



## Väg- och fordonsfrågor

---

### Sammanfattning

I detta betänkande behandlar utskottet 43 motioner med sammanlagt 69 yrkanden om väg- och fordonsfrågor från den allmänna motionstiden 2006. Förslagen rör områden som enskilda vägar, ekonomisk brottslighet inom taxibranschen, problem vid överlast, minskad användning av fossila drivmedel m.m., statens upphandling av miljöbilar, infrastruktur för förnybara drivmedel, alternativ halkbekämpning, regler för fordonsekipage och vinterklassning av fordon. I betänkandet behandlas vidare det uppföljningsprojekt om tillämpningen av gällande regelsystem för flyttning av fordon som utskottet tog initiativ till våren 2006.

Utskottet föreslår att riksdagen avslår samtliga motionsyrkanden med hänvisning främst till genomförda eller aviserade åtgärder.

Till betänkandet har fogats 13 reservationer (s, v, mp) och ett särskilt yttrande (s). Reservationerna rör bl.a. enskilda vägar, överlast, minskad användning av fossila drivmedel och fordonsekipage.

# Innehållsförteckning

Sammanfattning .....	1
Utskottets förslag till riksdagsbeslut .....	4
Redogörelse för ärendet .....	8
Ärendet och dess beredning .....	8
Utskottets överväganden .....	9
Vägfrågor .....	9
Vägverkets resurshantering .....	9
Kommunernas inflytande över trafiksäkerhetsfrågor .....	10
Enskilda vägar .....	13
Färjeförbindelser .....	16
Yrkestrafik .....	17
Ekonomisk brottslighet inom taxibranschen .....	17
Dispens från taxametertvång .....	20
Skärpt straff vid överlast .....	21
Miljörelaterade frågor .....	24
Minskad användning av fossila drivmedel m.m. ....	24
Definition av begreppet miljöbil .....	31
Statens upphandling av miljöbilar .....	32
Konvertering av fordon för förnybara drivmedel .....	34
Infrastruktur för förnybara drivmedel .....	35
Krav på transportplaner .....	36
Miljözoner .....	38
Sparsam körning .....	38
Centrum för utveckling av fordonssystem m.m. ....	40
Alternativ halkbekämpning .....	41
Buller från trafik .....	43
Fordonsfrågor .....	45
Övergivna fordon .....	45
Sänkning av maximivikten för lastbilar .....	49
Besiktningfrågor .....	50
Fordonsekipage .....	52
Snöskoterfrågor .....	55
Vinterklassning av fordon .....	56
Övriga frågor .....	58
Cykelstrategi .....	58
Jämställdhetsmål i forskningsprogram m.m. ....	60
Träbroar för biltrafik .....	62
Reservationer .....	65
1. Enskilda vägar, punkt 3 (s, v) .....	65
2. Ekonomisk brottslighet inom taxibranschen, punkt 5 (s, v, mp) .....	66
3. Skärpt straff vid överlast, punkt 7 (s, v, mp) .....	67
4. Minskad användning av fossila drivmedel m.m., punkt 8 (s, v, mp) .....	68
5. Definition av begreppet miljöbil, punkt 9 (s, v, mp) .....	69
6. Konvertering av fordon för förnybara drivmedel, punkt 11 (v) .....	70
7. Infrastruktur för förnybara drivmedel, punkt 12 (s, v, mp) .....	71

8. Krav på transportplaner, punkt 13 (v, mp) .....	72
9. Buller från trafik, punkt 18 (v, mp) .....	72
10. Sänkning av maximivikten för lastbilar, punkt 20 (v, mp) .....	73
11. Fordonsekippinge, punkt 22 (s, v) .....	74
12. Cykelstrategi, punkt 25 (mp) .....	75
13. Jämställdhetsmål i forskningsprogram m.m., punkt 26 (v, mp) .....	76
Särskilt yttrande .....	77
Snöskoterfrågor, punkt 23 (s) .....	77
<i>Bilaga</i>	
Förteckning över behandlade förslag .....	78
Motioner från allmänna motionstiden hösten 2006 .....	78

# Utskottets förslag till riksdagsbeslut

## Vägfrågor

### 1. Vägverkets resurshantering

Riksdagen avslår motion

2006/07:T413 av Ann-Kristine Johansson och Tommy Ternemar (båda s).

### 2. Kommunernas inflytande över trafiksäkerhetsfrågor

Riksdagen avslår motionerna

2006/07:T263 av Jan Ericson (m) och

2006/07:T285 av Thomas Strand m.fl. (s).

### 3. Enskilda vägar

Riksdagen avslår motionerna

2006/07:T251 av Agneta Lundberg och Jasenko Omanovic (båda s),

2006/07:T259 av Sofia Larsen och Birgitta Sellén (båda c),

2006/07:T405 av Hans Backman (fp) och

2006/07:T447 av Christer Winbäck m.fl. (fp, m, c, kd).

*Reservation 1 (s, v)*

### 4. Färjeförbindelser

Riksdagen avslår motionerna

2006/07:T289 av Göte Wahlström och Margareta Persson (båda s),

2006/07:T316 av Gunnar Andrén (fp) yrkande 8,

2006/07:T339 av Tobias Krantz (fp) och

2006/07:T444 av Gunilla Tjernberg (kd).

## Yrkestrafik

### 5. Ekonomisk brottslighet inom taxibranschen

Riksdagen avslår motionerna

2006/07:T278 av Göran Persson i Simrishamn (s) och

2006/07:T332 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkandena 1–5.

*Reservation 2 (s, v, mp)*

### 6. Dispens från taxametertvång

Riksdagen avslår motion

2006/07:T238 av Magdalena Andersson (m).

### 7. Skärpt straff vid överlast

Riksdagen avslår motion

2006/07:T249 av Agneta Lundberg och Jasenko Omanovic (båda s).

*Reservation 3 (s, v, mp)*

*Miljörelaterade frågor***8. Minskad användning av fossila drivmedel m.m.**

Riksdagen avslår motionerna

2006/07:Sk246 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkande 6,

2006/07:So464 av Maria Wetterstrand m.fl. (mp) yrkande 4,

2006/07:T295 av Alf Eriksson m.fl. (s),

2006/07:T302 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 3,

2006/07:T310 av Leif Jakobsson (s),

2006/07:T359 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkande 17,

2006/07:MJ266 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkande 10 och

2006/07:MJ391 av Peter Eriksson m.fl. (mp) yrkande 33.

*Reservation 4 (s, v, mp)*

**9. Definition av begreppet miljöbil**

Riksdagen avslår motionerna

2006/07:Sk246 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkandena 2 och 9,

2006/07:T364 av Michael Hagberg (s) yrkande 1 och

2006/07:MJ266 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkandena 6 och 12.

*Reservation 5 (s, v, mp)*

**10. Statens upphandling av miljöbilar**

Riksdagen avslår motion

2006/07:T359 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkande 18.

**11. Konvertering av fordon för förnybara drivmedel**

Riksdagen avslår motionerna

2006/07:Sk246 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkandena 1 och 3,

2006/07:T299 av Jan Lindholm (mp) och

2006/07:MJ266 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkandena 5 och 7.

*Reservation 6 (v)*

**12. Infrastruktur för förnybara drivmedel**

Riksdagen avslår motionerna

2006/07:T364 av Michael Hagberg (s) yrkande 2 och

2006/07:N219 av Jörgen Johansson och Solveig Zander (båda c) yrkande 3.

*Reservation 7 (s, v, mp)*

**13. Krav på transportplaner**

Riksdagen avslår motionerna

2006/07:Sk246 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkande 27 och

2006/07:MJ266 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkande 28.

*Reservation 8 (v, mp)*

**14. Miljözoner**

Riksdagen avslår motion

2006/07:T202 av Hans Hoff och Sven-Erik Österberg (båda s).

**15. Sparsam körning**

Riksdagen avslår motionerna

2006/07:T217 av Lars-Ivar Ericson och Johan Linander (båda c) och

2006/07:T417 av Else-Marie Lindgren (kd).

**16. Centrum för utveckling av fordonssystem m.m.**

Riksdagen avslår motion

2006/07:MJ337 av Anita Brodén m.fl. (fp) yrkande 4.

**17. Alternativ halkbekämpning**

Riksdagen avslår motion

2006/07:T271 av Stefan Tornberg m.fl. (c).

**18. Buller från trafik**

Riksdagen avslår motionerna

2006/07:Sk246 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkande 21 och

2006/07:T301 av Barbro Westerholm (fp) yrkandena 2, 5 och 6.

*Reservation 9 (v, mp)*

*Fordonsfrågor***19. Övergivna fordon**

Riksdagen avslår motion

2006/07:T323 av Jan Ertsborn (fp).

**20. Sänkning av maximivikten för lastbilar**

Riksdagen avslår motionerna

2006/07:T359 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkande 16 och

2006/07:MJ391 av Peter Eriksson m.fl. (mp) yrkande 32.

*Reservation 10 (v, mp)*

**21. Besiktningsfrågor**

Riksdagen avslår motionerna

2006/07:T237 av Ulf Sjösten och Cecilia Widegren (båda m) yrkandena 1 och 2 samt

2006/07:T325 av Jan Ertsborn (fp) yrkandena 1 och 2.

**22. Fordonsekipage**

Riksdagen avslår motionerna

2006/07:T244 av Lars U Granberg (s),

2006/07:T254 av Björn Leivik (m) och

2006/07:T273 av Johan Linander och Claes Västerteg (båda c).

*Reservation 11 (s, v)*

**23. Snöskoterfrågor**

Riksdagen avslår motionerna

2006/07:T252 av Britta Rådström m.fl. (s) och

2006/07:T389 av Lars U Granberg m.fl. (s).

**24. Vinterklassning av fordon**

Riksdagen avslår motion

2006/07:T275 av Stefan Tornberg och Sven Bergström (båda c).

*Övriga frågor*

**25. Cykelstrategi**

Riksdagen avslår motionerna

2006/07:T321 av Jan Ertsborn (fp),

2006/07:T359 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkande 20 och

2006/07:MJ391 av Peter Eriksson m.fl. (mp) yrkande 36.

*Reservation 12 (mp)*

**26. Jämställdhetsmål i forskningsprogram m.m.**

Riksdagen avslår motion

2006/07:Sk246 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkande 8.

*Reservation 13 (v, mp)*

**27. Träbroar för biltrafik**

Riksdagen avslår motion

2006/07:T379 av Carina Adolfsson Elgestam och Ann-Kristine Johansson (båda s).

Stockholm den 27 februari 2007

På trafikutskottets vägnar

*Anders Karlsson*

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Anders Karlsson (s), Jan-Evert Rådström (m), Ulla Löfgren (m), Christina Axelsson (s), Margareta Cederfelt (m), Sven Bergström (c), Hans Stenberg (s), Christer Winbäck (fp), Claes-Göran Brandin (s), Sten Nordin (m), Marie Nordén (s), Annelie Enochson (kd), Lisbeth Grönfeldt Bergman (m), Peter Pedersen (v), Pia Nilsson (s), Ingemar Vänerlöv (kd) och Karin Svensson Smith (mp).

# Redogörelse för ärendet

## Ärendet och dess beredning

I betänkandet behandlar utskottet 43 motioner med sammanlagt 69 yrkanden om väg- och fordonsfrågor från den allmänna motionstiden 2006. De huvudsakliga områden som tas upp i betänkandet rör vägfrågor, yrkestrafik, miljörelaterade frågor, fordonsfrågor samt övriga frågor.

I ärendet behandlas vidare det uppföljningsprojekt om tillämpningen av gällande regelsystem för flyttning av fordon som utskottet tog initiativ till i maj 2006.



# Utskottets överväganden

## Vägfrågor

### Vägverkets resurshantering

**Utskottets förslag i korthet**

Med hänvisning till den löpande översyn som görs inom ramen för Vägverkets verksamhetsutveckling avstyrks en motion (s) om verkets resurshantering.

**Motionen**

I motion 2006/07:T413 av Ann-Kristine Johansson och Tommy Ternemar (s) hävdas att många sektorsverksamheter inom statsförvaltningen utförs utan någon samordning med andra myndigheter. Detta leder till bristande målpuppfyllelse och högre kostnader. De nämner Vägverkets verksamhetsplan med utgångspunkt i Värmlands län som exempel. Genom att mängden styrdokument ökar samtidigt som medelstillelningen minskar blir allt färre insatser genomförda inom ramen för varje enskild plan eller enskilt program. Motionärerna begär en utredning med uppgift att se över Vägverkets resurshantering och samverkan med andra myndigheter.

**Utskottets ställningstagande**

Utskottet instämmer med motionärerna om vikten av samordning inom den statliga förvaltningen. Detta gäller såväl mellan myndigheter som inom olika delar av samma myndighet. När det gäller samverkan mellan myndigheter konstaterar utskottet att Ansvarskommittén har i uppdrag att lägga fram förslag om hur Sverige ska organiseras för underlättande härav. I fråga om Vägverkets interna samordning vill utskottet hänvisa till den översyn som löpande görs inom ramen för verksamhetsutvecklingen. Enligt utskottets mening saknas skäl till åtgärd från riksdagens sida. Motion 2006/07:T413 (s) avstyrks därmed.

## Kommunernas inflytande över trafiksäkerhetsfrågor

### Utskottets förslag i korthet

En motion (m) om att kommunernas inflytande över trafiksäkerhetsfrågor bör ökas avstyrks av utskottet, som utgår från att de påtalade problemen kommer att beaktas i samband med bl.a. utvärderingen av etappmålet om trafiksäkerhet.

### Motionerna

Enligt vad som sägs i motion 2006/07:T263 av Jan Ericson (m) bör kommunerna ges ökad makt att besluta om hastighetsbegränsning, skyltning och andra trafiksäkerhetsåtgärder på länsvägar och mindre vägar inom kommunens gränser. Det finns exempel där Vägverket har sagt nej till hastighetsbegränsning på mindre vägar trots att ett enigt kommunfullmäktige ställt sig bakom förslaget. Beslut om trafiksäkerhetsåtgärder blir bäst om de fattas så lokalt som möjligt, heter det i motionen.

Kommuners rätt till hastighetsbegränsande åtgärder tas upp även i motion 2006/07:T285 av Thomas Strand m.fl. (s). Problem kan uppstå när en väg eller gata faller under Vägverkets ansvarsområde. Rimligen bör kommunen ha rätten att fatta det slutliga beslutet när det gäller hastighetsbegränsningar på vägar och gator i anslutning till skolor och förskolor eftersom kommunen är huvudman för barns och elevers skolmiljö.

### Vissa kompletterande uppgifter

#### *Gällande bestämmelser*

Bestämmelser om hastighet på väg finns införda i trafikförordningen (1998:1276). I den allmänna bestämmelsen anges bl.a. att ett fordonets hastighet ska anpassas till vad trafiksäkerheten kräver, fordonets skick och belastning samt trafikförhållandena i övrigt. I kompletterande bestämmelser anges fall då trafiksäkerheten kräver att hastighetsanpassningen sker med särskild omsorg.

*Inom tätbebyggt område* får inte fordon föras med högre hastighet än 50 kilometer i timmen. Dock får kommunen – om det är motiverat av hänsyn till trafiksäkerheten, framkomligheten eller miljön – föreskriva att den högsta tillåtna hastigheten inom ett tätbebyggt område eller del av ett sådant område ska vara 30 kilometer i timmen. Bestämmelsen infördes år 1998 som ett led i att förverkliga nollvisionen. Regeringen bedömde att det fanns starka hälso- och trafiksäkerhetspolitiska skäl för att en långsiktig utveckling påbörjas som innebar att den faktiska hastigheten vid blandtrafik borde uppgå till högst 30 kilometer i timmen snarare än hastighetsnivåerna på bl.a. 50-sträckor. En sådan inriktning skulle komma att medföra att tätorternas gatunät i högre grad anpassades till gåendes och

cyklisters villkor, vilket skulle leda till färre trafikdödade inom tätbebyggt område. Beslutet borde kunna gälla större eller mindre delar av gatunätet, allt beroende på hur långt varje enskild kommun är beredd att gå för att möta de trafiksäkerhets- och miljökrav som bör ställas på vägtransportssystemet.

*Utom tätbebyggt område* får fordon inte föras med högre hastighet än 70 kilometer i timmen (bashastighet). Vägverket får dock föreskriva att den högsta tillåtna hastigheten på väg ska vara 90 eller 110 kilometer i timmen.

För *motorväg och motortrafikled* får fordon inte föras med högre hastighet än 110 kilometer i timmen på motorväg; Vägverket får dock föreskriva om vissa undantag. Ett försök pågår som innebär att Vägverket under perioden den 1 november 2002–den 31 december 2007 får meddela föreskrifter om högsta tillåtna hastighet som avviker från bestämmelserna i fråga om högsta tillåtna hastighet.

Avvikelser från de allmänna hastighetsgränserna beskrivna ovan beslutas av bl.a. kommuner och länsstyrelser i form av lokala trafikföreskrifter. Sådana får utfärdas under vissa förhållanden av kommuner och länsstyrelser samt av polismyndigheter. Enligt lagen (1978:234) om nämnder för vissa trafikfrågor fattas kommunens beslut om trafikföreskrifter av en eller flera nämnder. Lokala trafikföreskrifter ersätter i vissa fall de trafikregler som finns i trafikförordningen och ligger till grund för utmärkningar genom vägmärken. Vägverket har med stöd av ett bemyndigande i trafikförordningen meddelat föreskrifter för hur lokala trafikföreskrifter ska utformas.

*Kommunen* meddelar trafikföreskrifter i fråga om vilket område som ska utgöra tätbebyggt område och för andra vägar inom tätbebyggt område än allmänna vägar för vilka staten är väghållare, för samtliga vägar inom tätbebyggt område om föreskrifterna rör färdhastighet, stannande och parkering, för vägar utom tätbebyggt område för vilka kommunen är väghållare.

*Länsstyrelsen* meddelar föreskrifter på samma grunder som kommunen, dvs. om det är motiverat av hänsyn till trafiksäkerheten, framkomligheten eller miljön, i andra fall än när kommunen gör det i fråga om bl.a. viss stopplik och väjningsplikt för vägar i korsningar med allmän väg för vilken staten är väghållare. De särskilda trafikregler som får meddelas får gälla bl.a. om lägre hastighet än 70, 90 eller 110 kilometer i timmen utanför tätbebyggt område. Länsstyrelsen beslutar också om viss väg ska vara motorväg.

Innan en kommun beslutar föreskrifter om hastighetsbegränsning eller lokala trafikföreskrifter ska polismyndigheten och den berörda statliga väghållningsmyndigheten ges tillfälle att yttra sig. Vidare ska en myndighet – innan beslut tas om föreskrifter – ge statliga myndigheter, kommuner och landsting, organisationer och andra som på något betydande sätt berörs till-

fälle att yttra sig innan beslut tas i frågan och om konsekvensutredningen. Detta omfattar både Vägverket och länsstyrelserna (verksförordningen [1995:1322]).

### Utskottets ställningstagande

Utskottet ansluter sig till motionärernas bedömning att fordonshastigheten har stor betydelse när det gäller risken för trafikolyckor men också för konsekvenserna av inträffade olyckor.

Utskottet konstaterar att frågan om ansvarsfördelningen mellan Vägverket och kommunerna nyligen har behandlats i riksdagen. I sitt *svar på interpellation* 2006/07:194 betonade statsrådet Åsa Torstensson att ökad trafiksäkerhet är ett prioriterat område. Hon hänvisade till att Vägverkets regionkontor normalt har en kommunsamordnare som samarbetar med kommunerna. Samtliga kommuner har möjlighet att påverka den lokala trafikmiljön, även när det gäller vägar för vilka kommunen inte är väghållare, genom det samrådsförfarande som kontinuerligt genomförs. Hon konstaterade att det samtidigt kan vara så att kommunen och Vägverket inte gör samma bedömningar av hur olika angelägna trafiksäkerhetsåtgärder ska prioriteras. Hon sade sig dock utgå från att Vägverkets prioriteringar görs utifrån ett gediget och korrekt planeringsarbete. Vidare förutsatte hon att Vägverket utifrån sitt sektorsansvar för trafiksäkerheten fortlöpande gör utvärderingar för att se om det finns brister som gör att allmänhetens förväntningar och behov rörande trafiksäkerhet inte tillmötesgår. I sammanhanget betonade statsrådet allas ansvar för att bidra till ökad trafiksäkerhet. Avslutningsvis hänvisade hon till att Vägverket nyligen getts i uppdrag att föreslå ett nytt etappmål för trafiksäkerheten som ska gälla efter år 2007. Ett sådant nytt etappmål ska grundas på bl.a. en utvärdering av arbetet med att nå nollvisionen och dess etappmål. I utvärderingen kommer frågan om hur samarbetet mellan Vägverket och kommunerna ska kunna effektiviseras att behandlas, framhöll statsrådet.

Vidare vill utskottet påminna om att Trafikinspektionsutredningen i sitt nyligen framlagda betänkande Trafikinspektionen – en myndighet för säkerhet och skydd inom transportområdet (SOU 2007:4) tagit fasta på det beslut om en nollvision som riksdagen beslutade om år 1997 och om en ansvarsfördelning i fråga om trafiksäkerheten i transportsystemet. Särskild uppmärksamhet ägnas åt bl.a. trafiksäkerheten vid statlig respektive kommunal väghållning. Utredningen föreslår att ansvarsfördelningen ska införas i etapper. Den första etappen bör vara att tydliggöra de offentliga väghållarnas ansvar för säkerheten i väghållningen. Bland övriga förslag som utredningen presenterade kan nämnas att grunden för att fastställa högsta tillåtna hastighet till 90 eller 110 kilometer i timmen ska få bestämmas av den föreslagna nya myndigheten Trafikinspektionen. Utredningsrapporten bereds för närvarande inom Regeringskansliet (Näringsdepartementet).

Härutöver har utskottet erfarit att Vägtrafikinspektionen i januari 2007 i en skrivelse till Näringsdepartementet föreslagit vissa ändringar i trafikförordningen (1998:1276). I en bilagd promemoria föreslås även en ny beslutsordning vad avser högsta tillåten hastighet för en väg. Förslaget innebär att beslut om högsta tillåten hastighet för en väg läggs på den statliga väghållningsmyndigheten respektive kommunerna beroende på om vägen ligger inom eller utom tätbebyggt område. Härigenom får väghållningsmyndigheten tillgång till alla verktyg som krävs för att kunna tillhandahålla en trafiksäker väg. Detta ger även möjlighet för väghållaren att leva upp till sitt systemansvar enligt nollvisionens programteori. Genom förslaget förenklas även de administrativa rutinerna kring ett beslut om högsta tillåten hastighet, vilket i sin tur får till följd att den risk för brister i den formella hanteringen som nuvarande beslutssystem medför minskas drastiskt. I förslaget ingår även att ta bort möjligheten att överklaga beslut om högsta tillåten hastighet. Enligt Vägtrafikinspektionen saknas tillräckliga motiv till att ge rätten till överklagande av denna typ av normbeslut. Genom en sådan förändring kan personella resurser frigöras hos såväl Vägverket som länsstyrelserna då överklaganden av hastighetsbeslut är den klart dominerande andelen av överklaganden inom detta regelområde.

Utskottet utgår från att de av motionärerna påtalade problemen kommer att beaktas i såväl den utvärdering om etappmål som Vägverket ska göra som i det övriga arbete som pågår eller planeras på området, däribland med avseende på Trafikinspektionsutredningens behandling av de frågor som aktualiserats i motionerna. Mot bakgrund av det nu anförda bör riksdagen enligt utskottets mening avvakta detta arbete. Motionerna 2006/07:T285 (s) och 2006/07:T263 (m) avstyrks därmed.

## Enskilda vägar

### **Utskottets förslag i korthet**

Motioner om ökade medel för enskilda vägar (fp, m, c, kd; s; fp; c) avstyrks mot bakgrund av pågående beredning inom Regeringskansliet. Utskottet förutsätter dock att syftet med motionerna kommer att tillgodoses inom ramen för denna beredning.

Jämför reservation 1 (s, v).

