 november 2015 utsåg en särskild utredare till att föreslå åtgärder i fråga om självkörande fordon på väg (dir. 2015:114). I uppdraget ingår att analysera vilka regeländringar som behövs för en introduktion av förarstödande teknik och helt eller delvis självkörande fordon på väg. Vidare ingår att överväga och lämna författningsförslag i syfte att skapa bättre rättsliga förutsättningar för försök med självkörande fordon i allmän trafik, och introduktion av sådana fordon i allmän trafik. Uppdraget ska redovisas senast den 1 april 2016 i den del som rör underlättande av försök med självkörande fordon och senast den 28 november 2017 i övriga delar.

Utskottet konstaterar att utvecklingen av självstyrande fordon går fort. Flera biltillverkare och teknikföretag arbetar med utveckling av system för förarstöd och helt eller delvis självkörande fordon. Avancerade förarstödsystem och vissa autonoma funktioner har redan introducerats, exempelvis för avståndshållande, parkering och bromsning. Det finns också flera internationella exempel på användning av självkörande fordon i särskilda miljöer såsom inom industrin, på särskilda vägar och i områden som inte används för allmän trafik. Vidare har utskottet kännedom om att det inom EU pågår flera samarbeten och andra projekt kring autonom körning. Flera länder har redan analyserat frågan och infört vissa nationella bestämmelser om bl.a. försök med självkörande fordon. Att genomföra storskaliga försök med självkörande fordon i allmän trafik anses vara nödvändigt för att få svar på en rad frågor om anpassning av regelverk och infrastruktur och hur sådana fordon skulle fungera i trafiken.

Utskottet anser sammanfattningsvis att det är angeläget att den utredning som regeringen tillsatt om självkörande fordon på väg genomförs som planerat och att regeringen i den fortsatta beredningen av ärendet vidtar nödvändiga åtgärder för att skapa goda förutsättningar för att införa självstyrande fordon i Sverige.

Mot bakgrund av bl.a. pågående utredning avstyrker utskottet därmed motionerna 2015/16:918 (C), 2015/16:1566 (M) och 2015/16:3058 (M) yrkande 24.

Övergivna fordon

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsförslag om övergivna fordon. Utskottet ser med tillförsikt på regeringens pågående beredning av Naturvårdsverkets förslag på åtgärder för att minska problemen med övergivna fordon och förutsätter att regeringen vidtar lämpliga åtgärder för att komma till rätta med dessa problem.

Motionen

Lotta Olsson (M) uppmärksammar i motion 2015/16:1053 de problem som övergivna fordon vållar markägare och enskilda vägföreningar. Motionären påminner om att dagens lagstiftning är utformad så att det är ägarens ansvar att forsla bort fordonet, men om ägaren inte kan påträffas ger regelverket ingen vägledning. Motionären finner det inte rimligt att den enskilda markägaren eller vägföreningen ska belastas ekonomiskt för bortforsling av övergivna fordon och anser därför att en regeländring bör övervägas som innebär att antingen kommunen eller staten efter polisanmälan får ansvaret för att forsla bort fordonen efter en viss tid.

Utskottets ställningstagande

Utskottet har under en rad år behandlat motionsförslag om övergivna fordon. Vid samtliga tillfällen har utskottet understrukit att övergivna fordon längs vägarna och i naturen är ett problem som måste tas på allvar. Frågan har bäring på de transportpolitiska delmålen när det gäller trafiksäkerhet, tillgänglighet och miljö. Detta var också skälet till att utskottet tog initiativ till att följa upp frågan om flyttning av fordon, vilket har redovisats i en rapport (2006/07:RFR3). Senast frågan behandlades av utskottet var i betänkande 2014/15:TU10 där utskottet välkomnade regeringens uppdrag till Naturvårdsverket att utreda frågan om övergivna fordon. Utskottet utgick från att regeringen uppmärksammar både miljö- och trafiksäkerhetsaspekterna i den pågående beredningen av frågan. Även miljö- och jordbruksutskottet har behandlat frågan om övergivna fordon, bl.a. i betänkande 2012/13:MJU8.

Utskottet påminner om att regeringen i september 2014 gav i uppdrag till Naturvårdsverket att utreda hur kommuner och staten (Trafikverket och polisen) kan ersättas för sitt omhändertagande av övergivna uttjänta fordon där ägaren inte går att finna. I uppdraget ingick även att undersöka hur ett producentfinansierat system för ersättning till en bilägare vid inlämning av en uttjänt bil till en auktoriserad bilskrot skulle kunna utformas för att minska dumpning och illegal skrotning av bilar. Naturvårdsverket avrapporterade sitt uppdrag i november 2015 till Miljödepartementet med rapporten

Omhändertagande av övergivna, uttjänta fordon samt flyttning av fordon i vissa fall (NV-06341-14).

Naturvårdsverket bedömer att en producentfinansierad lösning kan öka incitamenten för producenterna att styra mot ökad resurseffektivitet och återvinning inom bilindustrin. Myndigheten föreslår därför att en producentfinansierad fond inrättas. Med producent avses i sammanhanget den som yrkesmässigt tillverkar eller yrkesmässigt för in bilar till Sverige. Sammantaget visar Naturvårdsverkets analys av olika ersättningsmodeller att den producentfinansierade lösningen är samhällsekonomiskt mest lönsam. Fonden ska enligt förslaget bestå av två delar. Ena delen finansierar en ersättning till kommuner och till staten (Trafikverket och polisen) för omhändertagandet av övergivna uttjänta bilar. Producenterna föreslås betala en årlig avgift till fonden, som i denna del uppgår till 60 miljoner kronor per år. Den andra delen av fonden finansierar åtgärder som förebygger att uttjänta bilar överges. Den förebyggande delen av fonden ska möjliggöra för olika aktörer att vidta olika typer av åtgärder, främst insatser riktade till bilägare. Åtgärderna ska underlätta för bilägare att följa regelverket för skrotning och kan t.ex. innehålla ett erbjudande om kostnadsfri hämtning av bilar som är skrotningsfärdiga. Producenternas avgift till denna del av fonden föreslås bli 70 miljoner kronor per år.

Naturvårdsverket föreslår vidare en ändring av förordningen (1982:198) om flyttning av fordon i vissa fall genom att en ny s.k. flyttgrund införs i författningen. Naturvårdsverket anser att i de fall kommunen kan använda sig av flyttgrunden ”risk för skada på växt- och djurliv eller annan skada på naturmiljön” ska fastighetsägaren inte behöva stå för flyttkostnaderna av bilen även om det är fastighetsägaren som initierat flytten. Naturvårdsverket påminner även i rapporten om ett antal förslag som myndigheten presenterade i rapporten Uttjänta bilar och miljön från 2011 som även den berör problemet med övergivna fordon. Naturvårdsverkets rapport Omhändertagande av övergivna, uttjänta fordon samt flyttning av fordon i vissa fall bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

Utskottet ser med tillförsikt på regeringens pågående beredning av Naturvårdsverkets förslag på åtgärder för att minska problemen med övergivna fordon och förutsätter att regeringen vidtar lämpliga åtgärder för att komma till rätta med dessa problem.

Mot den bakgrunden avstyrker utskottet motion 2015/16:1053 (M).

Miljözoner

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsförslag om miljözoner. Utskottet anser att det är viktigt att hitta åtgärder som märkbart minskar vägtrafikens negativa effekter på miljön i städer men avstyrker motionsförslaget mot bakgrund av pågående utrednings- och beredningsarbete.

Jämför reservation 2 (V).

Bakgrund

Bestämmelserna om miljözoner regleras i trafikförordningen (1998:1276). Reglerna innebär att kommuner kan besluta om att utestänga vissa tunga fordon (lastbilar och bussar) från stadskärnor och andra särskilt miljö känsliga områden. Miljözoner finns i Stockholm, Göteborg, Malmö, Helsingborg och Lund. I september 2013 ändrades reglerna så att Euro 6-fordon får köra obegränsat i miljözoner och så att information om att ett fordon uppgraderats för lägre avgasutsläpp ska finnas i vägtrafikregistret.

För att minska utsläpp av luftföroreningar som skadar människors hälsa och miljön fastställs gränsvärden för vissa luftföroreningar, bl.a. grova partiklar (PM10), i Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/50/EG om luftkvalitet och renare luft i Europa. Detta s.k. luftkvalitetsdirektiv är införlivat i svensk rätt genom regleringar i miljöbalken, luftkvalitetsförordningen (2010:477) och Naturvårdsverkets föreskrifter (NFS 2013:11) om kontroll av luftkvalitet.

Motionen

I motion 2015/16:2124 yrkande 6 efterlyser Karin Svensson Smith och Rasmus Ling (båda MP) dels att lagstiftningen om miljözoner utvidgas till att även omfatta lätta fordon och arbetsmaskiner, och då även beakta samtliga berörda fordonstypers bullerprestanda, dels att regeringen lämnar förslag om att införa en möjlighet att ta ut en avgift vid användning av dubbdäck inom tätorter. Motionärerna framför att för att minska halten av luftföroreningar har svenska kommuner sedan 1996 möjlighet att förbjuda äldre tunga fordon med föråldrad avgasreningsteknik från vissa tätortsmiljöer genom att införa s.k. miljözoner. Även lätta fordon orsakar enligt motionärerna stora utsläpp av avgaser som kväveoxider och kolväten. Partikelbildning från dubbdäck liksom buller från alla typer av fordon orsakar stora miljöproblem som för närvarande inte kan hanteras av kommunerna på ett lämpligt sätt. Motionärerna menar sammantaget att det finns övertygande skäl att utveckla lagstiftningen om miljözoner, dels genom att ge kommunerna möjlighet att även inkludera lätta fordon och arbetsmaskiner i miljözonssystemet (och eventuellt tillåta en differentiering med krav om utsläppsfria fordon i särskilt känsliga områden), dels genom att införa en möjlighet att införa en dubbdäcksavgift.

Utskottets ställningstagande

Frågan om miljözoner har beretts ett flertal gånger av utskottet, senast i betänkande 2013/14:TU13. Utskottet framförde i betänkandet att det delar uppfattningen att luftkvaliteten i flera svenska städer är dålig på grund av utsläpp från bl.a. trafiken. Möjligheten att införa miljözoner och således ställa miljökrav på tunga fordon ansåg utskottet skulle vara en viktig åtgärd för att förbättra luftkvaliteten i områden där människor bor och arbetar. En annan åtgärd som utskottet lyfte fram är möjligheten för kommuner att belägga vissa gator med dubbdäcksförbud.

Det är med tillfredsställelse som utskottet konstaterar att det på senare år har bedrivits en hel del arbete för att minska negativa effekter av vägtrafik i städer. Redan 2010 avrapporterade Transportstyrelsen ett regeringsuppdrag där de föreslog förändringar av miljözonsbestämmelserna så att miljözoner även kunde införas för lätta fordon. Förslaget till miljözoner för personbilar, lätta lastbilar och lätta bussar byggde på att ett fordon ska kunna utestängas från en miljözon beroende på vilken miljöklass fordonet tillhör. De utsläppsklasser som ingick i förslaget har dock med tiden blivit inaktuella genom det kontinuerliga utbytet av fordon i fordonsparken och skärpta avgaskrav.

