



Vissa vägtrafikfrågor

Sammanfattning

I betänkandet behandlar utskottet regeringens proposition 2013/14:181 Lättnad i lagen om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel. Vidare behandlas 2 följdmotioner och 61 motionsyrkanden från de allmänna motionstiderna 2012 och 2013.

Propositionen innehåller två förslag till ändringar i lagen (2005:1248) om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel, den s.k. pumplagen. Den ena ändringen innebär att de bensinstationer eller andra försäljningsställen som årligen tillhandahåller allmänheten 1 500 kubikmeter eller mer konventionella bränslen ska ha en skyldighet att även tillhandahålla förnybara drivmedel. Den andra ändringen gäller möjligheten till dispens från kravet på att tillhandahålla förnybara drivmedel. I propositionen föreslås en dispens få ges för så lång tid som skälen för dispens kan antas finnas kvar. Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 augusti 2014.

Utskottet välkomnar regeringens förslag i propositionen och framhåller att förslagen innebär att den administrativa bördan för bränslesäljare och myndigheter minskar och förutsebarheten ökar. Utskottet anser vidare att det är positivt att dispenserna från den s.k. pumplagens sista steg permanentas och att de får ges för så lång tid som behovet kvarstår. Utskottet anser att regeringens förslag är väl avvägda och föreslår därför att riksdagen antar regeringens förslag och avslår följdmotionerna.

Motionsförslagen från de allmänna motionstiderna 2012 och 2013 rör bl.a. ett främjande av en fossiloberoende fordonsflotta, miljözoner, bilpooler, längd och vikt för lastbilar och fordonsbesiktning.

Med anledning av motionsförslagen om fordonsbesiktningen föreslår utskottet att riksdagen riktar ett tillkännagivande till regeringen. Utskottet föreslår att en utredning snarast bör genomföras kring hur utförsäljningen av AB Svensk Bilprovningens besiktningsstationer har påverkat priser och tillgänglighet på besiktningsmarknaden samt att någon ytterligare försäljning av bolagets besiktningsstationer inte bör göras förrän utredningen är färdigställd och behandlad.

Utskottet avstyrker övriga motionsförslag med hänvisning till bl.a. att omställningen till ett långsiktigt hållbart transportsystem är en av de största utmaningarna inom transportpolitiken och välkomnar att en rad insatser gjorts samtidigt som ett omfattande utvecklingsarbete pågår på området.

I betänkandet finns 13 reservationer.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
Utskottets förslag till riksdagsbeslut	4
Redogörelse för ärendet	8
Ärendet och dess beredning	8
Propositionens huvudsakliga innehåll	8
Utskottets överväganden	9
Lättnad i lagen om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel	9
Främjande av en fossiloberoende fordonsflotta	13
Miljözoner	17
Bilpooler	19
Vinterdäck	21
Parkeringsfrågor	23
Lastbilars längd och vikt	25
Övergivna fordon	28
Fordonsbesiktning	30
Enskilda vägar	34
Vägskyltning	35
Påställningsavgift	36
Förelösa fordon	37
Registreringsskyltar	39
Tjänstebil och arbetspendling	40
Förenklad behandling	41
Reservationer	42
1. Lättnad i lagen om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel, punkt 1 (MP, V)	42
2. Främjande av en fossiloberoende fordonsflotta, punkt 2 (S)	43
3. Främjande av en fossiloberoende fordonsflotta, punkt 2 (MP, V)	45
4. Främjande av en fossiloberoende fordonsflotta, punkt 2 (SD)	46
5. Miljözoner, punkt 3 (MP, V)	47
6. Bilpooler, punkt 4 (S, MP, V)	48
7. Vinterdäck, punkt 5 (SD)	49
8. Parkeringsfrågor, punkt 6 (MP)	49
9. Parkeringsfrågor, punkt 6 (SD)	50
10. Lastbilars längd och vikt, punkt 7 (S)	51
11. Lastbilars längd och vikt, punkt 7 – motiveringen (MP, V)	51
12. Övergivna fordon, punkt 8 (S)	52
13. Fordonsbesiktning, punkt 9 (M, FP, C, KD)	53
<i>Bilaga 1</i>	
Förteckning över behandlade förslag	56
Propositionen	56
Följdmotionerna	56
Motion från allmänna motionstiden hösten 2012	56
Motioner från allmänna motionstiden hösten 2013	57
<i>Bilaga 2</i>	
Regeringens lagförslag	63

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. **Lättnad i lagen om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel**

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2005:1248) om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel. Därmed bifaller riksdagen proposition 2013/14:181 och avslår motionerna

2013/14:T6 av Siv Holma m.fl. (V) och

2013/14:T7 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkandena 1 och 2.

Reservation 1 (MP, V)

2. **Främjande av en fossiloberoende fordonsflotta**

Riksdagen avslår motionerna

2012/13:T510 av Helena Leander m.fl. (MP) yrkande 9,

2013/14:T268 av Markus Wiechel (SD) yrkande 1,

2013/14:T269 av Karin Nilsson och Göran Lindell (båda C),

2013/14:T394 av Josef Fransson (SD),

2013/14:T510 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkandena 18 och 20,

2013/14:T511 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 11,

2013/14:T517 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkandena 24, 27, 28 och 30,

2013/14:T526 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkandena 29, 35 och 45,

2013/14:MJ332 av Thomas Finnborg (M) och

2013/14:N238 av Kew Nordqvist m.fl. (MP) yrkande 13.

Reservation 2 (S)

Reservation 3 (MP, V)

Reservation 4 (SD)

3. **Miljözoner**

Riksdagen avslår motionerna

2013/14:T483 av Jan-Olof Larsson (S) och

2013/14:T526 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 23.

Reservation 5 (MP, V)

4. **Bilpooler**

Riksdagen avslår motionerna

2013/14:C419 av Åsa Romson m.fl. (MP) yrkande 8,

2013/14:T517 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 31,

2013/14:T526 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 26 och

2013/14:T535 av Teres Lindberg och Börje Vestlund (båda S).

Reservation 6 (S, MP, V)

5. Vinterdäck

Riksdagen avslår motionerna

2013/14:T403 av Lars Beckman och Ulf Berg (båda M),

2013/14:T404 av Lars Beckman och Ulf Berg (båda M),

2013/14:T458 av Johan Hultberg (M) och

2013/14:T523 av Julia Kronlid (SD).

Reservation 7 (SD)

6. Parkeringsfrågor

Riksdagen avslår motionerna

2013/14:T268 av Markus Wiechel (SD) yrkande 2 och

2013/14:T526 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkandena 17 och 19.

Reservation 8 (MP)

Reservation 9 (SD)

7. Lastbilars längd och vikt

Riksdagen avslår motionerna

2013/14:T319 av Karin Nilsson och Helena Lindahl (båda C),

2013/14:T478 av Karin Åström och Sven-Erik Bucht (båda S),

2013/14:T510 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 19,

2013/14:T517 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 29 och

2013/14:T532 av Roger Tiefensee (C).

Reservation 10 (S)

Reservation 11 (MP, V) – motiveringen

8. Övergivna fordon

Riksdagen avslår motionerna

2013/14:T214 av Jan Ertsborn och Anita Brodén (båda FP),

2013/14:T273 av Lennart Axelsson (S),

2013/14:T406 av Eva Sonidsson och Susanne Eberstein (båda S) och

2013/14:T423 av Isak From m.fl. (S) yrkande 2.

Reservation 12 (S)

9. Fordonsbesiktning

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad utskottet anför om att en utredning snarast bör genomföras kring hur utförsäljningen av AB Svensk Bilprovningens besiktningstationer har påverkat priser och tillgänglighet på fordonsbesiktningensmarknaden samt att någon ytterligare försäljning av bolagets besiktningstationer inte bör göras förrän utredningen är färdigställd och behandlad. Därmed bifaller riksdagen motion

2013/14:T517 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 39,

bifaller delvis motion

2013/14:T417 av Isak From och Maria Stenberg (båda S) och

avslår motion

2013/14:T382 av Edip Noyan (M).

Reservation 13 (M, FP, C, KD)

10. Enskilda vägar

Riksdagen avslår motionerna

2013/14:C392 av Per Åsling (C) yrkande 2 och

2013/14:T447 av Emil Källström (C).

11. Vägskyltning

Riksdagen avslår motionerna

2013/14:T228 av Cecilia Widegren (M) och

2013/14:T247 av Solveig Zander (C).

12. Påställningsavgift

Riksdagen avslår motion

2013/14:T259 av Jan Ericson (M).

13. Förarlösa fordon

Riksdagen avslår motion

2013/14:T444 av Emil Källström (C).

14. Registreringsskyltar

Riksdagen avslår motionerna

2013/14:T221 av Cecilia Widegren (M) och

2013/14:T286 av Boriana Åberg (M).

15. Tjänstebil och arbetspendling

Riksdagen avslår motion

2013/14:Sk304 av Sven-Erik Bucht (S).

16. Förenklad behandling

Riksdagen avslår motionerna

2013/14:T255 av Kurt Kvarnström och Carin Runeson (båda S),

2013/14:T258 av Kurt Kvarnström och Carin Runeson (båda S),

2013/14:T294 av Lars Gustafsson (KD),

2013/14:T295 av Lars Gustafsson (KD),

2013/14:T307 av Eva Sonidsson (S),

2013/14:T387 av Per Lodenius och Ola Johansson (båda C),

2013/14:T399 av Lars Beckman (M),

2013/14:T418 av Isak From och Per Svedberg (båda S),

2013/14:T495 av Catharina Bråkenhielm (S) och

2013/14:N238 av Kew Nordqvist m.fl. (MP) yrkandena 3 och 10.

Stockholm den 13 maj 2014

På trafikutskottets vägnar

Anders Ygeman

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Anders Ygeman (S), Jan-Evert Rådström (M), Eliza Roszkowska Öberg (M), Monica Green (S), Jessica Rosencrantz (M), Sten Bergheden (M), Suzanne Svensson (S), Lars Tysklind (FP), Leif Pettersson (S), Lars Johansson (S), Edward Riedl (M), Stina Bergström (MP), Annelie Enochson (KD), Tony Wiklander (SD), Siv Holma (V), Roza Güclü Hedin (S) och Göran Lindell (C).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I betänkandet behandlas proposition 2013/14:181 Lättnad i lagen om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel och 2 följdmotioner. Vidare behandlas 61 motionsyrkanden från de allmänna motionstiderna 2012 och 2013. En förteckning över de förslag som behandlas redovisas i bilaga 1. Regeringens lagförslag finns i bilaga 2.

Regeringen har begärt in lagrådets yttrande. Lagrådet har föreslagit vissa justeringar som regeringen har följt.

I samband med beredningen av ärendet har utskottet bjudit in företrädare för Transportstyrelsen för att lämna information om vägskyltning vid utskottets sammanträde den 24 oktober 2013.

Propositionens huvudsakliga innehåll

I proposition 2013/14:181 Lättnad i lagen om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel lämnas förslag till två ändringar i lagen (2005:1248) om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel, den s.k. pumplagen. Den ena ändringen (3 §) innebär att de bensinstationer eller andra försäljningsställen som årligen tillhandahåller allmänheten 1 500 kubikmeter eller mer konventionella bränslen ska ha en skyldighet att även tillhandahålla förnybara drivmedel. Nu gällande regler innebär att skyldigheten att tillhandahålla även förnybara drivmedel gäller från ett årligt tillhandahållande av 1 000 kubikmeter drivmedel. I propositionen föreslås att försäljningsvolymen av motorbränsle under kalenderåret två år före ska vara avgörande för om ett försäljningsställe under ett visst kalenderår träffas av kravet att tillhandahålla förnybara drivmedel.

Den andra ändringen (7 §) i pumplagen som regeringen föreslår i propositionen gäller möjligheten till dispens från kravet på att tillhandahålla förnybara drivmedel. Förarbetena till den nuvarande dispensbestämmelsen har medfört att dispenser sällan getts för längre tid än ett år. Regeringen föreslår i propositionen att möjligheten att få dispens i det enskilda fallet permanentas. I propositionen föreslås en dispens få ges för så lång tid som skälen för dispens kan antas finnas kvar.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 augusti 2014.

Utskottets överväganden

Lättnad i lagen om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel och avslår väckta motionsyrkanden om delvis avslag på och ändring i propositionen. Utskottet anser att lagförslaget är väl avvägt och att förslagen innebär att den administrativa bördan minskar samtidigt som förutsebarheten ökar.

Jämför reservation 1 (MP, V).

Bakgrund

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

I ett första steg berördes tankställen som säljer mer än 3 000 kubikmeter bensin eller diesel per år. Kraven innebar därefter en successiv skärpning, och sedan 2009 är alla säljställen med en försäljningsvolym överstigande 1 000 kubikmeter motorbensin eller dieselbränsle skyldiga att tillhandahålla minst ett förnybart drivmedel. I pumplagen finns det möjlighet att få dispens från skyldigheten att tillhandahålla förnybara drivmedel.

Propositionen

I propositionen föreslår regeringen att skyldigheten för en bränslesäljare att på ett säljställe som ingår i bränslesäljarens verksamhet tillhandahålla minst ett förnybart drivmedel under ett visst kalenderår endast gäller om säljstället under kalenderåret två år före haft en försäljningsvolym överstigande 1 500 kubikmeter motorbensin eller dieselbränsle. Vidare föreslår regeringen att Transportstyrelsen, om det finns särskilda skäl, i det enskilda fallet får ge dispens från skyldigheten att tillhandahålla förnybara drivmedel. Enligt propositionen ska en sådan dispens vara tidsbegränsad och få ges för så lång tid som skälen för dispens kan antas finnas kvar.

Som skäl för ändringarna har regeringen bl.a. anfört att den nuvarande dispensmöjligheten har använts av många säljställen och att Transportstyrelsen har hanterat ca 1 600 ansökningar sedan 2009. I propositionen

anges att Transportstyrelsen under de senaste åren har utvecklat en praxis för när dispens ges. Den innebär att dispens normalt sett har beviljats om säljstället har sålt mindre än 1 500 kubikmeter motorbränsle två kalenderår tidigare och i ansökan har hänvisat till ekonomiska skäl. I propositionen dras slutsatsen att många medelstora försäljningsställen med försäljningsvolymer under och omkring 1 500 kubikmeter motorbensin eller dieselbränsle per år har haft svårt att anpassa sig till kravet på att tillhandahålla förnybara drivmedel. Regeringen konstaterar därför att praxis, med stöd av avgöranden från förvaltningsrätterna, visar var gränsen för skyldigheten att tillhandahålla förnybara drivmedel bör dras. Regeringen menar att lagen bör ändras så att den återspeglar utvecklingen i praxis, för att minska den administrativa bördan för bränslesäljare och myndigheter och för ökad förutsebarhet. Vidare framför regeringen att antalet behov av dispenser på detta sätt kommer att minska kraftigt.

I propositionen framförs att några remissinstanser har påpekat att lättnader i lagen innebär en ökad risk för att målet om en fossiloberoende fordonsflotta inte kommer att nås. Regeringen gör bedömningen att mot bakgrund av att många säljställen har haft dispens från kravet att tillhandahålla förnybara drivmedel kommer ändringen i lagen inte att minska tillgängligheten av förnybara drivmedel i någon större grad.

I propositionen anges att den tidigare uttalade tidsgränsen om att dispens inte skulle ges för längre tid än ett år har bidragit till det stora antalet dispensansökningar. Regeringen menar att det mycket väl kan finnas fall där det vid en ansökan går att bedöma att förutsättningar för att uppfylla lagens krav inte kommer att finnas på många år. Regeringen anser då att det saknas skäl för att ålägga den enskilde mackägaren att regelbundet lämna in förnyade dispensansökningar och att dispens i stället bör ges för så lång tid som behövs med hänsyn till omständigheterna i det enskilda fallet, dvs. så länge som behovet kvarstår. Regeringen understryker att förslaget i propositionen innebär att dispenser fortsfarande är tidsbegränsade. Regeringen framför vidare att bränsleförsäljaren även fortsättningsvis bör redovisa en tidsplan för när skyldigheten bedöms kunna fullgöras.

Regeringen föreslår att lagändringarna ska träda i kraft den 1 augusti 2014.