### **Motionerna**

I motion 2006/07:T251 av Agneta Lundberg och Jasenko Omanovic (s) begärs att staten genom bidrag tar ett större ansvar för det enskilda vägnätet. Det är inte rimligt att en del av befolkningen ska betala för det enskilda vägnätet – som nyttjas inte bara av dem som är direkt berörda av vägen, utan även av t.ex. allmänheten, medan de allmänna vägarna finansieras genom skattemedel.

Det är nödvändigt att resurser tillförs för att en rimlig standard på de enskilda vägarna ska kunna upprätthållas, anförs det i motion 2006/07:T447 av Christer Winbäck m.fl. (fp, m, c, kd).

I motion 2006/07:T259 av Sofia Larsen och Birgitta Sellén (c) sägs att väghållningen av enskilda vägar har en stor betydelse för att tillförsäkra såväl näringslivet som enskilda en god transportförsörjning. Bidragen till de enskilda vägarna är en viktig del för upprätthållande av en levande landsbygd. Statsbidraget bör därför vara stabilt och andelsmässigt så högt att vägföreningar klarar av att sköta sina åtaganden.

Enligt vad som anförs i motion 2006/07:T405 av Hans Backman (fp) bör medel avsättas för att gällande förordning avseende drift och för underhåll av enskilda vägar ska kunna följas. Motionären tar fasta på förhållandena i Norrland, och han anser att regeringen från trafiksäkerhetssynpunkt måste satsa på bra och trafiksäkra vägar i regionen då kollektivtrafiken inte är tillgänglig i många delar av regionen.

### **Vissa kompletterande uppgifter**

*Det svenska vägnätets omfattning, regelverk m.m.*

Det svenska vägnätet består av dels allmänna vägar, för vilka staten eller kommunerna är väghållare, dels enskilda vägar, som de fastigheter som har nytta av vägarna har ansvar för. Sveriges vägnät består av följande:

- 9 800 mil statliga vägar,
- 3 700 mil kommunala gator och vägar,
- 7 500 mil är enskilda vägar med statsbidrag och
- 20 500 mil enskilda vägar utan statsbidrag, de flesta s.k. skogsbilvägar.

Regler som rör det enskilda vägnätet återfinns i flera författningar, däribland

- väglagen (1971:948) och vägkungörelsen (1971:954),
- trafikförordningen
- lagen (1997:620) om upphävande av lagen (1939:608) om enskilda vägar,
- förordningen (1989:891) om statsbidrag till enskild väghållning,
- plan- och bygglagen (1987:10),
- anläggningslagen (1973:1149 [AL]), som berör bildandet av en gemensamhetsanläggning, rättigheter för väghållaren, vägområde m.m.,
- lagen (1973:1150) om förvaltning av samfälligheter (SFL) och
- miljöbalken (1998:808).

Härutöver finns bestämmelser i olika myndigheters föreskrifter.

Formen för hur förvaltningen av enskilda vägar organiseras kan vara av flera slag. Väghållare för enskilda vägar kan vara samfällighetsföreningar bildade enligt anläggningslagen, vägsamfälligheter och vägföreningar bildade enligt äldre lagstiftning samt ideella föreningar genom s.k. frivilliga

överenskommelser. Det juridiska ansvaret för den enskilda vägen har väghållaren, dvs. markägaren eller en organisation såsom vägförening, vägsamfällighet eller samfällighetsförening.

### *Tidigare behandling*

I *betänkande 2005/06:TU5 Moderna transporter* behandlade utskottet den transportpolitiska propositionen med samma namn, i vilken regeringen hade redovisat sina bedömningar i ett antal frågor med anknytning till det enskilda vägnätet och enskilda färjor. Behandlingen av de förslag som lagts fram i betänkandet *Enskild eller allmän väg?* (SOU 2001:67, den s.k. Brevutredningen) angavs därmed vara avslutad. Motioner om enskilda vägar och vissa färjefrågor avstyrktes. Enligt utskottets bedömning borde utgångspunkten vara att bidragen till enskilda vägar innebär att tillräckliga medel avsätts för att bidra till ett tillfredsställande underhåll och uppfylla de transportpolitiska målen. I en reservation (m, fp, d, kd) anfördes att man ansåg det vara ett bekymmer att villkoren under de senaste tio åren hade försämrats för väghållarna av enskilda vägar på en rad områden. För att förhindra ytterligare försämringar bör anslaget höjas. Satsningar bör därvid göras på ökad bärighet och på en ökning av de generella bidragen till de enskilda vägarna. Ansvaret för broar – vilka ofta är kostnadskrävande – på enskilda vägar bör överföras på staten.

I *betänkande 2006/07:TU1* behandlades budgetpropositionen för år 2007. Anslaget 36:2 Väghållning och statsbidrag finansierar bl.a. bidrag för drift och byggande av enskilda vägar. För år 2006 beräknades medel för detta ändamål om 698 miljoner kronor och för år 2007 beräknas 702 miljoner kronor.

### **Utskottets ställningstagande**

Enligt vad utskottet har erfarit pågår beredning av frågan om enskilda vägar inom Regeringskansliet. Utskottet utgår från att beredningen kommer att leda till ett ökat stöd i enlighet med vad allianspartierna tidigare har föreslagit i riksdagen. Med hänvisning till vad utskottet nu har förordat anser utskottet att syftet med motionerna därmed kommer att tillgodoses. Någon anledning för riksdagen att göra något särskilt uttalande finns därmed inte, menar utskottet. Motionerna 2006/07:T251 (s), 2006/07:T259 (c), 2006/07:T405 (fp) och 2006/07:T447 (fp, m, c, kd) avstyrks.

## Färjeförbindelser

### **Utskottets förslag i korthet**

Motioner om färjeförbindelser, bl.a. mellan Holmön och fastlandet, avstyrks av utskottet med hänvisning till pågående utrednings- och förhandlingsarbete.

### **Motionerna**

Färjeförbindelsen mellan Gränna och Visingsö är en förutsättning för näringslivet på ön, turismen och möjligheten till arbetspendling framhålls i motion 2006/07:T289 av Göte Wahlström och Margareta Persson (s). Frågan om överförande av huvudmannaskapet från Jönköpings kommun till staten har diskuterats i många år, och det är angeläget att ett beslut i huvudmannaskapsfrågan kommer till stånd snarast möjligt, anför motionärerna. Viktigt för de boende på ön är att bokningsrätten, avgiftssystemet samt handhavandet av gods och varuleveranser bibehålls.

I motion 2006/07:T339 av Tobias Krantz (fp) begärs förändringar i reglerna som gör det möjligt för färjetrafiken mellan Gränna och Visingsö att klassas som allmän färjeförbindelse och därmed att kunna övergå från kommunalt till statligt huvudmannaskap inom ramen för ett system med bokningsrätt.

Holmön är självklar som utvecklingsort i Umeå kommun, och dess möjligheter måste tas till vara bättre, är innebörden i motion 2006/07:T444 av Gunilla Tjernberg (kd). Möjlighet att bo och arbeta på ön liksom utvecklingsmöjligheterna är emellertid helt beroende av att kommunikationerna mellan ön och fastlandet får en långsiktig och säker lösning, framhåller motionären. Den utredning som tillsatts i frågan måste lägga fram sitt förslag skyndsamt, sägs det.

För den bofasta befolkningen på öarna i skärgården i Norrtälje och andra kommuner är färjeförbindelser som drivs av Vägverket av stor betydelse, anføres i motion 2006/07:T316 Gunnar Andrén (fp), och motionären anser att riksdagen bör göra ett uttalande av denna innebörd (yrkande 8).

### **Utskottets ställningstagande**

Utredningen om bidrag och regler för enskilda vägar föreslog i sitt betänkande Enskild eller allmän väg? (SOU 2001:67) bl.a. en förhandlingslösning beträffande huvudmannaskap m.m. för de transportlösningar som inte är regelrätta vägfärjeförbindelser. Med anledning härav utsåg den socialdemokratiska regeringen förre talmannen och förre statsrådet Thage G Peterson att fr.o.m. den 9 januari 2006 vara förhandlingsman och kontaktperson



i frågor om huvudmannaskap m.m. för vissa färjeleder, främst trafiken till och från Holmön. Uppdraget skulle redovisas löpande och en slutredovisning skulle lämnas till Regeringskansliet senast den 31 december 2006.

Motioner om färjeförbindelser behandlades senast våren 2006 i betänkande 2005/06:TU5 Moderna transporter. Enligt utskottets mening ankom det inte på riksdagen att peka ut olika lösningar för speciella färjelinjer. Utskottet sade sig dock ha förståelse för att ansvaret för vissa färjelinjer kan vara betungande. Enligt utskottets mening var det därför viktigt att frågetecknen om vem som ska vara huvudman för dessa färjor rätades ut. Mot denna bakgrund välkomnade utskottet att regeringen hade tillsatt en särskild förhandlingsman och kontaktperson i frågor om huvudmannaskap för vissa färjeleder m.m. Motionsförslagen i dessa frågor avstyrktes.

Enligt vad utskottet har inhämtat beslutade den nyttillträdde regeringen den 30 november 2006 om en förlängd tid för förhandlingsmannens slutredovisning, som sålunda ska redovisas senast den 31 mars 2007. Med hänvisning till att utrednings- och förhandlingsarbetet alltjämt pågår saknas enligt utskottets mening skäl för riksdagen att vidta någon åtgärd med anledning av motion 2006/07:T444 (kd); den avstyrks alltså.

Vad härefter gäller motionerna avseende förbindelsen Gränna–Visingsö vill utskottet peka på att denna förbindelsen inte omfattas av förhandlingsmannens uppdrag. Enligt uppgift från Näringsdepartementet finns heller inte något öppet ärende i Regeringskansliet enligt väglagstiftningen med anledning av förbindelsen Gränna och Visingsö. Utskottet konstaterar alltså att frågan inte är aktualiserad annat än på kommunal nivå. Mot denna bakgrund avstyrks även motionerna 2006/07:T289 (s) och 2006/07:T339 (fp). Inte heller motion 2006/07:T316 (fp) yrkande 8 bör föranleda någon riksdagens åtgärd och avstyrks härmed.

## Yrkestrafik

### Ekonomisk brottslighet inom taxibranschen

#### **Utskottets förslag i korthet**

Med hänvisning till pågående beredning inom Regeringskansliet avstyrks motioner (s; mp) om ekonomisk brottslighet inom taxibranschen.

Jämför reservation 2 (s, v, mp).

#### **Motionerna**

Ska seriösa taxiföretag kunna arbeta under rättvisa konkurrensvillkor krävs kraftfulla åtgärder, betonas det i motion 2006/07:T332 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp). Preciserade åtgärder krävs för att fusket inom taxibrans-

sehen ska kunna motverkas; de mest angelägna åtgärderna på kort sikt är följande. Tömning av taxameter ska obligatoriskt göras i redovisningscentral som fastställts av tillsynsmyndigheten (yrkande 1). Dessutom bör polisen få rätt att beslagta slutrapporter från taxametrar (yrkande 2). Vidare bör körkortslagen ändras så att ett körkort återkallas för den som utövat olaga yrkesmässig trafik (yrkande 3). Fordon som använts i strid med yrkeslagstiftningen ska kunna beslagtas (yrkande 4). Slutligen bör tillsynsmyndigheten, åklagarmyndigheten och polisen ta fram en gemensam handlingsplan för att komma till rätta med fusket i branschen (yrkande 5).

Enligt vad som sägs i motion 2006/07:T278 av Göran Persson i Simrishamn (s) anses den som har dömts för brott inte lämplig som taxiförare. Det finns emellertid inga krav på att informationen om den indragna legitimationen ska föras vidare från länsstyrelsen till förarens arbetsgivare eller beställningscentralen. Avsaknaden av ett effektivt kontrollsystem medför alltså att inget hindrar en dömd taxiförare att fortsätta att köra taxi. Motionären anser att regeringen därför bör ta initiativ till bestämmelser om att en återkallelse av legitimation, körkort och trafiktillstånd ska rapporteras till den som begär detta.

## Vissa kompletterande uppgifter

### *Gällande bestämmelser*

Yrkestrafiklagen (1998:490) gäller yrkesmässig trafik, varmed bl.a. avses sådan trafik som innebär att fordon och förare mot betalning ställs till allmänhetens förfogande för transporter av personer eller gods. Yrkesmässig trafik kan drivas bl.a. som taxitrafik. Vidare innehåller lagen bestämmelser om vissa transporter i internationell trafik och – från den 1 april 2007 – även om otillåten taxitrafik. Yrkesmässig trafik får drivas endast av den som har trafiktillstånd; sådant får ges endast till den som med hänsyn till yrkeskunskande, ekonomiska förhållanden och gott anseende bedöms vara lämplig att driva verksamheten. Lagen innehåller särskilda regler för taxi-verksamhet, bl.a. krav på taxiförarlegitimation. Sådan taxiförarlegitimation får ges till den som

1. har fyllt 21 år,
2. sedan minst två år har körkort med behörigheten B eller har körkort med behörigheten D,
3. uppfyller de medicinska krav som är nödvändiga med hänsyn till säkerheten för passagerare och andra trafikanter,
4. i fråga om yrkeskunskande och laglydnad bedöms vara lämplig att tjänstgöra som förare i taxitrafik, och
5. har avlagt godkänt körprov för taxiförarlegitimation (punkten 5 gäller fr.o.m. den 1 april 2007).

En taxiförarlegitimation ska återkallas av prövningsmyndigheten om innehavaren genom brottslig gärning eller på grund av andra missförhållanden har visat sig olämplig att tjänstgöra som förare i linjetrafik eller taxitrafik.

Straffbestämmelser m.m. återfinns i 6 kap. Därav framgår att den som uppsåtligen driver yrkesmässig trafik enligt denna lag utan tillstånd döms för olaga yrkesmässig trafik till böter eller fängelse i högst ett år. En tillståndshavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot villkor som har meddelats i tillståndet döms till böter (1 §). Den nya bestämmelsen om s.k. svarttaxi innebär att den som uppsåtligen utan tillstånd till taxitrafik utför en persontransport med personbil eller lätt lastbil mot ersättning efter erbjudande om körning till allmänheten döms, om gärningen inte är straffbar enligt 1 §, för otillåten taxitrafik till böter (1 a §).

### *Utredning*

Utredningen om taxinäringen har haft i uppdrag att bl.a. analysera om åtgärder bör vidtas för att minska den ekonomiska brottsligheten inom taxibranschen (dir. 2003:106). I utredningens betänkande Ekonomisk brottslighet inom taxinäringen (SOU 2004:102) framhålls bl.a. att åtgärder skyndsamt bör vidtas för att minska den ekonomiska brottsligheten inom taxinäringen. Detta krävs inte bara för att komma till rätta med skattefusket utan är nödvändigt om de seriösa företagen ska kunna arbeta under rimliga konkurrensvillkor.

### *Tidigare behandling*

Som svar på fråga i riksdagen hösten 2005 om beslagtagning och förverkande av fordon vid trafikbrott anförde justitieministern att det – när det gäller trafikbrottslighet – redan i dag finns möjlighet att ta i beslag och förverka fordon om det behövs för att förebygga sådan brottslighet. I andra situationer kan beslag och förverkande aktualiseras när fordonet använts som hjälpmedel vid brott. Den sistnämnda möjligheten har utökats genom ändringarna av förverkandereglererna i 36 kap. brottsbalken som trädde i kraft den 1 juli 2005. Justitieministern sade sig dela frågeställarnas uppfattning att det finns anledning att överväga om regelverket kan effektiviseras ytterligare. Han omtalade att Justitiedepartementet beredde ett förslag som syftar till att utvidga möjligheterna att ta i beslag och förverka fordon av lägre värde som använts vid trafikbrottslighet, även om fordonet tillhör någon annan än föraren. Förslaget grundar sig på promemorian Effektivare regler om förverkande av fordon vid trafikbrottslighet (Ds 2004:24).

I sitt *betänkande 2005/06:TU14 Åtgärder mot svarttaxi* behandlade utskottet dels proposition 2005/06:109 med samma namn, dels ett antal motioner om taxirelaterade frågor. Regeringens förslag om vissa ändringar i yrkestrafiklagen innehöll för det första ett *förbud för den som inte har tillstånd till taxitrafik* att utföra vissa persontransporter mot ersättning efter erbjudande om körning till allmänheten. Syftet var att bekämpa olaglig taxiverksamhet, s.k. svarttaxi. Påföljden för brottet föreslogs vara böter. Vidare föreslogs att ett särskilt *körprov för den som ansöker om taxiförarlegitimation införs*. På förslag av utskottet antog riksdagen lagförslagen.

Utskottet sade sig utgå ifrån att åtgärder vidtas för att komma åt den ekonomiska brottsligheten inom taxinäringen och förutsatte i ett tillkännagivande att regeringen, som beredde Taxiutredningens återstående förslag om bl.a. obligatoriska redovisningscentraler, snarast redovisar sina ställningstaganden och förslag för riksdagen; detta förutsatte att en lagrådsremiss presenterades under den då innevarande mandatperioden. Motionsförslag om åtgärder mot ekonomisk brottslighet inom taxinäringen tillstyrktes därmed delvis av utskottet.

### **Utskottets ställningstagande**

I likhet med motionärerna ser utskottet med stort allvar på den ekonomiska brottsligheten inom taxinäringen. Enligt vad utskottet har inhämtat pågår beredning inom Regeringskansliet (Näringsdepartementet) av de svar som har inkommit med anledning av ett remitterat utkast till lagrådsremiss.

Utskottet utgår från att frågan om ekonomisk brottslighet inom taxibranschen får en tillfredsställande lösning och emotser snarast förslag från regeringen i detta avseende. Med det anförda avstyrker utskottet motionerna 2006/07:T278 (s) och 2006/07:T332 (mp) yrkandena 1–5.

## **Dispens från taxametertvång**

### **Utskottets förslag i korthet**

Med anledning av en motion om en generell tillämpning av reglerna om dispens från taxametertvång säger sig utskottet utgå från att regeringen följer upp frågan och vid behov låter säkerställa en mer enhetlig tillämpning.

### **Motionen**

Möjligheten att bevilja dispens från taxametertvånget bör göras generell och mer flexibel föreslås i motion 2006/07:T238 av Magdalena Andersson (m). Dock bör sådan dispens alltså kunna vara förenad med villkor, t.ex. att fordonet endast får användas då resan redan är förbeställd, priset är förbestämt och då kontanter inte förekommer. Syftet är att underlätta för marknaden, t.ex. limousinebolag, att lagligt utföra körningar för vissa slags kunder, såsom brudpar.

### **Utskottets ställningstagande**

Enligt yrkestrafikförordningen (1998:779) kan länsstyrelsen medge att ett fordon får användas i taxitrafik även om det inte är försett med taxameter (7 kap. 2 §).

Den i motionen aktualiserade frågan har behandlats tidigare i riksdagen. Våren 2006 anförde dåvarande statsrådet Ulrica Messing som svar på samma fråga som nu aktualiseras genom motionen bl.a. att persontransporter i s.k. limousiner är precis som transporter i andra personbilar, som utförs mot betalning. Detta definieras som yrkesmässig trafik i form av taxitrafik. Transporter av detta slag regleras således av yrkestrafiklagen. Ett av syftena med taxametrar är att kunden ska känna trygghet genom att det finns ett system som tydligt visar vad transporten kommer att kosta. Dessutom är taxametrar ett viktigt instrument som möjliggör kontroll av taxibolagens intäkter. Ett undantag från taxameterkravet för de företag som endast utför limousinservice, vilken kan vara svår att definitionsmässigt avgränsa mot annan taxitrafik, skulle leda till en oönskad konkurrensnedvridning inom branschen, framhöll statsrådet. Hon hänvisade också till den då aviserade propositionen om svarttaxi, och uttalade sin förhoppning om att lagändringarna skulle stävja även den svarttaxiverksamhet som pågår bland företag som utför persontransporter i s.k. limousiner. Statsrådet avsåg därmed inte se över lagen i syfte att möjliggöra generella dispenser från taxametertvånget.

Vidare behandlade utskottet ett likalydande motionsförslag som det nu aktuella i sitt betänkande 2005/06:TU14 Åtgärder mot svarttaxi. Utskottet hänvisade till möjligheten för länsstyrelsen att inom ramen för gällande lagstiftning medge dispens från krav på taxameter och avstyrkte därmed motionen.

Det har härefter under hand kommit till utskottets kännedom att tillämpningen av det berörda regelverket kan skilja sig mellan olika län. Utskottet utgår därför från att regeringen följer upp denna fråga och, om så visar sig behövt, låter säkerställa förutsättningarna för en mer enhetlig tillämpning. Utskottet är emellertid inte berett att föreslå något uttalande från riksdagens sida och avstyrker därmed motion 2006/07:T238 (m).

## Skärpt straff vid överlast

### **Utskottets förslag i korthet**

Utskottet utgår från att regeringen vidtar de åtgärder som är nödvändiga för att de i en motion (s) påtalade problemen med överlast ska kunna bemästras fullt ut. Därmed avstyrks motionen.

Jämför reservation 3 (s, v, mp).

### **Motionen**

Transport av timmer med lastbil är en förutsättning för skogsindustrin, betonas det i motion 2006/07:T249 av Agneta Lundberg och Jasenko Omanovic (s). Samtidigt visar mätningar av Vägverket att många fordon körs med överlast; detta sliter hårt på vägarna i skogslänen, och underhållskost-

naderna är mycket höga. Visserligen har en viss förbättring skett genom information, samarbete mellan berörda myndigheter och näringar m.m., men överlasterna ligger fortfarande på en alltför hög och oacceptabel nivå. Motionärerna kräver därför att straffskalan skärps för den som kör med överlast.

## Vissa kompletterande uppgifter

### *Gällande regler*

Enligt lagen (1972:435) om överlastavgift tas sådan avgift ut om bl.a. lastbil och vissa andra angivna fordon framförs på väg med högre axeltryck, boggitryck, trippelaxeltryck eller bruttovikt än som är tillåtet för fordonet, fordonståget eller vägen.

En överlastavgift påförs ägaren av det motordrivna fordonet. Om någon använder annans fordon utan lov, påförs användaren överlastavgiften. Om den som ska påföras överlastavgift inte har hemvist i Sverige, Danmark, Finland, Island eller Norge, ska en polisman vid kontrollen av fordonet eller fordonståget besluta om förskott för överlastavgiften. Förskottet ska beräknas enligt angivna bestämmelser och betalas till polismyndigheten. Om det inte betalas omedelbart i samband med kontrollen ska polismanen besluta att fordonet eller fordonståget inte får fortsätta färden. En polisman får underlåta att fatta ett sådant beslut, om det finns synnerliga skäl. En polismans beslut, om förskott för överlastavgift eller om att fordonet eller fordonståget inte får fortsätta färden, ska skyndsamt underställas länsstyrelsens prövning. Länsstyrelsen ska omedelbart pröva om beslutet ska bestå. Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer meddelar närmare föreskrifter om hur betalning av överlastavgift ska ske.

### *Vägverkets undersökningar*

Sedan år 2002 genomför Vägverket årliga mätningar av axellaster och bruttovikter hos tunga fordon på ett 30-tal platser på det svenska vägnätet. Genom kunskap om verkliga laster på vägnätet och därmed om omfattningen av överlaster får man underlag för

- olika åtgärder för att uppnå en bättre regelefterlevnad
- planering av vägunderhåll
- dimensionering av åtgärdsinsatser.

Vid mätningen år 2005 framkom att ungefär en tredjedel av de lastade tunga fordonen var överlastade. Vid vissa av mätningarna, som gjordes på ett 30-tal platser, var andelen ännu högre.

Mätningen år 2006 har visat på en viss förbättring jämfört med tidigare mätningar. I medeltal var ca 25 % av antalet fordon med bruttovikt över 35 ton överlastade med en spridning på mellan 13 % och 63 %. Många av de överlastade fordonen har visat sig ha rätt lastvikt men felaktigt fördelad på flaket, vilket gör att vissa axellaster blir högre än bestämmelserna tillåter.

Inom Vägverket har en handlingsplan antagits som löper för flera år. Bland de åtgärder som ingår kan nämnas fortsatta mätningar, dialog med åkeribranschen och att – genom obemannade mätstationer – möjliggöra för åkarna att själva kontrollera lastvikten.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet ser med stort allvar på problemen med omfattande överlast inom den tunga vägtrafiken. Överlast förorsakar ett ökat vägslitage med nedbrytning av vägkroppen och därmed ökade kostnader för att kunna upprätthålla vägstandarden. Därtill medför överlastade fordon en trafikfara. Dessutom snedvrids konkurrensen när vissa fordon körs med överlast medan andra framförs enligt gällande regelverk.