Utskottet välkomnar vidare att regeringen den 17 december 2015 gav i uppdrag åt Transportstyrelsen att föreslå hur dagens miljözonsbestämmelser kan utvecklas för att bättre bidra till att miljö kvalitetsmålen och målen för transportpolitiken uppnås. I uppdraget ingår att lämna förslag till

- hur personbilar, lätta lastbilar och lätta bussar kan inkluderas i miljözonsbestämmelserna
- hur miljözonsbestämmelserna kan användas för att premiera tysta och emissionsfria fordon, såväl lätta som tunga
- hur efterlevnaden ska säkerställas.

Enligt EU:s luftkvalitetsdirektiv (2008/50/EG) ska medlemsstaterna fastställa zoner och tätbebyggelser som ska spegla befolkningstätheten och inom vilka luftkvaliteten ska utvärderas och säkerställas. Eventuella överskridanden av direktivets gränsvärden ska rapporteras till Europeiska kommissionen. Vid bl.a. rapporteringen till kommissionen har det visat sig att i vissa tätorter i Sverige överskrids periodvis det maximalt tillåtna dygnsmedelvärdet som luftkvalitetsdirektivet uppställer. Den huvudsakliga källan till överskridandena har ansetts vara dubbdäcksanvändningen. Europeiska unionens domstol fastställde 2011 att Sverige hade underlåtit att uppfylla sina skyldigheter enligt luftkvalitetsdirektivet genom att ha överskridit gränsvärdena för PM10 i luften i vissa zoner under vissa år. Därefter har ytterligare ett förfarande inletts mot Sverige om överskridanden av luftkvalitetsdirektivets gränsvärden. Mot denna bakgrund gav regeringen den 6 mars 2014 en särskild utredare i uppdrag att förutsättningslöst ta fram förslag på åtgärder som varaktigt kan minska de höga halterna av stora partiklar i Stockholm och i andra berörda tätorter, så att gränsvärdena i

luftkvalitetsdirektivet kan nås. Uppdraget avrapporterades i mars 2015 med betänkandet Skatt på dubbdäcksanvändning i tätort? (SOU 2015:27). Utredningen ansåg att det för närvarande inte finns skäl att föreslå en skatt på dubbdäcksanvändning. Utredningen anser i stället att mindre ingripande och mer flexibla åtgärder bör användas för att nå miljökvalitetsnormen, dvs. sådana åtgärder som någorlunda enkelt kan varieras utifrån hur överskridandena sker. För att ändå möjliggöra ett införande av system med uttag av skatt på dubbdäcksanvändning i tätorter innehåller betänkandet ett sådant förslag. Utredningen bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

Utskottet har kunskap om att olika länder har använt olika strategier för att begränsa dubbdäckens negativa effekter. Det kan handla om tekniska krav på dubbdäcken och om hastighetsbegränsningar för bilar som körs med dubbdäck. En del länder har totalförbud mot dubbdäcksanvändning, andra tillåter dubbdäck men inte på vissa vägtyper. De flesta länder som tillåter dubbdäck har tidsbegränsningar för när dubbdäcken får användas.

Utskottet anser fortfarande att det är viktigt att hitta åtgärder som märkbart minskar vägtrafikens negativa effekter på miljön i städer, men mot bakgrund av pågående utredningar och beredningar avstyrker utskottet motion 2015/16:2124 (MP) yrkande 6.

Parkeringsstillstånd för rörelsehindrade

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om missbruket av parkeringsstillstånd för rörelsehindrade. Utskottet välkomnar att regeringen överväger att vidta ytterligare åtgärder för att förbättra situationen för personer som är i behov av parkeringsstillstånd. Frågan om hur fusket med tillstånden kan minska är enligt utskottet fortfarande angelägen.

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

Bakgrund

Regler om parkeringsstillstånd 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 parkeringsstillstånd för rörelsehindrade. Reglerna grundar sig på en råde-rekommendation från den 4 juni 1998 om parkeringsstillstånd för personer med funktionsnedsättning. Rekommendationen innehåller bl.a. detaljerade krav på hur ett tillstånd ska utformas. Den innehåller dock inga närmare bestämmelser om vilka krav som ska uppfyllas för att den sökande ska kunna få ett parkeringsstillstånd. Transportstyrelsen har även bemyndigats att meddela föreskrifter om utformningen av parkeringsstillstånd för

rörelsehindrade, om hur sådana tillstånd utfärdade i något annat land ska gälla här i Sverige samt om hur tillstånden ska användas.

Transportstyrelsen har i styrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2009:73) om parkeringstillstånd för rörelsehindrade gett ett allmänt råd att bedömningen av väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand bör grundas på förmågan att förflytta sig till fots med eventuella hjälpmedel. Bedömningen av om en rörelsehindrad som inte själv kör ett motordrivet fordon regelbundet behöver hjälp av föraren utanför fordonet bör grundas på sökandens förmåga att ensam invänta föraren vid målpunkten. Till grund för bedömningen läggs i allmänhet läkarintyg. Om ett psykiatriskt tillstånd är grunden har styrelsen i det allmänna rådet rekommenderat att bedömningen ska grundas på ett läkarintyg utfärdat av en läkare med specialistkompetens i psykiatri.

Motionerna

Lars-Axel Nordell (KD) anser i motion 2015/16:1194 att det bör upprättas ett centralt register för bilförare med rörelsehinder i kombination med elektroniska parkeringstillstånd. Motionären menar att det i dag finns ett omfattande missbruk och fusk med parkeringstillstånd för rörelsehindrade. Dessa tillstånd säljs olagligen för betydande belopp, vilket medför inbrott i bilar som tillhör personer som innehar parkeringstillstånd. Det är enligt motionären hög tid att ersätta dagens parkeringstillstånd för rörelsehindrade med ett modernt, säkrare och smidigare system. Detta system bör inbegripa ett nationellt register för tillstånden och en effektivare teknisk lösning som gör att tillståndshavaren slipper förvara tillståndet synligt i bilen.

I motion 2015/16:1251 efterlyser Erik Andersson (M) ett europeiskt register för spärrade parkeringstillstånd för rörelsehindrade. Eftersom dessa tillstånd är attraktiva har det uppstått en illegal marknad. För utfärdade svenska tillstånd finns det listor på tillstånd som är stulna. För parkeringstillstånd utfärdade i ett annat europeiskt land är det, enligt motionären, i princip omöjligt att veta om de är korrekt utfärdade eller falska eftersom det saknas ett europeiskt register. För att komma till rätta med problemet yrkar motionären att regeringen ska arbeta med frågan i EU och arbeta för framtagandet av ett europeiskt register över parkeringstillstånd för rörelsehindrade.

Olle Felten m.fl. (SD) yrkar i motion 2015/16:1625 för en kraftig skärpning av straffet för användning av förfalskade parkeringstillstånd för personer med funktionsnedsättning. Under de senaste åren har missbruket av förfalskade parkeringstillstånd för personer med funktionsnedsättning ökat kraftigt. Detta är enligt motionärerna allvarligt och samhället måste visa att det står upp emot de som vill fuska sig till fördelar på bekostnad av de som har behov av olika slag. Motionärerna menar därför att regeringen med detta som utgångspunkt bör höja bötesbeloppet samt komplettera straffskalan för denna typ av överträdelse med en särskild straffsats för grovt olovligt utnyttjande av

parkeringsplatser avsedda för handikappfordon som innebär att den felandes fordon kan förverkas.

Krister Örnfjäder (S) yrkar i motion 2015/16:2536 om åtgärder mot falska parkeringstillstånd. Motionären pekar på att det av uppgifter i medierna framgår att fusket med falska parkeringstillstånd för rörelsehindrade är utbrett och ökar kraftigt. Motionären menar att fusket med parkeringstillstånd gäller såväl utländska som svenska tillstånd. Mot den bakgrunden anser motionären att regeringen bör få i uppdrag att undersöka möjligheten för ett nationellt register och fordonsspecifika tillstånd för att minska fusket.

Utskottets ställningstagande

Frågor om parkeringstillstånd för rörelsehindrade har varit föremål för behandling ett antal gånger tidigare i utskottet, senast i betänkande 2014/15:TU10. Utskottet ansåg då 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 lyfte även 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 ansåg utskottet att frågan om parkeringstillstånd för personer med funktionsnedsättning är angelägen, och att det är önskvärt att frågan om användning av ny teknik för parkeringstillstånd blir föremål för fortsatta analyser och överväganden. Utskottet var 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.

En arbetsgrupp bestående av representanter för Näringsdepartementet, Socialdepartementet, Transportstyrelsen, Sveriges Kommuner och Landsting samt två personer utvalda av brukarorganisationerna har gjort en mindre översyn av reglerna om parkeringstillstånd med fokus på den praktiska tillämpningen vid utfärdandet av tillstånd. Arbetsgruppen var en åtgärd inom ramen för regeringens genomförande av strategin för funktionshinderspolitiken 2011–2016. Till följd av arbetet gjordes 2014 en ändring i trafikförordningen som innebär att giltighetstiden för parkeringstillstånden numera är fem år i stället för tre år.

Utskottet ser positivt på regeringens kontinuerliga arbete med frågan. Utskottet vill bl.a. peka på att infrastrukturminister Anna Johansson och barn-, äldre- och jämställdhetsminister Åsa Regnér den 23 september 2015 bjöd in berörda organisationer för att diskutera problematiken med missbruk av och fusk med parkeringstillstånd för rörelsehindrade. Inbjudna till mötet var både brukarorganisationer och representanter för den kommunala sektorn och parkeringsbranschen, bl.a. Handikappförbundet och Sveriges Kommuner och Landsting. Också Transportstyrelsen medverkade. Syftet med mötet var att få en bild av utmaningarna men också att tillsammans diskutera hur fusket med parkeringstillstånd kan stoppas. Flera av mötesdeltagarna såg positivt på

ett nationellt register. Vidare framfördes förslag om allt från ny lagstiftning till att använda ny och smart teknik för att komma åt problemet. Infrastrukturminister Anna Johansson meddelade att regeringen har för avsikt att titta vidare på förslagen för att bedöma vad som kan göras på kort sikt respektive vad som är mer långsiktigt. Statsrådet ansåg vidare att även arbetet på EU-nivå behöver fortsätta och att en samsyn på området skulle skapa bättre förutsättningar att komma åt missbruket.

Utskottet välkomnar att regeringen överväger att vidta ytterligare åtgärder för att förbättra situationen för personer som är i behov av parkeringstillstånd. Frågan om hur fusket med tillstånden kan minska är enligt utskottet fortfarande angelägen.

Utskottet avstyrker med anledning av vad som anförts ovan motionerna 2015/16:1194 (KD), 2015/16:1251 (M), 2015/16:1625 (SD) och 2015/16:2536 (S).

Vinterdäck

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om kravet på vinterdäck. Utskottet understryker 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.

Jämför reservationerna 5 (SD) och 6 (KD).

Bakgrund

Vägfordon ska ha vinterdäck från den 1 december–31 mars om det är vinterväglag. Kraven gäller såväl tunga som lätta fordon och avser även utlandsregistrerade fordon. Vinterdäck kan vara dubbade eller dubbfria. Vinterväglag råder enligt regelverket när det finns snö, is, snömodd eller frost på någon del av vägen. Det är tillåtet att använda dubbdäck, som är en typ av vinterdäck, under perioden 1 oktober–15 april. Om det är eller befaras bli vinterväglag är det tillåtet att använda dubbdäck även annan tid.