Konsekvenser

I konsekvensbeskrivningen anges att förslaget enligt Transportstyrelsens beräkningar innebär att ca 1 355 av 2 800 tankställen i Sverige undantas från kravet att tillhandahålla förnybart drivmedel. Vidare framgår att den nuvarande volymnivån om 1 000 kubikmeter innebär att 790 säljställen undantas. I propositionen anges att ett antal säljställen som tidigare har sökt och fått tidsbegränsade dispenser inte längre behöver göra detta.

Vidare innebär förslaget att Transportstyrelsen kommer att behöva hantera betydligt färre dispensansökningar och överklaganden av myndighetens beslut i förvaltningsdomstolarna.

Regeringen framför att förslaget kan innebära en konkurrensnackdel för de säljställen som har hunnit göra en investering till skillnad från de säljställen som har sökt dispens.

Regeringen bedömer att de miljömässiga konsekvenserna är begränsade eftersom tillgängligheten av förnybara drivmedel inte bedöms minska i någon större grad. Vidare bedöms inte täckningsgraden av E85-stationer komma att ändras i någon större utsträckning.

Motionerna

I motion 2013/14:T6 av Siv Holma m.fl. (V) yrkas att regeringens lagförslag avslås i de delar det avser 3 § om ändring av försäljningsvolym för säljställen till 1 500 kubikmeter konventionella bränslen eller mer för skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel. Som skäl för yrkandet framför motionärerna bl.a. att de regionala skillnaderna i Sverige ökar alarmerande. Oavsett var vi bor måste vi ha samma grundläggande förutsättningar. Motionärerna framhåller att en god landsbygdsutveckling behövs för landsbygdens egen skull och även för att det här finns en stor utvecklingspotential som kan komma hela samhället till gagn. I motionen framhålls att lanthandeln och bensinstationerna ofta har en nyckelfunktion för bygdernas attraktivitet och utveckling. Motionärerna framför att regeringens förslag om att minska antalet mackar som har skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel är ytterligare ett försök att backa in i framtiden och åsidosätta det långsiktigt hållbara. I motionen anges att när Sverige behöver öka tillgängligheten av förnybara drivmedel väljer regeringen att föreslå att ytterligare ca 500 tankställen ska undantas från kravet. Motionärerna menar att det är svårt att se hur denna åtgärd är förenlig med regeringens ambition om en fossiloberoende fordonsflotta 2030 samt ambitioner om att stimulera landsbygdens potential för en grön omställning.

I motion 2013/14:T7 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkas i yrkande 1 att regeringens förslag till ändring i 3 § avslås. I yrkande 2 yrkas att regeringens förslag till ändring i 7 § pumplagen antas med tillägget *dock högst tre år*. Som skäl för yrkandena framför motionärerna att transportsektorn är en av de största utmaningarna för klimatarbetet i Sverige. För att klara utmaningen anför motionärerna bl.a. att fordonen behöver effektiviseras och att det behöver satsas på förnybara drivmedel. I motionen anges att Miljöpartiets politik går ut på att både inhemsk produktion och efterfrågan ökar, vilket innebär att distributionen behöver hänga med. Motionärerna understryker att det är viktigt att distributionssystemet är tillräckligt väl utbyggt för att avståndet till ett tankställe inte ska vara ett hinder för användning av förnybara drivmedel på landsbygden och att förutsättningar finns för en fungerande konkurrens. I motionen framhålls att det är viktigt

att tillgängligheten av förnybara drivmedel inte minskar i Sverige utan i stället ökar. Vidare menar motionärerna att det kan vara befogat med en möjlighet att bevilja fleråriga dispenser men menar att möjligheten att få dispens bör fastställas till max tre år i taget. Motionärerna framhåller att det skulle behålla trycket på en förbättrad distribution av förnybara drivmedel. Det innebär vidare enligt motionärerna att förslaget bidrar till något tryggare villkor för investerare i produktion av förnybara drivmedel och en möjlighet till anpassning till ändrade marknadsförhållanden.

Utskottets ställningstagande

När det gäller åtgärder för att trygga tillgången till alternativa drivmedel kan nämnas att riksdagen våren 2010 tillkännagav att regeringen bör se över konsekvenserna av pumplagen (bet. 2009/10:TU15, rskr. 2009/10:228). Utskottet uttalade i betänkandet att det är viktigt att en fortsatt utveckling av tillgången på förnybara drivmedel kan förenas med att medborgarna även i landets mest glest befolkade delar ges ett rimligt utbud av drivmedelsstationer. Transportstyrelsen redovisade därefter i november 2011 ett regeringsuppdrag med förslag till ändringar i pumplagen. Utskottet välkomnar att regeringen nu har lämnat förslag som innebär att den administrativa bördan för bränslesäljare och myndigheter minskar samtidigt som förutsebarheten ökar genom att i lagstiftning dra gränsen för skyldigheten att tillhandahålla förnybara drivmedel vid 1 500 kubikmeter motorbränsle två kalenderår tidigare. Utskottet vill mot bakgrund av motionsyrkandena om avslag på regeringens förslag i denna del framhålla att förslagens miljömässiga konsekvenser väntas bli väldigt begränsade eftersom det med dagens system normalt sett har beviljats dispenser om säljstället har sålt mindre än 1 500 kubikmeter motorbränsle. Utskottet anser vidare att det är positivt att dispensererna från pumplagens sista steg permanentas och att de får ges för så lång tid som behovet kvarstår.

Utskottet anser sammanfattningsvis att regeringens förslag är väl avvägda och föreslår därför att riksdagen antar regeringens förslag till ändring i lagen om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel samt avstyrker motionerna 2013/14:T6 av Siv Holma m.fl. (V) och 2013/14:T7 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkandena 1 och 2.

Främjande av en fossiloberoende fordonsflotta

Utskottets förslag i korthet

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

Jämför reservationerna 2 (S), 3 (MP, V) och 4 (SD).

Motionerna

I motion 2012/13:T510 yrkande 9 av Helena Leander m.fl. (MP) framförs att det bör tillsättas en utredning som tittar på lämpliga styrmedel för teknikstöd för förnybar energi som är tidsbegränsade men tillräckligt långvariga för att ge incitament till utveckling, med uppföljning och översyn med två till fyra års mellanrum. Som skäl för yrkandet anför motionärerna att energiförsörjningen i städerna är en knäckfråga för klimatet och att vi måste styra bort från fossila bränslen. Vidare anges i motionen att nyinvesteringar i anläggningar är en strategiskt viktig fråga och att investeringsbesluten uteslutande måste styra mot förnybar energi.

I motion 2013/14:T268 av Markus Wiechel (SD) yrkande 1 framförs att elbilar tillfälligt bör få tillgång till bussfiler för att det ska bli mer lönsamt att ta sig runt. Motionären framför att utvecklingen av elbilar går fortare än någonsin, och om Sverige ska ligga i framkant som miljöland med framgångsrik och högkvalitativ forskning på området måste efterfrågan på elbilar öka. Motionären menar också att infrastrukturen för elbilar måste bli bättre.

I motion 2013/14:T269 av Karin Nilsson m.fl. (C) framförs att laddinfrastrukturen för elbilar bör påskyndas genom att tillgängliggöra den el som finns i det offentliga rummet. Som skäl för yrkandet anger motionärerna att bristen på laddinfrastruktur är ett överdrivet problem. Motionärerna anför att många stolpar endast tillhandahåller 10–16 ampere, vilket innebär att man behöver stå parkerad många timmar för att få någon effekt. Vidare har vissa stolpar utrustats med betalsystem med polletter eller koder, vilket stänger ute vissa besökare. I motionen anger motionärerna att genom att tillgängliggöra den el som redan finns i det offentliga rummet och dessutom komplettera med högre ampere utanför en industri som har en högre spänning i sin verksamhet skulle vi ha en väl utbyggd laddinfrastruktur. Sammanfattningsvis vill motionärerna genom motionen göra regeringen uppmärksam på behovet av att upplysa kommuner och regioner om hur man med enkla medel kan lösa det akuta behovet av laddinfrastruktur för elbilar genom att tillgängliggöra den el som redan finns i det offentliga rummet.

I motion 2013/14:T394 Josef Fransson (SD) framförs att man bör lagstifta om att det på varje drivmedelpump bör finnas en varudeklaration om vad produkten innehåller samt ett jämförpris mellan olika drivmedel, förslagsvis uttryckt i kronor per kWh. Motionären anger att det i dag är näst intill omöjligt att som konsument veta vad det drivmedel man tankar innehåller och i hur stora andelar. Motionären menar att olika biodrivmedel blandas in i drivmedel, men konsumenten blir sällan upplyst om hur mycket och hur det påverkar energiinnehållet och därmed kilometerpriset. I motionen anges att framför allt äldre bilar bör hanteras med försiktighet när det gäller tillsatser av etanol och biodiesel i bränslet.

I motion 2013/14:T510 yrkandena 18 och 20 framför Anders Ygeman m.fl. (S) bl.a. att energieffektiva lastbilar och nya bränslen bör främjas. Riksdagen har ställt sig bakom målet om en fossilbränslefri fordonsflotta till 2030. För att klara att nå de klimatmål som riksdagen har ställt upp måste, enligt motionärerna, koldioxidutsläppen från lastbilstrafiken minska kraftigt. I motionen anges vidare att ett steg för mer energieffektiva lastbilar är förberedelserna i EU för en lagstiftning om koldioxidutsläpp från tunga fordon.

I kommittémotion 2013/14:T517 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkandena 24, 27, 28 och 30 framförs bl.a. följande. Om Sverige ska nå sina klimatmål krävs stora insatser för att minska vägtrafikens koldioxidutsläpp. För detta krävs flera olika åtgärder som exempelvis ny teknik för ökad energieffektivitet och alternativa bränslen. I motionen anges att utvecklingen går åt fel håll då de förnybara bränslena tappar mark i Sverige, och andelen fossilbränsle drivna bilar av nybilsförsäljningen är omkring 95 procent. Motionärerna framför att försäljningen av personbilar som kan tankas med etanol (E85), har minskat kraftigt, trots en mycket god infrastruktur för bränslet. Vidare konstaterar motionärerna att försäljningen av bilar som tankas på gas, trots förbättrad infrastruktur för fordonsgas, inte heller har tagit fart. Motionärerna menar att utvecklingen är olycklig då stora resurser har avsatts för produktion och distribution av både E85 och fordonsgas. I motionen framförs att det är viktigt att se till att satsningarna inte går till spillo. Motionärerna konstaterar vidare att det inom EU redan finns en lagstiftning för koldioxidutsläpp från personbilar och lätta lastbilar och att förutsättningarna för en lagstiftning för tunga lastbilar och bussar studeras. I motionen konstateras att en sådan lagstiftning redan är införd i USA. För att inte EU ska tappa fart i klimatarbetet bör arbetet trappas upp. I motionen konstateras vidare att trots att fler plug-in-hybrid- och elbilar kommer ut på marknaden går försäljningen mycket trögt i Sverige. Motionärerna menar att för ett genombrott krävs både förbättrade styrmedel och att infrastrukturen för laddning förbättras. I motionen anges att även antalet snabbladningsstationer måste öka.

I motion 2013/14:T511 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 11 framförs att motorcykeln i många fall kan vara ett bränslesnålt och mindre utrymmeskrävande pendlarfordon än personbilen. Motionärerna menar där-

för att det finns anledning att ta med motorcyklar i all form av transportplanering. Vidare ser motionärerna positivt på att det nu dyker upp elmotorcyklar på marknaden, bl.a. eftersom de som pendlarfordon i storstadsregioner är närmast idealiska.

I motion 2013/14:T526 av Stina Bergström m.fl. (MP) framförs att det finns stor anledning att titta närmare på lösningar för en klimatanpassad bilism. I motionen anges att utsläpp från inrikes transporter står för ungefär en tredjedel av Sveriges totala klimatutsläpp, och att av dessa står vägtrafiken för en dominerande del. Motionärerna menar att minskad klimatpåverkan från biltrafiken därför är nödvändig för att kunna nå ett klimatanpassat samhälle. Motionärerna framför i yrkande 29 att ett effektivt och billigt sätt att minska klimatpåverkan från vägtrafiken är att sänka hastigheterna. En sänkt hastighet sparar även liv och ökar kollektivtrafikens konkurrenskraft. Motionärerna menar därför att bashastigheterna i tätort bör sänkas till 30 km/h. I yrkande 35 konstaterar motionärerna att det är dags att ta fram ett slutligt datum för när bilar som enbart går på fossila drivmedel kan säljas. Då Sverige inte på egen hand kan utforma ett sådant slutdatum anser motionärerna att frågan bör drivas på EU-nivå. Ett lämpligt slutår är enligt motionärerna 2020. I yrkande 45 framförs att ett särskilt mackstöd på 50 miljoner kronor årligen bör införas för att intensifiera utbyggnaden av infrastruktur för biogasfordon. I motionen anges vidare att mot bakgrund av att biogasen är en begränsad resurs finns det goda skäl att fokusera dess användning till lokala fordonsflottor och tunga fordon. Det föreslagna mackstödet bör därför i första hand riktas till större stråk och till regioner som kan få en bra balans i utbud och efterfrågan på biogas.

I motion 2013/14:MJ332 av Thomas Finnborg (M) framförs att regeringen bör se över möjligheterna att göra en översyn av behovet av en långsiktig strategi för miljöklassificeringen av bilar. I motionen anges att den allmänna medvetandegraden och förbättringsviljan när det gäller miljöpåverkan har ökat påtagligt i Sverige de senaste åren. Motionären menar att för att åtgärder ska kunna ge reell nytta krävs det att åtgärderna är vetenskapligt förankrade, internationellt koordinerade, uthålliga och konsekventa. Mot den bakgrunden är det långsiktigt ohållbart att en viss bilmodell kan miljöklassificeras ett år för att sedan förlora denna klassificering ett annat. Motionären framför att osäkerheten inte främjar ett konsumentbeteende mot mer miljövänliga inköp och att den försvårar för företagsmarknaden.

I motion 2013/14:N238 av Kew Nordqvist m.fl. (MP) yrkande 13 framförs att pumpplagen, som var tänkt att vara teknikneutral, har lett till att det i stor utsträckning har investerats i E85-pumpar medan det har gjorts få investeringar i biogas-pumpar. För att fler ska kunna tanka miljövänligt föreslår motionärerna därför att det införs ett mackstöd för biogas-pumpar. Ett mackstöd bör, menar motionärerna, prioritera större stråk för tunga transporter och lokala fordonsflottor som kollektivtrafik, servicefordon och taxi.

Utskottets ställningstagande

Utskottet har vid flera olika tillfällen framhållit att omställningen till ett långsiktigt hållbart transportsystem är en av de största utmaningarna som transportpolitiken står inför. Det är därför mycket positivt, menar utskottet, att det av Trafikanalys rapport Uppföljning av de transportpolitiska målen (2014:5) framgår att utsläppen av koldioxid från inrikes transporter för första gången beräknas vara något lägre än de var 1990. Av rapporten framgår att det är ett resultat av energieffektivare fordon och ökad andel förnybara drivmedel, främst biodiesel. Det innebär att 2013 var det första året som transportsystemet bidrog till att uppfylla Sveriges internationella klimatåtaganden.

Utskottet konstaterar med tillfredsställelse att ett flertal åtgärder, inom flera områden, har vidtagits eller är under beredning för att främja en fortsatt positiv utveckling. Utskottet vill särskilt peka på den utredning om en fossiloberoende fordonsflotta som regeringen har tillsatt, vars förslag nu är föremål för remissbehandling. Vidare vill utskottet lyfta fram att nedsättningen av förmånsvärdet för miljöbilar har förlängts och att regeringen har lämnat ett förslag till ett kvotpliktssystem för att säkerställa fortsatt låginblandning av biodrivmedel på marknaden (prop. 2013/14:207). Utskottet vill också nämna att Trafikverket har fått i uppdrag av regeringen att föreslå hur en demonstrationsanläggning för elektrifierade vägar skulle kunna byggas upp och finansieras som ett samarbetsprojekt mellan berörda parter inom näringsliv, akademier och myndigheter.