Utskottet kan nu konstatera att andelen överlastade fordon har minskat från ca en tredjedel år 2005 till en fjärdedel i mätningen år 2006. Detta får visserligen anses tillfredsställande, men utskottet anser att andelen alljämt är för stor.

Utskottet noterar att vissa åtgärder vidtagits och att andra planeras. Sålunda har Vägverkets regioner getts i uppdrag att se över sina handlingsplaner i fråga om åtgärder mot överlast. Vidare ska dialogen med branschen om tänkbara åtgärder intensifieras. Inom branschföreningen Sveriges Åkeriföretag (SÅ) har en arbetsgrupp inrättats, benämnd Rättlast. Bland de åtgärder som diskuteras inom denna är utbildning för dem som lastar. I arbetsgruppen finns även företrädare för Näringsdepartementet och Vägverket. Vidare har Vägverket och SÅ tagit initiativ till en dialog med fordons-tillverkarna för att de ska få fram bättre vågutrustning för originalmontering i fordonen.

I den nu aktuella motionen föreslås att straffskalan skärps för den som framför ett fordon med överlast. Utskottet påminner om att sanktionen vid överlast utgörs av en särskild avgift, s.k. överlastavgift.

Utskottet utgår från att regeringen vidtar de åtgärder som är nödvändiga för att de i motionen påtalade problemen ska kunna bemästras fullt ut. Vidare bör regeringen även fortsättningsvis i den årliga uppföljningen av transportpolitiken särskilt redovisa utvecklingen vad gäller överlast och de åtgärder som har vidtagits. I sammanhanget vill utskottet även peka på den roll som transportköparna har när det gäller att upphandla transporter som utförs enligt gällande bestämmelser.

Med hänvisning till det nu anförda finner utskottet att riksdagen för närvarande inte bör vidta någon åtgärd, varför motion 2006/07:T249 (s) avstyrks.

## Miljörelaterade frågor

### Minskad användning av fossila drivmedel m.m.

**Utskottets förslag i korthet**

Utskottet anser det uppenbart att vägtrafikens miljö- och klimatbelastning måste minskas. Med hänvisning till regeringens aviserade åtgärder med detta syfte avstyrks motioner (s; v; mp) med krav på minskad användning av fossila drivmedel m.m.

Jämför reservation 4 (s, v, mp).

**Motionerna**

Enligt vad som sägs i motion 2006/07:T35 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) bör man koppla kraven på fordonsindustrin till de mål om halverad användning av fossila bränslen 2020 som anges i slutrapporten från Kommissionen för minskat oljeberoende (yrkande 17).

Samma krav återfinns i motion 2006/07:MJ391 av Peter Eriksson m.fl. (mp) (yrkande 33).

I motion 2006/07:So464 av Maria Wetterstrand m.fl. (mp) betonas vikten av att i alla sammanhang där så är möjligt beakta sådana åtgärder som anges i motionen för att minska luftföroreningarna i syfte att förbättra folkhälsan. Biltrafiken är huvudkällan till en rad skadliga ämnen, och det är därför viktigt med bättre reningsmetoder, miljövänligare drivmedel och bättre motorer. Nollutsläpp ska eftersträvas. Olika åtgärder förespråkas, däribland ett minskat bilberoende, ökad användning av kollektivtrafiken, incitament så att fler går och cyklar. Försöket med trängsel[skatt] var ett bra initiativ i den riktningen, men fler är nödvändiga (yrkande 4).

I motion 2006/07:Sk246 av Lars Ohly m.fl. (v) begärs att regeringen med utgångspunkt i förslag i utredningen om förnybara drivmedel bör lägga fram ett konkret förslag för ett system med biodrivmedelscertifikat och som kan införas senast den 1 januari 2008 (yrkande 6).

Motsvarande förslag upprepas i motion 2006/07:MJ266 av Lars Ohly m.fl. (v) (yrkande 10).

I motion 2006/07:T302 av Peter Pedersen m.fl. (v) krävs att trängsel[skatten] snarast återinförs i Stockholm och att medlen används för att förbättra kollektivtrafiken i Stockholmsregionen (yrkande 3).

Miljöbelastningen av godstransporter på landsväg tas upp i motion 2006/07:T310 av Leif Jakobsson (s). Motionären anser att Skåne är på väg att bli ett transitområde för lastbilstrafik. Det är viktigt att man i tid tar i tur med de avigsidor som ökad handel och utländsk konkurrens inom åkeribrans-



schen medför, hävdar han. Ett första steg är att se till att reglerna för införsel av diesel efterlevs, ett andra är att småvägar avlyses för tung transittrafik.

Ekonomiska styrmedel bör användas för att styra över godstrafik på landsväg till järnväg, såväl av miljö- som trafiksäkerhetsskäl anser upphovsmännen till motion 2006/07:T295 av Alf Eriksson m.fl. (s). Motionärerna riktar särskilt in sig på förhållandena på E 6 och Halland, och de påpekar att järnvägen löper parallellt med vägen.

### **Vissa kompletterande uppgifter**

#### *Det transportpolitiska delmålet en god miljö*

Det övergripande målet för transportpolitiken är – såsom det fastställts av riksdagen, senast våren 2006 – att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet (prop. 2005/06:160). Bland de sex delmål som har ställts upp för transportpolitiken återfinns delmålet en god miljö, där transportsystemets utformning och funktion anpassas till krav på god och hälsosam livsmiljö för alla, där natur- och kulturmiljö skyddas mot skador och en god hushållning med mark, vatten, energi och andra naturresurser främjas.

I regleringsbrevet för Vägverket för år 2007 anges för verksamhetsgrenen God miljö som långsiktigt mål att utsläppen av koldioxid från vägtransporter år 2010 bör ha stabiliserats på 1990 års nivå. Under år 2007 ska Vägverket genomföra åtgärder som leder till en minskning av koldioxid från vägtransportsektorn med minst 40 000 ton under året samt redovisa åtgärderna och beräknad effekt av dessa.

Vidare ska halter av kvävedioxid och partiklar längs det statliga vägnätet inte överskrida fastställda miljö kvalitetsnormer (MKN). Vägverket ska redovisa beräknade överskridanden av fastställda MKN för kvävedioxid och partiklar längs det statliga vägnätet (i antal km).

#### *Förnybara drivmedel*

I utredningen om förnybara drivmedel (SOU 2004:133) föreslogs att Sverige ska införa ett certifikatsystem inom drivmedelsområdet. Den som producerar eller importerar ett förnybart bränsle får i förslaget ett certifikat för varje MWh som bränslet motsvarar. Alla som säljer bränsle åläggs att köpa ett visst antal certifikat. Om man inte köpt tillräckligt många certifikat drabbas man av en sanktionsavgift.

#### *Strategin för effektivare energianvändning och transporter*

Strategin för effektivare energianvändning och transporter (ETT) uppdaterades genom riksdagens beslut hösten 2005 (prop. 2004/05:150 Svenska miljömål, bet. 2005/06:MJU3). Den transportrelaterade miljöpåverkan

avser främst koldioxidutsläpp, energianvändning, kväveoxider, partiklar och buller. De miljö kvalitetsmål som berörs är klimatpåverkan, frisk luft och god bebyggd miljö. Genom att strategin är sektorsövergripande förutses en synergieffekt. Arbetet med bl.a. denna strategi, som utförs främst inom Naturvårdsverket, avses resultera i en ny klimatproposition år 2008 och en ny miljömålsproposition år 2009.

### *Kommissionen mot oljeberoende*

Kommissionen mot oljeberoende tillsattes av regeringen i december 2005 med uppdrag att presentera konkreta förslag som till år 2020 kan minska Sveriges beroende av olja och i samband därmed också påtagligt reducera Sveriges faktiska oljeanvändning. I sin rapport För vägtransportsektorn föreslås en minskad oljeanvändning med 40–50 %. Sju samverkande åtgärder föreslås, nämligen att

- stimulera till en mer energieffektiv personbilspark
- effektivisera och minska andelen godstrafik på väg
- öka andelen drivmedel från jord- och skogsbruken
- göra kollektivtrafiken billigare och mer attraktiv
- stärka tågets roll
- främja alternativ till flyget
- främja distansarbete för minskat behov av persontransporter.

Enligt uppgift kommer rapporten att remitteras.

### *Uppdrag avseende kilometerskattens effekter*

Statens institut för kommunikationsanalys (Sika) och Institutet för tillväxtpolitiska studier (ITPS) har i uppdrag av förra regeringen att analysera hur införandet av en kilometerskatt för tunga fordon kan inverka på näringar och vilka konsekvenser det kan bli för olika regioner i landet.

I uppdraget ingår även att föreslå en lämplig skatteutformning och lämpliga skattenivåer. Sika och ITPS ska också föreslå andra åtgärder som kan mildra effekterna av skatten för näringar och för särskilt känsliga regioner.

Utgångspunkt för analysen är ett kilometerskattesystem som omfattar alla allmänna vägar samt enskilda vägar inom detaljplanlagt område. Systemet avser alla lastbilar som trafikerar dessa vägar, även de som inte är registrerade i Sverige, och med en totalvikt över 3,5 ton.

Kilometerskatten ska i möjligaste mån motsvara trafikens externa marginalkostnader. Analysen ska utgå från det arbete om marginalkostnader som redovisas i Vägtrafikskatteutredningens betänkande.

Uppdraget ska redovisas senast den 15 mars 2007.

### *Avisering om ny EU-strategi för minskade koldioxidutsläpp från bilar*

Europeiska kommissionen aviserade i februari 2007 genom ett meddelande (KOM [2007]19) ett kommande förslag om hur koldioxidutsläppen från personbilar och lätta lastbilar ska kunna minskas. Syftet är att ytterligare

understryka kommissionens beslutsamhet att säkerställa att EU ska kunna nå upp till målen för utsläpp av växthusgaser enligt Kyotoprotokollet, men också bortom detta. EU sägs vara i främsta ledet internationellt sett när det gäller kampen mot klimatförändringarna.

Även om betydande förbättringar har åstadkommits i bilteknologi – särskilt när det gäller bränsleeffektivitet – har inte detta räckt till för att neutralisera effekterna av ökad trafik och bilstorlek. Kommissionen erinrar om att vägtransporter står för 20 % av EU:s totala koldioxidutsläpp, varav 12 % kommer från personbilar. Medan EU som helhet har minskat utsläppen av växthusgaser med ca 5 % under perioden 1990–2004 har koldioxidutsläppen från vägtrafiken ökat med 26 %.

Den översyn av nuvarande strategi för att minska koldioxidutsläpp från bilar som redovisas i det nämnda meddelandet har visat att de frivilliga åtaganden som strategin bygger på inte haft avsedd effekt. Den nya strategin ska – tillsammans med revideringen av EU:s standard för drivmedelskvalitet – möjliggöra för EU att nå sitt långsiktiga mål om minskade genomsnittliga koldioxidutsläpp till 120 gram per kilometer år 2012; detta anges innebära en reduktion med omkring 25 % från nuvarande nivåer.

Kommissionen föreslår bl.a. följande.

- Ett rättsligt ramverk för att minska koldioxidutsläpp från nya personbilar kommer att läggas fram senast i mitten av år 2008.
- Utsläppsgränserna kommer att sättas så att nya bilar som säljs i EU-27 inte får släppa ut mer än 120 gram per kilometer, och detta mål ska uppnås senast år 2012. Kravet är att biltillverkarna ska sänka utsläppsnivån till 130 gram per kilometer; nivån förväntas kunna sjunka med ytterligare 10 gram per kilometer genom t.ex. miljövänliga däck och klimatanläggningar.
- Ytterligare stöd ska ges till forskning för att möjliggöra ännu lägre utsläppsnivåer i framtiden. Målet är 95 gram per kilometer år 2020.
- EU-länderna ska uppmuntras att bl.a. basera höjningar av bilskatten på hur mycket koldioxid bilen släpper ut.

Meddelandet kommer att behandlas i rådet och Europaparlamentet. Innan kommissionen lägger fram förslag till lagstiftning kommer även biltillverkarna och andra intressenter att rådfrågas.

### *Klimatpolitiken*

Våren 2006 behandlade riksdagen propositionen Nationell klimatpolitik i global samverkan (prop. 2005/06:172). Det fastställdes att det nationella klimatmål som antogs för klimatpolitiken år 2002, skulle ligga fast. Innebörden är att de svenska utsläppen av växthusgaser under perioden 2008–2012 ska ligga på en nivå som är 4 % procent lägre än utsläppen år 1990. Målet ska följas upp minst vart femte år med början år 2008.

Den nytillträdde regeringen har förklarat sin avsikt att i samband med den första kontrollstationen, dvs. år 2008, göra en större översyn av klimatpolitiken. Naturvårdsverket och Statens energimyndighet har därför getts i

uppdrag att utarbeta underlag. Vidare avser regeringen att under år 2008 lägga fram konsekvensanalyser och förslag med anledning av uppföljningen av klimatstrategin.

Vidare har regeringen i budgetpropositionen för år 2007 aviserat en utredning av frågor om förhållandet mellan EU:s klimatpolitik och det nationella målet, avräkningsmål, användning av kolsänkor och Sveriges långsiktiga klimatmål.

Likaså avser regeringen låta genomföra en översyn för att se hur transportsektorn skulle kunna införlivas i systemet för handel med utsläppsrätter. En sådan handel, som utgör en hörnsten i EU:s gemensamma klimatpolitik, syftar till att på ett såväl kostnads- som samhällsekonomiskt effektivt sätt minska EU:s utsläpp av växthusgaser. För närvarande omfattas systemet av främst förbränningsanläggningar, raffinaderier och viss basindustri.

### Utskottets ställningstagande

Ökad rörlighet för människor och varor ger utan tvivel många positiva effekter. Goda kommunikationer är en förutsättning för sådan rörlighet. Särskilt vägtransporterna är nödvändiga i det moderna samhället eftersom det många gånger saknas alternativ till dessa. Det är samtidigt uppenbart att vägtrafikens miljö- och klimatbelastning måste minskas. Inte heller bör tillgången till drivmedel äventyras. Det är därför angeläget att drivmedel utvecklas som är förnybara och som ersätter de fossila bränslena. Vidare bör bränsle och andra resurser utnyttjas så effektivt som möjligt.

Inom ramen för det transportpolitiska delmålet en god miljö har så kallade etappmål satts upp för bl.a. klimatpåverkan (koldioxid, CO<sub>2</sub>) och luftförorening (svavel, kväveoxider och flyktiga organiska ämnen). Regeringen anmäler i budgetpropositionen för år 2007 (prop. 2006/07:1 utg.omr. 22) att koldioxidmålet inte kommer att nås. Sedan år 1990 har vägtrafikens koldioxidutsläpp ökat med 11 % och under år 2005 med 1 % jämfört med året dessförinnan. Däremot bedömer regeringen att etappmålen för utsläpp av svavel, kväveoxider och kolväten har uppnåtts.

Av budgetpropositionen framgår att regeringen sätter klimatpolitiken högt på dagordningen och prioriterar åtgärder som minskar utsläppen av koldioxid och andra klimatpåverkande gaser. Utskottet instämmer med regeringen att åtgärder på en rad områden är nödvändiga för att man ska kunna nå klimatmålet.

Tillverkare och konsumenter bör därför stimuleras att satsa på energieffektivare fordon och fordon som drivs med miljövänliga bränslen. Introduktionen av förnybara drivmedel bör därmed fortsätta. När det gäller offentlig transportupphandling vill utskottet erinra om den skärpning av regelverket med miljö- och bränslekrav som trädde i kraft den 1 januari 2007.

Generellt är det utskottets uppfattning att stimulans av olika alternativ är viktigt för att efterfrågan på miljövänliga fordon och förnybara bränslen ska öka. Med ökad sådan efterfrågan följer utveckling av teknologi och infrastruktur, och därmed undviks också låsningar till en enda lösning när det gäller exempelvis förnybara bränslen.

Det är samtidigt angeläget med en internationell samverkan för att man ska kunna öka de positiva miljöeffekterna och minska riskerna för snedvridna konkurrensförhållanden. Klimatförändringarna är ett globalt problem som också måste lösas genom internationellt samarbete. Regeringen har framhållit att Sverige kommer att fortsätta driva på för att EU ska ta ledningen i de framtida förhandlingarna på klimatområdet. EU bedöms ha en avgörande betydelse för att motivera länder som behöver komma med i det internationella klimatsamarbetet och att de ska stå för de insatser som är nödvändiga.

Sedan tidigare har regeringen uttryckt att EU ska sätta ett mål med 30 % minskning av växthusgaser till år 2020, med sikte på en internationell överenskommelse. Målet möjliggör att man kan nå än större utsläppsminskningar till 2050. Hela transportsektorn, och inte minst vägsektorn, står inför en stor utmaning för att målet om ett grönt transportsystem som en del av ett hållbart och modernare Sverige ska kunna nås.

Regeringen har klargjort sin positiva inställning till att vägtransportsektorn inkluderas i EU:s system för *handel med utsläppsrätter*. Det nuvarande systemet bör således utökas, både när det gäller omfattningen och vilka ämnen som ska ingå. Enligt utskottets mening måste kraven på god miljö och god tillväxt kunna gå att kombinera. Det kräver dock att alla miljörelaterade kostnader identifieras och beaktas i underliggande kalkyler. De måste alltså beaktas i hela processen. Det måste bl.a. innebära att varje transportslag ska bära sina egna kostnader. Enligt utskottets mening bör systemet med handel med utsläppsrätter även för transportsektorn vara en både framkomlig och effektiv väg. Ekonomiska incitament har stor betydelse, det finns många exempel på detta.

I fråga om systemet med *kilometerskatt* anser utskottet att resultatet av det utredningsuppdrag som lämnats till Sika och IPTS bör avvaktas. Det är angeläget med en grundlig analys av skattens effekter för regioner och näringar. Utskottet kan dock notera att den pågående revideringen av EU:s Eurovinjettdirektiv ger förutsättningar och sätter ramar för införande av ett effektivt sådant system för kilometerskatt.

Vidare har regeringen aviserat ett kommande förslag om *medel för klimatrelaterad energiforskning och utveckling samt investeringsstöd*. Satsningen syftar till att skapa tillväxt, nya arbetstillfällen och miljönytta i Sverige.

Utskottet välkomnar också regeringens aviserade *miljöbilspremie* eller annan stimulansåtgärd för privatpersoner som köper nya miljöbilar. Vidare påminner utskottet om att en *översyn av miljöklassningen av fordon och bränslen* kommer att genomföras.

Utskottet vill således peka på att den nyttillträdde regeringen redan har vidtagit vissa åtgärder i denna riktning och att fler insatser har aviserats. Det handlar således om en särskild satsning på klimatrelaterad forskning och utveckling liksom på investeringsstöd. Därtill avser Sverige arbeta aktivt inom EU för dels uppställande av tydliga mål för minskad användning av fossil energi. Det är vidare regeringens uttalade avsikt att Sverige aktivt ska bidra till att de gemensamma mål som EU ställer upp också kommer att nås.

Mot bakgrund av det anförda finner utskottet att mycket av det som efterfrågas i de nu behandlade motionerna kommer att – helt eller delvis – kunna tillgodoses genom vidtagna och aviserade insatser.

Någon anledning till ytterligare åtgärder från riksdagens sida med anledning av nu berörda motioner finns därför inte, anser utskottet. Motionerna 2006/07:Sk246 (v) yrkande 6, 2006/07:So464 (mp) yrkande 4, 2006/07:T302 (v) yrkande 3, 2006/07:T310 (s), 2006/07:T359 (mp) yrkande 17, 2006/07:MJ266 (v) yrkande 10 och 2006/07:MJ391 (mp) yrkande 33 avstyrks följaktligen.

Vad härefter gäller motionen om ekonomiska styrmedel vill utskottet hänvisa till riksdagens behandling av frågan våren 2006. I sitt betänkande 2005/06:TU5 Moderna transporter redovisade utskottet den dåvarande regeringens bedömning avseende transportpolitiska styrmedel. I första hand bör väljas de styrmedel som bidrar till att de transportpolitiska målen uppnås och ger transportkunderna så stor valfrihet som möjligt inom ramen för det befintliga transportutbudet. En samhällsekonomiskt grundad prissättning ger stora möjligheter att skapa denna valfrihet. Lämpliga kombinationer av styrmedel med önskade effekter bör användas. Bland de styrmedel som räknas upp återfinns även ekonomiska styrmedel. Sådana omfattar bl.a. prissättning av transporter och infrastruktur. En prissättning som beaktar de samhällsekonomiska kostnaderna bör eftersträvas. Exempel på skatter som kan benämnas som ekonomiska styrmedel är trängselskatt och kilometerskatt. Finansiering av trafik och infrastruktur kan också ses som ekonomiska styrmedel.

Utskottet anslöt sig till regeringens bedömning och anförde för egen del att samverkan mellan transportslag innebär att de olika trafikslagen för transportkunderna kan ses som delar av en längre transportkedja. Detta har blivit vanligare och innebär att samverkan mellan olika transportslag blir allt viktigare. En princip om att främja samverkan i detta avseende är därmed ytterst angelägen. Enligt utskottets mening är effektiv konkurrens inom transportsektorn ett medel för att uppnå en effektiv resursanvändning. Utskottet ställde sig därför bakom regeringens förslag till transportpolitisk princip om att konkurrensen mellan olika trafikutövare och transportalternativ ska främjas.

Beträffande trafikens kostnadsansvar anförde utskottet att de skatter och avgifter som tas ut av trafiken och som är transportpolitiskt motiverade bör motsvara trafikens samhällsekonomiska marginalkostnader och bidra till att de transportpolitiska målen nås.

Utskottet vill beträffande frågan om trängselskatt hänvisa till den utredning och det förhandlingsarbete som pågår i detta avseende. En delrapport har redovisats i februari 2007 och den slutliga kan emotses senare under år 2007. Någon anledning att föregripa denna behandling anser utskottet inte finns och avstyrker således motion 2006/07:T295 (s) med hänvisning härtill och till vad som anförts i det föregående.

## Definition av begreppet miljöbil

### **Utskottets förslag i korthet**

Mot bakgrund av pågående beredning inom Regeringskansliet när det gäller definition av begreppet miljöbil avstyrks motioner (s; v) i denna fråga.

Jämför reservation 5 (s, v, mp).

### **Motionerna**

I motion 2006/07:Sk246 av Lars Ohly m.fl. (v) sägs att lagstiftningen för statens inköp av miljöbilar även ska omfatta efterkonverterade bilar (yrkande 2). Vidare begär motionärerna att regeringen – med utgångspunkt i ett miljöperspektiv – under år 2007 bör utvärdera lagstiftningen om definition av miljöbil och lägga fram förslag så att nya regler kan träda i kraft den 1 januari 2008. Avsikten med de ändringar som genomfördes av förra regeringen – i samarbete med Vänsterpartiet och Miljöpartiet – var att en revidering ska göras varannat år för att man ska flytta fram positionerna. I detta skulle man se över gränsvärdena när det gäller utsläppsnivåer och bränsleförbrukning men också att fler slags utryckningsfordon ska inordnas i systemet (yrkande 9).

Motion 2006/07:MJ266 av Lars Ohly m.fl. (v) innehåller motsvarande krav om efterkonverterade bilar (yrkande 6) och om lagstiftning till den 1 januari 2008 (yrkande 12).

I motion 2006/07:T364 av Michael Hagberg (s) yrkas att Vägverket ges i uppdrag att utfärda en gemensam definition av vad som ska betraktas som miljöbil (yrkande 1).

## Vissa kompletterande uppgifter

### *Gällande bestämmelser*

Förordningen om myndigheters inköp och leasing av miljöbilar (2004:1364) syftar till att öka andelen miljöanpassade bilar i den statliga förvaltningen. Förordningen gäller för myndigheter underställda regeringen och trädde i kraft den 1 januari 2005.