Genom en ändring i trafikförordningen (1998:1276) införde regeringen den 1 januari 2013 krav på vinterdäck på drivaxeln för alla tunga lastbilar, tunga bussar och personbilar klass II med en totalvikt över 3,5 ton. Kravet gäller vinterdäck eller likvärdig utrustning på fordonets drivaxlar när vinterväglag råder under den aktuella perioden. Bakgrunden till ändringen i trafikförordningen var framför allt den framkomlighetsproblematik som uppstår med den tunga trafiken vintertid, och beslutet fattades efter en gemensam framställan från Trafikverket och Transportstyrelsen till Regeringskansliet (Näringsdepartementet) 2011.

Motionerna

Phia Andersson och Ann-Christin Ahlberg (båda S) uppmärksammar i motion 2015/16:300 utländska långtradare som kör i Sverige med icke godkända däck. Ur trafiksäkerhetssynpunkt är de en fara, och motionärerna påminner om att många svåra olyckor inträffar varje år med långtradare, inte minst vintertid. I förebyggande syfte föreslår därför motionärerna att kontroller av godkända däck på långtradare registrerade i andra länder ska göras i tullen innan de tillåts köra in i landet. En sådan åtgärd skulle tvinga åkerierna att utrusta fordonen med däck som uppfyller svenska lagkrav.

Sten Bergheden (M) påminner i motion 2015/16:1118 om att det var alliansregeringen som införde vinterdäckskrav på drivaxlarna på tunga fordon och föreslår i yrkande 1 att låta utreda möjligheten att utöka kravet på vinterdäck för tunga fordon till att omfatta fler axlar än bara drivhjulen. Eftersom det nuvarande kravet på mönsterdjup för vinterdäck är fem millimeter, vilket av flera uppfattas som för lite, föreslår motionären i yrkande 2 att en översyn bör göras av bestämmelserna för att se om det finns skäl att öka minsta tillåtna mönsterdjup på vinterdäck för tunga fordon. I yrkande 3 väcker motionären frågan om att beakta möjligheten att i regelverket ställa hårdare och tydligare krav på gummiblandningen i vinterdäck för att förbättra fordonens väggrepp under årstiden.

I motion 2015/16:1954 argumenterar Per Lodenius och Göran Lindell (båda C) för att förlänga tiden mellan när det är lagstadgat krav på vinterdäck och när man senast på våren får använda dubbade vinterdäck till minst fyra veckor. Motionärerna påminner om att det finns ett lagkrav på att använda vinterdäck t.o.m. den 31 mars och att det efter den 15 april är förbjudet att köra med dubbade vinterdäck, vilket innebär att däckskiftet måste göras inom två veckor. I många fall utförs arbetet av särskilda verkstäder, något som också ger arbetstillfällen. Motionärerna påpekar dock att den korta tiden på våren innebär en stor arbetsbelastning på verkstäderna och att det inte alltid går att byta till sommardäck i tid. För att ge dessa företag en rimlig chans att hinna med arbetet är det angeläget att den tid som finns för att byta till sommardäck förlängs till åtminstone fyra veckor.

För att värna trafiksäkerheten yrkar Julia Kronlid (SD) i motion 2015/16:2103 på en återgång till tidigare gällande bestämmelser för när vinterdäck med dubbar får användas under året. I dag får dubbdäck endast utnyttjas efter den 15 april om det fortfarande råder vinterväglag. Enligt tidigare regelverk var dubbdäck tillåtna fram till den 30 april oavsett väglag. Motionären påpekar dock att väglaget kan variera kraftigt under andra hälften av april eftersom det ur väderlekssynpunkt är en ostadig period. Bilförare kan därför redan ha tvingats byta till sommardäck när vintern väljer att slå till igen. För att inte äventyra trafiksäkerheten är det därför bättre att återgå till de gamla bestämmelserna och låta folk köra med dubbdäck fram till den 30 april.

Robert Halef m.fl. (KD) efterlyser i kommittémotion 2015/16:3148 yrkande 11 att effekterna av den nya bestämmelsen om vinterdäckskrav för tunga fordon utvärderas. Med hänsyn till att det gått mer än två år sedan den nya bestämmelsen om vinterdäckskrav för tunga fordon trädde i kraft anser motionärerna att det är dags att utvärdera effekterna av de nya reglerna och om antalet trafikolyckor med tunga fordon minskat som en följd av kravet på vinterdäck. I yrkande 12 föreslår motionärerna att ett vinterdäckskrav på släpvagnar över 3,5 ton till lastbilar införs. Skälet för ett vinterdäckskrav är att kunna minimera risken att tillkopplade släpfordon viker sig vid inbromsning.

Utskottets ställningstagande

Det är viktigt att åstadkomma en effektiv användning av vinterdäck när vinterväglag råder. Frågan är relevant för såväl tunga som lätta vägfordon. 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 välkomnar i sammanhanget det uppdrag regeringen gav Transportstyrelsen den 1 oktober 2015 att följa upp genomförda reformer och utreda vissa aktuella frågor inom yrkestrafiken (dnr N2015/06815/MRT, N2013/03890/MRT delvis, och N2014/04925/MRT delvis). I uppdraget ingår att Transportstyrelsen bör utreda om, och i så fall på vilket sätt, ytterligare vinterdäckskrav bör ställas på tunga fordon även utifrån ett trafiksäkerhetsperspektiv. Erfarenheter från andra europeiska länder, däribland Norge och Finland, bör tas del av och redovisas av Transportstyrelsen.

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 mot bakgrund av vad som anförts ovan inte berett att ta något initiativ med anledning av motionsförslagen, och därför avstyrks motionerna 2015/16:300 (S), 2015/16:1118 (M) yrkandena 1–3, 2015/16:1954 (C), 2015/16:2103 (SD) och 2015/16:3148 (KD) yrkandena 11 och 12.

Historiska fordon

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om historiska fordon med hänvisning till pågående dialoger och beredningar.

Jämför reservation 7 (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, dvs. personbilar, motorcyklar och lastbilar som har högst 3 500 kilo i totalvikt och med en årsmodell som är 30 år eller äldre ska besiktigas senast 24 månader efter att föregående fullständiga besiktning 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). En utredning om tidigare registrering i Sverige och det underlag i övrigt som krävs för att fastställa att fordonet är ett historiskt fordon ska finnas vid den tekniska identifieringen. En utredning om tidigare registrering av ett historiskt fordon behövs inte om fordonet funnits i Sverige under de senaste 20 åren.

Motionerna

I motion 2015/16:898 föreslår Penilla Gunther (KD) att en utredning tillsätts med uppgift att närmare undersöka möjligheterna att bevilja det rörliga kulturarvet undantag från nyare säkerhetsbestämmelser och även bevilja denna del av kulturarvet vissa avgiftslättnader. Motionären framhåller att bevarandet av det rörliga kulturarvet är en verksamhet som sysselsätter många och som också gynnar jobb och företagande i landet, inte minst inom besöksnäringen. Höga avgifter och krav på moderna säkerhetsbestämmelser lägger enligt motionären i många fall hinder i vägen för ett arbete som ofta bedrivs på ideell basis och kan t.o.m. hota det rörliga kulturarvet. Det är mot denna bakgrund som behovet av en utredning ska ses.

Jan Ericson (M) yrkar i motion 2015/16:1275 på att lagstiftningen anpassas för att underlätta bevarandet av det rörliga kulturarvet. Motionären vill uppmärksamma alla de entusiaster som ägnar sig åt att renovera och bevara äldre transportmedel men som tyvärr möter hinder i form av regler, avgifter och föreskrifter vad gäller miljö- och säkerhetskrav som äldre fordon och andra slags forskaffningsmedel inte kan anpassas till utan att i värsta fall skadas eller förvanskas. Motionären anser det befogat att Sverige har strikta regler i fråga om miljö och säkerhet men att lagstiftningen måste ge utrymme

för undantag när det gäller det rullande kulturarvet för att det ska bevaras så oförvanskad som möjligt.

I motion 2015/16:2060 betonar Josef Fransson (SD) i yrkande 4 den viktiga funktion i samhället som veteranfordonshobbyn har och som engagerar många människor för att bevara en del av vårt kulturarv. Denna verksamhet förenar människor över alla generationer, och för att värna denna del av kulturarvet föreslår motionären en rad åtgärder som skulle underlätta för utövarna som enklare regler för import av veteranbilar och reservdelar, tillgång till bränsle och att en särskild registrering införs för hobbyfordon som ger lägre vägskatt men som i stöldförebyggande syfte inte kopplar registreringsnummer till en viss individ eller adress.

Utskottets ställningstagande

Frågor om historiska fordon har ett flertal gånger tidigare varit föremål för behandling i utskottet, senast i betänkande 2014/15:TU10. Utskottet framförde då att tillvaratagande av äldre fordon har en kulturhistorisk betydelse och dessutom kan vara en givande hobby för den enskilde. Mot denna bakgrund ansåg utskottet att det är viktigt att regelverket kring fordonshobbyn utformas på ett smidigt sätt som gör att denna verksamhet kan utvecklas i goda former som inte står i konflikt med trafiksäkerhet och miljöhänsyn.

Enligt uppgift från Transportstyrelsen pågår kontinuerliga dialoger mellan myndigheten och Motorhistoriska Riksförbundet (MHRF). Företrädare för Transportstyrelsen och MHRF träffas kontinuerligt, dels ett par gånger per år, dels däremellan vid behov. Vidare uppger Transportstyrelsen att det har förts diskussioner med Riksarkivet när det gäller gallringsbeslut av handlingar om ursprungskontroller. Riksarkivet har meddelat att det inte finns skäl till andra gallringsfrister för dessa handlingar än i normalfallet. Det innebär att handlingar kan lämnas tillbaka efter tio år. MHRF är enligt Transportstyrelsen informerad om Riksarkivets ställningstagande.

Utskottet påminner om att sedan 2011 gäller enhetliga principer för finansiering av Transportstyrelsens verksamhet inom alla trafikslag (prop. 2010/11:30, bet. 2010/11:TU6, rskr. 2010/11:58 och rskr. 2010/11:59). Med ett fåtal undantag gäller att Transportstyrelsen ska bestämma avgifternas storlek så att full kostnadstäckning för ärendehandläggning, tillsyn och registerhållning uppnås. Utskottet vill dock peka på att regeringen den 28 november 2013 beslutade om ett undantag från detta krav för avgifter inom vissa delmarknader som inte bedömdes kunna bära självkostnadsbaserade avgifter, bl.a. kulturhistorisk verksamhet som bedrivs utan vinstsyfte. Utskottet välkomnar att regeringen den 10 september 2015 gav Transportstyrelsen i uppdrag att följa tillämpningen och konsekvenserna av de bemyndiganden som sedan 2011 gäller för myndighetens avgiftssystem. Uppdraget omfattar endast de förordningsreglerade offentligtrettsliga avgifter som Transportstyrelsen redovisar mot inkomstitel. Uppdraget ska redovisas senast den 31 mars 2016.

Utskottet vill vidare framhålla att regeringen i september 2014 gav i uppdrag till Transportstyrelsen att efter samråd med berörda branscher redovisa en strategi för hur myndigheten inom ramen för de transportpolitiska målen och myndighetens uppdrag ska arbeta för att säkerställa att myndigheten i sin verksamhet beaktar näringslivets villkor och bidrar till en positiv näringslivsutveckling. Transportstyrelsen avrapporterade uppdraget i april 2015. En åtgärd som Transportstyrelsen aviserar i rapporten är att myndigheten i regelutvecklingsprocessen tidigare än i dag behöver kommunicera regelutvecklingsbehov och be om synpunkter från berörda aktörer. Myndighetens regelutvecklingsplaner för större regelverksförändringar ska initialt i processen publiceras på webben. Utskottet är positivt till Transportstyrelsens arbete i detta avseende.