Utskottet kan konstatera att det även på EU-nivå har tagits initiativ till att främja omställningen till mer miljövänliga drivmedel genom direktivet om utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel. Syftet med direktivet är att bidra till en långsiktigt hållbar transportsektor genom att stödja uppbyggnaden av en infrastruktur för alternativa bränslen i EU och införandet av gemensamma tekniska specifikationer för denna. Enligt direktivet ska medlemsländerna ta fram nationella planer och mål för utbyggnaden av infrastruktur för alternativa drivmedel. Nationella mål ska finnas för el och naturgas (flytande och komprimerad) medan de är frivilliga för vätgas. Direktivet innehåller också krav på standarder för laddstationer och tankställen.

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

När det gäller motionsförslaget om att sänka bashastigheten i tätorter till 30 km/h vill utskottet påminna om att utskottet i betänkande 2013/14:TU9 avstyrkte motionsförslaget om sänkt bashastighet. Utskottet framförde bl.a. att regeringen har angett att det för närvarande inte är aktuellt att genomföra ytterligare långtgående reformer av hastighetssystemet och att det fortsatta arbetet bör ske inom ramen för det befintliga hastighetssystemet, med hänsyn till trafiksäkerhet, miljö och tillgänglighet.

Mot bakgrund av pågående arbete finner inte utskottet att det finns skäl för riksdagen att ta ytterligare initiativ med anledning av motionsförslagen. Utskottet avstyrker därmed motionerna 2012/13:T510 av Helena Leander m.fl. (MP) yrkande 9, 2013/14:T268 av Markus Wiechel (SD) yrkande 1, 2013/14:T269 av Karin Nilsson och Göran Lindell (båda C), 2013/14:T394 av Josef Fransson (SD), 2013/14:T510 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkandena 18 och 20, 2013/14:T511 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 11, 2013/14:T517 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkandena 24, 27, 28 och 30, 2013/14:T526 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkandena 29, 35 och 45, 2013/14:MJ332 av Thomas Finnborg (M) och 2013/14:N238 av Kew Nordqvist m.fl. (MP) yrkande 13.

Miljözoner

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om miljözoner. Utskottet hänvisar till pågående beredning inom Regeringskansliet.

Jämför reservation 5 (MP, 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 miljökänsliga 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 har uppgraderats för lägre avgasutsläpp ska finnas i vägtrafikregistret.

Motionerna

I motion 2013/14:T483 av Jan-Olof Larsson (S) föreslås att reglerna för miljözoner flyttas från trafikförordningen till miljölagstiftningen. Vidare framför motionären att mätningar i bl.a. Stockholm, Göteborg och Malmö har visat att halterna av NO₂ i avgaserna inte har minskat, vilket däremot NO_x har gjort. Motionären ifrågasätter starkt att regeringen fr.o.m. den 1 september 2013 har förbjudit rena, syntetiska paraffinoljor enligt teknisk specifikation från EU-CEN TS 15940 i äldre fordon. Motionären menar att om en tanke är att miljözonsreglerna ska gynna ny teknik, så borde inte en viss sorts ny teknik dvs. syntetiska paraffinoljor, definierade av en ny EU-gemensam teknisk specifikation, missgynnas.

I motion 2013/14:T526 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 23 konstateras att kommuner i dag har möjlighet att införa miljözoner som begränsar användningen av tunga lastbilar i områden med dålig luft. Där-

emot finns det enligt motionärerna ingen möjlighet att reglera användningen av personbilar och lätta lastbilar med höga hälsovådliga utsläpp, exempelvis fordon som saknar katalysator. En sådan möjlighet bör snarast införas, menar motionärerna. Vidare anges i motionen att regeringen bör underlätta för kommunernas arbete med bilfria zoner genom att möjliggöra miljözoner där endast avgasfria och lågbullrande fordon tillåts.

Utskottets ställningstagande

Utskottet 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 anser utskottet är en viktig åtgärd för att förbättra luftkvaliteten i områden där människor bor och arbetar. En annan åtgärd är möjligheten för kommuner att belägga vissa gator med dubbdäcksförbud. När det gäller motionsyrkanden om att låta personbilar och lätta lastbilar omfattas av reglerna om miljözoner vill utskottet påminna om att statsrådet Catharina Elmsäter-Svärd i sitt interpellationssvar den 24 februari 2012 framförde att regeringen inte har jobbat färdigt med persontrafiken, utan frågan är föremål för beredning. Statsrådet påpekade att om det skulle införas ett förbud mot att använda vissa personbilar inom ett område där människor bor skulle det kunna innebära att de måste köpa helt nya bilar, vilket är fråga om en större investering.

Statsrådet Catharina Elmsäter-Svärd framförde vidare i sitt svar på en skriftlig fråga den 18 december 2013 bl.a. att syftet med miljözoner för tunga fordon är att minska utsläppen av luftföroreningar. Miljözonerna är särskilt viktiga när det gäller att minska utsläppen av kväveoxider och partiklar och fungerar som ett välbehövligt komplement till utsläppskrav på nya fordon, då miljözoner ser till att inte alltför gamla och nedsmutsande fordon används i städerna. Statsrådet anförde vidare att bestämmelserna om miljözoner är teknikneutrala, de reglerar emissionsnivåer i euroklasser enligt EU-bestämmelser och det är t.ex. tillåtet att efterkonvertera fordon för att de ska ge lägre emissioner.

Utskottet delar statsrådets uppfattning om att det finns frågor som kräver noggranna avvägningar innan ställning kan tas till om åtgärden som åsyftas i motionsyrkandet om att låta personbilar och lätta lastbilar omfattas av reglerna om miljözoner. Utskottet vill även påminna om att regeringen den 6 mars 2014 gav en utredare i uppdrag att förutsättningslöst ta fram förslag på åtgärder som varaktigt kan minska de höga halterna av stora partiklar i Stockholm och i berörda tätorter, så att gränsvärdena i luftkvalitetsdirektivet kan nås. Uppdraget ska redovisas senast den 31 mars 2015. Utskottet ser mot den bakgrunden ingen anledning att föregripa den pågående beredningen. Utskottet finner inte heller i övrigt skäl att ta något initiativ med anledning av motionerna och avstyrker därmed motionerna 2013/14:T483 av Jan-Olof Larsson (S) och 2013/14:T526 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 23.

Bilpooler

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om bilpooler. Utskottet framhåller att det ser positivt på framväxten av bilpooler och hänvisar bl.a. till pågående utredningsarbete inom Regeringskansliet.

Jämför reservation 6 (S, MP, V).

Motionerna

I partimotion 2013/14:C419 av Åsa Romson m.fl. (MP) yrkande 8 framförs att kommuner bör kunna få reservera parkeringar för bilpoolsbilar. På detta sätt skapas bättre möjligheter för kommunerna att stimulera bilpooler.

I motion 2013/14:T526 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 26 framförs att bilpooler har framtiden för sig i ett klimatanpassat samhälle. Motionärerna konstaterar att det är en form av bilägande som möjliggör tillgång till bil när man verkligen behöver det som bäst, samtidigt som man styr bort från en daglig användning. I motionen anges att i dagsläget får en kommun inte reservera parkeringsplatser på gatan till en bilpool. För att det ska bli möjligt krävs att man i trafikförordningen definierar vad en bilpool är. Motionärerna yrkar därför att regeringen bör ge kommuner möjlighet att reservera parkeringsplatser för en bilpool även på gatumark.

I kommittémotion 2013/14:T517 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 31 anges att motionärerna ser positivt på att bilpoolerna ökar i popularitet i Sverige. Motionärerna pekar på att det ger möjlighet att till en rimlig kostnad kunna använda en nyare bil med hög säkerhet och god miljöprestanda. I motionen anges att bilpoolerna är särskilt attraktiva i storstäderna där det är ont om utrymme för parkeringsplatser. Motionärerna menar att det behövs en definition på vad en bilpool är och att de behöver tilldelas parkeringsplatser på gatumark.

I motion 2013/14:T535 av Teres Lindberg och Börje Vestlund (båda S) yrkas att kommuner ska ges möjlighet att reservera parkeringsplatser på gatan för bilpooler. Som skäl för yrkandet anger motionärerna bl.a. att Sverige har förbundit sig att minska utsläppen av koldioxid och partiklar. En viktig förutsättning för detta är att minska utsläppen från trafiken. Motionärerna menar att försök med bilpooler är ett betydelsefullt komplement till utveckling av bränslesnålare motorer, utbyggd kollektivtrafik osv. I motionen framförs därför att riksdagen bör underlätta för bilpooler att etableras. En metod är att kommunerna reserverar en del av gatuparkeringsplatserna för bilpooler, vilket i dag begränsas genom gällande lagstiftning.

Utskottets ställningstagande

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

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

Statsrådet Catharina Elmsäter-Svärd framhöll i sitt svar på en skriftlig fråga den 11 mars 2014 bl.a. att för många privatpersoner, offentliga organisationer och företag innebär medlemskap i en bilpool en attraktiv och bekväm lösning som ger en kostnadsbesparing jämfört med egen bil. För företag och organisationer kan också image och arbetsmiljö vara bidragande faktorer. Det finns alltså redan flera fördelar för den enskilde medborgaren, organisationen eller företaget att lösa tillgången till bil genom att vara medlem i en bilpool. Statsrådet pekade också på att en möjlighet att ytterligare gynna framväxten av bilpooler skulle kunna vara att ge kommunerna möjlighet att reservera parkeringsplatser för bilpoolsbilar på gatumark. Statsrådet lyfte dock fram att frågan inte är okomplexerad. Statsrådet menade att en sådan särbehandling av bilpoolsbilar innebär att ägandeformen blir avgörande för hur en bil får parkeras, och frågan är om detta är förenligt med likställighetsprincipen i kommunallagstiftningen. En annan fråga som statsrådet lyfte fram är hur bilpoolsbilar ska definieras. Räcker det att dela bil med sin granne, eller vilka krav ska en bilpoolsbil uppfylla? Statsrådet framförde att hon kommer att följa utvecklingen och efterfrågan kopplade till bilpoolsverksamheten för att se vad som kan och behöver göras. Utskottet välkomnar detta.

Utskottet vill även peka på att Utredningen om fossiloberoende fordonsflotta har lämnat flera förslag som syftar till att främja bilpooler. En av flera frågor som berörs är möjligheterna att reservera parkeringsplatser. Utredningens förslag är föremål för remisshantering, och statsrådet framförde i ovan nämnda svar att regeringen avser att återkomma med sina bedömningar i frågan efter sedvanlig beredning.

Mot denna bakgrund avstyrker utskottet motionerna 2013/14:C419 av Åsa Romson m.fl. (MP) yrkande 8, 2013/14:T517 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 31, 2013/14:T526 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 26 och 2013/14:T535 av Teres Lindberg och Börje Vestlund (båda S).

Vinterdäck

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motioner om användning av vinterdäck med hänsyn till att utskottet anser att dagens möjlighet för kommuner att meddela förbud mot dubbdäck återspeglar väl avvägda krav på trafiksäkerhet och minskade luftföroreningar.

Jämför reservation 7 (SD).

Bakgrund

Vägverket har i rapporten Samlad lägesrapport om vinterdäck, som redovisades i januari 2009 på grundval av ett uppdrag från regeringen, utrett vilka regler som bör gälla för vinterdäck. Vägverket föreslår i rapporten att användningen av dubbdäck bör begränsas. Av rapporten framgår vidare att en minskning av dubbdäcksanvändningen är samhällsekonomiskt lönsam. Rapporten ledde till att nya regler om vinterdäck infördes i december 2009. Dubbdäcksförbudet ändrades till att gälla fr.o.m. den 16 april t.o.m. den 30 september.

Även utländska personbilar och lätta lastbilar måste numera ha vinterdäck under den tid då vinterdäckskravet gäller. Sedan den 1 januari 2013 ska även tunga lastbilar, tunga bussar och personbilar klass II (husbil) med en totalvikt över 3,5 ton ha vinterdäck eller likvärdig utrustning på fordons drivaxlar när vinterväglag råder under den aktuella perioden.

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

Motionerna

I motion 2013/14:T403 av Lars Beckman och Ulf Berg (båda M) framförs att det finns behov av att göra en översyn av användandet av friktionsdäck sommartid och om det anses lämpligt ur trafiksäkerhetssynpunkt. Motionärerna menar att på sommaren ger friktionsdäcken sämre grepp, längre bromssträcka och försämrad stabilitet vid en undanmanöver än vad sommardäck gör.

I motion 2013/14:T404 framför Lars Beckman och Ulf Berg (båda M) vidare att det bör övervägas om ett förbud mot dubbdäck, även i enstaka kommuner, är lämpligt ur trafiksäkerhetssynpunkt. Motionärerna menar att det är mycket viktigt med en hög trafiksäkerhet och att undersökningar visar att dubbdäck är allra bäst att använda på vinterväglag ur trafiksäkerhetssynpunkt. Motionärerna pekar på siffror från Trafikverket om att risken för att dö i en trafikolycka minskar med 42 procent om man använder dubbdäck jämfört med odubbade däck. De framför att riksdagens utredningstjänst har genomfört en undersökning som visar att dubbdäcksanvändning bara är en av flera källor till partikelutsläpp och inte heller nödvändigtvis den största källan till de farliga utsläppen.

I motion 2013/14:T458 framför Johan Hultberg (M) att det finns anledning att se över om friktionsdäck ska vara tillåtna att användas sommartid. Facktidskrifter har visat att friktionsdäcken har sämre egenskaper för körning på sommarväglag. Motionären pekar bl.a. på att bromssträckan blir upp till 50 procent längre med friktionsdäck på grund av det mjuka gummit.

I motion 2013/14:T523 anser Julia Kronlid (SD) att dubbdäck ska vara tillåtna oavsett väglag fram till den 30 april. Sedan den 1 december 2009 är det med vissa undantag inte tillåtet att köra med dubbdäck efter den 15 april. Motionären menar att perioden den 15–30 april fortfarande är en mycket ostadig och opålitlig period när det gäller väglag. Den nya regeln sätter en extra press på bilägare att byta till sommardäck under en period då det är stor risk för plötsliga väderomsvängningar, vilket ökar risken för trafikolyckor och dödsfall. Motionären understryker att många som bor på landsbygden kör i svåra vinterförhållanden där dubbdäck är säkrare än dubbfria däck.

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar att det är viktigt att åstadkomma en effektiv användning av vinterdäck när vinterväglag råder. Det innebär dels att vinterdäck ska användas när det behövs, dels att man bör eliminera användningens negativa påverkan på människor och miljö. Utskottet vill framhålla att den påverkan dubbdäck har på upprätthållandet av en hög trafiksäkerhet är av stor betydelse. Utskottet kan samtidigt konstatera att dubbdäck bedöms vara en källa till förhöjda partikelhalter och att Sverige har dömts av EU-domstolen för att ha överskridit luftkvalitetsdirektivets gränsvärden för PM10 på ett flertal lokala platser i landet. Utskottet vill därför lyfta fram

som anges budgetpropositionen för 2014 att halterna av PM10 minskar långsiktigt när användningen av dubbdäck minskar och att nya regler under senare år har ökat kommunernas möjligheter att vidta åtgärder. Av budgetpropositionen framgår även att preliminära uppgifter tyder på att miljökvalitetsnormen för PM10 klarades under 2012, vilket är första gången sedan normen trädde i kraft 2005.

Utskottet välkomnar även att regeringen i september 2013 gav Trafikverket ett uppdrag som har till syfte att minska dubbdäckspartiklarnas effekter på människors hälsa. Enligt uppdraget ska Trafikverket framför allt arbeta med de branscher som påverkar bilisternas val av däck, t.ex. däckleverantörer, bilförsäljare och hyrbils- och billeasingföretag. Syftet är att färre bilar som inte behöver det av säkerhetsskäl ska ha dubbdäck, och det särskilt i regioner där dubbdäcken vållar allvarliga problem för luftkvaliteten. Vidare gav regeringen den 6 mars 2014 (dir. 2014:32) en 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 ska redovisas senast den 31 mars 2015.

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

Utskottet är mot denna bakgrund inte berett att ta något initiativ med anledning av motionsförslagen. Utskottet avstyrker därmed motionerna 2013/14:T403 och 2013/14:T404 av Lars Beckman och Ulf Berg (båda M), 2013/14:T458 av Johan Hultberg (M) och 2013/14:T523 av Julia Kronlid (SD).