I förordningen anges inledningsvis vissa definitioner. Med *miljöbil* avses en personbil som är utrustad med teknik för drift helt eller delvis med annat drivmedel än gasol och som tillhör miljöklass 2005, miljöklass El eller miljöklass Hybrid enligt vissa närmare angivna krav. Med *förnybara bränslen* avses sådana förnybara bränslen som framställs ur förnybara energikällor enligt definitionen i artikel 2 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/77/EG av den 27 september 2001 om främjande av el producerad från förnybara energikällor på den inre marknaden för el (ändrat genom bilaga II till anslutningsakten för Tjeckien m.fl.).

Beträffande *utsläppskrav* anges bl.a. att om en personbil är utrustad med teknik för drift endast med bensin, eller är utrustad med teknik för drift endast med diesel, får, enligt uppgift i vägtrafikregistret, utsläppet av koldioxid vid blandad körning inte överstiga 120 gram per kilometer.

Myndigheterna är skyldiga att till Vägverket varje år lämna redogörelser för bl.a. den sammanlagda volymen av förbrukat bränsle. Vägverket ska i sin tur varje år lämna en sammanställning till regeringen av dessa redogörelser.

### Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar att definitionen av miljöbil har ändrats så att även bilar som är bränslesnåla innefattas. Som framgår har Vägverket i uppdrag att fortlöpande se över definitionen av miljöbil. Utskottet anser att det är värdefullt att begreppet är tydligt definierat samtidigt som ambitionsnivån höjs.

Enligt vad utskottet har inhämtat pågår beredning i fråga om miljöbilsdefinition i Regeringskansliet. Med hänvisning till det sagda avstyrker utskottet motionerna 2006/07:Sk246 (v) yrkandena 2 och 9, 2006/07:T364 (s) yrkande 1 och 2006/07:MJ266 (v) yrkandena 6 och 12.

## Statens upphandling av miljöbilar

### **Utskottets förslag i korthet**

Utskottet konstaterar att kvoten för andelen av statens upphandling av miljöbilar har höjts m.m. och avstyrker därmed en motion (mp) med bl.a. detta syfte.



## Motionen

I motion 2006/07:T359 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) begärs att andelen miljöbilar i statens upphandling stegvis höjs till 100 % till år 2010. Staten bör föregå med gott exempel och i högsta möjliga mån bidra till minskad klimatpåverkan (yrkande 18).

## Utskottets ställningstagande

Från transportpolitisk synpunkt bör den offentliga sektorn gå före med att ställa miljökrav i upphandlingen, anser utskottet. Därför bör fordon som upphandlas i huvudsak vara miljöbilar. Syftet är inte bara att generellt öka användningen av sådana bilar utan också att främja teknikutvecklingen. Undantag bör endast avse fordon för vilka man måste ställa krav på vissa prestanda eller för vilka miljöalternativ saknas. Detta kan t.ex. gälla vissa slags utryckningsfordon.

Utskottet konstaterar att när förordningen om myndigheters inköp och leasing av miljöbilar (2004:1364) trädde i kraft var kravet att andelen miljöbilar skulle vara hälften av upphandlade bilar och att utryckningsfordon var undantagna från inköpskrav. Regeringen har genom beslut hösten 2006 höjt ambitionsnivån. Sålunda gäller sedan den 1 januari 2007 att minst 85 % av det totala antalet personbilar som en myndighet köper in eller ingår leasingavtal om under ett kalenderår ska vara miljöbilar. Undantag gäller för bl.a. utryckningsfordon och fordon som används i spaningsverksamhet inom polisen, Tullverket eller Kustbevakningen. När det gäller utryckningsfordon gäller att minst 25 % av det totala antalet personbilar som är utryckningsfordon som en myndighet köper in eller ingår leasingavtal om under ett kalenderår ska vara miljöbilar.

Utskottet delar motionärernas uppfattning om det angelägna i att staten har höga ambitioner och går före när det gäller att genomföra omställningen till ett långsiktigt hållbart transportsystem. Såsom har redovisats i det föregående har förordningen om myndigheters inköp och leasing av miljöbilar nyligen ändrats i skärpande riktning. Sålunda har regeringen beslutat om dels en höjd kvot till 85 % av det totala antalet bilar som en myndighet köper in, dels att minst 25 % av de utryckningsfordon som en myndighet köper in eller leasar under ett år ska vara miljöbilar. Utskottet välkomnar de skärpta bestämmelser som regeringen nu har infört och anser att motionärernas intentioner med motionen i denna del är eller kan komma att bli tillgodosedda genom regeringens åtgärder. Med detta avstyrks motion 2006/07:T359 (mp) yrkande 18.

## Konvertering av fordon för förnybara drivmedel

### Utskottets förslag i korthet

Mot bakgrund av pågående och planerat arbete föreslår utskottet att motioner (v; mp) om konvertering av fordon för förnybara drivmedel avslås. Jämför reservation 6 (v).

### Motionerna

I motion 2006/07:Sk246 av Lars Ohly m.fl. (v) anføres att en mycket stor andel av vägfordonen även i fortsättningen kommer att vara fossildrivna. De med låga inkomster och kvinnor har i högre grad äldre bilar, och för dem är det kanske inte aktuellt eller möjligt att köpa en ny bil. En konvertering till drift av förnybara drivmedel skulle innebära en aktiv insats mot mindre miljöpåverkan. Motionärerna beklagar att Vägverkets förslag till lagstiftning om konvertering av bilar ännu inte har förverkligats. Samtidigt önskar de att konvertering av bilar till drift även på biogas ska bli möjlig och anser att regeringen bör uppmanas att lägga fram förslag om detta (yrkande 1). Vidare bör regeringen uppmanas att lägga fram förslag om hur Sverige ska verka inom EU för att påskynda konverteringen av de europeiska vägfordonen (yrkande 3).

Motsvarande förslag upprepas i motion 2006/07:MJ266 av Lars Ohly m.fl. (v) (yrkandena 5 och 7).

Enligt vad som anføres i motion 2006/07:T299 av Jan Lindholm (mp) bör staten bidra med ekonomiska medel för att stimulera konvertering av fordon så att bränslen med bättre miljöegenskaper, såsom etanol och biogas, kan användas i dem. Syftet är att bidra till att lösa klimatmålen. I motionen räknas flera motiv upp för detta, bl.a. att äldre bilar ofta drar mer bränsle än nyare. Regeringen bör snabbt utreda möjligheterna att införa bidrag som riktar sig till innehavare av bilar som drivs med fossilt bränsle. Storleken på bidraget bör motsvara miljöeffekten av åtgärden och inte låsas till fasta belopp för vissa slags fordon.

### Utskottets ställningstagande

Vägverket har på regeringens uppdrag utrett möjligheterna till efterkonvertering av personbilar till etanol och gasdrift. Utredningen, som presenterades i september 2005, visar att det är möjligt för Sverige att ta fram ett regelverk för efterkonvertering. Ett nationellt system för typgodkännande av konverteringssatser krävs för att säkerställa att avgasreningen inte försämras samt att risken för brand och explosion inte ökar. Förnybara drivmedel är en del i strategin för att minska vägtrafikens utsläpp av växthusgaser. För att klara EU:s mål om 5,75 % biodrivmedelsandel till år 2010 måste en marknad för alternativt drivna bilar etableras. Efterkonverte-

ring av bensinbilar är en tänkbar åtgärd för att öka antalet etanol- och gasbilar i Sverige. Samtidigt kräver en efterkonvertering justering i regelverket på ett antal områden.

När det gäller miljöaspekter konstateras följande i utredningen. Utsläppen av kväveoxider, kolväten och partiklar har minskat sedan slutet av 1980-talet. Reduktioner på upp till 95 % per körd kilometer kan konstateras. Det betonas att introduktionen av förnybara drivmedel inte bör få äventyra dessa framsteg. Därför måste en efterkonverterad bil klara samma avgaskrav som den ursprungliga bilen. Vidare ansvarar billtillverkarna i dag för att en bil klarar kraven på avgasrening även sedan den tagits i bruk. Enligt lagen måste tillverkaren dessutom ge bilägaren en garanti på bilens avgasrening i 5 år eller 100 000 kilometer. Om en bil konverteras under garantitiden bör därför tillverkaren av konverteringssatsen ta över hållbarhetsgarantin. Även krav på säkerheten måste självfallet ställas vid konvertering, menar utskottet.

Mot bakgrund av pågående och planerat arbete föreslår utskottet att motionerna 2006/07:Sk246 (v) yrkandena 1 och 3, 2006/07:T299 (mp) och 2006/07:MJ266 (v) yrkandena 5 och 7 avslås.

## Infrastruktur för förnybara drivmedel

### Utskottets förslag i korthet

Två motioner (s; c) som gäller infrastruktur för förnybara drivmedel avstyrks av utskottet, som bl.a. hänvisat till de ökade medel som beslutats för bidrag till tankställen även för biogas.

Jämför reservation 7 (s, v, mp).

### Motionerna

I motion 2006/07:T364 av Michael Hagberg (s) betonas vikten av att den socialdemokratiska regeringens förslag och riksdagens beslut med krav på ägarna till bensinstationerna att tillhandahålla förnybara bränslen ska fullföljas. Detta är en förutsättning för att den positiva utvecklingen av nya miljöbilar ska fortsätta, anser motionären (yrkande 2).

Det behövs stimulansåtgärder för att åstadkomma ett decentraliserat system av biogasmackar, framhåller man i motion 2006/07:N219 av Jörgen Johansson och Solveig Zander (c). I dag är etableringen tämligen sparsam, och norr om Gävle saknas den här typen av mackar. Visserligen finns ett utvecklingsprogram för etablering av biogasmackar efter Europavägarna, men en större stimulans är nödvändig för att åstadkomma den småskaliga produktion av biogas som är önskvärd ur såväl internationellt och nationellt perspektiv som individperspektiv (yrkande 3).

## Utskottets ställningstagande

Våren 2006 behandlade utskottet ett lagstiftningsförslag om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel (prop. 2005/06:16, bet. 2005/06:TU6). Utskottet ansåg det angeläget att främja användningen av förnybara bränslen på ett teknikneutralt sätt. Mot denna bakgrund föreslogs riksdagen att anta regeringens förslag till lag om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel med den ändringen att ikraftträdandet senarelades till den 1 april och – som en konsekvens av detta – med en senareläggning även av de senare etapperna av lagens successiva genomförande. I sammanhanget föreslog utskottet att riksdagen riktade ett tillkännagivande till regeringen om åtgärder med syftet att stimulera tillgången och efterfrågan på flera förnybara bränslen. Utskottet tillstyrkte samtidigt regeringens förslag till nationellt mål om användning av förnybara drivmedel. Riksdagen anslöt sig till utskottet och biföll delvis propositionen och motionerna om lagförslaget och sammanhängande åtgärder för att främja förnybara drivmedel.

I budgetpropositionen för år 2007 föreslogs 97,7 miljoner kronor i bidrag till tankställen för förnybara drivmedel för år 2007. Syftet med bidraget är att stimulera användning av även andra förnybara drivmedel än etanol vid tankställen för allmänheten. Pumpförordningen beslutades av regeringen den 21 december 2006, och den trädde i kraft den 1 februari 2007.

Enligt uppgift från Naturvårdsverket har ansökningar om bidrag inkommit som innebär att antalet tankställen för biogas kan öka från 71 till 130 och dessutom spridas norrut utmed Norrlandskusten upp till Luleå. Medlen beräknas kunna räcka till ca 190 tankställen totalt. De företag som per den 18 januari 2007 har beviljats bidrag är följande (antalet säljställen inom parentes): Fordonsgas Sverige AB (26), Gasilage i Sala AB (1), AGA Gas AB (5), Svensk Biogas (8) och E.ON Gas Sverige AB (6).

Med hänvisning till vad utskottet här har redovisat anser utskottet att motionerna 2006/07:T364 (s) yrkande 2 och 2006/07:N219 (c) yrkande 3 bör avslås av riksdagen.

## Krav på transportplaner

### Utskottets förslag i korthet

Utskottet avstyrker två motioner (v) med krav på transportplaner. Jämför reservation 8 (v, mp).

## Motionerna

I motion 2006/07:Sk246 av Lars Ohly m.fl. (v) anfördes att det vid större exploateringsprojekt krävs miljökonsekvensbeskrivningar men att en exploatör inte behöver redovisa vilka transportbehov som uppkommer genom exploateringen. Mycket talar för att ett upprättande av transportplaner skulle få positiva effekter för att minska transporternas miljöbelastning. Det skulle sannolikt även gynna grupper som har en lägre tillgång till bil, vilket gäller barn, pensionärer och låginkomsttagare. Även kvinnors transportbehov skulle lättare kunna tillgodoses. Kommuner ska därför kunna ålägga verksamhetsutövare att etablera transportplaner, för minskat transportbehov och miljövänligare resor (yrkande 27).

I motion 2006/07:MJ266 av Lars Ohly m.fl. (v) upprepas förslaget (yrkande 28).

## Vissa kompletterande uppgifter

### *Utredning*

I utredningsbetänkandet *Bilen, biffen och bostaden* (SOU 2005:51) anges följande som kan ingå i en transportplan, nämligen åtgärder som placering och utformning av hållplatser, informationssystem för kollektivtrafiken, placering av byggnader så att avståndet till kollektivtrafik minimeras, infrastruktur för videokonferenser, säkra p-platser för cyklar, särskilda p-platser för bilpoolsbilar, tankställen för miljöfordon och ekonomiska incitament för miljöanpassat resande, införande av bilpool, parkerings- och resepolicy.

## Utskottets ställningstagande

Utskottet behandlade våren 2006 ett likartat förslag med krav på transportplaner (bet. 2005/06:TU5). Utskottet såg det som angeläget att förkorta och effektivisera planeringsprocessen och instämde därmed med motionärerna i denna del. Det var dock även viktigt att möjligheten att uppnå miljömålen inte försvåras eller att allmänhetens rätt till insyn och deltagande [inte] åsidosätts. Utskottet såg därför positivt på att regeringen tillsatt två utredningar som parallellt ser över och lämnar förslag till åtgärder som berör den fysiska planeringsprocessen, nämligen Miljöbalkskommittén och Kommittén för översyn av plan- och bygglagstiftningen, PBL-kommittén. Motionerna avstyrktes därmed med hänvisning till pågående beredning. Det kan konstateras att utredningarna har presenterat sina respektive betänkanden, nämligen Miljöbalken; miljökvalitetsnormer, miljöorganisationerna i miljöprocessen och avgifter (SOU 2005:59) respektive *Får jag lov?* Om planering och byggande (SOU 2005:77).

Utskottet är inte heller nu berett att tillstyrka förslaget om transportplaner och föreslår att motionerna 2006/07:Sk246 (v) yrkande 27 och 2006/07:MJ266 (v) yrkande 28 avslås.

## Miljözoner

### **Utskottets förslag i korthet**

En motion (s) om bl.a. vikten av att systemet med miljözoner är konkurrensneutralt med avseende på om fordon är utlandsregistrerade eller ej avstyrks mot bakgrund av att motionskraven i huvudsak är tillgodosedda.

### **Motionen**

I motion 2006/07:T202 av Hans Hoff och Sven-Erik Österberg (s) betonas vikten av att transporterna miljöanpassas. Det är också viktigt att det s.k. miljözonsystemet är konkurrensneutralt, t.ex. genom att utländska fordon inte är undantagna från bestämmelserna i sådana zoner. Därför bör alla tyngre fordon som kör in i miljözoner uppfylla rådets direktiv 88/77/EEG om vissa gränsvärden för avgasutsläpp, åtminstone under en övergångsperiod, menar motionärerna.

### **Utskottets ställningstagande**

I s.k. miljözoner i städer gäller vissa begränsningar när det gäller tung trafik. Sådana zoner finns för närvarande i bl.a. de tre storstäderna Stockholm, Göteborg och Malmö. Bestämmelserna om miljözoner har införts i trafikförordningen (1998:1276). De gäller tunga bussar och tunga lastbilar som är utrustade med teknik för drift endast med dieselolja. Fordonen är uppdelade i euroklasser, alltefter utsläpp (emissioner). Någon begränsning till enbart inhemskt registrerade fordon finns inte.

Den 1 januari 2007 ändrades förordningen såtillvida att systemet, som dessförinnan var baserat på fordonets ålder, ersattes med ett system som baserat på fordonets emissioner. Tidigare undantag för eftermonterade avgasreningsutrustning slopades. Det finns förslag om att zonerna i Göteborg och Malmö ska utvidgas.

Utskottet finner att kraven i motion 2006/07:T202 (s) är i huvudsak tillgodosedda och att något initiativ från riksdagens sida inte är behövligt.

## Sparsam körning

### **Utskottets förslag i korthet**

Motionskrav (c, kd) om att tekniken för s.k. sparsam körning ska ingå i förarutbildningen är eller kommer att bli tillgodosedda och avstyrks därför av utskottet.

## Motionerna

Sparsam körning (ecodriving) bör vara ett obligatoriskt moment i all körkortsutbildning, anføres i motion 2006/08:T217 av Lars-Ivar Ericson och Johan Linander (c). Fördelen är en reducerad drivmedelsförbrukning och minskade utsläpp av växthusgaser. Även trafiksäkerheten skulle höjas genom att körsättet innebär ökade förutsättningar för att hastighetsgränserna följs, menar motionärerna.

Även i motion 2006/07:T417 av Else-Marie Lindgren (kd) förordas sparsam körning (ecodriving).

## Vissa kompletterande uppgifter

### *Tidigare behandling*

I betänkande 2005/06:TU5 Moderna transporter behandlades frågan om s.k. sparsam körning och ökad hastighetsefterlevnad. I proposition 2005/06:160 med samma namn hade regeringen anfört följande. En av de betydelsefulla insatserna för att minska utsläppen av växthusgaser är förarutbildning för sparsam körning. Det visas bl.a. i Vägverkets klimatstrategi. Sedan flera år bedriver bilskolor och andra utbildare riktade utbildningar i sparsam körning, och Vägverket har bedrivit verksamhet för att sprida kunskapen om körsättets betydelse. Det är viktigt att denna utbildning även kommer nya förare till del. Vägverket började år 2004 införa detta körsätt i kursplanerna för förarutbildningen, och arbete pågår för att under år 2006 revidera kursplanen för behörighet B, med ett stort inslag av både teoretisk kunskap och praktisk färdighet i sparsam körning för körkortsaspiranterna. Parallellt utbildas trafikinspektörerna i dessa frågor, och många bilskolor har på eget initiativ infört moment av sparsam körning i sin utbildning. Regeringen sade sig se positivt på denna utveckling eftersom sparsamt körande kan ge stora miljöeffekter samtidigt som trafikanten minskar sina kostnader för resandet. Utskottet hänvisade i sitt ställningstagande till att hithörande frågor hade behandlats tidigare under våren, nämligen i betänkande 2005/06:TU13 Trafiksäkerhet. Utskottet konstaterade att momentet sparsam körning numera ingår i körkortsutbildningen, varvid syftet med de motioner som tog upp dessa frågor syntes vara tillgodosett. Då inget nytt framkommit i denna fråga sedan utskottets senaste ställningstagande avstyrktes motionsyrkandet om sparsam körning.

Likaså i betänkande 2005/06:TU13 Trafiksäkerhet berörde utskottet frågan om körkortsutbildning. Utskottet anförde bl.a. följande. Vägverket har i september 2005 fastställt en ny kursplan för körkortsutbildningen (behörighet B) som i huvudsak kommer att tillämpas från den 1 mars 2006. Syftet med att förändra och implementera en ny kursplan är att genom målstyrning utveckla elevernas lärande mer än i dag och åstadkomma en ökad kreativitet och ett ökat engagemang bland aktörerna i det svenska förarutbildningssystemet. Den nya kursplanen omfattar fler aspekter än tidigare

om vad som definierar en säker bilförare, vilket grundas på resultat av nya vetenskapliga studier. Den av riksdagen behandlade utökningen av riskutbildningen inom ramen för körkortsutbildningen kommer, utöver halkkörning, att innefatta alkohol och droger samt trötthet. Även sparsam körning ingår i kursplanen. Kursplanen har utarbetats på grundval av ett EU-projekt kallat Gadget som bygger på de senaste 15–20 årens forskning om förarutbildning. Utskottet konstaterade att momentet sparsam körning numera ingår i körkortsutbildningen, varvid syftet med de motioner som tar upp dessa frågor synes vara tillgodosett. Berörda motionsförslag avstyrks följaktligen.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet vill inledningsvis påminna om att den av motionärerna aktualiserade frågan om det speciella körsätt som går under den numera vedertagna beteckningen sparsam körning varit föremål för riksdagens behandling vid ett stort antal tillfällen. Därvidlag har utskottet uttryckt sin uppfattning att sparsam körning bör ges möjlighet till ett stort genomslag bland förarna. På samma gång som det är en enkel metod för körning är det ett effektivt sätt att minska utsläppen av koldioxid från vägtrafiken samtidigt som trafikanter och företag kan minska sina transportkostnader.

Som har framgått av tidigare riksdagsbehandling – såväl genom trafikutskottets betänkanden som av frågesvar i riksdagen – finns sedan år 2006 sådana krav som efterlyses i motionerna. Vägverket introducerade då en ny kursplan för körkortsbehörighet B. I denna kursplan har biltrafikens miljöeffekter, medvetet val av färdmedel, ett miljövänligt och sparsamt körsätt fått ett tydligt utrymme. Dessa kunskaper prövas därefter i såväl teori- som körprov. För övriga körkortsbehörigheter pågår ett arbete med att ändra kursplaner och prov i samma riktning. Kunskapen om sparsam körning av tunga fordon kommer också att öka genom de skärpta kompetenskrav för nya yrkesförare som kommer att införas år 2008 med ökade krav i grundutbildningen och återkommande fortbildningar. I båda fallen ingår sparsam körning som viktiga inslag.

Mot bakgrund av det anförda avstyrks motionerna 2006/07:T217 (c) och 2006/07:T417 (kd).

## **Centrum för utveckling av fordonssystem m.m.**

### **Utskottets förslag i korthet**

En motion (fp) om viss lokalisering av centrum för utveckling av fordonssystem avstyrks av utskottet.



## Motionen

I motion 2006/07:MJ337 av Anita Brodén m.fl. (fp) efterfrågas ett initiativ som går ut på att Västsverige – med sin bilindustri – ska vara centrum för utveckling och testning av miljömässigt uthålliga system för nästa generations fordonspark och kommunikationssystem. På landsbygden finns en stor potential för övergång från fossila till förnybara drivmedel. Det är viktigt att forskning och utveckling stimuleras samt att en mångfald av alternativ ges möjlighet att komma ut på marknaden (yrkande 4).

## Utskottets ställningstagande

Utskottet anser – i likhet med motionärerna – att det är angeläget med utveckling av fordonssystem, innefattande även testning av miljömässigt uthålliga sådana system. Sådan verksamhet pågår också, bl.a. i Trollhättan. Utskottet finner inte att riksdagen har skäl att göra något uttalande om var sådan verksamhet ska vara lokaliserad. Med det anförda avstyrks motion 2006/07:MJ337 (fp) yrkande 4.

## Alternativ halkbekämpning

### Utskottets förslag i korthet

Utskottet vill starkt understryka vikten av att saltanvändning snart kan nedbringas och förutsätter att regeringen ombesörjer att effektiva åtgärder i denna riktning genomförs. Därmed avstyrker utskottet en motion (c) med detta syfte.

## Motionen

I motion 2006/07:T271 av Stefan Tornberg m.fl. (c) efterfrågas en utredning för en strategi för att minska saltanvändningen utmed vägarna i områden med vinterväglag. I motionen räknas en rad nackdelar med användningen av vägsalt upp. Motionärerna förordar i stället mekanisk bekämpning med väghyvlar i kombination med spridning av sand och sandningsgrus.

## Utskottets ställningstagande

Vinterväghållning består av snöröjning, saltning och sandning. Frågan om bekämpning av väghalka med alternativ till saltning har behandlats av utskottet under en följd av år. Utskottet har vid dessa tillfällen upprepat att det känner stor oro för miljöstörningar, främst på grundvattnet, som saltningen ger upphov till. Totalt använder Vägverket drygt 200 000 ton vägsalt varje år i landet. Mängden har emellertid halverats under de senaste decennierna, bl.a. för att man har minskat saltningen på vägrenar.