Utskottet ser också positivt på att den nya EU-lagstiftningen för fordonsbesiktningar ger möjlighet att underlätta för historiska fordon. Medlemsstaterna kan enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/45/EU av den 3 april 2014 om periodisk provning av motorfordons och tillhörande släpvagnars trafiksäkerhet under vissa förutsättningar medge undantag från direktivets tillämplighet för bl.a. fordon av historiskt intresse. EU-direktivet ska införlivas i svensk rätt senast den 20 maj 2017.

Utskottet ser sammanfattningsvis positivt på pågående dialoger och beredningsarbeten och avstyrker mot den bakgrunden motionerna 2015/16:898 (KD), 2015/16:1275 (M) och 2015/16:2060 (SD) yrkande 4.

Längd och vikt för vissa vägfordon

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om längd och vikt för vissa vägfordon med hänvisning till pågående utredningar och beredningar.

Jämför reservation 8 (SD).

Bakgrund

Enligt 4 kap. 17 a § trafikförordningen (1998:1276) får ledbussar med större längd än 18,75 meter inte föras på andra vägar än enskilda. Bestämmelsen motsvarar den största längd för bussar med en ledad sektion som tillåts enligt rådets direktiv 96/53/EG av den 25 juli 1996 om största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen. Transportstyrelsen får dock enligt 4 kap. 17 b § trafikförordningen meddela föreskrifter som tillåter att bussar får föras trots att längderna i 4 kap. 17 a § trafikförordningen överskrids. Sådana föreskrifter, som vanligen är tidsbegränsade, finns i dag för färd med längre bussar med mer än en led i

Malmö och Göteborg, där sådana bussar används i linjetrafik. Buss med släpvagn för personbefordran används i dag i Kristianstad.

Trafikförordningen innehåller även bestämmelser om väghållningsarbete, bärgning och liknande arbete. Det finns dock inte någon särskild bestämmelse om bärgning av längre fordonskombinationer.

Motionerna

Lotta Finstorp (M) anser i motion 2015/16:492 att regeringen bör se över möjligheterna att ändra bestämmelserna i trafikförordningen om ledbussars längd. I dag måste bussar som är längre än 18,75 meter beviljas särskilt tillstånd av Transportstyrelsen, och motionären anser att förfarandet är både omständligt och tidsödande. En ändring i trafikförordningen är därför mer ändamålsenlig för att tillåta ledbussar på upp till 24 meter som i övrigt uppfyller ansvariga myndigheters föreskrifter. En fördel med att utnyttja längre bussar är bättre passagerarkapacitet, något som kan bidra till en minskad miljöpåverkan eftersom fler kan utnyttja kollektivtrafiken.

I motion 2015/16:691 efterlyser Lotta Finstorp (M) vidare en uppdatering av bestämmelserna i trafikförordningen om största tillåtna längd för bärgning och bogsering av fordonståg. Motionären påminner om att i dag går gränsen vid 25,5 meter för att bärga eller bogsera ett fordonståg, vilket är en försvårande omständighet om man vill utnyttja bussar och lastbilsekipage som överskrider denna längd eftersom det då krävs särskilda rutiner med dispens från polisen som är tidsödande för den drabbade och som riskerar att försvåra framkomligheten i trafiken. För att göra det enklare för transportsektorn och kollektivtrafiken att utnyttja längre fordon i trafiken behövs därför ett regelverk som är anpassat till den snabba teknikutvecklingen på området och som främjar utvecklingen av nya smarta transporter för att öka kapaciteten i gods- och passagerartrafiken, anser motionären.

Per Klarberg (SD) yrkar i motion 2015/16:1290 på att lagstiftningen som reglerar hur bötesbelopp ska beräknas för fordon med övervikt ska ändras så att den utgår från totalvikten och inte som i dag från tillåten lastvikt. Anledningen är som motionären påpekar att nuvarande bestämmelser inte beaktar fordonets konfigurering, och motionären anför som exempel husbilar och lätta lastbilar som ofta utgår från samma grundkonstruktion. Skillnaden blir dock att den lätta lastbilen ofta har en högre tillåten lastvikt eftersom den inte har lika mycket fast inredning. Med hänsyn till den typ av mätutrustning polisen utnyttjar uppstår situationen att den lätta lastbilen och husbilen får olika bötesbelopp vid samma övervikt över 3,5 ton på grund av olika tillåtna lastvikter, något som motionären anser är rättsosäkert eftersom husbilar och husvagnar löper en betydligt större risk att få böter än lätta lastbilar med samma grundkonstruktion vid små överlastar.

Per Klarberg (SD) yrkar vidare i motion 2015/16:1798 på att regeringen ska tillåta s.k. mopedbilar med en högre totalvikt än 350 kilo. Det handlar om ett förhållandevis kostsamt fordon som i allmänhet tillverkas i begränsade

serier, och motionären påpekar att den låga viktgränsen begränsar möjligheterna att förse denna typ av fordon med nödvändig säkerhetsutrustning. Motionären anser därför att en högre tillåten totalvikt skulle kunna göra fordonen säkrare men även billigare att tillverka.

Utskottets ställningstagande

Utskottet anser att regler om längd och vikt för vägfordon kontinuerligt behöver ses över för att anpassas till rådande förhållanden. Utskottet välkomnar därför att regeringen den 17 juni 2015 gav i uppdrag åt Transportstyrelsen att lämna förslag till de författningsändringar som är nödvändiga för att längre ledbussar samt bussar med tillkopplad släpvagn avsedd för personbefordran ska kunna tillåtas för färd utan att föreskrifter meddelas med stöd av 4 kap. 17 b § trafikförordningen (1998:1276). I uppdraget ingår att analysera

- behovet av definitioner av olika typer av ledbussar
- behovet av en högsta tillåten hastighet för längre ledbussar samt bussar med tillkopplad släpvagn avsedd för personbefordran samt eventuella fordonstekniska krav
- konsekvenser för trafiksäkerheten (bl.a. förarens färdigheter med hänsyn till fordonets egenskaper), framkomlighet och stadsplanering om trafik med längre ledbussar samt med bussar med tillkopplad släpvagn avsedd för personbefordran tillåts
- konsekvenserna av de författningsändringar som föreslås, bl.a. vad gäller de samhällsekonomiska konsekvenserna kopplade till de transportpolitiska målen samt konsekvenserna för privata och offentliga aktörer.

Uppdraget ska avrapporteras till Regeringskansliet (Näringsdepartementet) senast den 29 april 2016.

Utskottet ser även positivt på att regeringen har för avsikt att vidta åtgärder när det gäller största tillåtna längd för bärgning och bogsering av fordonståg. Näringsdepartementet remitterade under perioden december 2015–januari 2016 en promemoria med förslag till ändring i trafikförordningen (1998:1276) om bestämmelser för bärgning av långa fordon (dnr N2015/07991/MRT). I promemorian föreslås att trafikförordningen ändras så att längre fordonskombinationer kan bärgas utan särskilt undantag. Det motiveras med att stillastående fordon i vägbanan kan vara en trafikfara för övriga medtrafikanter. I promemorian framhålls att det är angeläget att stillastående fordon kan bärgas effektivt utan att riskera sämre trafiksäkerhet, och det konstateras att det kan leda till en fördröjd bärgningstid att dela på fordonskombinationer. Enligt vad utskottet erfar har samtliga som yttrat sig tillstyrkt förslaget. Förslaget bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

Vad gäller böter om överskridande av maximal lastvikt regleras även det i trafikförordningen. Av 4 kap. 4 § i denna framgår att om en viss maximilast gäller för ett motordrivet fordon eller ett därtill kopplat fordon får tyngre last

inte befordras med fordonet. Vidare följer av 14 kap. 4 § att förare som bryter mot denna bestämmelse döms till penningböter. Enligt uppgift från Transportstyrelsen ser myndigheten tillsammans med Åklagarmyndigheten över de regler som gäller för böter för överskridande av maximal vikt. Myndigheterna har för avsikt att överväga att föreslå ändrade regler.

Vad gäller motionsförslaget om att tillåta tyngre s.k. mopedbilar vill utskottet peka på att vad som räknas som moped styrs av såväl maximal hastighet som fordonets vikt i körklart skick. Maximal vikt för fordon är reglerat i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 168/2013 om godkännande av och marknadstillsyn för två- och trehjuliga fordon och fyrhjulingar. För fyrhjulig moped gäller från den 1 januari 2016 att tillåten vikt är höjd från 350 kilo till 425 kilo. Riksdagen behandlade denna fråga i november 2015 (prop. 2015/16:31, bet. 2015/16:TU5, rskr. 2015/16:44). Ett fordon som väger över 425 kilo innebär enligt EU-rätten att det räknas som ett annat fordonsslag: motorcykel upp till 600 kilo och därutöver personbil. Att skapa en nationell mopedbil endast för den svenska marknaden, med andra specifikationer än vad EU-rätten föreskriver, skulle riskera att strida mot EU-rätten.

Med anledning av pågående utredningar och beredningar avstyrker utskottet motionerna 2015/16:492 (M), 2015/16:691 (M), 2015/16:1290 (SD) och 2015/16:1798 (SD).

Främjande av motorcyklar

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om att främja motorcyklar. Utskottet finner inte skäl att i nuläget ta något initiativ med anledning av motionsyrkandena.

Jämför reservation 9 (SD).

Bakgrund

I 8 kap. 2 § trafikförordningen (1998:1276) anges att i ett körfält eller en körbana för fordon i linjetrafik m.fl. får endast fordon i linjetrafik föras samt, om körfältet eller körbanan ligger till höger i färdriktningen, cykel och moped klass II. I 10 kap. 1 § 8 anges att kommuner får föreskriva om särskilda trafikregler om bl.a. vilka fordon som får föras i ett körfält eller körbana för fordon i linjetrafik m.fl. En kommun får därmed tillåta motorcyklar i s.k. bussfiler.

Motionerna

Sten Bergheden (M) uppmärksammar i motion 2015/16:1121 att många i dag har möjlighet att utnyttja motorcykel i stället för bil. För att uppmuntra denna

positiva utveckling anser motionären att man bör undersöka förutsättningarna för att ta fram en handlingsplan liksom hur en sådan plan kan omsättas i praktiken för att underlätta för motorcyklar i trafiken.

I motion 2015/16:1797 yrkar Per Klarberg (SD) på att det ska bli tillåtet att köra motorcykel i bussfilerna. Motionären anser att förslaget skulle främja trafiksäkerheten och framkomligheten inte minst i städerna. Han hänvisar i sammanhanget till det framgångsrika försök som gjorts i Stockholm och att det således finns grund för att generellt göra det möjligt för motorcykelförare att använda sig av bussfilerna.

Utskottets ställningstagande

Frågor om främjande av motorcyklar har tidigare varit föremål för behandling i utskottet, senast i betänkande 2014/15:TU10. Utskottet framförde att motorcykeln i många fall kan vara ett bränslesnålt och utrymmeseffektivt alternativ till personbilen och att det därför finns skäl att göra det lättare för människor att använda motorcykeln som transportmedel. Vidare hade utskottet noterat utvecklingen av elmotorcyklar.