Parkeringsfrågor

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om parkeringsfrågor. Utskottet hänvisar bl.a. till pågående utredningsarbete.

Jämför reservationerna 8 (MP) och 9 (SD).

Motionerna

I motion 2013/14:T268 av Markus Wiechel (SD) yrkande 2 framförs att elbilar ska få kostnadsfri parkering i hela landet. Motionären anför att det är nödvändigt om Sverige ska ligga i framkant som miljöland och få en ökad efterfrågan på elbilar.

I motion 2013/14:T526 av Stina Bergström m.fl. (MP) framförs att parkeringspolitiken har stor betydelse både för livsmiljön i städerna och för klimatutsläppen. I yrkande 17 föreslås att kommuner bör ges möjlighet att ta ut en avgift för parkering på privat mark. Syftet är enligt motionärerna att möjliggöra för kommuner att ta ut en parkeringsavgift vid exempelvis externa köpcentrum eller arbetsplatser. Därmed skapas ett incitament att minska antalet parkeringsplatser och att omvandla långtidsparkering till korttidsparkering. Motionärerna konstaterar att om avgiften för parkeringsplatsen dessutom öronmärks för kollektivtrafiksatsningar kan åtgärden ha en dubbel effekt. Förslaget omfattar inte parkeringsplatser som reserverats för rörelsehindrade. I yrkande 19 anger motionärerna vidare att en kommun i dagsläget hindras av gällande regelverk att ta ut den nivå på parkeringsavgifter som den i vissa lägen skulle vilja, på grund av trängsel, miljö eller andra orsaker. Motionärerna anser därför att lagen bör omformuleras så att det blir tydligt att kommunerna får tillämpa marknadsanpassade och miljöstyrande parkeringsavgifter.

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar att parkeringsbestämmelser kan vara ett effektivt medel för att påverka stadstrafikens utveckling och trafikens konsekvenser på människors hälsa och miljön. Samtidigt är det viktigt att regelsystemet för parkering uppfyller de högt ställda kraven på rättssäkerhet och att det är utformat så att det vinner förståelse hos vägtrafikanterna.

Utskottet vill peka på att motionsförslaget om att kommuner ska ha rätt att ta ut en avgift på privat mark inte är okomplicerat utan väcker frågor om äganderätten och förhållandet mellan skatter och avgifter. I sammanhanget vill utskottet också lyfta fram att Utredningen om fossiloberoende fordonsflotta bl.a. har föreslagit beskattning av p-platser i städerna och krav på att laddplatser ska ingå när parkeringar byggs ut. Utredningens förslag är för närvarande föremål för remissbehandling.

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

Mot denna bakgrund avstyrker utskottet motionerna 2013/14:T268 av Markus Wiechel (SD) yrkande 2 och 2013/14:T526 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkandena 17 och 19.

Lastbilars längd och vikt

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag. Utskottet slår vakt om Sveriges undantag från lastbilslängder och anser att det är angeläget att de försök som pågår med längre och tyngre fordonskombinationer i syfte att miljöeffektivera tunga transporter utan att det sker på bekostnad av trafiksäkerheten får fortskrida.

Jämför reservationerna 10 (S) och 11 (MP, V).

Bakgrund

Fordons högsta tillåtna vikt och höjd regleras i direktiv 96/53/EG (rådets dir. 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). Ett fordon's högsta tillåtna längd enligt direktivet är 18,75 meter. Direktivet innehåller möjligheter för medlemsstaterna att under vissa förutsättningar meddela undantag från kraven. Det gäller exempelvis för fordon med odelbar last och fordon som innehåller nya tekniker eller konstruktioner samt under vissa förutsättningar fordon som utför nationella transporter som inte påtagligt påverkar den internationella konkurrensen. Sverige har genomfört direktiv 96/53/EG genom trafikförordningen (1998:1276). Av 4 kap. 17 § nämnda förordning följer att ett annat motordrivet fordon än en buss, med eller utan ett fordon kopplat till detta, inte får föras på andra vägar än enskilda om fordonet eller fordonståget, lasten inräknad, är längre än 24,0 meter. Längden av ett fordonståg, lasten inräknad, får uppgå till 25,25 meter om ett antal villkor som ges i denna paragraf är uppfyllda. Bruttovikten får vara max 60 ton. Möjligheter till färd med längre och tyngre fordon än vad som är tillåtet enligt trafikförordningen skiljer sig åt beroende på om det är fråga om *delbar* eller *odelbar* last.

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

vägen eller någon annan avsevärd olägenhet. Transportstyrelsen har även meddelat allmänna råd om undantag för en färd med långa fordon (TSFS 2009:62).

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

Motionerna

I motion 2013/14:T319 av Karin Nilsson och Helena Lindahl (båda C) yrkas att regelverket för den maximala vikten för tyngre lastbilar bör ses över. Som skäl för yrkandet framförs att genom att tillåta tyngre lastbilar med totalvikt upp till 76 ton blir transportererna mer kostnads- och bränsleeffektiva än med dagens viktgräns på 60 ton. Svensk forskning visar att åkerierna genom en sådan ändring kan minska sina bränslekostnader med omkring 10 procent och att det skulle leda till 20 procent färre lastbilar på vägarna vid oförändrad transportvolym. I motionen anges att forskningen inte visar på något ökat vägslitage eller någon negativ inverkan på trafiksäkerheten då lasten fördelas på fler hjulaxlar. Däremot förväntas trafiksäkerheten öka då det blir färre lastbilar på vägarna.

I motion 2013/14:T478 av Karin Åström och Sven-Erik Bucht (båda S) anges att det sedan ett antal år tillbaka har bedrivits forskningsprojekt i Sverige med längre och tyngre fordon. Syftet är att effektivisera transportererna, särskilt av skogsråvaror. Enligt motionärerna har mycket lovande resultat påvisats när det gäller emissioner, vägslitage, trafiksäkerhet och kostnader. I motionen pekas på att man på detta sätt kan effektivisera transportererna från skogen fram till tåget. Det innebär däremot inte att lastbilarna konkurrerar med järnvägstransportererna. Motionärerna framhåller att det för att man ska kunna gå vidare krävs en ändring i trafikförordningen av maxvikten för lastbilar.

I motion 2013/14:T510 yrkande 19 och kommittémotion 2013/14:T517 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 29 framförs att en ökad användning av längre och tyngre fordonskombinationer kan vara ett sätt att minska lastbilstrafikens miljöpåverkan. Motionärerna pekar bl.a. på att försöket ETT–En trave till, med längre och tyngre timmerbilar, har fallit väl ut. Likaså menar motionärerna att försök med fordonslängder runt 30 meter är en intressant utveckling. I motionerna konstateras att det ger seriösa och innovativa åkerier möjligheter att specialisera sina uppdrag och på så vis minska konkurrensen från utländska enkla dragbilar.

I motion 2013/14:T532 av Roger Tiefensee (C) yrkas att maxvikten för tunga lastbilar i trafikförordningen bör höjas. Motionären menar att tyngre lastbilstransporter skulle stärka konkurrenskraften för svensk industri och också vara ett viktigt bidrag till att minska klimatpåverkan från tunga transporter. I motionen anges att det i fem års tid har bedrivits forskning om och tester av tyngre lastbilar och att det inte har visat någon negativ inverkan på trafiksäkerheten eller vägslitaget. I stället förväntas trafiksäkerheten öka med färre lastbilar på vägen.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis erinra om att Sverige, tillsammans med Finland, i samband med medlemsförhandlingarna med EU fick möjlighet att frångå EU:s tidigare krav om vikt- och längdbestämmelser för inhemska transporter. Utskottet bedömer att kortare fordon skulle leda till mer trafik som i sin tur ökar såväl utsläppen av koldioxid som transportkostnaderna samtidigt som risken för olyckor blir större på grund av att trafikmängden på vägarna ökar. Utskottet vill vidare lyfta fram de försöksverksamheter med extra långa fordon som pågår bl.a. genom det s.k. ETT-projektet. Utskottet har även fått veta att Transportstyrelsen har meddelat föreskrifter för färd med fordonståg mellan Malmö och Göteborg och färd med en 24 meter lång buss i Göteborg.

Utskottet har noterat att det även i andra länder pågår försök med långa vägtransportfordon. Utskottet vill också lyfta fram att kommissionens förslag från april 2013 till ändring av direktiv 96/53/EG om största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen bl.a. innebär att gränsöverskridande användning av längre fordon görs laglig om transporten endast korsar en gräns och om de två medlemsstaterna som berörs redan har tillåtit detta och om villkoren för undantag är uppfyllda. Utskottet välkomnar att det i Sverige såväl som i andra länder i EU pågår försök med långa fordonskombinationer för att se om tunga transporter kan miljöeffektiviseras genom längre fordonskombinationer utan att det sker på bekostnad av trafiksäkerheten. I sammanhanget kan också nämnas att Trafikverket i sin kapacitetsutredning anger att de största och snabbaste vinsterna för ökad kapacitet i transportsystemet finns i det nuvarande systemet. Att enbart bygga nytt löser enligt Trafikverket inte kapacitetsproblemen i dag och är inte heller ekonomiskt försvarbart. Systemet behöver därför utnyttjas på ett smartare och effektivare sätt. Det kan enligt Trafikverket bl.a. göras genom tyngre och längre fordon.

Utskottet välkomnar även att regeringen har gett Transportstyrelsen och Trafikverket i uppdrag att förbereda för att lastbilar med en bruttovikt upp till 74 ton ska kunna trafikera delar av det allmänna vägnätet. Enligt uppdraget ska Trafikverket identifiera i vilka delar av det statliga vägnätet det skulle vara möjligt att tillåta lastbilar med en bruttovikt upp till 74 ton,

och Transportstyrelsen ska lämna förslag på hur dagens regelverk behöver anpassas samt hur dagens möjligheter till färd med längre och tyngre fordon ska kunna underlättas. Uppdraget ska redovisas till Näringsdepartementet senast den 15 augusti i år. Utskottet konstaterar vidare i sammanhanget att i regeringens nyligen fattade beslut om fastställelse av nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet för perioden 2014–2025 anges att planen innehåller ett antal offensiva satsningar på lösningar som kan bidra till uppsatta klimatmål, bl.a. en introduktion av längre och tyngre lastbilar på delar av det svenska vägnätet.

Mot bakgrund av pågående utvecklingsarbete inom såväl Sverige som EU avstyrker utskottet motionerna 2013/14:T319 av Karin Nilsson och Helena Lindahl (båda C), 2013/14:T478 av Karin Åström och Sven-Erik Bucht (båda S), 2013/14:T510 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 19, 2013/14:T517 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 29 och 2013/14:T532 av Roger Tiefensee (C).

Övergivna fordon

Utskottets förslag i korthet

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

Jämför reservation 12 (S).

Motionerna

I motion 2013/14:T214 av Jan Ertsborn och Anita Brodén (båda FP) konstateras att det utmed motorvägar och även andra vägar samt direkt i skog och mark allt som oftast finns övergivna fordon. Det kan leda till olyckor då bilister stannar för att se om någon olycka nyss inträffat. Övergivna fordon kan också leda till miljöproblem då olja eller bensin rinner ut från bilvraken. Dessutom är förekomsten av övergivna fordon en nedskräpning i naturen som måste åtgärdas. Motionärerna framför att med hänsyn till vår miljö och till trafiksäkerheten måste mer tidsenliga regler om omhändertagande av bilar snarast komma på plats. Regeringen bör därför skynda på detta arbete.

I motion 2013/14:T273 av Lennart Axelsson (S) framförs att det finns ett behov av att se över lagstiftningen om möjligheten att snabbt få bort övergivna fordon från skog och mark. Motionären menar att mer eller mindre körbara bilar och skrotbilar som lämnas i skog och mark och utmed vägar är ett stort och ständigt återkommande problem. I motionen konstateras att uttjänta och övergivna motorfordon inte bara skräpar ned utan även kan skada växter och djur genom de miljöfarliga ämnen de innehåller. Bilvrak kan också locka till sig barn och bli till farliga lekplatser.

Motionären anger att det ofta tar lång tid innan ”dumpade” skrotbilar kan transporteras bort, eftersom deras ägare först ska sökas och ges möjlighet att själva ta hand om sina bilar. Det finns därför ett klart behov av att se över lagstiftningen för att göra det möjligt att få bort dessa bilvrak ur naturen så snabbt som möjligt.

Även i motion 2013/14:T406 av Eva Sonidsson och Susanne Eberstein (båda S) framförs att antalet övergivna fordon utmed vägarna och i naturen ökar, vilket utgör en risk både ur trafiksäkerhets- och miljösynpunkt. Motionärerna menar att regelsystemet måste bli enklare så att polisen kan forsla bort övergivna fordon.

I motion 2013/14:T423 av Isak From m.fl. (S) yrkande 2 yrkas att kommunernas arbete med uttjänta fordon måste minskas. Motionärerna konstaterar att Sveriges Kommuner och Landsting och enskilda kommuner ofta framför att kostnaden för flyttning av övergivna skrotbilar är hög och ett stort kostnads- och miljöproblem för kommuner och privata markägare. Vidare framförs att många kommuner upplever problem vid indrivningen av kostnaden för omhändertagande av bilar.

Utskottets ställningstagande

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

Utskottet har tagit del av att statsrådet Lena Ek i februari 2014 framförde bl.a. att det faktum att bilar dumpas i miljön och skrotas illegalt är ett problem i flera kommuner. Statsrådets utgångspunkt var att förorenaren ska betala och att det inte är rimligt att låta skattebetalarna ta kostnaden för att någon medvetet, och i strid med lagen, lämnat sitt uttjänta fordon vind för våg. Vidare konstaterade statsrådet att problemet med skrotbilar i skog och mark kvarstår och att man från regeringens sida överväger att ge

ytterligare uppdrag till Naturvårdsverket för att undersöka hur exempelvis ansvaret för insamlingen av övergivna bilar kan förtydligas, liksom hur ett system för ersättning för omhändertagande av övergivna uttjänta bilar skulle kunna utformas och finansieras. Statsrådet framförde att hon vill kunna prioritera denna fråga och hoppas kunna besluta om uppdraget under våren. Utskottet välkomnar detta och utgår från att regeringen uppmärksammar både miljö- och trafiksäkerhetsaspekterna i den pågående beredningen av frågan. Enligt utskottets mening saknas därmed skäl för utskottet att ta ytterligare initiativ i frågan. Utskottet avstyrker därför motionerna 2013/14:T214 av Jan Ertsborn och Anita Brodén (båda FP), 2013/14:T273 av Lennart Axelsson (S), 2013/14:T406 av Eva Sonidsson och Susanne Eberstein (båda S) och 2013/14:T423 av Isak From m.fl. (S) yrkande 2.

Fordonsbesiktning

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad utskottet anför om att en utredning snarast bör genomföras om hur utförsäljningen av AB Svensk Bilprovnings besiktningstationer har påverkat priserna och tillgängligheten på fordonsbesiktningmarknaden samt att någon ytterligare försäljning av bolagets besiktningstationer inte bör göras förrän utredningen är färdigställd och behandlad.

Jämför reservation 13 (M, FP, C, KD).

Bakgrund

Allmänt

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

Riksdagen har bemyndigat regeringen att minska eller öka statens ägande i bolaget. Mot den bakgrunden inledde AB Svensk Bilprovning i slutet av januari 2012 försäljningen av grupperingar av besiktningstationer. Stationsnätet har delats in i grupper för att skapa förutsättningar för en väl fungerande marknad samtidigt som en även i fortsättningen god täckning av fordonsbesiktningar i hela landet beaktas. I november 2012 såldes en tredjedel av Bilprovningens stationsnät till Opus Bilprovning. Våren

2013 delade staten och de övriga ägarna upp resten av Bilprovningen mellan sig. Staten äger numera AB Svensk Bilprovning med besiktningstationer över hela landet. De övriga ägarna (Motorbranschens riksförbund, Bilförsäkringsföretagen, Kungliga Automobil Klubben, Motormännens Riksförbund, Motormännens Riksförbund, Motorförarnas Helynykterhetsförbund, Svenska Bussbranschens Riksförbund, Svenska Taxiförbundet, Sveriges Åkeriföretag) äger Besikta Bilprovning i Sverige AB med 55 besiktningstationer främst i Götaland och västra Svealand. Av uppgifter från Transportstyrelsen om fordonsbesiktningmarknaden t.o.m. december 2013 framkommer vidare att marknaden domineras av de tre ovan nämnda aktörerna med följande marknadsandelar: AB Svensk Bilprovning (34 procent), Opus Bilprovning AB (30 procent) och Besikta Bilprovning i Sverige AB (25 procent).