För verksamhetsgrenen god miljö har Vägverket getts ett långsiktigt mål avseende saltning. Senast år 2010 ska alla stora vattentäkter (dvs. större än 10 m<sup>3</sup> per dygn i genomsnitt eller som betjänar mer än 50 personer per år) längs det statliga vägnätet, vilka utnyttjas för uttag av vatten som är avsett att användas som dricksvatten, uppfylla gällande svenska normer för dricksvatten av god kvalitet med avseende på föroreningar orsakade av vägar och vägtrafik.

Att antalet stora vattentäkter som påverkas av vägsalt inte minskat i enlighet med uppsatta mål under senare år är enligt utskottet bekymmersamt, inte minst mot bakgrund av utskottets tidigare uttalanden att arbetet med att hitta alternativa halkbekämpningsmetoder bör intensifieras. Samtidigt är utskottet väl medvetet om att denna fråga i stor utsträckning handlar om en konflikt mellan de transportpolitiska delmålen framkomlighet, trafiksäkerhet och god miljö.

Ständigt bedrivs försök med nya metoder för snöröjning och halkbekämpning. Ett av dem har varit att blanda glykos (socker) i vägsaltet. Andra metodförsök går ut på att blanda sand och socker men också att blanda sand med hetvatten. Ytterligare försöksverksamhet gäller snöröjningen. Enligt uppgift svarar snöröjningen för ungefär 40 % av Vägverkets kostnader för vinterväghållningen. Att effektivisera snöröjningen med hjälp av nya metoder och verktyg för att pressa ned kostnader är därför av stor betydelse. Att t.ex. utföra saltning utan föregående snöröjning/plogning – vilket förekommer enligt vissa uppgifter – är förkastligt. Principen bör sålunda vara att i första hand röja bort snön för att därefter – och först sedan det konstaterats ett verkligt behov – påföra salt. Det bör i sammanhanget understrykas att vägsaltning över huvud taget inte bör användas för att fordonen ska kunna köras lika fort som i torrt väglag eller sommarväglag. I sammanhanget vill utskottet erinra om möjligheten till s.k. variabla hastigheter och kan för sin del se att ett sådant system skulle kunna vara ett verksamt sätt att förare anpassar sin hastighet efter väglaget. Enligt utskottets uppfattning är det också viktigt att olika metoder och lösningar utvecklas för olika delar av landet eftersom förutsättningarna kan skilja sig så starkt dem emellan.

Sammanfattningsvis ansluter sig utskottet till vad som framförs i motionen och vill starkt understryka vikten av att saltanvändningen snarast kan nedbringas. Utskottet förutsätter sålunda att regeringen ombesörjer att effektiva åtgärder vidtas i enlighet med vad utskottet har anfört i detta avseende. Mot bakgrund härav anser utskottet att någon åtgärd från riksdagens sida inte är behövlig; motion 2006/07:T271(c) avstyrks.

## Buller från trafik

### Utskottets förslag i korthet

Utskottet förutsätter ett fortsatt aktivt arbete för att begränsa bullerstörningar. Motioner med detta syfte avstyrks därmed (fp; v).  
Jämför reservation 9 (v, mp).

### Motionerna

En stor andel av Sveriges befolkning är utsatt för trafikbuller och annat samhällsbuller som har en menlig inverkan på hälsan, såsom sömnstörningar och högt blodtryck, framhålls det i motion 2006/07:T301 (fp). Samtidigt är buller en av de få miljöstörningar som alltså ökar i omfattning. Man bör eftersträva sådana åtgärder mot trafikbuller som effektivast samverkar med andra åtgärder för bättre miljö, hushållning med resurser och trafiksäkerhet (yrkande 2). Vidare bör Sverige inom EU agera kraftfullt för att påskynda en väsentlig skärpning av däckbullerdirektivet (yrkande 5). Vidare bör Sverige kraftfullt verka för att arbetet inom UNECE snarast leder till väsentligt minskade bulleremissioner från alla slags vägfordon (yrkande 6).

I motion 2006/07:Sk246 av Lars Ohly m.fl. (v) begärs att regeringen lägger fram förslag om bullerkrav för snöskotrar (yrkande 21).

### Vissa kompletterande uppgifter

Buller definieras som oönskat ljud. Enligt Vägverket är ca 1,6 miljoner människor utsatta för vägtrafikbuller som är högre än riktvärdena för godtagbar miljö. Buller från gator och hårt belastade trafikleder med tung trafik svarar för merparten av störningarna.

Vägtrafikbullret härrör från tre källor, nämligen vägbeläggningen, fordonet (motorn) och däcken. Vid hastighet över 50–70 kilometer i timmen dominerar däcksljuden. Olika beläggningar ger olika höga ljudnivåer. Den ”tystaste” beläggningen som används i normal produktion är öppen s.k. dränasfalt, som kan ge 3–6 dB lägre ljudnivå än standardbeläggningen. De mest bullrande beläggningarna, som ytbehandling och gatsten, kan ge 2–3 dB högre ljudnivå än standardbeläggningen.

Det som åstadkommer däcksbullret är främst att luft sugas in i och pressas ut ur håligheter mellan däckets gummilameller. Genom att göra vägbanan öppen förhindras denna luftpumpning och det blir avsevärt mycket tystare. Genom den öppna vägbeläggningen absorberas också en del av motorljudet från bilen. En nylagd öppen beläggning kan vara 3–6 dB tystare än slät asfaltbetong. Problemet är dels att hålrummen i beläggningen sätts igen av sand och slitprodukter från beläggningen, dels att beläggningens hållbarhet är sämre än för vanlig beläggning.

## Utskottets ställningstagande

Utskottet delar den uppfattning om vägtrafikbullrets skadlighet för människors hälsa som förs fram i motionen. Trafikbuller är ett allvarligt problem som måste begränsas. Buller utgör därför ett område för vilket etappmål har satts ut inom ramen för det transportpolitiska delmålet om en god miljö.

Vägverket har av regeringen för verksamhetsgrenen God miljö getts ett långsiktigt mål avseende buller. Antalet människor som utsätts för bullernivåer från vägtrafiken som överstiger de riktvärden som riksdagen ställt sig bakom för buller i bostäder ska ha minskat med 5 % till år 2010 jämfört med år 1998. Inriktningen för att nå bullermålet bör vara effektivaste reduktion av störningar och prioritering av de mest bullerutsatta människorna. För verksamhetsåret 2007 är målet att Vägverket under året ska åtgärda vägtrafikbuller för boende som utsätts för ljudnivåer överstigande de riktvärden som riksdagen ställer sig bakom för buller i bostäder. Genom Vägverkets åtgärder ska antalet bullerutsatta boende minska såväl längs det statliga vägnätet som längs kommunernas vägnät där åtgärder utförs med hjälp av statliga bidrag. Kravet på återrapportering innebär att Vägverket ska redovisa beräknad effekt av sina åtgärder såvitt avser antal boende vilkas bullermiljö åtgärdats och som inte längre har bullernivåer över riktvärdena inomhus samt kostnaderna för dessa åtgärder. Genom riksdagens beslut med anledning av propositionen Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem (prop. 2000/02:20, bet. 2001/02:TU2) bestämdes att 3 miljarder kronor skulle anslås till förbättrad miljö längs de statliga vägarna. Huvuddelen av dessa medel ligger till grund för Vägverkets arbete med bulleråtgärder.

Enligt vad utskottet erfarit bedriver Vägverket ett omfattande arbete för att minska bullerstörning. I det kortsiktiga arbetet prioriteras avskärmande åtgärder som tilläggsrutor, fönsterbyten och inlösen av fastigheter. Vid byte av vägbeläggning används i regel lågbullrande asfalt; bullerreduktionen minskar emellertid med stigande ålder på sådan asfalt. Utskottet konstaterar att regeringen i budgetpropositionen för år 2007 angett att målet att minska bullernivåerna för samtliga boende längs statliga vägar med över 65 dB(A) utomhus till år 2005 inte helt uppfylldes, framför allt inte i storstadsområdena. Orsakerna till detta är främst svårigheter att nå överenskommelser med samtliga berörda fastighetsägare. Det totala antalet bullerutsatta inom vägsektorn har minskat något under året till följd av de bullerskyddsåtgärder som vidtagits.

Utskottet anser att planeringssystemet för trafikens infrastruktur spelar en stor roll för att skapa ett hållbart transportsystem. Det är därför viktigt att olika miljökonsekvenser ges en tillfredsställande hantering inför de många gånger långsiktiga investeringsbeslut som fattas. Sika (Statens institut för kommunikationsanalys) har i en rapport om trafikbuller (Kan trafikbullerpolitiken göras mer effektiv? PM 2005:11) redovisat att valet av olika åtgärder för att begränsa buller bör göras efter ekonomiska grunder

för att främja de mest kostnadseffektiva åtgärderna. Enligt rapporten kan sålunda emissionsbegränsande åtgärder som tyst asfalt vara att föredra från effektivitetssynpunkt.

I sammanhanget vill utskottet också erinra om det arbete som pågår såväl inom EU som inom ramen för FN:s ekonomiska kommission för Europa (UNECE) med bl.a. inriktningen att begränsa buller redan vid källan, där Sverige deltar aktivt.

Utskottet förutsätter att ett aktivt arbete för att begränsa bullerstörningar kommer att bedrivas även i fortsättningen, där bl.a. de frågor som motionärerna lyfter fram övervägs. Mot bakgrund av det anförda avstyrks motionerna 2006/07:T301 (fp) yrkandena 2, 5 och 6 samt 2006/07:Sk246 (v) yrkande 21.

## Fordonsfrågor

### Övergivna fordon

#### **Utskottets förslag i korthet**

Utskottet utgår från att regeringen tar fasta på vad utskottet har förordat när det gäller lagstiftning m.m. om övergivna fordon och avstyrker därmed en motion (fp) i ämnet.

#### **Motionen**

Enligt vad som anføres i motion 2006/07:T323 av Jan Ertsborn (fp) ska lagen kompletteras med att övergivna fordon på och utmed motorvägarna omedelbart ska forslas bort och att polisen ska vara den instans som beslutar om en sådan åtgärd. Det är i första hand trafiksäkerhetsintresset som ska värnas, anser motionären. Det är inte acceptabelt att avvakta en utvärdering.

#### **Vissa kompletterande uppgifter**

##### *Gällande bestämmelser*

Enligt lagen (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall bemyndigas regeringen att meddela föreskrifter om rätt för statlig eller kommunal myndighet att flytta fordon i särskilt angivna fall, när det behövs för ordningen och säkerheten i trafiken eller av naturvårdsskäl.

Den ursprungliga lagstiftningen för flyttning av fordon har reviderats vid olika tillfällen. Senast skedde detta år 2004 efter att ett antal problem hade konstaterats kring bl.a. ansvarsfördelning respektive möjligheterna att flytta felaktigt uppställda fordon.

Har ett fordon under minst sju dygn i följd varit parkerat i strid mot sådant förbud eller villkor som avses i lagen (1984:318) om kontrollavgift vid olovlig parkering och som har tillkännagetts enligt 3 § samma lag, får flyttning ske även om sådana förhållanden som anges i första stycket inte föreligger. Ett registrerat fordon får också flyttas om det varit parkerat på annans mark under minst sju dygn i följd efter det att markägaren underrättat fordonets ägare om att det inte får vara parkerat på platsen. Kan fordonets ägare inte anträffas får fordonet flyttas om det varit uppställt under minst en månad i följd efter det att markägaren påbörjat försök att underrätta fordonsägaren.

Regeringen får överlämna åt en eller flera myndigheter att meddela tillstånd för andra myndigheter att besluta och verkställa flyttning av fordon. När ett beslut om flyttning av ett registrerat fordon har meddelats, ska den myndighet som meddelat beslutet underrätta ägaren så snart det kan ske (5 §).

Ägaren av ett fordon som har flyttats med stöd av denna lag är skyldig att ersätta kostnaden för flyttningen och de övriga åtgärder som vidtagits med stöd av lagen. Ersättningskyldighet föreligger inte, om ägaren gör sannolikt att fordonet frånhänts honom genom brott (7 §).

#### *Ändringar i bilskrotningsystemet*

I proposition 2006/07:40 Bilskrotningsfonden, m.m. föreslår regeringen att det nuvarande systemet med skrotningsavgifter och skrotningspremier upphör och att bilskrotningsfonden avvecklas. Förslaget är en följd av det utökade och tydligare producentansvar som regeringen avser att införa. Det ska göras genom en förordning om producentansvar för bilar. Hur bilskrotningsfondens inestående medel ska användas föreslås bli reglerat i en ny lag om bilskrotningsfonden.

#### *Uppdrag till Vägverket*

Enligt regleringsbrevet för Vägverket för år 2007 ska verket – i samråd med Naturvårdsverket – analysera hur en långsiktig lösning kan utformas avseende kostnaderna för transporter av uttjänta bilar till bilskrotor och därmed hindra att bilar överges. Uppdraget ska redovisas till Regeringskansliet (Näringsdepartementet) senast den 31 december 2007.

#### *Trafikutskottets uppföljningsprojekt*

Utskottet beslutade i maj 2006 att låta följa upp tillämpningen av det sedan år 2004 gällande regelsystemet för flyttning av fordon. Syftet med trafikutskottets uppföljning har varit att klarlägga om nuvarande regelsystem och dess tillämpning möjliggör en effektiv bortforsling av övergivna fordon. Uppföljningen har inriktats på att belysa om det finns kvarstående problem när det gäller flyttning av fordon men har inte haft som syfte att lämna förslag till förändringar.

Följande frågor belyses i uppföljningen:

- Omfattning av övergivna fordon längs vägar och i naturen.
- Eventuella oklarheter eller problem med avseende på ansvarsfördelning mellan statliga och kommunala myndigheter.
- Befogenheter och ansvar för olika intressenter.
- Samarbete mellan olika intressenter inom området.

Uppföljningen visar att även om de *problem* som har konstaterats tidigare har minskat, så finns kvarstående problem när det gäller flyttning av fordon och att dessa kan ha viss bäring på de transportpolitiska delmålen rörande trafiksäkerhet, tillgänglighet och miljö.

I uppföljningen framträder en heterogen bild när det gäller *tillämpningen* av lagen och förordningen om flyttning av fordon. Detta kan delvis förstås utifrån att flera myndigheter, på både statlig och kommunal nivå, har getts ansvar för att hantera flyttning av fordon.

Nuvarande utformning av regelverket innebär att det finns ett stort *utrymme för flexibilitet* när det gäller att kunna utforma lokalt och regionalt anpassade samverkanslösningar. Samtidigt innebär nuvarande reglering en *otydlig ansvarsfördelning*, vilket kan vara en orsak till att intentionerna med lagstiftningen ännu inte fått fullt genomslag. Även om resultaten av uppföljningen indikerar att problemen har minskat, så framgår det att det fortfarande finns *utrymme för förbättrad samordning* mellan de berörda myndigheterna. Den osäkerhet som har kunnat skönjas kring tolkningen av regelverket med avseende på ansvarsfördelning kan ha haft återverkningar på utvecklingen av myndigheternas samordning och samverkan. I något fall verkar det även kvarstå en oklarhet kring vilka befogenheter myndigheten har att flytta fordon. Av uppföljningen framgår att det hittills inte har initierats något arbete för att ta fram gemensamma riktlinjer och råd av de myndigheter som har ansvar för flyttning av fordon.

Av uppföljningen framgår inte entydigt om samordningsproblemen kan ha sin grund i *regelverkets utformning* eller om de kan höra samman med *tillämpningen* av regelverket.

Regelverket för flyttning av fordon innefattar både lagstiftning, förordning och föreskrifter. Med utgångspunkt i de iakttagelser som har gjorts i uppföljningen kan *behovet av en tydlig ansvarsfördelning* vara en fråga att diskutera vidare och om det finns skäl att vidta en *översyn när det gäller regelverket*. I samband med detta kan det även diskuteras om regelverket kan behöva skärpas när det gäller kraven på myndigheterna att flytta fordon i vissa fall. Det kan även diskuteras om det finns behov av ett mer tydligt och samlat ansvar för samordningen mellan myndigheterna när det gäller flyttning av fordon.

Ägaren av ett fordon som har flyttats är enligt lagen i regel skyldig att ersätta kostnader för flyttning och övriga åtgärder. Uppföljningen visar att det är vanligt att den myndighet som verkställer flyttning av fordon har *svårt att få ersättning från fordonsägaren* för de uppkomna kostnaderna. Med ett ansvar för flyttning som delas av flera myndigheter, kan svårighe-

terna att få ersättning för kostnader i ett trängt budgetläge minska incitamenten för att fordon flyttas i enlighet med lagens intentioner. Detta är något som riskerar att ge återverkningar på både framkomlighet och trafik-säkerhet.

När det gäller den sedan år 2004 utvidgade rätten till flyttning av fordon på begäran av markägare, så indikerar uppföljningsresultaten att den *flyttning av fordon som sker på begäran av markägare varierar i omfattning* och att den i flera av de tillfrågade kommunerna har begränsad omfattning. Några polismyndigheter menar att ärenden av denna karaktär hör till kommunernas och Vägverkets ansvarsområden. Ett sådant synsätt kan ligga i linje med den renodling av polisens arbete som justitieutskottet tidigare har efterlyst.

Uppföljningen indikerar en *ökning av antalet flyttade oregistrerade fordon* (cyklar) efter år 2004. Utifrån uppgifterna i hittegoodsregistret har det inte varit möjligt att bedöma den totala omfattningen av flyttning av oregistrerade fordon. Enligt Rikspolisstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om flyttning av fordon ska samtliga flyttningar av oregistrerade fordon registreras i hittegoodsregistret.

Under trafikutskottets uppföljning har det från flera håll påtalats farhågor om att *mängden skrotbilar ute i markerna riskerar att öka* efter det planerade avskaffandet av skrotbilspremie och förändringarna i producentansvaret. Utvecklingen inom området bör vara intressant att följa vidare, bl.a. med utgångspunkt från transportpolitikens delmål om en god miljö.

Trafikutskottet har tidigare förutsatt att en ingående uppföljning ska ske av det nya regelsystemet. Den tidiga uppföljning som trafikutskottet nu har låtit genomföra visar på *behovet av en fortsatt uppföljning* inom området. Bland de frågor som skulle kunna låta följas upp kan exempelvis nämnas flyttning av fordon ur ett avnämarperspektiv, övergivna fordons påverkan på miljön samt de problem som kan finnas kring flyttning av utländska fordon och fordonsvrak.

Det kan även vara intressant att fortsättningsvis *följa frågan om flyttning av fordon i de nordiska grannländerna*, särskilt den fortsatta utvecklingen i Finland där det pågår en översyn av lagen i syfte att klargöra dagens regler och då speciellt med avseende på myndighetsansvaret i olika situationer.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet har under en följd av år framfört synpunkten att övergivna fordon längs vägarna och i naturen utgör ett problem som måste tas på allvar. Samtidigt har olika skärpningar införts i lagstiftningen för att man ska kunna komma till rätta med kvarstående problem. Den revidering av lagen och förordningen om flyttning av fordon som genomfördes år 2004 berörde två frågor, nämligen dels oregistrerade fordon – såsom cyklar, dels möjligheter för markägare att låta flytta övergivna fordon.



Den nu genomförda uppföljningen skulle inriktas på frågan om det är lagstiftningen som inte är lämpligt utformad eller om det är tillämpningen och samordningen mellan olika aktörer inom området som bör utvecklas. Som ett led i uppföljningen skulle man granska hur övergivna fordon hanteras och se över regelsystemet så att det inte får oönskade konsekvenser för enskilda markägare eller motverkar syftet att effektivisera möjligheten att forsla bort övergivna fordon. Det resultat som därvid framkom är inte entydigt, men det lämnar ändå indikationer om vad som skulle kunna utvecklas inom ramen för systemet.

Det som särskilt framstår som angeläget att diskutera vidare gäller några av de iakttagelser som redovisas i rapporten. Den ena gäller behovet av ett tydligt och samlat ansvar för samordningen mellan de berörda myndigheterna när det gäller flyttning av fordon. Den andra gäller frågan om i vilken utsträckning som kraven på myndigheterna att i vissa fall flytta fordon bör skärpas. I båda fallen torde en översyn av lagstiftningen kunna övervägas.

Utskottet utgår från att regeringen tar fasta på vad utskottet här har förordat. Behandlingen av utskottets uppföljningsprojekt om övergivna fordon är därmed avslutad. Något tillkännagivande från riksdagens sida med anledning av motion 2006/07:T323 (fp) är inte påkallat, varför den avstyrks av utskottet.

## Sänkning av maximivikten för lastbilar

### **Utskottets förslag i korthet**

Två motioner (mp) med krav på sänkning av maximivikten för lastbilar avstyrks av utskottet med hänvisning till tidigare ställningstagande i frågan.

Jämför reservation 10 (v, mp).

### **Motionerna**

Enligt Peter Eriksson m.fl. (mp) i motion 2006/07:MJ391 krävs en sänkning av maximivikten för lastbilar. I debatten om lastbilarnas maximivikt hävdas ofta att det blir fler lastbilar om gränsen för maximivikten sänks. Detta resonemang utgår dock från att alla transporter måste ske med lastbilar, som om lastbilstransporterna inte har konkurrens av andra trafikslag. Fakta visar emellertid att järnvägens konkurrenskraft ökar när lastbilarnas maximivikt minskar. Enligt Vägverkets sektorsrapport 2003 orsakar en fullastad 60-tons långtradare samma slitage på vägbanan som 75 000 personbilar (yrkande 32).

Ett nära nog identiskt förslag läggs fram i motion 2006/07:T359 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) (yrkande 16).

## Utskottets ställningstagande

Utskottet har tidigare behandlat motionskrav om vikt- och längdbestämmelser för tunga fordon, senast våren 2006 (bet. 2005/06:TU8). Utskottet erinrade om att Sverige, tillsammans med Finland, i samband med medlemsförhandlingarna fick möjlighet att frångå EU:s tidigare krav på vikt- och längdbestämmelser för inhemska transporter. I Sverige är det således tillåtet att framföra fordon på maximalt 60 ton och med en längd av 25,25 meter. Enligt utskottets mening är denna möjlighet att framföra tunga fordon mycket betydelsefull för Sverige och för miljön. Med längre fordonskombinationer förbättras bränsleeffektiviteten, enligt vissa uppgifter i genomsnitt med 20 %, vilket leder till minskade utsläpp av koldioxid och andra emissioner. Grovt räknat kan med de svenska och finska gränserna två lastbilar hantera lika mycket last som tre av EU-mått, vilket leder till minskad trängsel. Enligt vad utskottet erfarit pågår mot bl.a. denna bakgrund försök såväl i Danmark som i Holland med längre fordon i syfte att effektivisera vägtrafiken och förbättra miljön.

Beträffande dispenser från bestämmelserna om fordonets vikt konstaterade utskottet att avgiften för ansökningar fastställs med stöd av avgiftsförordningen (1992:191). Det innebär att avgiften ska beräknas så att full kostnadstäckning uppnås i den administrativa hanteringen. Senaste beslutet togs den 28 april 2005 och grundades på ett förslag från Vägverket.

Utskottet har alltså samma uppfattning och avstyrker därmed motionerna 2006/07:T359 (mp) yrkande 16 och 2006/07:MJ391 (mp) yrkande 32.

## Besiktningfrågor

### Utskottets förslag i korthet

Utskottet utgår från att regeringen driver frågan om gemensamma EU-regler för kontrollbesiktning, inte minst med hänsyn till säkerhets- och miljökraven. Därmed avstyrks två motioner (m; fp).

### Motionerna

Jan Ertsborn (fp) efterlyser i motion 2006/07:T325 en ändring av gällande svenska regler för besiktning av svenskregistrerade fordon inom EU (yrkande 1). Vidare betonas vikten av en harmonisering av reglerna för kontroll av fordon inom EU (yrkande 2).

I motion 2006/07:T237 av Ulf Sjösten och Cecilia Widegren (m) erinras om att samlande, restaurering och uppvisande av äldre bilar är en omfattande hobbyverksamhet i Sverige. För att anpassa reglerna bättre till

dagens förutsättningar föreslås dels att besiktningensintervall för bilar tillverkade före år 1960 ska vara vart femte år (yrkande 1), dels att gränsen för större besiktningensintervall ska vara 35 år (yrkande 2).