Utskottet har tagit del av att Trafikverket, Transportstyrelsen, Moped- och Motorcykelbranschens Riksförbund, Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens främjande (NTF), Rikspolisstyrelsen, Sveriges Trafikskolors Riksförbund, Sveriges Kommuner och Landsting, Sveriges Motorcyklister och Trafikförsäkringsföreningen har tagit fram en gemensam motorcykel- och mopedstrategi fram till 2020: Ökad säkerhet på motorcykel och moped. Målet med 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. De är också i hög grad livsstilsrelaterade fordon som berikar många människors fritid. Med ökad trängsel och krav på energieffektiva transporter kan de fylla en viktig transportfunktion i samhället. Den första versionen av strategin togs fram 2010 och den andra versionen 2012. De berörda organisationerna har för avsikt att ta fram ytterligare en version av strategin, kallad 3.0, under 2016. Utskottet välkomnar detta.

Vad gäller frågan om att få köra motorcykel i bussfilerna anser utskottet att den ordning som i dag gäller är tillfredsställande, dvs. att det är en fråga för respektive kommun att tillåta att motorcyklar färdas i körfält som i huvudsak är till för fordon i linjetrafik. Det är enligt utskottets mening bra att trafikreglerna anpassas till de förhållanden som råder lokalt.

Mot bakgrund av vad som sagts ovan finner utskottet inte skäl att i nuläget ta något initiativ med anledning av motionsyrkandena och avstyrker därmed motionerna 2015/16:1121 (M) och 2015/16:1797 (SD).

A-traktorer

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om A-traktorer. Utskottet vill vidare framhålla att hastighetsfrågan är central i arbetet med nollvisionen, och utskottet finner inte skäl att vidta några åtgärder med anledning av motionsförslagen.

Jämför reservation 10 (SD).

Bakgrund

Traktorer delas in i två undergrupper beroende på sin maximala konstruktiva hastighet. En traktor a är konstruerad för en hastighet av högst 40 kilometer i timmen. Traktorer som har en maximal konstruktiv hastighet av 40 kilometer i timmen ska ha en skylt som talar om att de är ett långsamgående fordon (LGF-skylt). En traktor b är konstruerad för en hastighet som överstiger 40 kilometer i timmen. De traktorer som är konstruerade för högre hastigheter än 40 kilometer i timmen ska på sikt vara försedda med en KM-skylt som visar att den högsta tillåtna hastigheten är 50 kilometer i timmen. Äldre traktorer (före 2003) och bilar ombyggda till traktorer (A-traktorer) ska vara begränsade till en hastighet av högst 30 kilometer i timmen. De anses därmed tillhöra kategorin traktor a. Ombyggnaden ska vara så konstruerad och utförd att det endast med stor svårighet går att öka A-traktorns högsta konstruktiva hastighet. A-traktorns hastighet på lägsta växeln ska vara högst 10 kilometer i timmen vid två tredjedelar av ursprungsmotorns maximala varvtal.

Motioner

Per Klarberg och Jimmy Ståhl (båda SD) uppmärksammar i motion 2015/16:1685 behovet av att se över bestämmelserna för A-traktorer. När den s.k. EPA-traktorn avskaffades kom i stället fordon i den kategorin att registreras som A-traktorer, vilket gjort det möjligt för framför allt ungdomar utan körkort att för transporter utnyttja långsamgående bilar som byggts om för ändamålet. I yrkande 1 anmärker motionärerna dock på att bestämmelserna för A-traktorer fortfarande i stora delar återspeglar det ursprungliga användningsområdet för EPA-traktorn som inte längre är relevant och därför bör ses över. Det finns bl.a. begränsningar i varvtal som påverkar högsta tillåtna hastighet för fordonstypen, vilket medför onödig bränsleåtgång och miljöpåverkan. I konsekvens med detta föreslår motionärerna i yrkande 2 att den högsta tillåtna hastigheten för den aktuella typen av fordon höjs till 45 kilometer i timmen, vilket också skulle minska risken för farliga omkörningar. Motionärerna anser det logiskt att A-traktorn ur hastighetshänseende jämföras med mopedbilar och att de ur trafiksäkerhetssynpunkt inte utgör någon förhöjd

risk eftersom det handlar om fordon som ursprungligen var konstruerade för betydligt högre hastigheter.

Även Edward Riedl (M) efterlyser i motion 2015/16:1695 att regeringen tar initiativ till en översyn av regelverket för A-traktorer för att utvärdera om det är möjligt att höja den högsta tillåtna hastigheten till 45 kilometer i timmen. Motionären påpekar att regelverket har sina rötter långt tillbaka i tiden och att hastigheten då begränsades till 30 kilometer i timmen för s.k. EPA-traktorer, dvs. ombyggda fordon avsedda att användas som jordbruksmaskiner. Motionären påpekar att denna typ av fordon som i dag kategoriseras som A-traktorer används för helt andra syften än det ursprungliga och att det därför kan finnas skäl för att höja den högsta tillåtna hastigheten för att öka användningsområdena och attraktiviteten för denna typ av fordon.

I motion 2015/16:2672 framhåller Cecilia Widegren (M) att en A-traktor, eller EPA-traktor, inte har någon konstruktiv maxhastighet men att den inte får framföras med en högre hastighet än 30 kilometer i timmen. För att få köra A-traktor krävs AM-körkort, vilket är samma körkort som krävs för EU-moped. En EU-moped har en maxhastighet om 45 kilometer i timmen. Det vore enligt motionären logiskt att få framföra A-traktorer i samma hastighet. Motionären yrkar mot den bakgrunden att man bör överväga möjligheten att justera hastighetsbegränsningen för A-traktorer.

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar inledningsvis att reglerna för A-traktorerers högsta tillåtna hastighet har varit oförändrade över många år. Den föreskrift som gäller för fordonstypen – Vägverkets föreskrifter om bil ombyggd till traktor samt bil ombyggd till motorredskap klass II (VVFS 2003:19) – har inte reviderats sedan 2003.

Utskottet vill vidare 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.

Utskottet konstaterar att ifall det skulle bli tillåtet att framföra A-traktorer i 45 kilometer i timmen skulle det till följd av regeringens proposition Godkännande och marknadskontroll av fordon (prop. 2015/16:31, bet. 2015/16:TU5, rskr. 2015/16:44) kräva att föraren ska ha B-körkort, i stället för traktorkort som i dag. Utskottet menar att det inte är en önskad effekt eftersom det skulle utesluta vissa från att använda A-traktorer som i dag har den möjligheten. Utskottet utesluter dock inte att det kan finnas skäl att höja hastighetsgränsen för A-traktorer om de negativa effekterna inte är påtagliga.

Utskottet finner inte skäl att vidta några åtgärder med anledning av motionsförslagen och avstyrker därmed motionerna 2015/16:1685 (SD) yrkandena 1 och 2, 2015/16:1695 och (M) 2015/16:2672 (M).

Entreprenad- och skogsmaskiner

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om entreprenad- och skogsmaskiner. Utskottet hänvisar bl.a. till pågående arbete för att beivra stölder av dessa fordon och till att statliga myndigheter har en grundläggande skyldigheter att samverka.

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 fordonsskatt eller felparkeringsavgifter), för trafiksäkerhets- eller miljööändamål och för att förebygga brott i den allmänna omsättningen av fordon.

Motionerna

I motion 2015/16:1924 uppmärksammar Anders Hansson (M) problemet med stölder av entreprenadmaskiner i Sverige som ofta försvinner ut ur landet för att säljas på en illegal men lukrativ andrahandsmarknad av välorganiserade ligor. För att stävja utvecklingen föreslår motionären i yrkande 1 att regeringen undersöker möjligheten att införa registreringskrav för nya entreprenadmaskiner och traktorer över en viss vikt eftersom krav på registrering skulle underlätta spårbarheten och försvåra försäljningen av utrustningen utomlands. För att göra åtgärden mer effektiv finner motionären i yrkande 2 det angeläget att Sverige även inom EU agerar för att införa ett motsvarande register för entreprenadmaskiner.

Isak From (S) kräver i motion 2015/16:2240 yrkande 1 att säkrare certifieringsförfaranden införs för skogsmaskiner. Svensk maskinprovning (SMP) är det ackrediteringsorgan som utför klassificering av skogsmaskiner i Sverige. Motionären ser dock med oro på det faktum att det i dag är möjligt att tillverka och sälja sådana fordon utan att låta certifiera den. Ur ett konkurrenshänseende hotar detta att missgynna de större aktörerna på marknaden som måste få sina produkter kontrollerade och godkända av SMP samtidigt som andra kan undgå certifieringen, vilket också kan hota säkerheten. Därför måste krav ställas på att skogsmaskiner ska certifieras. I

yrkande 2 efterlyser motionären ett bättre samarbete mellan Polismyndigheten, Transportstyrelsen och Arbetsmiljöverket eftersom tillsynsansvaret ligger hos olika myndigheter beroende på om fordonet har registrerats eller inte. Ett bättre samarbete mellan berörda myndigheter minskar risken för att fordonet nyttjas lagvidrigt.

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar att för att ett fordon ska få brukas måste det vara registrerat i vägtrafikregistret. Registrering av fordon regleras i lagen (2001:558) om vägtrafikregister. Det saknas registreringskrav för motorredskap klass II, förutom om fordonet används för särskilda ändamål. Motorredskap klass II är konstruerade för en hastighet av högst 30 kilometer i timmen. De ska också vara utrustade med en särskild skylt för långsamgående fordon (LGF-skylt). Regelverket ställer olika krav på certifiering av lätta respektive tunga terrängvagnar. Utskottet påminner också om att skogsmaskiner är lätta terrängvagnar om de väger mellan 400 kilo och två ton. Tunga terrängvagnars vikt överskrider två ton.

Enligt uppgift från Transportstyrelsen diskuterade Interpol vid ett möte i februari 2016 frågan om registrering av vissa fordon, t.ex. entreprenadmaskiner, i syfte att minska stölderna. Eucaris är en organisation där flera europeiska länders registreringsmyndigheter samarbetar om system för registrering av vägfordon och körkort. Även denna organisation har diskuterat frågan om åtgärder för att stävja fordonsstölder. Vidare har försäkringsbranschen m.fl. diskuterat harmonisering av märkningen av de lättare entreprenadmaskinerna i syfte att minska stölder.

Vad gäller samarbete mellan myndigheter som lyder under regeringen vill utskottet också påminna om att enligt myndighetsförordningen (2007:515) ska myndigheten fortlöpande utveckla verksamheten. Myndigheten ska verka för att genom samarbete med myndigheter och andra ta till vara de fördelar som kan vinnas för enskilda samt för staten som helhet. Utskottet menar därmed att samarbete mellan myndigheter redan åläggs statliga myndigheter.

Utskottet avstyrker mot den bakgrunden motionerna 2015/16:1924 (M) yrkandena 1 och 2 och 2015/16:2240 (S) yrkandena 1 och 2.

Vägskyltning

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om vägskyltning. Utskottet förutsätter 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.

Jämför reservation 11 (C).

Motionerna

I motion 2015/16:1222 efterlyser Katarina Brännström (M) en översyn av lagar och regelverk men även tillämpningen av dessa i syfte att underlätta för näringsverksamheter på landsbygden. Motionären påpekar att det är ett snårigt regelverk som styr hur skyltar får sättas upp, och flera instanser är inblandade beroende på var skyltarna placeras. Näringsverksamheten på landsbygden behöver uppmuntras, och turistverksamhet, gårdsförsäljning m.m. är nödvändiga för att utveckla det lokala näringslivet. Därför är möjligheten att sätta upp skyltar viktig för näringsidkare, och av denna anledning måste regelverket förenklas och förtydligas för att underlätta en viktig verksamhet.