Regelverket

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

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

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

Motionerna

I motion 2013/14:T382 av Edip Noyan (M) konstateras att omregleringen av bilprovningen har ökat tillgängligheten då många av de nya aktörerna har kvälls- och helgöppet och inte kräver en förbokad tid. Motionären anger att det finns många svenskar som är bosatta utomlands och som måste resa till Sverige för att besiktiga sina bilar eftersom en bilbesiktning i ett annat EU-land inte godtas i Sverige. I motionen anges att detta är

både tidskrävande och kostsamt för den enskilde samt gör det svårare att använda samma bil i hemlandet som i bosättningslandet. Motionären framhåller att genom EU har avstånden i Europa blivit kortare och rörligheten friare, och många européer bor under en period i ett annat EU-land. Motionären menar att som ett led i att öka rörligheten för EU-medborgare, borde dessa kunna besiktiga bilen i ett annat EU-land, varför regeringen bör se över möjligheten för svenskar att få bilbesiktningen utförd även i andra EU-länder än Sverige.

I motion 2013/14:T417 av Isak From och Maria Stenberg (båda S) framförs att fordonsbesiktning är myndighetsutövning och därmed en statlig angelägenhet. Motionärerna menar därför att bilbesiktningen inte bör vara konkurrensutsatt och att staten har ett ansvar för tillgängligheten till bilbesiktning i hela landet. I motionen anges att omregleringen av bilbesiktningen har skapat en ny situation som riskerar att bli dyr för den enskilde fordonsägaren.

I kommittémotion 2013/14:T517 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 39 framför motionärerna att det finns flera frågetecken kring regeringens utförsäljning av Bilprovningen. Motionärerna pekar på att besiktningpriserna höjdes kraftigt när bilprovningen i Finland såldes ut. I motionen konstateras att när offentliga monopol ersätts av privata monopol finns det en stor risk att priserna höjs. Motionärerna ställer sig frågande till om de aktörer som har tagit över flertalet av Bilprovningens besiktningstationer verkligen ser långsiktigt på sina åtaganden. Med tanke på att fordonen får alltmer avancerade säkerhetssystem och förfinad avgasrening är det sannolikt att kraven skärps ytterligare om några år. Motionärerna ifrågasätter om de nya aktörerna är beredda att investera i sina besiktningstationer runt om i landet för att klara framtida krav. Om vissa stationer skulle sluta att besiktiga tunga fordon skulle det innebära ett stort slag mot åkerier och bussbolag. Motionärerna anser därför att det är lämpligt att bilprovningföretaget Besikta stannar kvar hos de åtta motor- och trafikorganisationer som äger kedjan. Den resterande tredjedelen av Bilprovningen ska enligt motionärerna stanna i statlig ägo för att kunna agera prispressare. Vidare framför motionärerna att regeringen senast sommaren 2014 bör presentera en utredning om hur utförsäljningen har påverkat priserna och tillgängligheten på fordonsbesiktningmarknaden. Motionärerna menar att utredningen även ska belysa hur möjligheten till fordonsbesiktning för alla typer av fordon i hela landet ska garanteras i framtiden.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill framhålla vikten av att ha ett system för fordonsbesiktning som fungerar väl och är effektivt. Tillgängligheten ska vara hög, pålitligheten god och priserna rimliga. Utskottet vill särskilt peka på vikten av att det går smidigt att besiktiga fordon för företagsutvecklingen i landets glest befolkade delar. Det förutsätter fordonsbesiktning på rimligt avstånd för att

undvika onödig miljöpåverkan och höga kostnader för brukarna. Utskottet tvingas konstatera att några förslag för att säkerställa en likvärdig service i hela landet inte har lagts fram av regeringen.

Utskottet kan också konstatera att omregleringen av fordonsbesiktningssmarknaden inte har lett till förväntade pressade priser eller högre kvalitet. Transportstyrelsens rapport Fordonsbesiktningssmarknaden 2013 visar att besiktningssmarknaden i stort fungerar på samma sätt som innan omregleringen. Dock har snittpriset tydligt ökat under det senaste året, och öppettider har minskat. Som exempel nämner Transportstyrelsen att snittpriset för en personbil har ökat med 13 procent från december 2012 till december 2013. Utskottet vill i sammanhanget särskilt peka på att besiktningsspriserna höjdes kraftigt när bilprovningen i Finland såldes ut. Det kan konstateras att när offentliga monopol ersätts av privata monopol finns det en stor risk att priserna höjs. Utskottet har även tagit del av att Transportstyrelsen inte heller har sett någon teknikutveckling inom branschen genom de tillsynsbesök som styrelsen gör.

Utskottet vill vidare peka på att det finns flera frågetecken kring regeringens utförsäljning av AB Svensk Bilprovningss besiktningssstationer. Utskottet ställer sig frågande till om de aktörer som har tagit över flertalet av AB Svensk Bilprovningss besiktningssstationer verkligen ser långsiktigt på sina åtaganden. Med tanke på att fordonen får alltmer avancerade säkerhetssystem och förfinad avgasrening är det sannolikt att kraven skärps ytterligare om några år. Utskottet anser att det är tveksamt om de nya aktörerna är beredda att investera i sina besiktningssstationer runt om i landet för att klara de framtida kraven. Utskottet kan samtidigt konstatera att om vissa besiktningssstationer skulle sluta att besiktiga tunga fordon skulle det innebära ett stort slag mot åkerier och bussbolag. Mot den bakgrunden anser utskottet att det är lämpligt att Besikta stannar kvar hos de åtta motor- och trafikorganisationer som äger kedjan och att AB Svensk Bilprovningss besiktningssstationer stannar i statlig ägo, bl.a. för att kunna agera prispressare.

Utskottet är medvetet om att Transportstyrelsen enligt fordonslagen ska kontrollera att besiktningssverksamheten fungerar väl med avseende på trafiksäkerhet, miljö, prisutveckling, teknikutveckling och tillgänglighet. Utskottet anser dock att en utredning snarast bör genomföras om hur just utförsäljningen av AB Svensk Bilprovningss besiktningssstationer har påverkat priser och tillgänglighet på fordonsbesiktningssmarknaden. Utredningen ska vidare belysa hur möjligheten till fordonsbesiktning för alla typer av fordon i hela landet ska garanteras i framtiden. Fram till dess att utredningen är färdigställd och behandlad bör någon ytterligare försäljning av AB Svensk Bilprovningss besiktningssstationer inte göras. Vad utskottet nu har anfört bör riksdagen tillkänna för regeringen som sin mening.

När det gäller motionsförslaget om att bilbesiktningar ska kunna göras av svenskregistrerade bilar även i andra EU-länder konstaterar utskottet att det inte finns möjlighet att kontrollbesiktiga en svenskregistrerad bil utomlands. Utskottet har dock tagit del av information om att det pågår ett internationellt arbete som skulle kunna möjliggöra detta.

Utskottet tillstyrker därmed motion 2013/14:T517 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 39, tillstyrker delvis motion 2013/14:T417 av Isak From och Maria Stenberg (båda S) och avstyrker motion 2013/14:T382 av Edip Noyan (M).

Enskilda vägar

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om enskilda vägar. Utskottet noterar med tillfredsställelse att den statliga medelstilledningen till enskilda vägar fortfarande ligger på historiskt höga nivåer.

Motionerna

Av motion 2013/14:C392 yrkande 2 av Per Åsling (C) framgår att motionären vill se en översyn av vilka enskilda vägar som bör omklassificeras till allmänna vägar. I motionen framförs att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att utreda vilka enskilda vägar som användas som allmänna vägar och därför bör omklassificeras.

I motion 2013/14:T447 av Emil Källström (C) yrkas att stödet till enskilda vägar bör ses över. Som skäl för yrkandet anges bl.a. att enskilda vägar är en viktig del i vägsystemet och står för en stor transportförsörjning för både enskilda och näringslivet. Även om Centerpartiet och alliansen har medverkat till ett kraftigt ökat stöd till de enskilda vägarna är behoven fortfarande mycket stora.

Utskottets ställningstagande

Inledningsvis vill utskottet understryka att ett väl fungerande enskilt vägnät är av stor vikt för att främja en positiv utveckling i hela landet. Detta har stor betydelse för sysselsättning och tillväxt. Inte minst på landsbygden är många människor och företag beroende av att det finns en god framkomlighet på de enskilda vägarna. Att det enskilda vägnätet är i gott skick är av betydelse för att uppnå de av riksdagen beslutade transportpolitiska målen om ett tillgängligt transportsystem, en hög transportkvalitet och en positiv regional utveckling. Regeringen har även i propositionen Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem (prop. 2012/13:25) pekat på de enskilda vägarnas betydelse för möjligheterna att driva skogs- och lantbruksföretag, liksom för andra näringar som turism.

Utskottet påminner om att riksdagen tidigare har beslutat om en ekonomisk ram om 155 miljarder kronor till drift och underhåll av statliga vägar inklusive bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion av vägar samt statlig medfinansiering av enskilda vägar (bet. 2012/13:TU2, rskr. 2012/13:119). I regeringens nyligen antagna beslut om fastställelse av nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet för perioden 2014–2025 framhålls att regeringen bibehåller den drifts- och underhållsnivå som blev resultatet av föregående planperiods höjda ambition vad gäller det lågtrafikerade vägnätet, då regeringen beslutade om en nära 40-procentig ökning av anslagsmedlen för statlig medfinansiering till drift och underhåll av enskilda vägar. Under 2014–2025 ska anslagsmedlen uppgå till 13,4 miljarder kronor.

Utskottet noterar med tillfredsställelse att statens medelstillelse till enskilda vägar fortfarande ligger på historiskt höga nivåer och finner därmed inte skäl att ta något initiativ med anledning av motionsförslagen. Motionerna 2013/14:C392 av Per Åsling (C) yrkande 2 och 2013/14:T447 av Emil Källström (C) avstyrks därmed.

Vägskyltning

Utskottets förslag i korthet

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

Motionerna

I motion 2013/14:T228 av Cecilia Widegren (M) framförs att regeringen bör se över möjligheterna att förenkla för landsbygdsföretagare att sätta upp vägskyltar. Som skäl för yrkandet framförs att det för företagare är viktigt att synas och tala om var man finns med en tydlig vägskylt. Det är därför viktigt att myndigheter underlättar möjligheterna för företagare att sätta upp vägvisningsskyltar. Motionären menar att skylten längs vägrenen många gånger är landsbygdsföretagarens effektivaste marknadsföring och kan vara avgörande för företagets fortlevnad och för att kunderna hittar dit.

I motion 2013/14:T247 av Solveig Zander (C) framförs att kommunen bör få i uppgift att besluta om skyltning och vägvisare till verksamheter på landsbygden. Det bör ske utifrån detaljplaner och fastställda riktlinjer i lagstiftningen. Motionären menar att det skulle kunna innebära att skyltar och affischer av olika slag som skräpar ned efter de allmänna vägarna försvann.

Utskottets ställningstagande

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

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

Mot denna bakgrund avstyrker utskottet motionerna 2013/14:T228 av Cecilia Widegren (M) och 2013/14:T247 av Solveig Zander (C).

Påställningsavgift

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår en motion om påställningsavgifter. Utskottet hänvisar till pågående beredning inom Regeringskansliet.

Motionen

I motion 2013/14:T259 av Jan Ericson (M) yrkas att man bör överväga en översyn av Transportstyrelsens avgifter för att registrera en bil som har varit avställd under viss tid. Som skäl för yrkandet framför motionären att kostnaden för myndigheten torde vara försumbar i dagens digitala samhälle.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis påminna om att riksdagen har beslutat att Transportstyrelsens verksamhet i form av tillstånd, tillsyn och registerhållning i huvudsak ska finansieras med avgifter fr.o.m. den 1 januari 2011 och att principen för finansieringsformen är självkostnadstäckning (prop. 2010/11:3, bet. 2010/11:TU6, rskr. 2010/11:58). Det betyder att avgiften ska täcka de kostnader Transportstyrelsen har inom det aktuella området. Om det går att minska myndighetens kostnader för just det området, kan avgiften sänkas, men om kostnaderna inte täcks kan avgiften behöva höjas. Utskottet

har tagit del av att Transportstyrelsen har föreslagit regeringen att påställningsavgiften för fordon ska tas bort. Regeringskansliet har remitterat förslaget, och beredning pågår.

Utskottet finner inte skäl att föregripa det pågående beredningsarbetet och avstyrker därmed motion 2013/14:T259 av Jan Ericson (M).

Förläsa fordon

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår en motion om autonoma fordon. Utskottet framhåller vikten av att utveckla transporttjänster och transportteknik och hänvisar till pågående utvecklingsarbete.

Motionen

I motion 2013/14:T444 av Emil Källström (C) yrkas att det bör tas fram en svensk strategi för autonoma fordon. I motionen anges att det runt om i världen pågår ett arbete som syftar till att utveckla fordon som kan ta sig mellan olika platser utan att en människa sitter vid ratten. Motionären menar att tekniken har en oerhört stor potential när det gäller trafiksäkerhet och passagerares bekvämlighet. Fordon som tillåter sina förare att arbeta, läsa eller sova under färden kan komma att förändra människors livskvalitet till det bättre och få arbetsmarknadsregioner att växa. Motionären framför att Sverige har alla förutsättningar för att bli ett föregångsland på detta område och att det därför bör tas initiativ för att se över vilka förändringar som krävs för att möjliggöra en utveckling av autonoma fordon i Sverige.

Utskottets ställningstagande

Utskottet delar motionärens uppfattning när det gäller vikten av att utveckla transporttjänster och transportteknik. Det gäller inte minst de utmaningar i form av miljö- och trängselproblematik som transportsystemet står inför. Behoven av forskning, innovation och teknikutveckling ökar därför. Utskottet anser att myndigheterna har en viktig roll att spela när det gäller forskning, innovation och teknikutveckling inom transportområdet och välkomnar därför att regeringen har ändrat instruktionerna för transportmyndigheternas arbete med forskning och innovation fr.o.m. den 1 maj 2013. Det innebär bl.a. att Trafikverket har fått ett samlat trafikslagsövergripande ansvar för att följa och dokumentera transportområdet, och Transportstyrelsen har i sin instruktion fått ett ansvar för forskning och innovation som motiveras av myndighetens uppgifter.

I regeringens beslut om fastställelse av nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet för perioden 2014–2025 framhålls att automatisering av såväl personbilstrafiken som lastbils- och busstrafiken röner ett stort och snabbt ökande internationellt intresse. Regeringen anför att det är angeläget att Trafikverket medverkar aktivt i denna utveckling för att se till att kopplingen till infrastrukturen blir den bästa möjliga ur samhällets synvinkel. Utskottet delar denna uppfattning.

Utskottet välkomnar även att regeringen i budgetpropositionen för 2014 pekar ut arbetet med att åstadkomma intelligenta transportsystem (ITS) som fortsatt viktigt. EU antog 2010 ett ramdirektiv för införande av intelligenta transportsystem på vägtransportområdet och för gränssnitt mot andra transportslag. I budgetpropositionen för 2014 framhålls att regeringen arbetar aktivt för att påverka EU-arbetet, bl.a. via en organisation där Regeringskansliet, myndigheter, näringsliv och akademi medverkar.

Utskottet vill även lyfta fram att inom ramen för regeringens innovationsstrategi har Trafikverket fått i uppdrag att arbeta med innovationsupphandling för att förbättra innovationsklimatet och innovationsförmågan i transportsektorn. Trafikverket redovisade en delrapport i december 2012, och uppdraget kommer att slutredovisas 2014.