## Vissa kompletterande uppgifter

### *Gällande bestämmelser*

*Typgodkännande* av personbilar, traktorer, motorcyklar och mopeder är nu helt harmoniserade inom EU. Detta innebär att när en tillverkare har fått ett sådant godkännande av modellen så gäller detta godkännande inom samtliga EU-länder. Från och med den 1 januari 1998 ska alla nya personbilar som registreras första gången vara typgodkända enligt grunddirektivet 70/156/EEG, senast ändrat genom direktiv 2001/116/EG. De EG-typgodkända personbilarna är normalt av 1995 års modell eller senare. En EG-typgodkänd personbil är försedd med en tillverkarskylt som innehåller biltypens godkännandenummer. Dessutom intygar tillverkaren genom ett CoC (Certificate of Conformity) att fordonet omfattas av ett EG-typgodkännande.

*Kontrollbesiktning* görs för att se om ett fordon är i det skick och har den utrustning som krävs från miljö- och trafiksäkerhetssynpunkt. Besiktningarna utförs av olika organisationer beroende på fordonstyp. Bilprovningen besiktigar personbilar m.m.

Vissa fordon omfattas av speciella regler om besiktning. Andra fordon som omfattas av särskilda besiktningensregler är veteranfordon och hobbyfordon. Veteranfordon, dvs. fordon av årsmodell 1950 eller äldre, behöver normalt inte besiktigas. Hobbyfordon, fordon av årsmodell som är 30 år eller äldre, ska besiktigas senast 24 månader efter föregående fullständiga besiktning.

I den mån som ett fordon på något sätt har modifierats, t.ex. i form av en prestandahöjande åtgärd, upphör typgodkännandet att gälla och fordonet måste besiktigas. Reglerna för sådana godkännanden är emellertid inte harmoniserade inom EU, vilket har angetts leda till problem vid import och export av modifierade fordon.

## Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar nu – liksom vid tidigare tillfällen då frågor om besiktning m.m. av hobbyfordon varit uppe till behandling – att fordonshobbyn är av stort intresse för ett stort antal människor. Inte minst för många ungdomar fyller fordonshobbyn en social funktion. Att renovera, bygga om eller bygga ett fordon från grunden är samtidigt en verksamhet som kan bidra till att utveckla ett kvalificerat tekniskt kunnande. Vidare skapar denna hobby en betydande näringsverksamhet i form av småföretag som

antingen tillverkar fordonsdelar eller som hjälper till med särskilda bygg- och renoveringsmoment. Tillvaratagandet av äldre fordon har också en kulturhistorisk betydelse.

I den transportpolitiska propositionen, som behandlades av riksdagen våren 2006 (prop. 2005/06:160), redovisade regeringen sin bedömning att reglerna för import av fordon för eget bruk bör omarbetas för att underlätta import och godkännande av bilar och motorcyklar. Samtidigt ska de grundläggande kraven på trafiksäkerhet och en god miljö beaktas. Det anmäldes att Vägverket getts i uppdrag att presentera förenklade långsiktiga och förutsägbara regler för direktimport för eget bruk och import i mindre omfattning av motorfordon från EU och ett tredjeland. Vidare anförde regeringen att den hade för avsikt att ge Vägverket ett kompletterande uppdrag om en översyn bl.a. av reglerna för återkommande fordonskontroll av entusiast- och veteranfordon. Utskottet avstyrkte motionsförslag om förenkling av systemen för typgodkännande och kontrollbesiktning m.m. med hänvisning till att resultatet av då pågående arbete borde inväntas (bet. 2005/06:TU5). Enligt vad utskottet har erfärut har översynen ännu inte presenterats. Det finns därför inte heller nu anledning för någon åtgärd från riksdagens sida, varför motion 2006/07:T237 (m) yrkandena 1 och 2 avstyrks.

Vad härefter gäller frågan om ändring av svenska regler för besiktning av svenskregistrerade fordon inom EU har utskottet en viss förståelse för de problem som motionären tar upp, nämligen att svenskar periodvis boende i ett annat EU-land måste låta besiktiga sin svenskregistrerade bil i Sverige. Som påpekas i motionen, har det i olika sammanhang framhållits vikten av att det införs gemensamma regler i EU även för kontrollbesiktning av fordon. Utskottet utgår från att regeringen driver denna fråga inom EU, inte minst med hänsyn till säkerhets- och miljökraven. Mot bakgrund av det sagda avstyrker utskottet även motion 2006/07:T325 (fp) yrkandena 1 och 2.

## Fordonsekipage

### **Utskottets förslag i korthet**

Genom det nyligen antagna körkortsdirektivet kan frågan om högre viktgräns för fordonsekipage komma att få sin lösning. Därmed avstyrks motioner (s; m; c) med krav på ändrade regler. Jämför reservation 11 (s, v).

### **Motionerna**

I motion 2006/07:T244 av Lars U Granberg (s) konstateras att det för att man ska få framföra ett ekipage (dragfordon och släpfordon) med B-körkort krävs att totalvikten inte överstiger 3,5 ton. Motionären anser att

vikigränserna bör höjas så att de bättre motsvarar såväl dagens som framtidens trafik; dock bör släpfordonets totalvikt inte få överstiga dragbilens tjänstevikt.

Samma tema återfinns i motion 2006/07:T254 av Björn Leivik (m). Där sägs att nuvarande bestämmelse om totalvikt för personbil med släp för den som har B-körkort innebär att tyngre fordon, t.ex. av typen van, endast får dra släp med last som viktmässigt understiger vad som tillåts för en betydligt mindre personbil. Detta är inte rimligt, vare sig trafiksäkerhetsmässigt eller transportekonomiskt, anser motionären.

I motion 2006/07:T273 av Johan Linander och Claes Västerteg (c) krävs att gränsen på 3,5 ton för dragbilens och släpvagnens sammanlagda totalvikt för B-körkort bör höjas. Regeln om att ett släpfordons totalvikt inte får överstiga dragbilens tjänstevikt bör emellertid behållas. Ett skäl är att trafiksäkerheten kan äventyras när en förare tvingas använda en mindre bil för att undvika överskridande av totalvikten.

## Vissa kompletterande uppgifter

### *Gällande regler*

Regler för släpvagnsekipage eller släpvagnskombinationer återfinns i två lagstiftningsområden, nämligen dels fordonslagstiftningen, dels körkortslagstiftningen.

Gränserna för hur tunga ekipage som får framföras med visst slag av körkort är gemensamma i EU och styrs av rådets direktiv 91/439/EEG. I artikel 3 sägs att med körkort med behörighet för fordon enligt kategori B (B-körkort) får en förare framföra en bil med en totalvikt som inte överstiger 3 500 kg och som inte har fler än åtta sittplatser utöver förarsätet (dvs. personbil och lätt lastbil). Till en bil i denna kategori får kopplas en släpvagn med en tillåten totalvikt som inte överstiger 750 kg. Även fordonskombinationer som består av ett dragfordon i kategori B och en släpvagn, om kombinationens tillåtna totalvikt inte överstiger 3 500 kg och släpvagnens totalvikt inte är högre än dragfordonets tjänstevikt får framföras enligt samma bestämmelse.

Ett förslag till revidering av körkortsdirektivet antogs den 20 december 2006 och trädde i kraft den 19 januari 2007 (direktiv 2006/126/EG). Direktivets artikel 4 omfattar kategorier, definitioner och åldersgränser. Enligt artikel 4.4 b) får den som har körkort med behörighet för fordon av kategori B köra motorfordon med en tillåten totalvikt som inte överstiger 3 500 kg och som är konstruerade för att ta högst 8 passagerare (dvs. personer utöver föraren). Till ett sådant motorfordon får kopplas en släpvagn med en högsta totalvikt på 750 kg. Överstiger släpvagnens totalvikt 750 kg får den kopplas till dragbilen, förutsatt att fordonskombinationens tillåtna totalvikt inte överstiger 4 250 kg. Om fordonskombinationens totalvikt överstiger 3 500 kg ska medlemsstaterna i enlighet med bilaga V

kräva att kombinationen bara får köras efter avslutad utbildning eller godkänt körprov eller både utbildning/prov. Enligt bilaga V ska sådan utbildning ha en längd på minst 7 timmar och ett prov vara tillräckligt för att bedöma förmåga och beteende.

Regeln om att släpvagnens totalvikt inte får överskrida dragbilens tjänstevikt har således slopats. Trafiksäkerhetsintresset tillgodoses genom bestämmelserna om att det i registreringsbeviset för varje fordon anges högsta tillåtna släpvagnsvikt för en bromsad respektive en obromsad släpvagn.

### Utskottets ställningstagande

Frågan om möjligheten att höja viktgränsen för släpvagnsekipage har under en följd av år varit föremål för förslag i motioner. Utskottet har hänvisat till det då – under flera år – pågående arbetet inom EU med förslaget till ett nytt körkortsdirektiv, genom vilket regelverket om fordonskombinationer förutsattes bli ändrat i en för svenskt vidkommande positiv riktning. Regeringen uppmanades att driva frågan aktivt.

Utskottet kan nu konstatera att förslaget till ett nytt körkortsdirektiv – det tredje körkortsdirektivet – antogs slutligt den 20 december 2006. Direktivet ska ha genomförts i nationell rätt senast den 19 januari 2011. Regeringen beslutade den 30 november 2006 direktiv för en särskild utredare som innebär ett uppdrag att göra en översyn av körkortsförfattningarna och med dem sammanhängande författningar (dir. 2006:119). Reglerna på detta område berör allmänheten i stor utsträckning och bör därför vara tydliga och lättöverskådliga, sägs det i utredningsdirektiven. De begrepp och definitioner som används bör vara enhetliga. Utredaren ska särskilt uppmärksamma vilka möjligheter som finns att förenkla, förtydliga och samordna bestämmelserna på området. Regler som kan vara krångliga och svårtillämpade för allmänhet och myndigheter bör så långt som möjligt undvikas. Utredaren ska också analysera hur det tredje körkortsdirektivet ska genomföras i svensk rätt. Som nämnts i det föregående höjs genom direktivet den högsta tillåtna totalvikten för att med B-körkort köra dragbil och släp. Vidare görs ändringar av utbyttestiden för körkort med behörigheterna C och D. Utredaren ska redovisa uppdraget om översyn av körkortsförfattningarna senast den 1 maj 2008. Den del av uppdraget som avser förändringar av den högsta tillåtna totalvikten för att dra fordonskombinationer (dragbil och släp) med körkortsbehörighet B ska dock redovisas senast den 1 maj 2007.

Utskottet välkomnar att frågan om högre viktgränser för fordonssekipage kan komma att få sin lösning genom de ändrade bestämmelser som införts i det nu antagna tredje körkortsdirektivet. Samtidigt konstaterar utskottet med tillfredsställelse att regeringen – genom utredningsdirektiven – söker påskynda behandlingen av den del som rör fordonssekipage. Utskottet utgår från att de svenska reglerna införs så snart som detta låter sig göras och att de utformas så att systemet blir så enkelt som möjligt för den enskilde.

Det bör i sammanhanget påminnas om att hittillsvarande bestämmelser gäller fram till dess de nya körkortsbestämmelserna i detta avseende träder i kraft. Därmed synes förslagen i motionerna 2006/07:T244 (s), 2006/07:T254 (m) och 2006/07:T273 (c) komma att bli tillgodosedda. De avstyrks därför.

## Snöskoterfrågor

### Utskottets förslag i korthet

Frågan om snöskoterleder kommer enligt vad utskottet inhämtat att utredas. Med hänvisning till bl.a. detta avstyrks två motioner (s) om snöskoterfrågor.

Jämför särskilt yttrande (s).

### Motionerna

I motion 2006/07:T252 av Britta Rådström m.fl. (s) påtalas två huvudproblem med skotertrafiken. Det ena rör det förhållandet att skoterlederna är oreglerade och därmed av högst skiftande kvalitet. Det andra gäller utbildningen, som även den är oreglerad. Inrättandet av ett verk för skotertrafik föreslås därför. Förebilden skulle vara Luftfartsverket och andra affärsdrivande verk, vilkas verksamhet finansieras genom avgifter och därmed inte belastar statsbudgeten. Avgiften skulle enligt motionärerna tas ut vid inköp av en ny skoter. Intäkterna skulle finansiera den – hittills – frivilliga verksamheten inom skoterföreningar m.m., genom vilken lederna underhålls och utbildning anordnas.

I motion 2006/07:T389 av Lars U Granberg m.fl. (s) efterlyses en skoterpolitik. Syftet är att understödja den frihet som skoterfordonet ger i de berörda regionerna samtidigt som riskerna med framförandet av fordonet minskas och det förekommande missbruket av skoteranvändningen stävjas. En tydlig finansiering av säkra och turistvänliga skoterleder bör utredas liksom frågan om inrättande av en myndighet för det samlade ansvaret för terrängtrafiken. Vikten av ett lokalt och regionalt ansvar betonas i motionen.

### Utskottets ställningstagande

Våren 2006 behandlade utskottet motionsförslag om bl.a. inrättande av ett snöskoterverk (bet. 2005/06:TU8). Utskottet erinrade då om Förarbevisutredningens i maj 2005 överlämnade betänkande Säkra förare på moped, snöskoter och terränghjuling (SOU 2005:45). Utredningen hade bl.a. föreslagit att separata förarbevis ska införas för framförande av snöskotrar och att utbildningen avseende snöskotrar ska reformeras. Reglerna föreslogs träda i kraft den 1 januari 2008. Efter remissbehandling bereddes utredningen vidare i Regeringskansliet och en proposition förväntades under

riksmötet 2006/07. Utskottet förutsatte att en vidare bedömning av olika organisatoriska frågor när det gäller snöskoterverksamheten skulle göras i samband med ärendet. I avvaktan på resultatet av då pågående beredningsarbete sade sig utskottet inte vara berett att vid denna tidpunkt ta något initiativ med anledning av den berörda motionen, som således avstyrktes.

Utskottet vill med anledning av de nu aktualiserade motionerna om bl.a. ett snöskoterverk och om bullerkrav instämma i att framförandet av snöskoter i vissa fall kan vara förenat med problem av olika slag. Enligt vad utskottet nu har erfårit har regeringen för avsikt att låta utreda frågan om snöskoterleder. Någon anledning för riksdagen att göra ett tillkännagivande härom finns emellertid inte anser utskottet som därmed avstyrker motionerna 2006/07:T252 (s) och 2006/07:T389 (s).

## Vinterklassning av fordon

### **Utskottets förslag i korthet**

Utskottet avstyrker en motion (c) om vinterklassning av fordon. Med hänvisning till de allvarliga olyckor och tillbud som inträffar med tunga fordon utgår utskottet från att regeringen i den kommande propositionen om yrkesförarkompetens belyser pågående forskningsprojekt om bl.a. däck. Dessutom förutsätter utskottet att regeringen aktualiserar frågan inom EU-samarbetet.

### **Motionen**

I motion 2006/07:T275 av Stefan Tornberg och Sven Bergström (c) föreslås vinterklassning för tunga fordon i syfte att öka trafiksäkerheten. I dag saknas krav på vinterdäck för tunga fordon, vilket innebär att sådana – till skillnad från personbilar – kan köra omkring på sommardäck i snö och is. Någon typ av certifiering liknande den isklassning som gäller för fartyg i Östersjön under vinterförhållanden, liksom krav på utbildning i att köra i vinterväglag bör därför övervägas.

### **Vissa kompletterande uppgifter**

Enligt trafikförordningen (1998:1265) ska personbil, lätt lastbil och buss med en totalvikt av högst 3,5 ton samt släpvagn, som dras av sådant fordon, vid färd på väg vara försedda med vinterdäck eller likvärdig utrustning mellan den 1 december och 31 mars när vinterväglag råder. Vissa undantag gäller dock. Ett fordon får köras utan vinterdäck bl.a. om fordonet är registrerat i utlandet eller vid färd som påbörjas eller avslutas i utlandet. För fordon över 3,5 ton finns inga krav på vinterdäck.



## Utskottets ställningstagande

Riksdagen har vid ett flertal tillfällen behandlat och avslagit motionsförslag av samma eller liknande innehåll. Inledningsvis kan utskottet konstatera att frågan om vinterdäck för tunga fordon kan delas upp i två aspekter. Den ena gäller kravet i sig på vinterdäck såsom standardutrustning för sådana fordon, den andra gäller frågan om ett sådant krav även skulle kunna omfatta utlandsregistrerade tunga fordon.

När det gäller den generella aspekten på vinterdäck för tunga fordon har utskottet som motivering angett att kravet på vinterdäck endast gäller begränsad del av året, varför utskottet inte var berett att förorda att vinterdäck ska ingå som standardutrustning. Utskottet pekade samtidigt på att frågor som mönsterdjup, däckkvalitet och lufttryck har stor betydelse för säkra transporter i vinterväglag. Utskottet förutsatte att dessa frågor uppmärksammades inom ramen för det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet för den tunga vägtrafiken.

Med anledning av den nu aktuella motionen vill utskottet hänvisa till tidigare försök som på Vägverkets uppdrag utförts av Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) som visade att krav på vinterdäck för tunga fordon inte var samhällsekonomiskt motiverat. Enligt vad utskottet har inhämtat gav Vägverket år 2006 ett uppdrag till VTI att – tillsammans med norska Vägdirektoratet – genomföra ett forskningsprojekt avseende däck för buss. Under två års tid ska olika tester av väggrepp utföras på tunga däck. Vidare ska man göra en enkät baserad på olycksstatistik för bussar. Inom projektets ram ska också tillskapas en fokusgrupp med företrädare för branschen. Resultatet ska redovisas årsskiftet 2007/08.

Utskottet konstaterar i sammanhanget också att det inom däckbranschen ständigt pågår en teknik- och produktutveckling avseende tunga däck, t.ex. med avseende på sajpning (dvs. tvärgående snitt i slitbanan), profil och gummiblandning. Samtidigt torde krav på dubbar på däck avsedda för tunga fordon inte bli aktuellt, eftersom dubbarna skulle slitas ned efter en kort tids användning. Dessutom har – bl.a. genom forskningen – visats att dubbdäck i hög utsträckning bidrar till ökat slitage på vägbanan och därmed till att slitagepartiklar sprids i omgivningen.

När det härefter gäller den speciella aspekten om motsvarande krav för utlandsregistrerade fordon behandlade utskottet senaste gången våren 2006 (bet. 2005/06:TU8). Utskottet hänvisade till önskemålet att man inte sätter upp gränshinder som försvårar internationell samfärdsel. Samtidigt underströks vikten av att utländska besökare i Sverige gavs tillfredsställande information om betydelsen av att använda vinterdäck under vintern. Utskottet nämnde också att statsrådet Ulrica Messing, som svar på en fråga den 25 januari 2006 angett att en stor andel av transporter sker genom flera länder. Därför krävs det gemensamma lösningar som fungerar inom länderna i Europa. Hon hänvisade också till beredningen av hur EG-direktivet om kompetens och utbildning av yrkesförare av fordon för gods- eller persontransport på väg ska genomföras i svensk rätt. EG-direktivet innehåller

gemensamma regler för grundläggande kompetens, som bl.a. ställer krav på att föraren behärskar fordonet vid olika väglag och vid olika väderleksförhållanden, samt krav på fortbildningssystem. Av svaret framgick vidare att Vägverket har tagit initiativ till system för kvalitetssäkring av transporter för att underlätta för uppköparna av transporttjänster att välja operatörer med hög miljö- och säkerhetsprofil. I detta ingår att aktörerna även tar hänsyn till väderförhållanden när transporterna planeras. Avslutningsvis framhöll statsrådet att det var viktigt att såväl svenska som utländska åkare nås av en god information om de svenska vägförhållandena vintertid. Vägverket avsåg därför utforma en särskild information om detta riktad till de operatörer som verkar i Sverige under vintern.

I detta sammanhang vill utskottet också peka på regeringens aviserade proposition om yrkesförarkompetens. I denna förväntas förslag om genomförandet i svensk rätt av EG-direktivet om kompetens och utbildning av yrkesförare av fordon för gods- eller persontransport på väg. Direktivet innehåller gemensamma regler för grundläggande kompetens avseende bl.a. krav på att föraren behärskar fordonet vid olika väglag och vid olika väderleksförhållanden.

Utskottet har förståelse för syftet med motionen. Det förekommer att tunga lastbilar och bussar – inte bara utlandsregistrerade utan även inhemskt registrerade – blir stående i backar till följd av att de saknar däck som klarar det svenska vinterklimatet. Härigenom blockeras trafiken och risken för trafikolyckor ökar avsevärt. Med hänvisning till de allvarliga olyckor och tillbud som inträffar med tunga fordon utgår utskottet från att regeringen i den kommande propositionen om regler för yrkesförarkompetens belyser pågående forskningsprojekt om bl.a. däck. Dessutom förutsätter utskottet att regeringen aktualiserar frågan inom EU-samarbetet. Någon åtgärd från riksdagens sida är för närvarande inte är påkallad. Motion 2006/07:T275 (c) avstyrks därmed.

## Övriga frågor

### Cykelstrategi

**Utskottets förslag i korthet**

Utskottet vidhåller sin uppfattning om cyklismens betydelse i ett hållbart transportsystem. Med hänvisning till pågående arbete avstyrks tre motioner (mp och fp) om en cykelstrategi m.m.

Jämför reservation 12 (mp).

## Motionerna

Vägverket bör ges i uppdrag att formulera ett mål för ökad andel cykeltrafik av den totala andelen persontrafikresor enligt vad som sägs i motion 2006/07: MJ391 av Peter Eriksson m.fl. (mp) (yrkande 36).

Även i motion 2006/07: MJ391 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) krävs att Vägverket ges i uppdrag att formulera ett mål för ökad andel cykeltrafik av den totala andelen persontrafikresor (yrkande 20).

Högsta prioritet ska – enligt vad som krävs i motion 2006/07: T321 av Jan Ertsborn (fp) – ges för byggande av en bilfri cykelturistled utmed Hallandskusten.

## Vissa kompletterande uppgifter

### *Tidigare behandling*

I betänkande 2006/07: TU5 Moderna transporter kommenterade utskottet regeringens bedömning av cykeltrafik, såsom den redovisats i den transportpolitiska propositionen med samma namn. Regeringen hade anfört att Vägverket – i samarbete med kommuner och andra aktörer – bör verka för bättre förutsättningar för ökad och säker gång- och cykeltrafik för olika grupper av flickor och pojkar, män och kvinnor. Detta är positivt även för tillgängligheten, folkhälsan och miljön. De insatsområden som pekats ut i Vägverkets nationella strategi bör genomföras och kompletteras utifrån ett sådant brett perspektiv. De beslutsunderlag som används vid infrastrukturplaneringen, bl.a. statistik om gång- och cykeltrafik, bör utvecklas för att underlätta utformning och val av åtgärder. Vägverket bör även ägna ökad uppmärksamhet åt samordning av regionala cykelstråk. Banverket bör verka för att förbättra möjligheterna till kombinerade resor med cykel och tåg.

Enligt ett enigt utskott har cykeln en given plats i det hållbara resandet. Cyklismen kan därför betraktas som en företeelse av väsentlig transportpolitisk betydelse. Enligt utskottets mening måste cyklismen främjas genom en kombination av olika styrmedel och andra åtgärder. Det handlar exempelvis om infrastrukturåtgärder, trafikbestämmelser, information och kampanjer. Med hänvisning till bl.a. aviserade och förutsatta åtgärder avstyrktes motionerna.

## Utskottets ställningstagande

Inledningsvis vill utskottet erinra om att Vägverket år 2000 tog fram en nationell strategi för ökad och säker cykeltrafik. Efter riksdagens beslut våren 2006 med anledning av den transportpolitiska propositionen har Vägverket getts i uppdrag att uppdatera och bredda sin cykelstrategi. Vidare

har uppdragits åt Banverket att utreda hur möjligheterna till kombinerade resor med cykel och tåg kan förbättras. Slutligen har Nutek getts i uppdrag att utreda förutsättningarna för ökad cykelturism.