Eskil Erlandsson m.fl. (C) understryker i kommittémotion 2015/16:3018 yrkande 3 vikten av att det finns ett företagsvänligt regelverk för skyltning. För att utveckla företagandet på landsbygden är det av central betydelse för de lokala näringsidkarna att förmedla information till eventuella kunder genom skyltning längs vägarna. Motionärerna konstaterar dock att regler och praxis för skyltning gör det svårt för näringslivet att nå kunderna på detta sätt, och dessutom är kostnaderna för tillståndsansökan höga. För att utveckla landsbygdens företagande efterlyser därför motionärerna ett mer generöst regelverk för skyltning som ska tillämpas mer enhetligt över hela landet.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis påminna om att det är regeringen som fastställer Sveriges vägmärken och att det är väghållningsmyndigheten som hanterar ansökningar om vägvisning till bl.a. turistmål. Utskottet vill även uppmärksamma att vägvisning är till för de som inte hittar. Man måste ha tid att läsa och förstå skyltarna och välja väg utan att det blir farligt för medtrafikanterna. Det får inte finnas för många skyltar på samma ställe, och de ska vara konsekventa och lättbegripliga. Det är den som ansökt om vägvisning till en allmän inrättning, serviceanläggning eller turistiskt intressant mål som ska betala för tillverkning och uppsättning. Utskottet vill också peka på att det är flera faktorer som påverkar vad kostnaden blir för en sökt vägvisning, bl.a. skyltens storlek och typ av skylt. Utskottet vill i sammanhanget också framhålla att en variant av vägvisning till företag eller andra anläggningar är förenklad vägvisning. Det kan fungera på mindre vägar vid säsongsbetonade verksamheter som bara har öppet i dagsljus. Förenklad vägvisning innebär att du får sätta upp skylten själv och att den bara ska sitta uppe när verksamheten pågår. Skylten kan då vara utan reflexmaterial och lätt att sätta upp och ta ned, vilket kan vara ett billigare alternativ.

Utskottet förutsätter 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 finner mot bakgrund av vad som anförts ovan inte skäl att vidta några särskilda åtgärder med anledning av motionsförslagen och avstyrker därmed motionerna 2015/16:1222 (M) och 2015/16:3018 (C) yrkande 3.

Intelligenta trafikljus

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsförslag om intelligenta trafikljus. Utskottet anser att utvecklade och välfungerande trafikljus är ett medel för transportpolitisk måluppfyllelse, men att det är en fråga för respektive vägghållare att avgöra om det finns tillräckligt starka skäl att införa nya system för trafikljus.

Bakgrund

I vägmärkesförordningen (2007:90) finns regler om bl.a. trafiksignaler och andra anordningar för anvisning av trafik. Vidare är Transportstyrelsen bemyndigad att utfärda föreskrifter som behövs för verkställigheten av trafikförordningen, exempelvis föreskrifter om storlek och närmare utseende på vägmärken och andra anordningar som anges i förordningen. Transportstyrelsen har utfärdat föreskrifter och allmänna råd om trafiksignaler (TSFS 2014:30).

Motionen

I motion 2015/16:1310 yrkar Jimmy Ståhl (SD) om riktlinjer för att installera intelligenta trafikljus för en bättre miljö och ett bättre trafikflöde. Motionären menar att ensamma trafikanter alltför många gånger blir stående vid trafikljus. Smartare trafikljus är ett sätt att förbättra miljön och trafikflödet under olika delar av dygnet, anser motionären. För att förbättra miljön i städerna och på landsbygden argumenterar motionären därför för att man bör införa intelligenta trafikljus som inte hindrar trafik i onödan.

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar att de ansvariga för att sätta upp vägmärken eller andra anordningar för anvisning av trafik oftast är kommuner eller Trafikverket i sin roll som vägghållare. Sveriges Kommuner och Landsting (SKL), enskilda kommuner och Trafikverket bedriver ett kontinuerligt samarbete kring frågor om trafikljus.

Utskottet känner till att trafikstyrda system införts i stort sett överallt i Sverige. Det finns knappt några tidsstyrda system kvar. Det gäller både för det statliga och för det kommunala vägnätet. Tyvärr uppstår dock ibland problem när detektorerna som ingår i systemet är trasiga och inte åtgärdas snabbt. Utskottet vill därför peka på betydelsen av att vägghållarna noga underhåller systemen för trafikljus. Utskottet har vidare erfarit att vägghållare i andra länder har installerat nya s.k. adaptiva system. Dessa kallas också av vissa för intelligenta trafikljus och är ett system för att trafikljus på ett mer följsamt sätt

ska anpassa sig till det aktuella trafikflödet. Tanken är att trafiksignalerna bättre än med traditionella metoder ska anpassa sig till den rådande trafiksituationen i området. Utskottet noterar dock att svenska väghållare inte ännu har ansett att det finns tillräckliga skäl att införa detta nya system.

Utskottet anser att utvecklade och välfungerande trafikljus är ett medel för transportpolitisk måluppfyllelse. Det är betydelsefullt för ökad trafiksäkerhet och minskade negativa miljöeffekter. Det är dock en fråga för respektive väghållare att avgöra om det finns tillräckligt starka skäl att införa nya system för trafikljus. Utskottet avstyrker därmed motion 2015/16:1310 (SD).

Ljusföroreningar

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsförslag om ljusföroreningar. Utskottet ser positivt på att både statliga och kommunala väghållare arbetar för att minska ljusföroreningar orsakade av vägbelysning.

Motionen

I motion 2015/16:935 uppmärksammar Rickard Nordin (C) de problem som uppstår på grund av ljusföroreningar och som skapar hälsoproblem för både djur och människor. Det är därför enligt motionären angeläget att åtgärder vidtas för att komma till rätta med ljusföroreningar som till stor del kommer från belysning för bil-, cykel- och gångvägar. Motionären anser att trafikkontoren har möjlighet att välja nya tekniska lösningar som kan utnyttjas för att släcka belysningen när vägarna inte trafikeras och att kommunerna kan arbeta mer med frågan i detaljplanerna.

Utskottets ställningstagande

Utskottet känner till att Trafikverket tillsammans med SKL 2015 tog fram en ny version av regler för vägars och gators utformning (VGU). Arbetet bygger på hittillsvarande VGU, som också var ett dokument som tagits fram gemensamt av SKL och Trafikverket. Reglerna är obligatoriska att använda inom Trafikverket. För kommunerna är VGU ett frivilligt och rådgivande dokument. Vägbelysningshandboken är en komplettering till VGU. Syftet är att man ska kunna tillämpa och förstå motiven till många krav och råd i VGU om vägbelysning. Den ska också ge vägledning för lämpliga belysningslösningar. I handboken ges även möjlighet till fördjupande kunskap samt hänvisning till litteratur inom belysningsområdet. Enligt VGU skapar för mycket ljus eller felriktat ljus ljusföroreningar, som är negativa både ur ett ekologiskt och ur ett ekonomiskt perspektiv. Ljusspridning i riktningar där ljuset varken behövs eller är önskvärt ska därför minimeras. Det är inte bara själva ljuskällan som ger upphov till felaktig ljusspridning, utan även

reflektioner bidrar i stor utsträckning. Dimring, d.v.s. nedreglering av belysningsnivån t.ex. under tider med låga trafikflöden, är fördelaktigt av miljö- och kostnadsskäl. Framför allt kan dimring ge en väsentlig energibesparing, men dessutom minskar mängden ljusföroreningar.

Utskottet anser att det är betydelsefullt att vägars belysning sker på ett sådant sätt att negativa effekter minimeras utan att trafiksäkerheten försämras. Utskottet ser därför positivt på att både statliga och kommunala väghållare arbetar för att minska ljusföroreningar orsakade av vägbelysning.

Utskottet avstyrker mot den bakgrunden motion 2015/16:935 (C).

Reservationer

1. Självstyrande fordon, punkt 2 (M)

av Jessica Rosencrantz (M), Sten Bergheden (M), Boriana Åberg (M) och Erik Ottoson (M).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2015/16:1566 av Lars Hjalmered och Jessica Rosencrantz (båda M) och

2015/16:3058 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 24 och

bifaller delvis motion

2015/16:918 av Rickard Nordin (C).

Ställningstagande

Det är viktigt att politiken tar hänsyn till ny teknik och utvecklar en lagstiftning som anpassas därefter. Vi ser att utvecklingen av autonoma fordon går snabbt, och därmed behöver vi redan i dag utforma en politik med hänsyn till detta. Utvecklingen av autonoma fordon kan få en genomgripande påverkan på hela vägtrafiksystemet. Dagens trafikregler utgår från förarens ansvar, men med autonoma fordon där förare kanske kommer att saknas helt behöver man utveckla ansvarsbegreppet. Även frågor kring trafiksäkerhet behöver utredas.

Vi ser positivt på att regeringen har tillsatt en utredning om självkörande fordon på väg. Denna utredning har dock ett alltför begränsat uppdrag. Utredningen kan förhoppningsvis ge svar på hur t.ex. Volvos försöksverksamhet med ”förarstödjande fordon” ska kunna bedrivas från 2017, men snart därefter hamnar vi i ett skarpt läge med helt självstyrande bilar, och då måste en mängd frågor tas itu med. Utvecklingen går fort framåt, och av den anledningen bör regeringen vidta kompletterande åtgärder. Vi anser att bl.a. reglerna om förarprov och förarutbildningen behöver uppdateras för att möta den nya tekniken. Vidare bör infrastrukturplaneringen anpassas för de krav som den nya tekniken ställer på trafikmiljön. Inte minst behöver man ta itu med den komplicerade frågan om hur det är möjligt att säkerställa trafiksäkerhet i ett system som har blandad trafik med delvis självkörande fordon, vilket kommer att vara fallet många år framåt.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

2. Miljözoner, punkt 4 (V)

av Emma Wallrup (V).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2015/16:2124 av Karin Svensson Smith och Rasmus Ling (båda MP) yrkande 6.

Ställningstagande

I syfte att minska halten av luftföroreningar har svenska kommuner sedan 1996 möjlighet att förbjuda äldre tunga fordon med föråldrad avgasreningsteknik från vissa tätortsmiljöer genom att införa s.k. miljözoner, vilket har bidragit till renare luft och snabbat på förnyelsen av fordonsparken i riktning mot renare fordon.

Miljöstörningarna från vägtrafiken består dock inte enbart av luftföroreningar från tunga fordon. Även lätta fordon såsom traktorer, grävmaskiner, lyftkranar och gräsklippare orsakar stora utsläpp av avgaser som kväveoxider och kolväten. Partikelbildning från dubbdäck liksom buller från alla typer av fordon orsakar stora miljöproblem som för närvarande inte kan hanteras av kommunerna på ett lämpligt sätt. Sammantaget beräknas luftföroreningar årligen orsaka tusentals förtida dödsfall.

Svensk industri tillhör de ledande i utvecklingen av arbetsmaskiner med låga utsläpp. Mot bakgrund av luftföroreningssituationen bör kommunerna ges möjlighet att låta även arbetsmaskiner omfattas av miljözonsregler. Det finns enligt min mening även goda erfarenheter från andra europeiska länder där miljözonsreglerna redan omfattar de lättare fordonen.