Utskottet har även tagit del av att i december 2013 tecknades en avsiktsförklaring mellan Volvo Car Group, Trafikverket, Transportstyrelsen, Lindholmen Science Park och Göteborgs stad om världens första storskaliga pilotprojekt för autonom körning Projektet – Drive Me – självkörande bilar för hållbar mobilitet. Utskottet har fått veta att syftet med projektet är att studera samhällsfördelarna med autonom körning och att Sverige och Volvo Car Group ska bli ledande inom hållbar mobilitet då autonoma fordon ses som en viktig lösning för att nå nollvisionen om noll döda och svårt skadade i trafiken. Av uppgift från Trafikverket framgår att pilotprojektets självkörande bilar kommer att rulla på ca 50 kilometer utvalda vägsträckor i och omkring Göteborg där det är flerfiliga vägar med tät pendeltrafik och frekventa köer. Projektet inleds 2014 med kundundersökningar, teknikutveckling och utveckling av användargränssnitt och molntjänster. De första pilotbilarna kommer att rulla ut på Göteborgs vägar under 2017. Enligt Trafikverket ger självkörande bilar en mer effektiv markanvändning och begränsar behovet av investeringar i infrastrukturen. De kan också göra stadsmiljön mer attraktiv på andra sätt, t.ex. i form av säkrare trafik och minskade utsläpp, som i sin tur ger förbättrad luftkvalitet.

Mot bakgrund av pågående utvecklingsarbete avstyrker utskottet motion 2013/14:T444 av Emil Källström (C).

Registreringsskyltar

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motioner om registreringsskyltars utseende och utformning. Utskottet framhåller att Transportstyrelsen bör vara väl skickad att ta ansvar för fordonsskyltars utformning.

Motionerna

I motion 2013/14:T221 av Cecilia Widegren (M) föreslås att det ska införas gröna registreringsskyltar för miljöbilar. I motionen anges bl.a. att ett viktigt bidrag för att minska koldioxidutsläpp kan vara att öka antalet miljöbilar på de svenska vägarna. Motionären anser att det är viktigt att drivkrafterna för att få fler miljöbilar i Sverige ökar. Genom att se över möjligheten att låta registreringsskyltarna på miljöbilar vara gröna kan man bl.a. tydliggöra och synliggöra variationerna av miljöbilar och underlätta för bilägare att få miljöförmåner som gratis parkering osv.

I motion 2013/14:T286 av Boriana Åberg (M) yrkas att nya registreringsskyltar bör utformas så att de vid borttagning från fordonet automatiskt kasseras, detta i syfte att försvåra för individer som ägnar sig åt att stjäla registreringsskyltar. I motionen anges att stölder av registreringsskyltar är ett växande problem och att polisen beräknar att 16 000 registreringsskyltar har stulits den senaste tiden. Motionären framför att den individ som får sin registreringsskylt stulen på kort tid kan hamna i en ekonomisk härva med betalningskrav för obetalda parkeringsböter, trängselskatt och obetald bensin.

Utskottets ställningstagande

Frågan om utformningen av registreringsskyltar handläggs av Transportstyrelsen. Utskottet bedömer att Transportstyrelsen bör vara väl skickad att ta ansvar för fordonsskyltars utformning och anser inte att färgen på skyltarna är en fråga för riksdagen att närmare besluta om. Utskottet vill i sammanhanget peka på att svenska registreringsskyltar har fått ett något justerat utseende sedan den 1 januari 2014. Enligt uppgift från Transportstyrelsen är det resultatet av en översyn som myndigheten genomförde under det föregående året. Målet med översynen var att se till att vi har de skylttypen som krävs i dagens trafik, att skyltarna är lätta att läsa av och att de har standardiserade mått för lägre kostnader för både medborgare och myndighet. Utskottet har även tagit del av att om fem–tio år räcker inte längre det nuvarande systemet för registreringsnummer till eftersom den svenska fordonsparken stadigt ökar i omfattning. Transportstyrelsen har därför påbörjat ett arbete med att hitta en lösning för att utöka antalet tillgängliga registreringsnummer. Ett lösningsförslag beräknas kunna presenteras under första halvåret 2014.

När det gäller motionsförslaget om stulna registreringsskyltar vill utskottet påminna om att en stulen registreringsskylt ska anmälas till polisen, som därefter efterlyser skylten och utfärdar en provisorisk registreringsskylt. Utskottet finner att det är en lämplig ordning. Enligt uppgift från Transportstyrelsen är, som ett led i att öka säkerheten och möjligheten till identifiering, nya registreringsskyltar från och med 2014 utrustade med fordonets hela identifieringsmärkning (chassinummer) och fabrikatskoden. Utskottet välkomnar detta.

Med anledning av det sagda avstyrker utskottet motionerna 2013/14:T221 av Cecilia Widegren (M) och 2013/14:T286 av Boriana Åberg (M).

Tjänstebil och arbetspendling

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår en motion om möjligheten att använda tjänstebilen vid arbetspendling över riksgränsen. Utskottet hänvisar bl.a. till pågående arbete inom EU.

Motionen

I motion 2013/14:Sk304 av Sven-Erik Bucht (S) konstateras att det är alltmer förekommande att arbetsort och bostadsort inte är densamma. Ett exempel är Tornedalen där den finska arbetsmarknaden utgör en betydelsefull möjlighet att få ett arbete. I motionen anges att det fortfarande finns ett antal nationella regler som motverkar och försvårar arbetspendling över en riksgräns. Motionären pekar på att det exempelvis finns begränsningar när det gäller möjligheterna att använda tjänstebil. En person som arbetar i Finland och bor i Sverige och som får en tjänstebil av sin arbetsgivare kan endast nyttja den i ett år. Därefter anger motionären att man måste byta bil eller registrera den i Sverige. Motionären efterlyser en översyn av bestämmelserna.

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar att det är Transportstyrelsen som ansvarar för vägtrafikregistret. Huvudregeln är att i princip alla fordon som används i trafik ska vara registrerade i vägtrafikregistret. Det finns dock undantag för fordon i internationell vägtrafik om de ägs av en fysisk eller juridisk person som har sin huvudsakliga hemvist utomlands, inte är registrerade i Sverige, och har förts in till Sverige för att tillfälligt brukas här. Det finns inte någon direkt reglering av vad som avses med tillfälligt brukande i Sverige. Enligt uppgift från Transportstyrelsen har ett sådant brukande ansetts kunna ha samma innebörd som innehållet i en nordisk överenskommelse (SÖ 1985:91), dvs. ett år. Enligt den nordiska överenskommelsen gäller

inte registreringsplikten i Sverige fordon som är registrerade i Danmark, Finland eller Norge om fordonet brukas i Sverige under högst ett år. Utskottet har tagit del av att Transportstyrelsen på regeringens uppdrag har tagit fram rapporten Redovisning av regeringsuppdrag avseende brukande av danska tjänstebilar i Sverige. Transportstyrelsen kom bl.a. fram till att det inte har framkommit att det finns behov av en särreglering i förhållande till de bestämmelser som gäller enligt den nordiska överenskommelsen (SÖ 1985:91). Transportstyrelsens förslag var därmed att det inte görs några ändringar av nuvarande bestämmelser.

Utskottet har även tagit del av att det inom EU pågår ett arbete med att ta fram ett direktiv för att harmonisera registreringsfrågorna.

Mot denna bakgrund avstyrker utskottet motion 2013/14:Sk304 av Sven-Erik Bucht (S).

Förenklad behandling

Utskottets förslag i korthet

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

Utskottets ställningstagande

I betänkandet behandlas ett antal motionsförslag som rör samma eller i huvudsak samma frågor som utskottet har behandlat under de senaste riksmötena i betänkandena 2010/11:TU13, 2011/12:TU10 och 2012/13:TU17. Riksdagen har då, i enlighet med utskottets förslag, avslagit motionsyrkandena. Utskottet ser ingen anledning att nu göra någon annan bedömning i frågorna och avstyrker därför här behandlade motionsförslag. Det gäller motionerna 2013/14:T255 och 2013/14:T258 av Kurt Kvarnström och Carin Runeson (båda S), 2013/14:T294 och 2013/14:T295 av Lars Gustafsson (KD), 2013/14:T307 av Eva Sonidsson (S), 2013/14:T387 av Per Lodenius och Ola Johansson (båda C), 2013/14:T399 av Lars Beckman (M), 2013/14:T418 av Isak From och Per Svedberg (båda S), 2013/14:T495 av Catharina Bråkenhielm (S) och 2013/14:N238 av Kew Nordqvist m.fl. (MP) yrkandena 3 och 10.

Reservationer

Utskottets förslag till riksdagsbeslut och ställningstaganden har föranlett följande reservationer. I rubriken anges vilken punkt i utskottets förslag till riksdagsbeslut som behandlas i avsnittet.

1. **Lättnad i lagen om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel, punkt 1 (MP, V)**

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

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2005:1248) om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel, med de ändringarna att a) ändringarna i 3 § utgår och att b) 7 § andra meningen får följande lydelse: "En sådan dispens ska vara tidsbegränsad och får ges för så lång tid som skälen för dispens kan antas finnas kvar, dock i högst tre år." Därmed bifaller riksdagen motionerna 2013/14:T6 av Siv Holma m.fl. (V) och 2013/14:T7 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkandena 1 och 2 samt bifaller delvis proposition 2013/14:181.

Ställningstagande

Transportsektorn är en av de största utmaningarna för klimatarbetet i Sverige. I det sammanhanget vill vi framhålla att förnybara drivmedel är en angelägen del av ett hållbart transportsystem och att det är nödvändigt att satsa på sådana. En följd av regeringens politik är dock att försäljningen av förnybara drivmedel och fordon som främst drivs med förnybara drivmedel har minskat. Detta är inte hållbart.

Vi vill även understryka att oavsett var i Sverige man bor måste man ha samma grundläggande förutsättningar. Men vi kan se att de regionala skillnaderna i Sverige ökar alarmerande. Vi vill framhålla att förnybara drivmedel är särskilt viktiga på landsbygden, där bilen är svårare att ersätta. Lanthandeln och bensinstationerna har också ofta en nyckelfunktion för bygdernas attraktivitet och utveckling. Regeringens förslag om att minska antalet mackar som har skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel är, menar vi, ytterligare ett försök att backa in i framtiden och åsidosätta det långsiktigt hållbara. I praktiken innebär regeringens politik att det blir svårare för människor på landsbygden att få förnybara drivmedel. Vår politik går i stället ut på att både inhemsk produktion av förnybara drivmedel och efterfrågan ska öka, vilket innebär att distributionen

behöver hänga med. Vi anser att det är viktigt att distributionssystemet är tillräckligt väl utbyggt för att avståndet till ett tankställe inte ska vara ett hinder för användning av förnybara drivmedel på landsbygden och att förutsättningar finns för en fungerande konkurrens. När Sverige behöver öka tillgängligheten av förnybara drivmedel väljer regeringen att föreslå att ytterligare ca 500 tankställen ska undantas från kravet. Över 50 procent av tankställena i Sverige skulle härigenom undantas. Detta är inte rimligt. Vi har svårt att se hur denna åtgärd är förenlig med regeringens ambition om en fossiloberoende fordonsflotta 2030 samt ambitionerna om att stimulera landsbygdens potential för en grön omställning. Vi kan i sammanhanget också konstatera att regeringens förslag om att alla säljställen som säljer under 1 500 kubikmeter motorbensin eller dieselbränsle undantas från kravet om att erbjuda ett förnybart drivmedel har avstyrkts av två egna myndigheter – Statens energimyndighet och Statens jordbruksverk. Dessa har pekat på att det är viktigt att tillgängligheten av förnybara drivmedel inte minskar i Sverige utan i stället ökar. Vi instämmer i detta. Därför avstyrker vi regeringens förslag till ändring i 3 § lagen (2005:1248) om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel.

I propositionen föreslås även att Transportstyrelsen ska kunna bevilja mångåriga dispenser från kravet att erbjuda förnybara drivmedel. Vi anser att det kan vara befogat med en möjlighet att bevilja fleråriga dispenser. Vi anser dock, i likhet med Energimyndigheten, att en maxgräns för utökad dispensmöjlighet bör fastställas. Vi anser därför att det i 7 § bör läggas till *dock i högst tre år*. Vi anser att det skulle behålla trycket för en förbättrad distribution av förnybara drivmedel. Det innebär vidare att förslaget bidrar till något tryggare villkor för investerare i produktion av förnybara drivmedel och en möjlighet till anpassning till ändrade marknadsförhållanden.

Sammanfattningsvis avstyrker vi regeringens förslag till ändring i 3 § lagen om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel och bifaller regeringens ändringsförslag i 7 § samma lag med tillägget att dispensmöjligheten tidsbegränsas till högst tre år.

2. Främjande av en fossiloberoende fordonsflotta, punkt 2 (S) av Anders Ygeman (S), Monica Green (S), Suzanne Svensson (S), Leif Pettersson (S), Lars Johansson (S) och Roza Güclü Hedin (S).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna
2012/13:T510 av Helena Leander m.fl. (MP) yrkande 9,
2013/14:T510 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkandena 18 och 20,

2013/14:T511 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 11 och
2013/14:T517 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkandena 24, 27, 28 och 30
samt
avslår motionerna
2013/14:T268 av Markus Wiechel (SD) yrkande 1,
2013/14:T269 av Karin Nilsson och Göran Lindell (båda C),
2013/14:T394 av Josef Fransson (SD),
2013/14:T526 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkandena 29, 35 och 45,
2013/14:MJ332 av Thomas Finnborg (M) och
2013/14:N238 av Kew Nordqvist m.fl. (MP) yrkande 13.

Ställningstagande

Vi kan konstatera att transportsektorn är långt ifrån att nå både svenska och internationella klimatmål. Utsläpp från inrikes transporter står för ungefär en tredjedel av Sveriges totala klimatutsläpp, och av dessa står vägtrafiken för en dominerande del. Om Sverige ska nå sina klimatmål krävs därför stora insatser för att minska vägtrafikens koldioxidutsläpp. Vi kan tyvärr konstatera att utvecklingen går åt fel håll och att de förnybara bränslena har tappat mark i Sverige. Regeringen kommer nu allt längre bort från sitt eget mål om en fossiloberoende fordonsflotta till 2030.

För att vända utvecklingen menar vi att det är nödvändigt med flera olika åtgärder som exempelvis ny teknik för ökad energieffektivitet och alternativa bränslen. Vi kan tyvärr konstatera att andelen fossilbränsle-drivna bilar av nybilsförsäljningen uppgår till omkring 95 procent. Bland annat har försäljningen av personbilar som kan tankas med etanol (E85) minskat kraftigt, trots en mycket god infrastruktur för bränslet. Förbättrad infrastruktur för fordonsgas har inte heller lett till att försäljningen av personbilar som tankas på gas tagit fart. Vi anser att utvecklingen är olycklig, inte minst då stora resurser har avsatts för produktion och distribution av både E85 och fordonsgas. Vi anser att det är viktigt att se till att satsningarna inte går till spillo. Det kan vidare konstateras att trots att fler plug-in-hybrider och elbilar kommer ut på marknaden går försäljningen mycket trögt i Sverige. Vi menar att för ett genombrott behövs både förbättrade styrmedel och att infrastrukturen för laddning förbättras. Även antalet snabbladdningsstationer måste öka.

Mot denna bakgrund menar vi att det bör tillsättas en utredning som tittar på lämpliga styrmedel för teknikstöd för förnybar energi som är tidsbegränsade men tillräckligt långvariga för att ge incitament till utveckling, med uppföljning och översyn med två till fyra års mellanrum.

För att klara klimatmålen måste bl.a. koldioxidutsläppen från lastbilstrafiken minska kraftigt. Det förberedelsearbete som pågår inom EU i fråga om en lagstiftning om koldioxidutsläpp från tunga fordon är positivt. För att inte EU ska tappa fart i klimatarbetet bör arbetet trappas upp. Vi vill även lyfta fram att motorcykeln i många fall kan vara ett bränslesnålt och mindre utrymmeskrävande pendlarfordon än personbilen. Det finns därför

anledning att ta med motorcyklar i all form av transportplanering. Vi ser positivt på att det nu dyker upp elmotorcyklar på marknaden, bl.a. eftersom de som pendlarfordon i storstadsregioner är närmast idealiska.