Härutöver pågår inom Sika ett projekt om planeringen av den svenska infrastrukturen. Frågan är hur planeringsprocessen kan läggas upp för att man bättre ska kunna bedöma värdet av alternativa transportsystem. Som ett led i detta har Sika uppdragit åt en konsult att genomföra vissa fallstudier. I december 2006 presenterades rapporten Cykeln i transportsystemet – utvecklingsmöjligheter. I rapporten belyses följande frågor.

- Varför har cykeltrafiken inte utvecklats i linje med uttalade transportpolitiska ambitioner?
- Skulle en mer avancerad cykeltrafikplanering påtagligt kunna förändra fördelningen av färdmedelsval för kortväga förflyttningar?
- Vilka hinder finns för att en sådan planering ska kunna förverkligas?

Sika avser återkomma under våren 2007 med en egen summerande analys för projektet på basis av bl.a. denna fallstudie.

Utskottet vidhåller sin uppfattning om cyklismens betydelse i ett hållbart transportsystem. Med hänvisning till pågående arbete avstyrks motionerna 2006/07:T321 (fp), 2006/07:359 (mp) yrkande 20 och 2006/07: MJ391 yrkande 36.

## Jämställdhetsmål i forskningsprogram m.m.

### Utskottets förslag i korthet

Med hänvisning till vad utskottet redovisat om arbetet med jämställdhetsfrågor hos Vinnova avstyrks en motion (v) om jämställdhetsmål i forskningsprogram m.m.

Jämför reservation 13 (v, mp).

### Motionen

Inom trafikforskningen är de ofta män som arbetar, och det är ofta även mannens resemönster och värderingar som styr de kunskapsområden som utvecklas, anför det i motion 2006/07:Sk246 (v). Därför måste inriktningen av ett forsknings-, utvecklings- och demonstrationsprogram främja jämställdhetsmålet, och könsfördelningen mellan de anlitade forskarna bör vara jämn (yrkande 8).

### Utskottets ställningstagande

Utskottet erinrar inledningsvis om det transportpolitiska delmål som avser jämställdhet och som nyligen slogs fast av riksdagen (prop. 2005/06:160, bet. 2005/06:TU5, rskr. 2005/06:308). Jämställdhetsmålet innebär att transportsystemet ska vara utformat så att det svarar mot både kvinnors och

mäns transportbehov. Kvinnor och män ska ges samma möjligheter att påverka transportsystemets tillkomst, utformning och förvaltning, och deras värderingar ska tillmätas samma vikt

Utskottet delar uppfattningen att även forskningsprogram bör innefattas i det arbete på ett jämställt transportsystem som eftersträvas. Utskottet har i sammanhanget inhämtat att det pågår ett arbete enligt flera huvudlinjer, främst inom Verket för innovationssystem (Vinnova), där transporter utgör ett verksamhetsområde.

När det gäller *intern kompetensutveckling* bedriver Vinnova ett forskarstött internprojekt. Syftet är att öka kunskapen om vad ett jämställdhetsperspektiv innebär och att öka den genusvetenskapliga kompetensen i organisationen. Hösten 2006 gav forskarna i projektet ut en handbok (Skelett i garderoben – Metoder för att upptäcka ojämslaldhet) som ytterligare stöd för arbetet och för vidare spridning av metoden. Vinnova kommer att bygga vidare på modellen i sitt fortsatta arbete.

När det gäller bl.a. *kvalitetsgranskning av forskningsansökningar* kan konstateras att i de 45 programråd som biträder Vinnova i bedömningen av ansökningarna uppgick andelen kvinnor – av de inalles drygt 400 ledamöterna i sådana programråd – till 40 % under år 2006. Stråvan finns också att det ska vara en numerär jämställdhet mellan könen även bland ordförandena i programråden. År 2006 utgjorde andelen kvinnor 33 %, vilket innebär en viss minskning jämfört med året före.

Slutligen, när det gäller *extern kompetensutveckling* kan noteras att utlysningen av programmet Genusperspektiv på innovation och jämställdhet syftade bl.a. till att initiera genusperspektiv även på redan pågående projekt. För att ytterligare stärka sambanden mellan genusforskning och Vinnovas övriga satsningar kommer en sektorsövergripande utlysning om programmet Genusperspektiv på innovationssystem att utvecklas under innevarande år och med sikte på en utlysning under år 2008.

Tillsammans med Vägverket och Banverket arrangerade Vinnova år 2006 ett seminarium för att inspirera forskare inom transportområdet att integrera ett genusperspektiv i pågående och kommande forskningsprojekt. Utbildningsmodellen utvärderas nu för att den på sikt ska kunna bli ett återkommande inslag vid de tillfällen som Vinnova har s.k. projektledarträffar.

Vinnova har också vid en analys av programmet Infrastruktur och effektiva transportsystem konstaterat att genusrelaterade projekt varit underrepresenterade i tidigare års utlysningar. Vid 2006 års utlysning lyftes därför Transportsektorns problem ur ett genusperspektiv fram som ett prioriterat forskningsområde. Området fick ett gott genomslag och kvaliteten på inkomna ansökningar var hög. Vidare efterfrågades projekt inom det s.k. Dynamoprogrammet – ett samarbete mellan transport- och arbetslivsenheterna på Vinnova – där man studerade regionförstoring ur ett genusperspektiv; tre av de 19 projekten som fick finansiering kan hänföras till detta tema med tydligt transportfokus.

Utskottet ser med tillfredsställelse på att jämställdhetsarbetet bedrivs på ett systematiskt sätt när det gäller forsknings- och utvecklingsverksamheten inom Vinnova. Det är av stor vikt att man inom ramen för forskningsprogram på transportområdet kan säkerställa att kvinnors och mäns värderingar, erfarenheter och behov tillmäts samma vikt och att den kunskap som därvid vinnas också nyttiggörs i det fortsatta arbetet.

Mot bakgrund av vad utskottet nu redovisat och anfört bör motion 2006/07:Sk246 (v) yrkande 8 avslås av riksdagen.

## Träbroar för biltrafik

### Utskottets förslag i korthet

Vägverkets miljöpolicy torde kunna inrymma även byggandet av fler träbroar för biltrafik, vilket efterlyses i en motion (s). Genom vad utskottet uttalat avstyrks motionen.

### Motionen

I motion 2006/07:T379 Carina Adolfsson Elgestam och Ann-Kristine Johansson (s) förespråkas en utökad miljöpolicy för Vägverket som innefattar byggandet av fler träbroar för biltrafik. Man åberopar att verket har det övergripande ansvaret för vägtrafikens miljöpåverkan. Någon vägledning av vilka material som verket ska använda vid t.ex. brobyggande går inte att utläsa, hävdar motionärerna. Därutöver anser de att det i Vägverkets miljöpolicy bör ingå krav på en kretsloppsanalys av olika material.

### Vissa kompletterande uppgifter

#### *Vägverkets miljöpolicy*

Enligt Vägverkets miljöpolicy, som antogs i sin nuvarande version år 2004, ska verket leda en utveckling där vägtransportsystemets negativa miljöpåverkan minskar samtidigt som förutsättningarna för resor och transporter förbättras. I första hand ska verket inrikta sig på de områden där vägtransportsystemet påverkar mest – växthusgaser, luftkvalitet, buller, vatten samt natur och kultur.

Detta ska uppnås genom att

- effektivisera vägtransportsystemet
- främja miljöanpassade färd sätt, fordon och drivmedel
- i planering och utformning av vägar lyfta fram miljöfrågorna och på ett kreativt sätt lösa målkonflikter med andra mål
- vid byggande och drift av vägar använda miljömässigt rätt material och metoder
- ta till vara möjligheterna att förbättra befintliga miljöer.

### Vidare ska verket

- ta fram och sprida kunskap om miljöproblemen och hur de kan lösas
- i dialog fånga omvärldens värderingar och använda dessa till att planera en verksamhet som kostnadseffektivt och på bästa sätt leder till ett miljöanpassat vägtransportsystem
- utveckla nya metoder och arbetssätt för en miljöriktig väghållning
- utveckla förarutbildningen så att framtidens förare får bättre kunskap om körstilens betydelse för miljön
- samverka med näringslivet, offentliga organisationer och ideella föreningar för att åstadkomma miljömässigt bra res- och transportmöjligheter
- ge våra trafikanter sådant stöd att det uppmuntrar och underlättar ett miljöanpassat resande.

När det gäller ansvar ska Vägverkets medarbetare vara föregångare i miljöarbetet och leva som man lär. De ska driva ett aktivt miljöarbete som leder till ständiga förbättringar av miljötillståndet och förebygga negativ miljöpåverkan. Vidare sägs att alla på Vägverket har ett miljöansvar och ska beakta miljökraven inom sitt ansvarsområde. De ska känna till och följa tillämpliga lagar och andra regler. Varje medarbetare har skyldighet att vid behov nyttja tillgänglig expertis för att säkerställa detta. Ledningen ska se till att erforderlig expertis finns att tillgå. Medarbetarna ska kunna beskriva hur deras beslut påverkar miljön och vilka överväganden som ligger till grund för beslutet.

Avslutningsvis sägs att varje medarbetare ska vara utbildad och informerad för att kunna agera i enlighet med denna policy. Varje chef ska säkerställa att alla lever upp till lagkraven och har god kunskap om miljöfrågorna. Chefen ska också sprida miljömedvetande i sitt ledarskap. Ytterst ansvarig gentemot styrelsen för att miljöfrågorna beaktas i Vägverkets hela verksamhet är generaldirektören.

### *Träbroar*

Broar av trä skiljer sig materialmässigt väsentligt från de vanligaste betong- och stålbroarna. Stålets korrosion utgör den största risken för betong- och stålbroar, medan de faktorer som särskilt ska uppmärksammas när det gäller träbroar är träets fuktabsorption och risken för angrepp av röta. Träkonstruktionen har en lång livslängd förutsatt att träfuktvoten inte överstiger 20 % under längre perioder. Med regelbundna inspektioner kan fel uppdagas i ett tidigt skede. Inspektionerna möjliggör därmed att skador kan åtgärdas tidigt och att ett bra underhållsarbete kan utföras. Det är Vägverket som utfärdar anvisningar för inspektioner av broar. Dessa gäller emellertid i huvudsak för broar av betong och stål. Under de senaste tio åren har uppemot 500 nya träbroar byggts i Sverige.

### **Utskottets ställningstagande**

Det nu berörda motionsförslaget har även tidigare behandlats av utskottet. Sålunda anförde utskottet våren 2006 (bet. 2005/06:TU8) att konstruktionsmetoden med träbroar i vägtrafikinfrastrukturen omvittnat har fördelar, inte minst utifrån ett miljöperspektiv. Träbroar anses som estetiskt tilltalande av de flesta; även Vägverket, kommuner och andra broförvaltare visar oftast en positiv inställning till träbroar. Sådana broar blir också allt vanligare, inte minst i Värmland. Utskottet konstaterade att det emellertid alltjämt finns en viss tveksamhet till att bygga träbroar, framför allt med avseende på livslängd och underhållskostnader. Utskottet sade sig välkomna det nordiska samarbetet inom området i syfte att utbyta erfarenheter. Vidare förutsatte utskottet att relevanta riktlinjer, normer m.m. kontinuerligt ses över med hänsyn till nya konstruktionsmetoder, materialutveckling m.m. så att de inte felaktigt gynnar en byggnadsmetod framför andra.

Utskottet kan inte finna annat än att det i Vägverkets miljöpolicy torde finnas förutsättningar för att beakta de fördelar och den stora utvecklingspotential som finns när det gäller träbroar. I övrigt hänvisar utskottet till sitt ställningstagande i samma fråga förra våren. Mot denna bakgrund avstyrks motion 2006/07:T379 (s).



# Reservationer

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

## 1. **Enskilda vägar, punkt 3 (s, v)**

av Anders Karlsson (s), Christina Axelsson (s), Hans Stenberg (s), Claes-Göran Brandin (s), Marie Nordén (s), Peter Pedersen (v) och Pia Nilsson (s).

### *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 om enskilda vägar. Därmed bifaller riksdagen motion 2006/07:T251 av Agneta Lundberg och Jasenko Omanovic (båda s) och bifaller delvis motionerna

2006/07:T259 av Sofia Larsen och Birgitta Sellén (båda c),

2006/07:T405 av Hans Backman (fp) och

2006/07:T447 av Christer Winbäck m.fl. (fp, m, c, kd).

### *Ställningstagande*

Statens ansvar för vägnätet har till syfte att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar trafikförsörjning för hela landet. Detta är en viktig uppgift, särskilt mot bakgrund av målet om att hela landet ska ges möjlighet att utvecklas.

Det enskilda vägnätet har mycket stor betydelse både för gods- och persontransporter. Exempelvis är det enskilda vägnätet en viktig del av ”uppsamlingsnätet” för skogsindustrin. Med tanke på skogsindustrins stora betydelse för landets ekonomi är det naturligtvis viktigt att vägnätet har en standard som möjliggör de nödvändiga råvarutransporterna till industrin.

För finansiering av vägunderhållet svarar staten i dag för ungefär 60 % av underhållskostnaderna. Övrig del bekostas av privata fastighetsägare som bor efter vägarna.

Detta har inneburit en avsevärd kostnad för den väg som används av de få personer som är direkt beroende av vägen. Inte sällan är dessa personer pensionärer som inte kan utföra något vägarbete själva utan måste köpa tjänsten.

Förutom av de personer som är direkt beroende av en enskild väg, används sådana vägar i hög utsträckning även av människor som allmänt rör sig ute i naturen. Vi anser att det inte är rimligt att en del av befolk-

ningen ska betala nyttan av enskilda vägar medan de allmänna vägarna finansieras av skattemedel. Det är alltså angeläget att staten tar ett större ansvar för det enskilda vägnätet.

Detta bör ges regeringen till känna.

## **2. Ekonomisk brottslighet inom taxibranschen, punkt 5 (s, v, mp)**

av Anders Karlsson (s), Christina Axelsson (s), Hans Stenberg (s), Claes-Göran Brandin (s), Marie Nordén (s), Peter Pedersen (v), Pia Nilsson (s) och Karin Svensson Smith (mp).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om ekonomisk brottslighet inom taxibranschen. Därmed bifaller riksdagen motionerna

2006/07:T278 av Göran Persson i Simrishamn (s) och

2006/07:T332 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkandena 1–5.

### *Ställningstagande*

Ekonomisk brottslighet inom taxinäringen har förekommit länge, och nyligen har en utredare lagt fram sin rapport med förslag till åtgärder för att motverka sådan brottslighet.

Enligt vår mening krävs det kraftfulla åtgärder för att man ska kunna komma till rätta med det allvarliga problem som detta slags brottslighet utgör. Det är också angeläget att seriösa företag ska kunna arbeta under rättvisa konkurrensvillkor.

På kort sikt föreslår vi följande åtgärder såsom de mest angelägna. För det första bör det införas ett obligatoriskt krav på tömning av taxameter i en redovisningscentral som fastställts av tillsynsmyndigheten. Vidare bör polisen ges rätt att beslagta slutrapporter från taxametrar. Som tredje åtgärd föreslår vi att körkortslagen ändras så att ett körkort återkallas för den som har utövat olaga yrkesmässig trafik. Härutöver bör införas en regel om att fordon som använts i strid med yrkeslagstiftningen ska kunna beslagtas. Slutligen anser vi att en gemensam handlingsplan mot ekonomisk brottslighet i taxibranschen bör tas fram av tillsynsmyndigheten, åklagarmyndigheten och polisen.

Länsstyrelsen kan i dag besluta om indragning av förarlegitimationen för den som dömts för brott. Det finns dock inga krav på att den informationen förs vidare till förarens arbetsgivare eller till beställningscentralen. Därmed är det möjligt för en förare att fortsätta att köra taxi trots att legi-

timationen dragits in. Vi anser därför att regeringen snarast bör ta initiativ till regler i de nu angivna avseendena i syfte att de påtalade problemen med ekonomisk brottslighet inom taxibranschen ska kunna minskas radikalt.

Detta bör ges regeringen till känna.

### **3. Skärpt straff vid överlast, punkt 7 (s, v, mp)**

av Anders Karlsson (s), Christina Axelsson (s), Hans Stenberg (s), Claes-Göran Brandin (s), Marie Nordén (s), Peter Pedersen (v), Pia Nilsson (s) och Karin Svensson Smith (mp).

#### *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 om skärpt straff vid överlast. Därmed bifaller riksdagen motion 2006/07:T249 av Agneta Lundberg och Jasenko Omanovic (båda s).

#### *Ställningstagande*

Vägverkets mätningar visar att många timmerbilar – liksom även andra tunga fordon – körs med överlast. Enligt utskottets mening är nuvarande situation med omfattande överlast helt oacceptabel.

Först och främst medför överlasterna ett hårt slitage på vägarna med forcerad nedbrytning, som i sin tur föranleder stora underhållskostnader. Transport av timmer med lastbil är en förutsättning för industrin. Vidare utgör överlastade fordon en trafikfara. Man bör också beakta vikten av konkurrens på lika villkor; de som kör med laglig vikt riskerar att hamna i ett sämre konkurrensläge jämfört med dem som bryter mot regelverket.

Trots vidtagna åtgärder från myndigheters och organisationers sida är alltså – enligt vad Vägverkets mätningar visar – lasterna alltfjämt på en alltför hög nivå. Industrin, åkerinäringen och transportfacken bör ta sitt ansvar i detta avseende. Samtidigt vill vi understryka det faktum att sanktioner är ett viktigt verktyg vid brott mot trafikbestämmelserna. Det är angeläget att alla medel övervägs som kan leda till att problemet med överlast slutligen kan bemästras.

Detta bör ges regeringen till känna.

#### **4. Minskad användning av fossila drivmedel m.m., punkt 8 (s, v, mp)**

av Anders Karlsson (s), Christina Axelsson (s), Hans Stenberg (s), Claes-Göran Brandin (s), Marie Nordén (s), Peter Pedersen (v), Pia Nilsson (s) och Karin Svensson Smith (mp).

##### *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 om minskad användning av fossila drivmedel. Därmed bifaller riksdagen motionerna

2006/07:Sk246 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkande 6,

2006/07:So464 av Maria Wetterstrand m.fl. (mp) yrkande 4,

2006/07:T295 av Alf Eriksson m.fl. (s),

2006/07:T302 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 3,

2006/07:T310 av Leif Jakobsson (s),

2006/07:T359 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkande 17,

2006/07:MJ266 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkande 10 och

2006/07:MJ391 av Peter Eriksson m.fl. (mp) yrkande 33.

##### *Ställningstagande*

Alltfler vetenskapliga rapporter ger stöd för att det globala klimatet hotas av människors utsläpp av växthusgaser. Det är framför allt förbränningen av fossila energislag som gör att halterna av klimatskadliga gaser, såsom koldioxid, ökar. Trafiksektorn – och särskilt vägtrafiken – är en huvudkälla till utsläpp av sådana gaser men också till en rad andra ämnen som är skadliga för miljön och människors hälsa. Mot denna bakgrund bör en rad åtgärder genomföras på kort sikt, som sammantaget medverkar till en radikal omställning till en miljöanpassad vägtrafik.

Det första gäller stimulans av miljöbilar och förnybara bränslen. Visserligen kan en miljöbilspremie vid köp av en sådan bil vara ett av flera ekonomiska styrmedel. Men det förslag som regeringen har aviserat anser vi inte når sitt syfte. Stöd till en hybridbil som drivs med antingen etanol eller bensin kan slå fel om den enbart körs med bensin. Därför anser vi att det är en mer träffsäker metod att på olika sätt stimulera förnybara drivmedel. Vidare vill vi peka på att den svenska fordonsparken i genomsnitt är äldre än tio år och att det finns en stor potential för konvertering av bilar till etanoldrift. Därför bör Vägverkets förslag till lagstiftning om konvertering av bilar till etanoldrift genomföras.

Vi efterlyser också utvecklingsåtgärder så att även konvertering till biogas blir möjlig. Det är också angeläget att möjligheten att tillhandahålla andra förnybara drivmedel än etanol stöds genom statliga insatser. Inför

framtiden är det av stor vikt med lösningar som är teknikneutrala. Vidare bör en ökad inblandning av biodrivmedel – från 5 % till 10 % – i fossila bränslen tillåtas för att nå målet om 5,75 % förnybara bränslen år 2010.

Utformningen av väginfrastrukturen har också stor betydelse när det gäller miljön.

Även den offentliga verksamheten är viktig i sammanhanget. Staten och kommunerna som arbetsgivare ska gå före och utgöra goda exempel. Kraven när det gäller statens inköp av miljöbilar bör fortlöpande ses över och höjas. Vidare bör åtgärder vidtas för att generellt sett minska bilberoendet. Stimulansåtgärder för ökad användning av kollektivtrafiken och för att fler går eller cyklar är också angelägna.

Försöket med trängselskatt i Stockholm var ett bra initiativ och trängselskatten bör snarast återinföras. Det är nödvändigt att de influtna medlen används för att förbättra kollektivtrafiken i Stockholmsregionen.

Vidare bör man koppla kraven på fordonsindustrin till de mål om halverad användning av fossila bränslen 2020 som anges i slutrapporten från Kommissionen för minskat oljeberoende. Vidare bör regeringen med utgångspunkt i förslag i utredningen om förnybara drivmedel lägga fram ett konkret förslag för ett system med biodrivmedelscertifikat som kan införas senast den 1 januari 2008.

Miljöbelastningen av godstransporter på landsväg blir alltmer bekymmersam. Det är därför viktigt att man i tid tar i tur med de avigsidor som ökad handel och utländsk konkurrens inom åkeribranschen medför. Ett första steg är att se till att reglerna för införsel av diesel efterlevs. Man bör också överväga att införa regler som innebär att småvägar kan avlysas för tung transittrafik.

På längre sikt handlar det om en samhällsplanering och ett byggande som generellt minskar behovet av fysiska transporter men också som – i de fall då transporter är oundvikliga – bygger på mer energisnåla och miljövänliga system.

Regeringen bör ges detta till känna.

## **5. Definition av begreppet miljöbil, punkt 9 (s, v, mp)**

av Anders Karlsson (s), Christina Axelsson (s), Hans Stenberg (s), Claes-Göran Brandin (s), Marie Nordén (s), Peter Pedersen (v), Pia Nilsson (s) och Karin Svensson Smith (mp).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om definition av begreppet miljöbil. Därmed bifaller riksdagen motionerna

2006/07:Sk246 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkandena 2 och 9,

2006/07:T364 av Michael Hagberg (s) yrkande 1 och  
2006/07:MJ266 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkandena 6 och 12.

### *Ställningstagande*

Enligt vår mening bör reglerna för statens inköp av miljöbilar även omfatta efterkonverterade bilar. Vidare anser vi att regeringen – med utgångspunkt i ett miljöperspektiv – under år 2007 ska låta utvärdera lagstiftningen om definition av miljöbil och lägga fram förslag så att nya regler kan träda i kraft den 1 januari 2008. Avsikten med de ändringar som genomfördes av den förra regeringen i samarbete med Vänsterpartiet och Miljöpartiet var att en revidering ska göras varannat år för att man ska flytta fram positionerna. Man skulle se över gränsvärdena när det gäller utsläppsnivåer och bränsleförbrukning, men fler slags utryckningsfordon ska också inordnas i systemet.

Detta bör ges regeringen till känna.

## **6. Konvertering av fordon för förnybara drivmedel, punkt 11 (v)**

av Peter Pedersen (v).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om konvertering av fordon för förnybara drivmedel. Därmed bifaller riksdagen motionerna

2006/07:SK246 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkandena 1 och 3,

2006/07:T299 av Jan Lindholm (mp) och

2006/07:MJ266 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkandena 5 och 7.

### *Ställningstagande*

För att man ska kunna nå klimatmålen är det angeläget med en omställning av den svenska fordonsparken så att bilarna i framtiden kan drivas med förnybara bränslen.

Den svenska fordonsparken är förhållandevis åldersstigen. Det är särskilt personer med låga inkomster och kvinnor som i högre grad har äldre bilar, och för dessa grupper är det kanske inte aktuellt eller ens möjligt att köpa en ny bil. Utan åtgärder skulle alltså en avsevärd andel av vägfordonen även i fortsättningen vara fossildriven. Åtgärder för att underlätta konvertering av sådana fordon så att de kan drivas med förnybara drivmedel skulle vara effektivt för att minska miljöpåverkan från vägtrafiken. Både regeländringar och ekonomisk stimulans är nödvändiga.