Jag vill även peka på att ett speciellt luftföroreningsproblem är de partiklar som bildas vid dubbdäcksanvändning. För att luftkvaliteten i bl.a. Stockholm stabilt ska klara fastlagda miljökvalitetsnormer krävs att dubbdäcksanvändningen minskar. Enligt vad jag har hört har Stockholms kommun begärt att regeringen ska agera för att införa dubbdäcksavgift utan att regeringen ännu vidtagit någon åtgärd. Lägre dubbdäcksanvändning är dessutom avgörande för att få ned partikelhalten i existerande och planerade vägtunnlar. En fortsatt hög användning av dubbdäck kommer bl.a. att – faktiskt helt i onödan – utsätta yrkesförare för stora hälsorisker.

Jag anser att kommunerna bör ges möjlighet att inte enbart basera miljözonsbestämmelserna på fordonens ålder och/eller avgasklassning utan även på bulleregenskaper. En sådan reglering skulle bl.a. ge möjlighet att

stimulera en övergång till elfordon utan att behöva använda subventioner som kan få icke önskvärda effekter.

Mot denna bakgrund anser jag att regeringen bör lämna förslag till riksdagen dels om att utvidga miljözonssystemet till att även omfatta lätta fordon och arbetsmaskiner, och då även beakta fordonens bullerprestanda, dels om att införa en möjlighet att införa en avgift eller skatt på användning av dubbdäck.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

3. Parkeringstillstånd för rörelsehindrade, punkt 5 (SD)

av Per Klarberg (SD) och Jimmy Ståhl (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion
2015/16:1625 av Olle Felten m.fl. (SD) och
avslår motionerna
2015/16:1194 av Lars-Axel Nordell (KD),
2015/16:1251 av Erik Andersson (M) och
2015/16:2536 av Krister Örnfjäder (S).

Ställningstagande

Vi anser att det finns behov av en kraftig skärpning av straffet för användningen av förfalskade parkeringstillstånd för rörelsehindrade.

Under de senaste åren har missbruket av förfalskade parkeringstillstånd för personer med funktionsnedsättning ökat kraftigt. Detta bör av flera skäl beivras genom att samhället agerar mot de personer som vill fuska sig till fördelar på bekostnad av de som har behov av olika slag.

Vi välkomnar förslag om rikstäckande register för beviljade parkeringstillstånd för handikappfordon. Enligt vår uppfattning är det dock inte tillräckligt utan det krävs också en kraftig skärpning av straffskalan för att kunna beivra användningen av förfalskade parkeringstillstånd för rörelsehindrade. Vid upprepade tillfällen av sådana övertramp på de personer med funktionsnedsättningar möjligheter att fungera i vardagen bör man som en sista åtgärd införa ett maxstraff som innebär att det felparkerade fordonet förverkas.

Vi anser att regeringen med detta som utgångspunkt dels bör höja bötesbeloppet, dels bör komplettera straffskalan för användning av förfalskade parkeringstillstånd för rörelsehindrade med en särskild straffsats för grovt

olovligt utnyttjande av parkeringsplatser avsedda för handikappfordon som innebär att den felandes fordon kan förverkas.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

4. Parkeringstillstånd för rörelsehindrade, punkt 5 (V)

av Emma Wallrup (V).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion
2015/16:2536 av Krister Örnfjäder (S),
bifaller delvis motionerna
2015/16:1194 av Lars-Axel Nordell (KD) och
2015/16:1251 av Erik Andersson (M) samt
avslår motion
2015/16:1625 av Olle Felten m.fl. (SD).

Ställningstagande

Det finns uppgifter om att fusket med falska parkeringstillstånd för rörelsehindrade är utbredd och att det ökar kraftigt. Enligt uppgift fotograferade och kontrollerade trafikkontoret i Stockholms kommun utländska handikappstillstånd under en tvåmånadersperiod häromåret. Av dessa tillstånd uppskattades majoriteten vara falska, och 95 procent av 740 observerade utländska tillstånd låg i svenskregistrerade bilar. Det fuskas även med svenska parkeringstillstånd för rörelsehindrade, såväl förfalskade som äkta. Vidare har jag blivit informerad om att ökningen uppges vara störst i storstadsregionerna och att priset för parkeringstillstånd på den svarta marknaden uppges vara mellan 2 000 och 9 000 kronor.

Jag anser att avsaknaden av ett nationellt spärregister och EU:s regler för den gemensamma marknaden gör att det är svårt att komma åt problemet. Det har också visat sig svårt att i domstol knyta en person till själva brottet, bara två personer har fällts de senaste åren.

Regeringen bör därför enligt min mening utreda möjligheten att införa ett nationellt register och fordonsspecifika tillstånd för att minska fusket med parkeringstillstånd för rörelsehindrade.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

5. Vinterdäck, punkt 6 (SD)

av Per Klarberg (SD) och Jimmy Ståhl (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2015/16:2103 av Julia Kronlid (SD),

bifaller delvis motion

2015/16:1954 av Per Lodenius och Göran Lindell (båda C) och

avslår motionerna

2015/16:300 av Phia Andersson och Ann-Christin Ahlberg (båda S),

2015/16:1118 av Sten Bergheden (M) yrkandena 1–3 och

2015/16:3148 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkandena 11 och 12.

Ställningstagande

Perioden från den 15 till den 30 april är fortfarande en mycket ostadig och opålitlig period vad gäller väglag i Sverige. Kyla, frost och snöfall kan komma plötsligt, och däremellan kan det råda torrt väglag. Det är omöjligt att förutspå vädret och högst osannolikt att gemene man byter mellan sommardäck och dubbdäck var och varannan dag för att vädret skiftar. Den nya lagen sätter enligt vår mening en extra press på bilägare att byta till sommardäck under en period när det fortfarande är stor risk för plötsliga väderomsvängningar. Detta ökar risken för bilolyckor och dödsfall. Vi anser att säkerheten för bilägare på våra svenska vägar måste vara prioriterad. Vi vill därför att regeringen utreder möjligheten att återgå till den lagstiftning som gällde före den 1 december 2009 om att tillåta dubbdäck oavsett väglag fram till den 30 april. Det finns visserligen negativa effekter av dubbdäck i form av större slitage på vägar och spridning av farliga luftpartiklar, men att kunna förebygga bilolyckor och rädda människoliv måste vara viktigare än att bespara slitage på vägar.

Vi vill också framhålla en studie från Trafikverket som visar att risken för dödsolyckor vid vinterväglag minskar med 42 procent vid användning av dubbdäck jämfört med friktionsdäck. För särskilt utsatta zoner i storstäder kan ökad information om hälsorisker med dubbdäck och eventuellt inrättande av dubbfria zoner vara bra för att minska användningen bland dem som mest kör i stadstrafik och inte har samma behov av dubbdäck. Det är dock många som bor på landsbygden och kör i svåra vinterförhållanden där dubbdäck är säkrare än dubbfria däck.

Vi anser därför sammanfattningsvis att regeringen bör utreda möjligheten att återgå till tidigare lagstiftning, d.v.s. att det ska vara tillåtet att köra med dubbdäck oavsett väglag fram till den 30 april.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

6. Vinterdäck, punkt 6 (KD)

av Robert Halef (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2015/16:3148 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkandena 11 och 12,

bifaller delvis motion

2015/16:1118 av Sten Bergheden (M) yrkande 1 och

avslår motionerna

2015/16:300 av Phia Andersson och Ann-Christin Ahlberg (båda S),

2015/16:1118 av Sten Bergheden (M) yrkandena 2 och 3,

2015/16:1954 av Per Lodenius och Göran Lindell (båda C) och

2015/16:2103 av Julia Kronlid (SD).

Ställningstagande

Tunga fordon med fordonsekipage utan vinterdäck kan utgöra en fara i trafiken. Om väggreppet är sämre på släpets hjul än det drivande fordonets hjul, finns en risk att ekipaget viker sig vid inbromsning när vinterväglag råder. Ett exempel på detta är den stora trafikolycka som inträffade på Tranarpsbron i norra Skåne i januari 2013 då en människa dödades och 46 skadades.

Den regeländring som trädde i kraft 2013 om krav på vinterdäck för tunga fordon på drivaxeln är enligt min mening otillräcklig. Eftersom kravet på vinterdäck gäller endast drivaxeln för tunga fordon som väger över 3,5 ton innebär det att en eventuell tillhörande släpvagn inte omfattas av kravet. Detta är en trafiksäkerhetsrisk och kan komma att få förödande konsekvenser vid ett vinterväglag med is, snö, snömodd eller frost.

Jag välkomnar det uppdrag regeringen gav Transportstyrelsen den 1 oktober 2015 att följa upp genomförda reformer och utreda vissa aktuella frågor inom yrkestrafiken (dnr N2015/06815/MRT, N2013/03890/MRT delvis och N2014/04925/MRT delvis). I uppdraget ingår att Transportstyrelsen bör utreda om, och i så fall på vilket sätt, ytterligare vinterdäckskrav bör ställas på tunga fordon även utifrån ett trafiksäkerhetsperspektiv. Erfarenheter från andra europeiska länder, däribland Norge och Finland, bör inhämtas och redovisas av Transportstyrelsen. Jag menar dock att regeringens uppdrag till Transportstyrelsen är alltför begränsat och oprecist. Jag anser specifikt att

regeringen bör utvärdera effekterna av den nya bestämmelsen om vinterdäckskrav. Vidare anser jag att det bör införas vinterdäckskrav på tillkopplade släpfordon på över 3,5 ton.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

7. Historiska fordon, punkt 7 (SD)

av Per Klarberg (SD) och Jimmy Ståhl (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion
2015/16:2060 av Josef Fransson (SD) yrkande 4 och
avslår motionerna
2015/16:898 av Penilla Gunther (KD) och
2015/16:1275 av Jan Ericson (M).

Ställningstagande

Vi vill framhålla att veteranbilshobbyn är ett av Sveriges största folknöjen och det engagerar hundratusentals människor. Denna hobby för också det goda med sig att människor håller liv i gamla veteranmotorcyklar och mopeder. Veteranfordonskulturen är en integrerad del av den svenska kulturen och något som måste värnas. Vidare utgör hobbyn en arena där människor från olika generationer kan mötas, där många unga får en tydlig koppling till vuxenvärlden och många genom fritidsintresset utvecklar yrkeskompetens inom t.ex. svetsning, lackering, elektronik och mekanik.

Vi anser därför att det är angeläget att ha låga skatter på motorhobbyn, att värna 30-årsregeln, förenkla import av veteranbilar och reservdelar och se till att det finns tillgång på bränslen som fungerar i äldre fordon. Det är också önskvärt med en särskild registreringsform för hobbyfordon som dels ger billigare vägskatt, dels gör att registreringsnummer inte kan kopplas till en person och en adress, vilket i sin tur förebygger stölder av fordonen.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

8. Längd och vikt för vissa vägfordon, punkt 8 (SD)

av Per Klarberg (SD) och Jimmy Ståhl (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna
2015/16:1290 av Per Klarberg (SD) och
2015/16:1798 av Per Klarberg (SD) samt
avslår motionerna
2015/16:492 av Lotta Finstorp (M) och
2015/16:691 av Lotta Finstorp (M).