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

3. Främjande av en fossiloberoende fordonsflotta, punkt 2 (MP, V)

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

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2012/13:T510 av Helena Leander m.fl. (MP) yrkande 9, 2013/14:T510 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkandena 18 och 20, 2013/14:T517 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkandena 24, 27, 28 och 30, 2013/14:T526 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkandena 29, 35 och 45 samt 2013/14:N238 av Kew Nordqvist m.fl. (MP) yrkande 13 och avslår motionerna

2013/14:T268 av Markus Wiechel (SD) yrkande 1, 2013/14:T269 av Karin Nilsson och Göran Lindell (båda C), 2013/14:T394 av Josef Fransson (SD), 2013/14:T511 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 11 och 2013/14:MJ332 av Thomas Finnborg (M).

Ställningstagande

Vi kan konstatera att transportsektorn är långt ifrån att nå både svenska och internationella klimatmål. Utsläpp från inrikes transporter står för ungefär en tredjedel av Sveriges totala klimatutsläpp, och av dessa står vägtrafiken för en dominerande del. Om Sverige ska nå sina klimatmål krävs därför stora insatser för att minska vägtrafikens koldioxidutsläpp. Vi måste tyvärr konstatera att utvecklingen går åt fel håll och att de förnybara bränslena har tappat mark i Sverige. Regeringen kommer nu allt längre bort från sitt eget mål om en fossiloberoende fordonsflotta till 2030.

För att vända utvecklingen menar vi att det är nödvändigt med flera olika åtgärder som exempelvis ny teknik för ökad energieffektivitet och alternativa bränslen. Vi kan tyvärr konstatera att andelen fossilbränsle-drivna bilar av nybilsförsäljningen uppgår till omkring 95 procent. Bland annat har försäljningen av personbilar som kan tankas med etanol (E85) minskat kraftigt, trots en mycket god infrastruktur för bränslet. Förbättrad infrastruktur för fordonsgas har inte heller lett till att försäljningen av personbilar som tankas på gas tagit fart. Vi anser att utvecklingen är olycklig,

inte minst då stora resurser har avsatts för produktion och distribution av både E85 och fordonsgas. Vi anser att det är viktigt att se till att satsningarna inte går till spillo. Det kan vidare konstateras att trots att fler plug-in-hybrider och elbilar kommer ut på marknaden går försäljningen mycket trögt i Sverige. Vi menar att för ett genombrott behövs både förbättrade styrmedel och att infrastrukturen för laddning förbättras. Även antalet snabbladdningsstationer måste öka.

Mot denna bakgrund menar vi att det bör tillsättas en utredning som tittar på lämpliga styrmedel för teknikstöd för förnybar energi som är tidsbegränsade men tillräckligt långvariga för att ge incitament till utveckling, med uppföljning och översyn med två till fyra års mellanrum.

Vi anser också att det är dags att ta fram ett slutligt datum för när bilar som enbart går på fossila drivmedel ska sluta säljas. Då Sverige inte på egen hand kan utforma ett sådant förbud anser vi att frågan bör drivas på EU-nivå. Ett lämpligt slutår kan vara 2020. Vi anser även att ett särskilt mackstöd årligen bör införas för att intensifiera utbyggnaden av infrastruktur för biogasfordon och laddinfrastruktur. Mot bakgrund av att biogasen är en begränsad resurs finns det goda skäl att fokusera dess användning till lokala fordonsflottor och tunga fordon. Det föreslagna mackstödet bör därför i första hand riktas till större stråk och till regioner som kan få en bra balans i utbud och efterfrågan på biogas.

Vi vill i sammanhanget även framhålla att ett effektivt och billigt sätt att minska klimatpåverkan från vägtrafiken är att sänka hastigheterna. En sänkt hastighet sparar också liv och ökar kollektivtrafikens konkurrenskraft. Vi anser därför att bashastigheterna i tätort bör sänkas till 30 km/h.

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

4. Främjande av en fossiloberoende fordonsflotta, punkt 2 (SD)

av Tony Wiklander (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

2013/14:T268 av Markus Wiechel (SD) yrkande 1 och

2013/14:T394 av Josef Fransson (SD) samt

avslår motionerna

2012/13:T510 av Helena Leander m.fl. (MP) yrkande 9,

2013/14:T269 av Karin Nilsson och Göran Lindell (båda C),

2013/14:T510 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkandena 18 och 20,

2013/14:T511 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 11,

2013/14:T517 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkandena 24, 27, 28 och 30,
2013/14:T526 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkandena 29, 35 och 45,
2013/14:MJ332 av Thomas Finnborg (M) och
2013/14:N238 av Kew Nordqvist m.fl. (MP) yrkande 13.

Ställningstagande

Jag kan konstatera att utvecklingen av elbilar går fortare än någonsin, och om Sverige ska ligga i framkant som miljöland med framgångsrik och högkvalitativ forskning på området måste efterfrågan på elbilar öka. För att främja en sådan utveckling anser jag att elbilar tillfälligt bör få tillgång till bussfiler för att det ska bli mer lönsamt att ta sig runt. Jag anser också att infrastrukturen för elbilar måste bli bättre.

Vidare menar jag att man bör lagstifta om att det på varje drivmedels-pump bör finnas en varudeklaration om vad produkten innehåller samt ett jämförpris mellan olika drivmedel förslagsvis uttryckt i kronor per kWh. I dag är det näst intill omöjligt att som konsument veta vad det drivmedel man tankar innehåller och i hur stora andelar. Olika biodrivmedel blandas in i drivmedel, men konsumenten blir sällan upplyst om hur mycket och hur det påverkar energiinnehållet och därmed kilometerpriset. Framför allt äldre bilar bör hanteras med försiktighet när det gäller tillsatser av etanol och biodiesel i bränslet.

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

5. Miljözoner, punkt 3 (MP, V)

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

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

2013/14:T526 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 23 och
avslår motion

2013/14:T483 av Jan-Olof Larsson (S).

Ställningstagande

Det kan konstateras att kommuner i dag har möjlighet att införa miljözoner som begränsar användningen av tunga lastbilar i områden med dålig luft. Däremot finns det ingen möjlighet att reglera användningen av personbilar och lätta lastbilar med höga hälsovådliga utsläpp, exempelvis fordon som saknar katalysator. Vi anser att en sådan möjlighet snarast bör införas.

Vi menar vidare att regeringen bör underlätta för kommunernas arbete med bilfria zoner genom att möjliggöra miljözoner där endast avgasfria och lågbullrande fordon tillåts.

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

6. Bilpooler, punkt 4 (S, MP, V)

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

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2013/14:C419 av Åsa Romson m.fl. (MP) yrkande 8, 2013/14:T517 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 31, 2013/14:T526 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 26 och 2013/14:T535 av Teres Lindberg och Börje Vestlund (båda S).

Ställningstagande

Vi ser mycket positivt på att bilpoolerna ökar i popularitet i Sverige. Bilpooler kan vara ett betydelsefullt komplement till utveckling av bränslesnålare motorer, utbyggd kollektivtrafik osv. Bilpoolerna är särskilt attraktiva i storstäderna där det är ont om utrymme för parkeringsplatser. Det ger också möjlighet att till en rimlig kostnad kunna använda en nyare bil med hög säkerhet och god miljöprestanda. Det är en form av bilägande som möjliggör tillgång till bil när man verkligen behöver det som bäst, samtidigt som man styr bort från en daglig användning.

Vi kan dock se att det krävs vissa åtgärder för att skapa bättre möjligheter att stimulera bilpooler. Vi anser att kommuner bör ges möjlighet att reservera parkeringsplatser på gatumark för bilpooler. För att det ska vara möjligt krävs det dock bl.a. att man i trafikförordningen definierar vad en bilpool är.

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

7. Vinterdäck, punkt 5 (SD)

av Tony Wiklander (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

2013/14:T523 av Julia Kronlid (SD) och

avslår motionerna

2013/14:T403 av Lars Beckman och Ulf Berg (båda M),

2013/14:T404 av Lars Beckman och Ulf Berg (båda M) och

2013/14:T458 av Johan Hultberg (M).

Ställningstagande

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

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

8. Parkeringsfrågor, punkt 6 (MP)

av Stina Bergström (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

2013/14:T526 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkandena 17 och 19 samt

avslår motion

2013/14:T268 av Markus Wiechel (SD) yrkande 2.

Ställningstagande

Det kan konstateras att parkeringspolitik har stor betydelse både för livsmiljön i städerna och för klimatutsläppen. Jag anser att kommuner bör ges möjlighet att ta ut en avgift för parkering på privat mark. Det skulle inne-

bära att kommuner får möjlighet att ta ut en parkeringsavgift vid exempelvis externa köpcentrum eller arbetsplatser. Därmed skapas ett incitament att minska antalet parkeringsplatser och att omvandla långtidsparkering till korttidsparkering. Om avgiften för parkeringsplatsen dessutom öronmärks för kollektivtrafiksatsningar kan åtgärden ha en dubbel effekt. Förslaget omfattar inte parkeringsplatser som reserverats för rörelsehindrade. I dagsläget hindras en kommun av gällande regelverk att ta ut den nivå på parkeringsavgifter som den i vissa lägen skulle vilja, på grund av trängsel, miljö eller andra orsaker. Jag anser därför att lagen bör omformuleras så att det blir tydligt att kommunerna får tillämpa marknadsanpassade och miljöstyrande parkeringsavgifter.

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

9. Parkeringsfrågor, punkt 6 (SD)

av Tony Wiklander (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

2013/14:T268 av Markus Wiechel (SD) yrkande 2 och

avslår motion

2013/14:T526 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkandena 17 och 19.

Ställningstagande

Jag kan konstatera att tack vare subventioner och fördelar för elbilar som tillgång till bussfiler, kostnadsfri parkering osv. har man i Norge lyckats skapa en god marknad för elbilsbranschen. Utvecklingen av elbilar går fortare än någonsin, och fortast går det där förutsättningarna för att äga en elbil är goda. Om Sverige ska ligga i framkant som miljöland med en framgångsrik och högkvalitativ forskning på området måste efterfrågan på elbilar öka. För att göra det mer lönsamt att investera i elbilar anser jag att elbilar bör få kostnadsfri parkering i hela landet.

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

10. Lastbilars längd och vikt, punkt 7 (S)

av Anders Ygeman (S), Monica Green (S), Suzanne Svensson (S),
Leif Pettersson (S), Lars Johansson (S) och Roza Güclü Hedin (S).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

2013/14:T319 av Karin Nilsson och Helena Lindahl (båda C),

2013/14:T478 av Karin Åström och Sven-Erik Bucht (båda S),

2013/14:T510 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 19,

2013/14:T517 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 29 och

2013/14:T532 av Roger Tiefensee (C).

Ställningstagande

Vi kan konstatera att Sverige och Finland har fått undantag från EU:s gällande krav på fordons längd och vikt. I Sverige och Finland används därför ett modulsystem som gör att fordon längre än gällande EU-krav kan kopplas samman. Vi vill lyfta fram att framgångsrika försök på senare år har gjorts för att kunna förlänga fordonståg från dagens 25,25 meter till 32 meter. Vi kan i sammanhanget konstatera att mycket lovande resultat har påvisats när det gäller emissioner, vägslitage, trafiksäkerhet och kostnader. Vi menar att man på detta sätt kan effektivisera transporter från skogen fram till tåget. Det innebär däremot inte att lastbilarna konkurrerar med järnvägstransporterna. Men det ger seriösa och innovativa åkerier möjligheter att specialisera sina uppdrag och på så vis minska konkurrensen från utländska enkla dragbilar, vilket stärker konkurrenskraften för svensk industri. Dessutom är det ett viktigt bidrag till att minska klimatpåverkan från tunga transporter. Vi kan konstatera att även trafiksäkerheten förväntas öka med färre lastbilar på vägen. Vi vill därför att regeringen ska arbeta för att möjliggöra en ökad användning av längre och tyngre fordonskombinationer.

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

11. Lastbilars längd och vikt, punkt 7 – motiveringen (MP, V)

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

Ställningstagande

I motionsförslagen föreslås bl.a. att regeringen ska arbeta för att möjliggöra en ökad användning av längre och tyngre fordonskombinationer. Vi i Miljöpartiet och Vänsterpartiet vill i stället bedriva en politik som innebär att hållbara transportlösningar gynnas i stället för motsatsen. En åtgärd för

att ställa om till ett långsiktigt hållbart transportsystem är, menar vi, att flytta gods från vägtransporter till transporter på järnväg. Men så länge åtgärder vidtas i syfte att underlätta för vägtransporter kommer järnvägen inte att ha den konkurrenskraft som krävs.

Vi anser att järnvägens konkurrenskraft minskar bl.a. genom det undantag Sverige har från EU-reglerna om lastbilar längd och vikt. Enligt vår uppfattning bör undantaget därför avskaffas. Vi anser i stället att regeringen inom ramen för EU-arbetet bör arbeta för att klimatsmarta transporter främjas. Undantag för längre lastbilar kan dock finnas kvar för timmerbilar i områden där järnväg saknas.

Vi kan konstatera att Transportstyrelsen och Trafikverket har fått i uppdrag att förbereda för att lastbilar med en bruttovikt upp till 74 ton ska kunna trafikera delar av det allmänna vägnätet. Enligt vår uppfattning är det inte rätt väg att gå. Vi anser även att de försöksverksamheter som pågår med ännu längre och tyngre lastbilar inte bör tillåtas. Även trafiksäkerhetsaspekter talar för att sådana försök inte ska tillåtas, då många tycker att det är obehagligt att köra om fordonsekipage om 30 meter eller längre.

Sammanfattningsvis kan vi konstatera att regeringens politik innebär att lastbilstrafiken gynnas i förhållande till klimatvänliga transportmedel, vilket leder till att utsläppen av koldioxid från transportsektorn ökar. Detta är självfallet inte en hållbar politik.

Med hänvisning till detta avstyrks motionerna.

12. Övergivna fordon, punkt 8 (S)

av Anders Ygeman (S), Monica Green (S), Suzanne Svensson (S),
Leif Pettersson (S), Lars Johansson (S) och Roza Güclü Hedin (S).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

2013/14:T273 av Lennart Axelsson (S),

2013/14:T406 av Eva Sonidsson och Susanne Eberstein (båda S) och

2013/14:T423 av Isak From m.fl. (S) yrkande 2 och

bifaller delvis motion

2013/14:T214 av Jan Ertsborn och Anita Brodén (båda FP).

Ställningstagande

Antalet övergivna fordon utmed vägarna och i naturen ökar. Vi anser att de utgör en risk både ur trafiksäkerhets- och miljösynpunkt samtidigt som de förfular boendemiljön och naturen. I praktiken leder nuvarande regler många gånger till att ingen myndighet ser sig som direkt ansvarig, med

följden att fordonen inte forslas bort. Vi anser även att kommunernas arbete med uttjänta fordon måste minskas. Vi kan konstatera att Sveriges Kommuner och Landsting och enskilda kommuner ofta framför att kostnaden för flyttning av övergivna skrotbilar är hög och ett stort kostnads- och miljöproblem för kommuner och privata markägare. Vidare har vi tagit del av att många kommuner upplever problem vid indrivningen av kostnaden för omhändertagande av bilar. Vi anser därför att det finns ett behov av att se över lagstiftningen om möjligheten att snabbt få bort övergivna fordon från skog och mark och att regelsystemet måste bli enklare så att polisen kan forsla bort dessa fordon.

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

13. Fordonsbesiktning, punkt 9 (M, FP, C, KD)

av Jan-Evert Rådström (M), Eliza Roszkowska Öberg (M), Jessica Rosencrantz (M), Sten Bergheden (M), Lars Tysklind (FP), Edward Riedl (M), Annelie Enochson (KD) och Göran Lindell (C).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen avslår motionerna

2013/14:T382 av Edip Noyan (M),

2013/14:T417 av Isak From och Maria Stenberg (båda S) och

2013/14:T517 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 39.

Ställningstagande

Utskottet har behandlat frågor om bilbesiktningen tidigare, senast i betänkande 2012/13:TU17, och framfört att fordonsbesiktningen på en konkurrensutsatt marknad kan utformas på ett sätt som gynnar konsumenterna samtidigt som högt ställda krav på trafiksäkerhet och miljökontroll uppnås lika väl. Vi är alltså av den uppfattningen.