Det är att beklaga att Vägverkets förslag till lagstiftning om konvertering av bilar till drift med etanol ännu inte har förverkligats. Även konvertering av bilar till drift med biogas bör möjliggöras, och regeringen bör uppmanas att lägga fram förslag av denna innebörd. Vidare bör regeringen lägga fram förslag om hur Sverige ska verka inom EU för att påskynda konverteringen av vägfordonen i EU:s övriga medlemsstater.

Dessutom bör regeringen snarast låta utreda möjligheterna att införa bidrag för konvertering som riktar sig till innehavare av bilar som drivs med fossilt bränsle. Storleken på bidraget bör motsvara miljöeffekten av åtgärden och således inte låsas till fasta belopp för vissa slags fordon.

Detta bör ges regeringen till känna.

- 7. Infrastruktur för förnybara drivmedel, punkt 12 (s, v, mp)**  
av Anders Karlsson (s), Christina Axelsson (s), Hans Stenberg (s), Claes-Göran Brandin (s), Marie Nordén (s), Peter Pedersen (v), Pia Nilsson (s) och Karin Svensson Smith (mp).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

2006/07:T364 av Michael Hagberg (s) yrkande 2 och

2006/07:N219 av Jörgen Johansson och Solveig Zander (båda c) yrkande 3.

#### *Ställningstagande*

Den socialdemokratiska regeringens förslag och riksdagens beslut med krav på ägarna till bensinstationerna att tillhandahålla förnybara bränslen ska fullföljas. Detta är en förutsättning för att den positiva utvecklingen av nya miljöbilar ska fortsätta. Det behövs stimulansåtgärder för att åstadkomma ett decentraliserat system av biogasmackar. I dag är etableringen tämligen sparsam, och norr om Gävle saknas den här typen av drivmedelsstationer. Visserligen finns ett utvecklingsprogram för etablering av biogasstationerna efter Europavägarna, men en större stimulans är nödvändig för att åstadkomma den småskaliga produktion av biogas som är önskvärd ur såväl internationellt och nationellt perspektiv som individperspektiv.

Detta bör ges regeringen till känna.

## **8. Krav på transportplaner, punkt 13 (v, mp)**

av Peter Pedersen (v) och Karin Svensson Smith (mp).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

2006/07:Sk246 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkande 27 och

2006/07:MJ266 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkande 28.

### *Ställningstagande*

Vid större exploateringsprojekt krävs miljökonsekvensbeskrivningar. När det däremot gäller vilka transportbehov som uppkommer genom exploateringen finns inga krav på att en exploatör göra någon redovisning av sådant behov. Mycket talar för att ett upprättande av transportplaner skulle få positiva effekter när det gäller att minska transporterernas miljöbelastning. Det skulle sannolikt även gynna grupper som har en lägre tillgång till bil, vilket gäller för barn, pensionärer och låginkomsttagare. Även kvinnors transportbehov skulle lättare kunna tillgodoses. Kommuner ska därför kunna ålägga verksamhetsutövare att etablera transportplaner, för minskat transportbehov och miljövänligare resor.

Detta bör ges regeringen till känna.

## **9. Buller från trafik, punkt 18 (v, mp)**

av Peter Pedersen (v) och Karin Svensson Smith (mp).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 18 borde ha följande lydelse:

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

2006/07:Sk246 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkande 21 och

bifaller delvis motion

2006/07:T301 av Barbro Westerholm (fp) yrkandena 2, 5 och 6.

Trafikbuller är enligt vår mening ett allvarligt problem som måste begränsas. Trots alla forskningsrön om bullrets skadlighet för människors hälsa och välbefinnande har arbetet för att minska bullret i samhället inte drivits tillräckligt kraftfullt. Detta gäller inte minst buller från vägtrafik av olika slag. Vägtrafiken bör enligt vår mening bidra till att etappmålet för buller nås genom en fortsatt satsning med riktade åtgärder för de mest bullerut-



satta människorna, intensifierade insatser för att minska bullret vid källan samt ökad bullerhänsyn vid trafikpåverkande åtgärder och i samhällsplaneringen.

I en av motionerna uppmärksammas buller inom särskilt känsliga områden, såsom den svenska fjällvärlden. I sådana områden är man generellt känsligare för störningar i form av buller, eftersom man har högre förväntningar på att uppleva tystnad. I rekreationsområden är tystnaden ofta en förutsättning för att upplevelsen ska ge vila och avkoppling. Det måste också vara tillräckligt bullerfritt för att man ska kunna uppfatta naturliga ljud, såsom fågelsång och vågskvalp. Inte minst måste problemet med buller från snöskotrar minskas, och regeringen bör uppmanas att utforma ett förslag om bullerkrav för snöskotrar.

Detta bör ges regeringen till känna.

## **10. Sänkning av maximivikten för lastbilar, punkt 20 (v, mp)**

av Peter Pedersen (v) och Karin Svensson Smith (mp).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 20 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om sänkning av maximivikten för lastbilar. Därmed bifaller riksdagen motionerna

2006/07:T359 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkande 16 och

2006/07:MJ391 av Peter Eriksson m.fl. (mp) yrkande 32.

### *Ställningstagande*

I de flesta EU-länder får lastbilar ha en högsta bruttovikt på 44 ton och en total längd på högst 18 meter. Genom ett undantag för Sverige får fordonen här väga högst 60 ton och ha en längd av 25,25 meter. Enligt vår mening bör det svenska undantaget från EU:s krav på maximivikt för lastbilar upphävas på de sträckor där järnväg och sjöfart utgör alternativ. Skälen är följande.

I debatten om lastbilarnas maximivikt hävdas ofta att det blir fler lastbilar om gränsen för maximivikten sänks. Detta resonemang utgår emellertid från att alla transporter måste ske med lastbilar, som om lastbilstransporterna inte hade konkurrens från andra trafikslag. Fakta visar dock att järnvägens konkurrenskraft ökar när lastbilarnas maximivikt minskar. Med en sänkt gräns skulle järnvägen kunna konkurrera på kortare sträckor än vad den kan i dag. När Sverige under 1980-talet höjde den tillåtna vikten från 51 ton började godset att flytta över från järnväg till lastbil. Vid en maximivikt på 51 ton hade järnvägstransporterna en kostnadsfördel vid transporter över 37 mil. När så maximivikten höjdes till 60 ton flyttades brytpunkten till 55 mil.

Ett annat skäl att sänka lastbilarnas maximivikt är de stora samhällskostnader och trafikproblem som orsakas genom lastbilarnas vägslitage. Enligt Vägverkets sektorsrapport 2003 orsakar en fullastad 60-tons långtradare samma slitage på vägbanan som 75 000 personbilar.

Vidare påverkar fordonslängden även dimensioneringen av vägnätet genom att större och tyngre fordon kräver förstärkningar av hela vägsystemet.

I sammanhanget bör emellertid betonas att det svenska undantaget inte bör upphävas när det gäller lastbilar för transport av skogsråvara.

Detta bör ges regeringen till känna.

### **11. Fordonsekipage, punkt 22 (s, v)**

av Anders Karlsson (s), Christina Axelsson (s), Hans Stenberg (s), Claes-Göran Brandin (s), Marie Nordén (s), Peter Pedersen (v) och Pia Nilsson (s).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 22 borde ha följande lydelse:

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

2006/07:T244 av Lars U Granberg (s) och

bifaller delvis motionerna

2006/07:T254 av Björn Leivik (m) och

2006/07:T273 av Johan Linander och Claes Västerteg (båda c).

#### *Ställningstagande*

Vi vill erinra om att bestämmelserna om vilken körkortsbeteckning man behöver för att köra fordonsekipage, dvs. dragbil och släpvagn, genomfördes för ett antal år sedan. Enligt vår mening är det nu hög tid att justera dessa begränsningar. Många nya bilar har i dag en totalvikt på ca 2,5 ton och dagens husvagnar väger oftast över 1 ton. Detta innebär att den som enbart har ett B-körkort inte får köra ett sådant ekipage. Samma hinder finns när det gäller framförande av vissa slags större och tyngre släpvagnar med överbyggnad.

Samtidigt kan vi konstatera att det tredje körkortsdirektivet nu har antagits och att det innehåller ändringar av viktsgränserna. Visserligen ska direktivet vara genomfört i medlemsstaterna först i januari 2011, men det trädde i kraft i januari 2007. Det är angeläget att ha regler som bättre motsvarar dagens och framtidens trafiksäkra fordonspark. Vi anser därför att direktivet bör genomföras i svensk lagstiftning med största skyndsamhet.

I samband med genomförandet av körkortsdirektivet är det angeläget att inte göra det onödigt kostsamt och krångligt att få behörigheten att framföra ett fordonsekipage med en totalvikt på 4 250 kg som det nya körkorts-

direktivet medger. Regeringen bör därför särskilt pröva om man kan ha två alternativa sätt att erhålla behörigheten, nämligen antingen genom en genomgången utbildning på viss tid eller genom att avlägga prov.

Detta bör ges regeringen till känna.

## **12. Cykelstrategi, punkt 25 (mp)**

av Karin Svensson Smith (mp).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 25 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om cykelstrategi. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2006/07:T359 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkande 20 och 2006/07:MJ391 av Peter Eriksson m.fl. (mp) yrkande 36 och bifaller delvis motion 2006/07:T321 av Jan Ertsborn (fp).

### *Ställningstagande*

Cyklande har en given plats i ett transportsystem som gör anspråk på att vara hållbart. Att få fler personer att använda cykel är en transportpolitiskt viktig fråga. Genom ökad cyklism bidrar man till uppfyllande av två av de transportpolitiska målen, nämligen tillgänglighet och en god miljö. Därtill talar folkhälsoaspekter för att cyklandet bör öka. Cyklismen bör främjas genom en kombination av olika styrmedel och andra åtgärder. Det handlar exempelvis om infrastrukturåtgärder, trafikbestämmelser, information och kampanjer.

Mot denna bakgrund bör Vägverket ges i uppdrag att formulera ett mål för ökad andel cykeltrafik av den totala andelen persontrafikresor. Dessutom bör Vägverket i samarbete med kommuner och andra aktörer verka för bättre förutsättningar för ökad och säker gång- och cykeltrafik för olika grupper av flickor och pojkar, män och kvinnor. De insatsområden som pekats ut i Vägverkets nationella strategi bör genomföras och kompletteras med utgångspunkt i ett sådant brett perspektiv. De beslutsunderlag som används vid infrastrukturplaneringen, bl.a. statistik om gång- och cykeltrafik, bör utvecklas för att underlätta utformning och val av åtgärder. Vägverket bör även ägna ökad uppmärksamhet åt samordning av regionala cykelstråk. Banverket bör verka för att förbättra möjligheterna till kombinerade resor med cykel och tåg.

Detta bör ges regeringen till känna.

### **13. Jämställdhetsmål i forskningsprogram m.m., punkt 26 (v, mp)**

av Peter Pedersen (v) och Karin Svensson Smith (mp).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 26 borde ha följande lydelse:

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

2006/07:Sk246 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkande 8.

#### *Ställningstagande*

Riksdagen beslutade år 2001 om ett nytt transportpolitiskt delmål, som anger att kvinnors och mäns transportbehov ska vägas lika, att könen ska ha samma möjligheter och att deras värderingar ska väga lika tungt. Vänsterpartiet var pådrivande för att målet skulle bli verklighet.

Det är viktigt att ta initiativ till att jämställdhetsmål konkretiseras på olika sätt. I sin motion om miljöanpassad vägtrafik har Vänsterpartiet lagt fram en rad förslag som effektivt ska bidra till att vägtrafiken blir mer miljöanpassad. Flera av förslagen innebär samtidigt till att skillnaden mellan kvinnors och mäns resursutnyttjande inom trafiksektorn minskar. Ett exempel – som är såväl strukturellt som långsiktigt – är förslaget om en samhällsplanering och ett byggande som minskar behovet av fysiska transporter och en planering som bygger på mer energisnåla och miljövänliga transporter, t.ex. kollektiva transporter med järnväg och buss. Normalt är trafiken en mansdominerad värld, där män i mycket större utsträckning använder sig av bil än vad kvinnor gör.

Ytterligare ett område gäller trafikforskningen, där det ofta är män som arbetar, och det är ofta även mannens resemonster och värderingar som styr de kunskapsområden som utvecklas. Därför måste inriktningen av forsknings-, utvecklings- och demonstrationsprogram främja jämställdhetsmålet.

Detta bör ges regeringen till känna.

## Särskilt yttrande

### **Snöskoterfrågor, punkt 23 (s)**

Anders Karlsson (s), Christina Axelsson (s), Hans Stenberg (s), Claes-Göran Brandin (s), Marie Nordén (s) och Pia Nilsson (s) anför:

Snöskotern har stor betydelse för turismen i stora delar av vårt land. Det är därför angeläget att regeringen skapar en tydlig skoterpolitik som ger en tydlig finansiering av säkra och turistvänliga skoterleder så att man kan ta till vara den stora potential som finns till utveckling av skoterturismen.

För att nå fram till denna utveckling krävs en vettig finansiering av den framtida skoterinfrastrukturen, och därför behöver frågan rörande finansieringsformerna utredas. En sådan utredning bör ge brukarorganisationerna ett självklart utrymme eftersom det är de som i dag i allt väsentligt svarar för att upprätthålla infrastrukturen.

Samtidigt som snöskotern har stor positiv betydelse för de norra delarna av landet kan man inte blunda för det missbruk av skotern som förekommer. Det är därför angeläget att få bukt med bl.a. buskörningen och i övrigt arbeta för att minska riskerna med att framföra fordonet. Också i det arbetet har de frivilliga skoterklubbarna en viktig roll.

För att få en väl fungerande och sammanhållen utveckling av skotertrafiken och skoterturismen i vårt land bör också en myndighet få det samlade uppdraget för hela terrängtrafiken i vårt land. Då först skapas förutsättningar att utveckla och ta till vara de möjligheter som ligger i en framtidsinriktad skoterpolitik i vårt land.

BILAGA

## Förteckning över behandlade förslag

### Motioner från allmänna motionstiden hösten 2006

*2006/07:Sk246 av Lars Ohly m.fl. (v):*

1. Riksdagen begär att regeringen återkommer till riksdagen med ett förslag om hur det kan bli möjligt att efterkonvertera en bil till biogasdrift.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att lagstiftningen för statens inköp av miljöbilar även ska omfatta efterkonverterade bilar.
3. Riksdagen begär att regeringen återkommer med förslag om hur Sverige ska verka inom EU för att påskynda konverteringen av de europeiska vägfordonen.
6. Riksdagen begär att regeringen återkommer med ett konkret förslag för ett system med biodrivmedelscertifikat och som kan införas senast den 1 januari 2008.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att inriktningen av ett forsknings-, utvecklings- och demonstrationsprogram, som ska främja jämställdhetsmålet och könsfördelningen mellan de anlitade forskarna, bör eftersträva en jämn fördelning.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen utifrån ett miljöperspektiv under 2007 bör utvärdera och föreslå förändring av lagstiftningen för statens miljöbilsdefinition, så att nya regler kan träda i kraft den 1 januari 2008.
21. Riksdagen begär att regeringen återkommer med ett förslag om bullerkrav på snöskotrar.
27. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att kommuner ska kunna ålägga verksamhetsutövare att etablera transportplaner för minskat transportbehov och miljövänligare resor.

*2006/07:So464 av Maria Wetterstrand m.fl. (mp):*

4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vikten av att i alla sammanhang där så är möjligt beakta åtgärder, så som anförs i motionen, för att minska luftföroreningarna i syfte att förbättra folkhälsan.

*2006/07:T202 av Hans Hoff och Sven-Erik Österberg (båda s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om att alla tyngre fordon som kör in i miljözoner uppfyller rådets direktiv 88/77/EEG.

*2006/07:T217 av Lars-Ivar Ericson och Johan Linander (båda c):*

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

*2006/07:T237 av Ulf Sjösten och Cecilia Widegren (båda m):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att bilar tillverkade före 1960 ska besiktigas vart femte år.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att gränsen för större bilbesiktningintervall ska vara 35 år.

*2006/07:T238 av Magdalena Andersson (m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om möjligheten att bevilja generella och mer flexibla dispenser från taxametertvång.

*2006/07:T244 av Lars U Granberg (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om vikten av en justering av totalvikten ett ekipage får ha när man framför det med B-körkort.

*2006/07:T249 av Agneta Lundberg och Jasenko Omanovic (båda s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om skärpta straff för den som kör med överlast.

*2006/07:T251 av Agneta Lundberg och Jasenko Omanovic (båda s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om bidrag till det enskilda vägnätet.

*2006/07:T252 av Britta Rådström m.fl. (s):*

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

*2006/07:T254 av Björn Leivik (m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en ändring av bestämmelserna om totalvikt för personbil med släp för den som har B-körkort.

*2006/07:T259 av Sofia Larsen och Birgitta Sellén (båda c):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om bidrag till enskilda vägar.

*2006/07:T263 av Jan Ericson (m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att kommunerna bör få ökad makt att fatta beslut rörande hastighetsbegränsning, skyltning och andra trafiksäkerhetsåtgärder på länsvägar och mindre vägar inom den egna kommunens gränser.

*2006/07:T271 av Stefan Tornberg m.fl. (c):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att en strategi för att minska saltanvändningen efter vägarna i områden med vinterväglag bör utarbetas.

*2006/07:T273 av Johan Linander och Claes Västerteg (båda c):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en höjning av den i körkortslagen tillåtna gränsen på 3,5 ton för dragbils och släpvagns sammanlagda totalvikt för B-körkort.

*2006/07:T275 av Stefan Tornberg och Sven Bergström (båda c):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om vinterklassning av tunga fordon för att öka trafiksäkerheten.

*2006/07:T278 av Göran Persson i Simrishamn (s):*

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

*2006/07:T285 av Thomas Strand m.fl. (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om kommuners rätt till hastighetsbegränsande åtgärder.

*2006/07:T289 av Göte Wahlström och Margareta Persson (båda s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om huvudmannaskapet för färjetrafiken mellan Gränna och Visingsö.

*2006/07:T295 av Alf Eriksson m.fl. (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om att verka för att ekonomiska styrmedel av miljöskäl måste användas för att styra över godstrafik på landsväg till järnväg.



*2006/07:T299 av Jan Lindholm (mp):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om ekonomiska incitament för konvertering av fordon för miljöbättre bränslen.

*2006/07:T301 av Barbro Westerholm (fp):*

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att sådana åtgärder mot trafikbuller eftersträvas, att de effektivast möjligt samverkar med andra åtgärder för bättre miljö, resurshushållning och trafiksäkerhet.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att kraftfullt verka för att arbetet inom EU påskyndas så att däcksbullerdirektivet skärps väsentligt.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att kraftfullt verka för att arbetet inom UNECE snarast leder till väsentligt minskad bulleremission från alla slag av vägfordon.

*2006/07:T302 av Peter Pedersen m.fl. (v):*

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att snarast återinföra trängselavgifter i Stockholm och att medlen ska användas för att förbättra kollektivtrafiken i Stockholmsregionen.

*2006/07:T310 av Leif Jakobsson (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om miljöbelastningen av godstransporter.

*2006/07:T316 av Gunnar Andrén (fp):*

8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om betydelsen av färjor drivna av Vägverket för den bofasta befolkningen på öarna i skärgården i Norrtälje och andra kommuner där fasta landförbindelser saknas.

*2006/07:T321 av Jan Ertsborn (fp):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om högsta prioritet för byggande av en bilfri cykelturistled utmed Hallandskusten.

*2006/07:T323 av Jan Ertsborn (fp):*

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

*2006/07:T325 av Jan Ertsborn (fp):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ändring av gällande svenska regler för besiktning av svenskregistrerade fordon inom EU.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om vikten av en harmonisering av reglerna för kontroll av fordon inom EU.

*2006/07:T332 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om att tömning av taxameter obligatoriskt ska ske i av tillsynsmyndigheten fastställd redovisningscentral.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om att polisen bör få rätt att beslagta slutrapporter från taxametrar.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om att körkortslagen bör ändras så att ett körkort återkallas för dem som utövat olaga yrkesmässig trafik.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om att fordon som använts i strid med yrkeslagstiftningen ska kunna beslagtas.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om att tillsynsmyndigheten, åklagarmyndigheten och polisen bör ta fram en gemensam handlingsplan för att komma till rätta med fusk i branschen.

*2006/07:T339 av Tobias Krantz (fp):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om förändringar i regler och lagar som gör det möjligt för färjetrafiken mellan Gräna och Visingsö att klassas som allmän färjeförbindelse och därmed att kunna övergå från kommunalt till statligt huvudmannskap inom ramen för ett system med bokringsrätt.

*2006/07:T359 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp):*

16. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att sänka maximivikten för lastbilar.
17. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att koppla kraven på fordonsindustrin till de mål om halverad användning av fossila bränslen 2020 som anges i slutrapporten från Kommissionen för minskat oljeberoende.
18. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att andelen miljöbilar i statens upphandling stegvis höjs till 100 % 2010.

20. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att ge Vägverket i uppdrag att formulera ett mål för ökad andel cykeltrafik av den totala andelen persontrafikresor.

*2006/07:T364 av Michael Hagberg (s):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Vägverket får i uppdrag att utfärda en gemensam definition av vad som ska betraktas som miljöbil.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att de beslut om att ställa krav på ägarna till bensinstationerna att tillhandahålla förnybara bränslen som den socialdemokratiska regeringen och riksdagen antog i våras ska fullföljas.

*2006/07:T379 av Carina Adolfsson Elgestam och Ann-Kristine Johansson (båda s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om en utökad miljöpolicy för Vägverket som innefattar byggandet av fler träbroar för biltrafik.

*2006/07:T389 av Lars U Granberg m.fl. (s):*

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

*2006/07:T405 av Hans Backman (fp):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att avsätta medel för att gällande förordning avseende drift och underhåll av enskilda vägar ska kunna följas.

*2006/07:T413 av Ann-Kristine Johansson och Tommy Ternemar (båda s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om att tillsätta en utredning med uppgift att se över Vägverkets resurshantering och samverkan med andra myndigheter.

*2006/07:T417 av Else-Marie Lindgren (kd):*

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

*2006/07:T444 av Gunilla Tjernberg (kd):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att skyndsamt lägga fram förslag gällande trafikförbindelsen mellan Holmön och fastlandet.

*2006/07:T447 av Christer Winbäck m.fl. (fp, m, c, kd):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av nödvändiga resurser för att upprätthålla en rimlig standard på de enskilda vägarna.

*2006/07:MJ266 av Lars Ohly m.fl. (v):*

5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen bör återkomma till riksdagen med ett förslag till hur det kan bli möjligt att efterkonvertera en bil till biogasdrift.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att efterkonverterade bilar ska ingå i den statliga definitionen av miljöbil och ingå i förordningen (2004:1364) om myndigheters inköp och leasing av miljöbilar.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen ska återkomma med förslag om hur Sverige ska verka inom EU för att påskynda konverteringen av de europeiska vägfordonen.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen ska återkomma med ett konkret förslag för ett system med biodrivmedelscertifikat som kan införas senast 1 januari 2008.
12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen utifrån ett miljöperspektiv under 2007 bör utvärdera och förändra lagstiftningen för statens miljöbilsdefinition, så att nya regler kan träda i kraft 1 januari 2008.
28. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att kommuner ska kunna ålägga verksamhetsutövare att etablera transportplaner, för minskat transportbehov och miljövänligare resor.

*2006/07:MJ337 av Anita Brodén m.fl. (fp):*

4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om Västsverige som centrum för utveckling och testning av miljömässigt uthålliga system för nästa generations fordonspark och kommunikationssystem.

*2006/07:MJ391 av Peter Eriksson m.fl. (mp):*

32. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att sänka maximivikten för lastbilar.
33. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att koppla kraven på fordonsindustrin till de mål om halverad användning av fossila bränslen 2020 som anges i slutrapporten från Kommissionen mot oljeberoende.

36. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att ge Vägverket i uppdrag att formulera ett mål för ökad andel cykeltrafik av den totala andelen persontrafikresor.

*2006/07:N219 av Jörgen Johansson och Solveig Zander (båda c):*

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av stimulans av ett decentraliserat system av biogasmackar.