Ställningstagande

För att fordon inte ska lastas mer än fordonskonstruktionen tillåter finns det definierat en totalvikt för hela fordonet samt en total lastvikt för varje registrerat fordon. För att stävja överlastning utdelas böter för övervikt beräknat i procent av den tillåtna lastvikten. Ett problem uppstår dock beroende på fordonets konfigurering. Samma grundkonstruktion finns t.ex. på husbilar och lätta lastbilar. Skillnaden blir dock att den lätta lastbilen ofta har en högre tillåten lastvikt, då den inte har lika mycket fast inredning. Detta gör att den lätta lastbilen och husbilen får olika bötesbelopp vid samma övervikt över 3,5 ton på grund av olika tillåtna lastvikter, fastän den lätta lastbilen blir betydligt trafikfarligare.

Vi anser att detta förhållande är orimligt och rättsosäkert. Speciellt med tanke på att de vågar som polisen använder har en upplösning och noggrannhet som gör att husbilen eller husvagnen löper en betydligt högre risk att bötesbeläggas än övriga fordon av samma konstruktion vid små överlastar. Vi anser mot den bakgrunden att lagen bör ändras så att övervikt för personbilar och släpvagnar räknas på totalvikt och inte som i dagsläget på tillåten lastvikt.

Vi anser att det även finns skäl att ändra reglerna för mopedbilar. Ett sådant fordon kostar uppemot 160 000 kronor, vilket är lika mycket som en fullvärdig bil. Den höga kostnaden gör att få köper ett sådant fordon trots att många föräldrar som köper mopedbil till sina barn tycker de åker säkrare än med moped. Men prislappen avskräcker och gör det hela till en klassfråga. Anledningen till att mopedbilarna är dyra är att de tillverkas i relativt små serier och att de byggs med kostsam teknik för att bli små och lätta. Om mopedbilarna tillåts väga mer kan dessa byggas mycket billigare och säkrare. Vi menar att det skulle vara möjligt att t.ex. installera en hastighetsspärr i en Smart Car för en maximal hastighet på 45 kilometer i timmen, vilket öppnar en helt annan marknad för ungdomar. Vi anser därför att det ska vara tillåtet med mopedbilar med större totalvikt än 350 kilo.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

9. Främjande av motorcyklar, punkt 9 (SD)

av Per Klarberg (SD) och Jimmy Ståhl (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion
2015/16:1797 av Per Klarberg (SD) och
avslår motion
2015/16:1121 av Sten Bergheden (M).

Ställningstagande

Vi konstaterar att Stockholm sannolikt var den första staden i världen som på försök tillät motorcyklisters färd i bussfiler. Försöket var lyckat och permanentades och har varit en självklar säkerhetsåtgärd för motorcyklisterna runt om i landet. Det ökar trafiksäkerheten genom att man syns bättre, minskar risken för kollisioner och förbättrar framkomligheten.

Vi menar att Trafiksituationen i många storstäder innebär köer, trängsel och att de som är oskyddade ska dela körbanor med trafikanter som ofta ägnar sig åt annat än bilkörning. Detta medför många situationer där trafikanter gör misstag i trafiken. När motorcyklisterna kör i bussfilerna syns de bättre, vilket gör att kollideringsrisken minskar och trafiksäkerheten ökar. Vi anser därför att åtgärder bör vidtas för att tillåta motorcykelkörning i bussfiler.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännager för regeringen.

10. A-traktorer, punkt 10 (SD)

av Per Klarberg (SD) och Jimmy Ståhl (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna
2015/16:1685 av Per Klarberg och Jimmy Ståhl (båda SD) yrkandena 1 och 2,
2015/16:1695 av Edward Riedl (M) och
2015/16:2672 av Cecilia Widegren (M).

Ställningstagande

Sedan 1970-talet har Sverige haft registreringsformen A-traktor. Detta var initialt ett sätt att, efter kraftiga protester mot avskaffandet av EPA-traktorn, fortsatt kunna använda långsamgående ombyggda bilar för enklare transporter. Vi menar att detta skänker många ungdomar frihet samt främjar ansvarstagande och motorintresse.

Vi anser dock att regelverket för A-traktorer är utdaterat eftersom det fortfarande är utformat för det gamla syftet med EPA-traktorer. Bland annat stipuleras ett varvtal som gör att fordonet vid maxhastigheten av 30 kilometer i timmen i praktiken kör väldigt nära maximalt varvtal för motorn. Vi menar att detta är extremt ineffektivt då det leder till högre bränsleförbrukning och större utsläpp än vad som är nödvändigt. Vidare menar vi att eftersom A-traktorn måste byggas av en godkänd personbil är krocksäkerheten redan säkerställd för avsevärt högre hastigheter än 30 kilometer i timmen, vilket gör att det ur säkerhetssynpunkt för förare och passagerare inte bör finnas någon anledning till att fordonen inte ska få köras snabbare. Dessutom finns i dag mopedbilar som får köra i 45 kilometer i timmen med körkort som gäller även för A-traktorer, så ur utbildningssynpunkt torde det inte finnas några hinder. Ur trafiksäkerhetssynpunkt är det även önskvärt med en högre hastighet eftersom en relativt bred A-traktor på vanliga vägar skapar frustration och ofta lockar bakomvarande trafikanter att göra farliga omkörningar.

Vi anser sammanfattningsvis att regelverket för varvtalsreglering av A-traktorer bör ändras och att hastighetsgränsen för A-traktorer bör höjas till 45 kilometer i timmen.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

11. Vägskyltning, punkt 12 (C)

av Anders Åkesson (C).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2015/16:3018 av Eskil Erlandsson m.fl. (C) yrkande 3 och

bifaller delvis motion

2015/16:1222 av Katarina Brännström (M).

Ställningstagande

Jag anser att det är viktigt att det finns goda möjligheter att annonsera med vägskyltar för att utveckla företagandet på landsbygden. I dag lägger tyvärr i

vissa fall regler och praxis hinder i vägen för detta. Även höga kostnader för att ansöka om att få sätta upp skyltar vid vägen utgör ett hinder för utveckling av landsbygdsföretagande.

Jag anser att det bör göras en översyn av möjligheten att förenkla processen om vägs skyltar, göra den mer företagervänlig och få en mer enhetlig tillämpning av regelverket över landet.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

BILAGA

Förteckning över behandlade förslag

Motioner från allmänna motionstiden 2015/16

2015/16:300 av Phia Andersson och Ann-Christin Ahlberg (båda S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om kontroll av godkända däck på långtradare registrerade i andra länder som kör genom Sverige, och riksdagen tillkännager detta för regeringen.

2015/16:492 av Lotta Finstorp (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna för en ändring i trafikförordningen i fråga om ledbussars längd och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:691 av Lotta Finstorp (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över och om möjligt uppdatera trafikförordningens begränsning gällande maximal längd för ett fordonståg vid bärgning och bogsering och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:898 av Penilla Gunther (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda undantag från nyare lagstiftning för säkerhetsregler och avgiftslättnader för det rörliga kulturarvet, dvs. transportmedel till lands, sjöss och i luften, och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:918 av Rickard Nordin (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över lagstiftningen för att underlätta för innovationer, exempelvis självkörande bilar, och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:935 av Rickard Nordin (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att arbeta för minskade effekter av ljusföroreningar och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:1053 av Lotta Olsson (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om bortförsl av fordon och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:1118 av Sten Bergheden (M):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten att utöka vinterdäckskravet på tunga fordon till fler axlar än bara drivhjulen och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över kraven och eventuellt skärpa kraven på antalet millimeter spår djup på vinterdäcken för tunga fordon och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att beakta möjligheten att ställa hårdare och tydligare krav på gummiblandningarna i vinterdäck och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:1121 av Sten Bergheden (M):

Riksdagen ställer sig bakom det 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 och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:1194 av Lars-Axel Nordell (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att upprätta ett centralt register för bilförare med rörelsehinder i kombination med elektroniskt parkeringstillstånd och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:1222 av Katarina Brännström (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en översyn av lagar och regelverk samt hur tillämpning sker för att underlätta för näringsverksamhet på landsbygden och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:1251 av Erik Andersson (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inrätta ett europeiskt register för spärrade tillstånd för rörelsehindrade och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:1275 av Jan Ericson (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att anpassa lagstiftningen för att underlätta bevarandet av det rörliga kulturarvet och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:1290 av Per Klarberg (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att lagen ändras så att övervikt för personbilar och släpvagnar räknas på totalvikt och inte som i dagsläget på tillåten lastvikt och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:1310 av Jimmy Ståhl (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om riktlinjer för att installera intelligenta trafikljus för en bättre miljö och ett bättre trafikflöde och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:1566 av Lars Hjalmered och Jessica Rosencrantz (båda M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda och återkomma till riksdagen med nödvändiga förslag till lagändringar för att göra det möjligt att använda självstyrande bilar och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:1625 av Olle Felten m.fl. (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av en kraftig skärpning av straffet för användning av förfalskade parkeringstillstånd för handikappade och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:1685 av Per Klarberg och Jimmy Ståhl (båda SD):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över regelverket för varvtalsreglering av A-traktorer och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillåta en maxhastighet för A-traktorer på 45 km/h och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:1695 av Edward Riedl (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra en översyn av regelverken för A-traktorer med syftet att öka den tillåtna hastigheten till 45 kilometer i timmen för innehavare av körkort med AM-behörighet och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:1797 av Per Klarberg (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillåta mc-körning i bussfiler och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:1798 av Per Klarberg (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillåta mopedbilar med större totalvikt än 350 kilo och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:1924 av Anders Hansson (M):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att införa krav på registrering av entreprenadmaskiner och traktorer över en viss vikt och ett visst värde och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att frågan om krav på registrering av större entreprenadmaskiner även bör drivas på EU-nivå och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:1954 av Per Lodenius och Göran Lindell (båda C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förlänga tiden mellan då det är lagstadgat krav på vinterdäck och när man snarast på våren får använda dubbade vinterdäck till minst fyra veckor, och riksdagen tillkännager detta för regeringen.

2015/16:2060 av Josef Fransson (SD):

4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om veteranfordonshobby och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:2103 av Julia Kronlid (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det 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, och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:2124 av Karin Svensson Smith och Rasmus Ling (båda MP):

6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att lagstiftningen om miljözoner bör utvidgas till att även omfatta lätta fordon och arbetsmaskiner och därvid även beakta samtliga berörda fordonstypers bullerprestanda och om att införa en möjlighet att ta ut en avgift vid användning av dubbdäck inom tätorter, och riksdagen tillkännager detta för regeringen.

2015/16:2240 av Isak From (S):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om säkrare certifieringsförfarande av skogsmaskiner och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkerställa ett bättre samarbete mellan berörda myndigheter och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:2319 av Pia Hallström (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att värna nuvarande regler för besiktning av bilar i Sverige och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:2536 av Krister Örnfjäder (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om åtgärder mot falska p-tillstånd och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:2672 av Cecilia Widegren (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga möjligheten att justera hastighetsbegränsningen för A-traktorer och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:3018 av Eskil Erlandsson m.fl. (C):

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av företagsvänliga regler för skyltning och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:3058 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M):

24. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över lagstiftningen samt framtida infrastrukturplanering så att den är anpassad för det teknikskifte som nu sker vad gäller autonoma fordon, och riksdagen tillkännager detta för regeringen.

2015/16:3148 av Robert Halef m.fl. (KD):

11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utvärdera effekterna av den nya bestämmelsen om vinterdäckskrav för tunga fordon och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa vinterdäckskrav på tillkopplade släpfordon på över 3,5 ton och tillkännager detta för regeringen.