Utskottet har också i flera olika sammanhang fört fram att omreglering av marknader kräver särskild omsorg. Det är också mot den bakgrunden som riksdagen har beslutat om att Transportstyrelsen ska kontrollera att fordonsbesiktningens marknad fungerar väl med avseende på trafiksäkerhet, miljö, prisutveckling, teknikutveckling och tillgänglighet. Transportstyrelsen följer därför också utvecklingen och återrapporterar marknadsutvecklingen till regeringen med täta intervall. Transportstyrelsen lämnar årligen en rapport om fordonsbesiktningen. Även på Transportstyrelsens webbplats är det möjligt att löpande följa utvecklingen av fordonsbesiktningens marknad. I en interpellationsdebatt i april 2014 pekade också statsrådet Catharina Elmsäter-Svärd på att Transportstyrelsen aktivt följer omregleringen för att ha beredskap att vidta lämpliga åtgärder i de fall det behövs.

Vi vill också peka på att även Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) 2013 gjorde en uppföljning av effekterna av omregleringen inom bl.a. bilprovningen. Vi ställer oss därför väldigt frågande till den nya utredning som utskottsmajoriteten vill ska genomföras. Vi vill i sammanhanget framhålla vikten av att hushålla med offentliga resurser, och vi anser att det är onödigt och olämpligt att lägga ytterligare resurser på att utreda sådant som redan är föremål för uppföljning.

Vi vill också gärna påminna utskottsmajoriteten om att det framgår av Transportstyrelsens rapport Fordonsbesiktningensmarknaden 2013 att den geografiska tillgängligheten till besiktning av lätta fordon har ökat med nästan 16 procent under 2013 jämfört med föregående år. I rapporten konstateras också att det har skett en nyetablering i kommuner som tidigare saknade besiktningstation. Sedan omregleringen av besiktningensmarknaden har antalet besiktningstationer för lätta fordon ökat från ca 190 till 334 stycken. Detta är en mycket positiv utveckling.

Vi vill också peka på att det framgår tydligt av Transportstyrelsens rapport att styrelsens tillsyn under 2013 visar att de företag som har trätt in på marknaden för besiktning av lätta fordon håller en likvärdig besiktningens kvalitet på sina förrättningar. Vi vill påminna om att reglerna för kontrollbesiktning av fordon är fortsatt ändamålsenliga i och med konkurrensställningen av fordonsbesiktningen och att kraven på de ackrediterade besiktningensorganen och deras certifierade besiktningstekniker är höga.

Utskottsmajoriteten pekar på att en viss prisökning på fordonsbesiktningensmarknaden har skett. Vi vill mot denna bakgrund påminna om att redan i proposition 2009/10:32 Fordonsbesiktning förutsågs att en omreglerad fordonsbesiktningensmarknad kunde leda till något högre pris för fordonsbesiktning. I Transportstyrelsens ovan nämnda rapport konstateras dock att den farhåga som fanns inför omregleringen om högre priser i glesbygd där konkurrensen är låg liksom mindre utbud av besiktningstationer har uteblivit. I sammanhanget vill vi framhålla att Bilprovningens priser för fordonsbesiktning var i princip oförändrade under hela 1990-talet. För att få kostnads täckning höjdes dock priset för besiktning av personbilar gradvis 2001 och 2002 upp till 300 kronor. Därefter var det inte förrän december 2011 som priset höjdes nästa gång, då till 320 kronor. Från och med oktober 2013 är priset för en sådan kontrollbesiktning 350 kronor. Vi kan dock konstatera att priset vid bokning och betalning i förskott endast är 330 kronor, vilket innebär en tämligen blygsam höjning på 30 kronor mellan åren 2002 och 2013.

I en interpellationsdebatt den 1 april 2014 framförde statsrådet Catharina Elmsäter-Svärd bl.a. följande. Omregleringen har förtydligat rollfördelningen mellan myndighet och utförare genom att klargöra vad som är statliga åtaganden i form av myndighetsuppgifter, dvs. regelgivning och tillsyn. Statsrådet lyfte fram att uppgifter från Transportstyrelsen visar att marknaden för fordonsbesiktning fortsätter att utvecklas positivt såväl när det gäller antalet aktörer som antalet besiktningstationer. Statsrådet fram-

höll att mångfald, konkurrens, möjlighet att välja och möjlighet att själv vara med och påverka är oerhört viktiga verktyg för att man ska kunna vara pådrivande och få bättre service och för att det ska bli prisvärt. Statsrådet menade vidare att detta inte står i motsatsförhållande till trafiksäkerheten, hälsan, miljön eller besiktningens teknikutvecklingen, då det finns en stark och god tradition av detta i Sverige. Här har det gällt hur man ytterligare kan öka tillgängligheten i hela landet, utveckla servicen och få fler att vara engagerade. Statsrådet underströk att hon anser att det är viktigt att fortsätta att följa frågan. Vi ansluter oss till statsrådets uppfattning.

När det gäller utskottsmajoritetens oro om försäljning av AB Svensk Bilprovningsbesiktning stationer vill vi påminna om att regeringen inte har med AB Svensk Bilprovning på någon försäljningslista och att det heller inte finns några propåer om att detta bolag ska säljas. Vi anser inte att det finns några skäl att tvivla på att regeringen utför uppgiften att förvalta och ägarstyra AB Svensk Bilprovning på ett ansvarsfullt och professionellt sätt. Vi kan därför inte se att det finns anledning för riksdagen att besluta om hur bolagets löpande förvaltning och operativa verksamhet ska skötas. Vi vill därför mycket tydligt framhålla för utskottsmajoriteten att regeringen inte på något vis har deklarerat någon avsikt att sälja AB Svensk Bilprovnings besiktningstationer, varför utskottsmajoritetens ställningstagande framstår som än mer anmärkningsvärt och mer kan liknas vid ett debattinlägg.

Vi anser vidare att utskottsmajoritetens skrivningar om att förbjuda Besikta att avyttra bolagets besiktningstationer är mycket uppseendeväckande. Det kan inte anses vara förenligt med gällande rättsordning att riksdagen intervenerar i hur enskilda bolag bedriver sin verksamhet. Att över huvud taget göra politiska inspel mot enskilda rättsobjekt strider mot enskilt ägande och kan naturligtvis få negativa följder för de parter som kan uppfattas få en politisk styrning på sina framtida ageranden.

Mot denna bakgrund avstyrker vi motionerna 2013/14:T382 av Edip Noyan (M), 2013/14:T417 av Isak From och Maria Stenberg (båda S) och 2013/14:T517 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 39.

BILAGA 1

Förteckning över behandlade förslag

Propositionen

Proposition 2013/14:181 Lättnad i lagen om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel:

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2005:1248) om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel.

Följdmotionerna

2013/14:T6 av Siv Holma m.fl. (V):

Riksdagen avslår regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2005:1248) om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel i de delar det avser 3 §.

2013/14:T7 av Stina Bergström m.fl. (MP):

1. Riksdagen avslår regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2005:1248) om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel i de delar det avser 3 §.
2. Riksdagen antar 7 § regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2005:1248) om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel med den ändringen att paragrafen får den lydelse som framgår av motionen, avsnitt Långa dispenser försvårar marknadsanpassning.

Motion från allmänna motionstiden hösten 2012

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

9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda lämpliga styrmedel för teknikstöd för förnybar energi som är tidsbegränsade men tillräckligt långvariga för att ge incitament till utveckling, med uppföljning och översyn med två till fyra års mellanrum.

Motioner från allmänna motionstiden hösten 2013

2013/14:Sk304 av Sven-Erik Bucht (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om rätt att nyttja tjänstebil vid arbetspendling till ett annat land inom EU.

2013/14:C392 av Per Åsling (C):

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

2013/14:C419 av Åsa Romson m.fl. (MP):

8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att tillåta kommuner att reservera parkeringar för bilpoolsbilar.

2013/14:T214 av Jan Ertsborn och Anita Brodén (båda FP):

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

2013/14:T221 av Cecilia Widegren (M):

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

2013/14:T228 av Cecilia Widegren (M):

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

2013/14:T247 av Solveig Zander (C):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om skyltning efter allmänna vägar.

2013/14:T255 av Kurt Kvarnström och Carin Runeson (båda S):

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

2013/14:T258 av Kurt Kvarnström och Carin Runeson (båda S):

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

2013/14:T259 av Jan Ericson (M):

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

2013/14:T268 av Markus Wiechel (SD):

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

2013/14:T269 av Karin Nilsson och Göran Lindell (båda C):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av att påskynda laddinfrastrukturen för elbilar genom att tillgängliggöra den el som redan finns i det offentliga rummet.

2013/14:T273 av Lennart Axelsson (S):

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

2013/14:T286 av Boriana Åberg (M):

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

2013/14:T294 av Lars Gustafsson (KD):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda lagen (1984:318) om kontrollavgift vid olovlig parkering för att stärka rättssäkerheten för de parkerande.

2013/14:T295 av Lars Gustafsson (KD):

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

2013/14:T307 av Eva Sonidsson (S):

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

2013/14:T319 av Karin Nilsson och Helena Lindahl (båda C):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att se över regelverket för den maximala vikten för tyngre lastbilar.

2013/14:T382 av Edip Noyan (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om bilbesiktning för svenskar bosatta utomlands.

2013/14:T387 av Per Lodenius och Ola Johansson (båda C):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör se över regelverket för ursprungskontroll av historiska fordon samt att säkerställa att historiska dokument som är kopplade till fordon inte gallras ut och förstörs.

2013/14:T394 av Josef Fransson (SD):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att införa varudeklaration för drivmedel.

2013/14:T399 av Lars Beckman (M):

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

2013/14:T403 av Lars Beckman och Ulf Berg (båda M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om användandet av friktionsdäck på sommaren.

2013/14:T404 av Lars Beckman och Ulf Berg (båda M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att göra en översyn av dubbdäcksförbudet.

2013/14:T406 av Eva Sonidsson och Susanne Eberstein (båda S):

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

2013/14:T417 av Isak From och Maria Stenberg (båda S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om tillgänglighet till bilbesiktning, registreringsbesiktning samt försämrad tillgänglighet för att besiktiga tunga fordon.

2013/14:T418 av Isak From och Per Svedberg (båda S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ursprungskontroll av historiska fordon.

2013/14:T423 av Isak From m.fl. (S):

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att minska kommunernas arbete med uttjänta fordon.

2013/14:T444 av Emil Källström (C):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en svensk strategi för autonoma fordon.

2013/14:T447 av Emil Källström (C):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att se över stödet till enskilda vägar.

2013/14:T458 av Johan Hultberg (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av en översyn av lämpligheten i att tillåta användning av dubbfria vinterdäck (MS-däck) sommartid.

2013/14:T478 av Karin Åström och Sven-Erik Bucht (båda S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att effektivisera lastbilstransporter.

2013/14:T483 av Jan-Olof Larsson (S):

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

2013/14:T495 av Catharina Bråkenhielm (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en översyn av lagen när det gäller fyrhjulingar.

2013/14:T510 av Anders Ygeman m.fl. (S):

18. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att främja energieffektiva lastbilar och nya bränslen.
19. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om längre fordonskombinationer.
20. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en EU-lagstiftning om koldioxidutsläpp från tunga fordon.

2013/14:T511 av Anders Ygeman m.fl. (S):

11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en minskad klimat- och miljöpåverkan från motorcyklar.

2013/14:T517 av Anders Ygeman m.fl. (S):

24. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om vikten av att tillvarata de satsningar som gjorts på E85 och fordonsgas.
27. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om EU:s revidering av lagstiftningen om personbilers koldioxidutsläpp.
28. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en EU-lagstiftning om tunga fordons koldioxidutsläpp.
29. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om längre fordonskombinationer.
30. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om laddinfrastruktur för elbilar och elhybrider.
31. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om bilpooler.
39. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om utförsäljningen av Bilprovningen och fordonsbesiktning.

2013/14:T523 av Julia Kronlid (SD):

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

2013/14:T526 av Stina Bergström m.fl. (MP):

17. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att kommuner ska ges möjlighet att ta ut en avgift av fastighetsägare för parkering, enligt brittisk eller australisk modell.
19. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att lagen bör omformuleras så att det blir tydligt att kommunerna får tillämpa marknadsanpassade och miljöstyrande p-avgifter.
23. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att snarast möjliggöra för kommuner att införa miljözoner där användningen av personbilar och lätta lastbilar med höga hälsovådliga utsläpp regleras, liksom miljözoner där endast avgasfria och lågbullrande fordon tillåts.
26. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör agera så att en kommun får möjlighet att reservera parkering för en bilpool även på gatumark.

29. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att revidera hastighetssystemet med fokus på att minska energianvändningen och klimatpåverkan, i ett första steg genom att sänka bashastigheten i tätort till 30 km/h.
35. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Sverige bör driva frågan om ett slutligt datum för när bilar som enbart går på fossila drivmedel kan säljas på EU-nivå, lämpligen med slutår 2020.
45. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ett särskilt mackstöd för att intensifiera utbyggnaden av infrastruktur för biogasfordon.

2013/14:T532 av Roger Tiefensee (C):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att höja maxvikten för tunga lastbilar i trafikförordningen.

2013/14:T535 av Teres Lindberg och Börje Vestlund (båda S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ge kommuner möjlighet att reservera parkeringsplatser på gatan för bilpooler.

2013/14: MJ332 av Thomas Finnborg (M):

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

2013/14:N238 av Kew Nordqvist m.fl. (MP):

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av regelverk för typgodkännande för biogaslastbilar, biogastraktorer och andra biogasfordon där sådana saknas.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om stöd till konvertering av fossilbränsledrivna fordon till biogasdrift.
13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att införa ett mackstöd som prioriterar större stråk för tunga transporter och till lokala fordonsflottor.

BILAGA 2

Regeringens lagförslag

Förslag till lag om ändring i lagen
(2005:1248) om skyldighet att
tillhandahålla förnybara drivmedel

Häri genom föreskrivs att 3 och 7 §§ lagen (2005:1248) om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

3 §

En bränslesäljare *skall* på säljställe som ingår i bränslesäljarens verksamhet genom en eller flera bränslepumpar eller på annat likvärdigt sätt tillhandahålla minst ett förnybart drivmedel

1. från och med den 1 april 2006 till och med den 28 februari 2007, om säljstället under kalenderåret 2004 haft en försäljningsvolym överstigande 3 000 kubikmeter motorbensin eller dieselbränsle,

2. från och med den 1 mars 2007 till och med den 29 februari 2008, om säljstället under kalenderåret 2005 haft en försäljningsvolym överstigande 2 500 kubikmeter motorbensin eller dieselbränsle,

3. från och med den 1 mars 2008 till och med den 28 februari 2009, om säljstället under kalenderåret 2006 haft en försäljningsvolym överstigande 2 000 kubikmeter motorbensin eller dieselbränsle, och

4. från och med den 1 mars till och med den 31 december 2009, om säljstället under kalenderåret 2007 haft en försäljningsvolym överstigande 1 000 kubikmeter motorbensin eller dieselbränsle, samt

5. från och med den 1 januari 2010 och varje därpå följande kalenderår, om säljstället under kalenderåret två år före haft en försäljningsvolym överstigande 1 000 kubikmeter motorbensin eller dieselbränsle.

En bränslesäljare *ska* på ett säljställe som ingår i bränslesäljarens verksamhet genom en eller flera bränslepumpar eller på annat likvärdigt sätt tillhandahålla minst ett förnybart drivmedel *från och med den 1 januari varje kalenderår, om säljstället under kalenderåret två år före haft en försäljningsvolym överstigande 1 500 kubikmeter motorbensin eller dieselbränsle.*

7 §¹

Transportstyrelsen får i det enskilda fallet ge dispens från *skyldigheterna* i 3 § om det finns särskilda skäl. En sådan dispens *skall* vara tidsbegränsad.

Transportstyrelsen får i det enskilda fallet ge dispens från *skyldigheten* i 3 § om det finns särskilda skäl. En sådan dispens *ska* vara tidsbegränsad *och får ges för så lång tid som skälen för dispens kan antas finnas kvar*.

Denna lag träder i kraft den 1 augusti 2014.

¹ Senaste lydelse 2008:1383.