



## Fordonsfrågor

---

### Sammanfattning

I detta betänkande behandlas 26 motionsyrkanden från den allmänna motionstiden hösten 2004. Förslagen berör en rad olika fordonsrelaterade frågor som bl.a. fordonsbesiktning, utrustningskrav och fordonsskyltning men också ärenden om förarprovning och vissa parkeringsfrågor.

Utskottet föreslår att riksdagen avslår samtliga motionsförslag, med hänvisning främst till genomförda eller aviserade åtgärder, pågående beredningsarbete och den beslutsordning som råder inom fordonsområdet. I betänkandet finns fem reservationer.

# Innehållsförteckning

Sammanfattning.....	1
Utskottets förslag till riksdagsbeslut.....	3
Redogörelse för ärendet.....	5
Ärendet och dess beredning.....	5
Utskottets överväganden.....	6
Fordonskontroll och förarprovning.....	6
Typgodkännande.....	8
Fordonsekippages totalvikt.....	10
Övergivna fordon.....	12
Elfordon.....	13
Samåkning.....	14
Vinterdäck.....	15
Parkeringsstillstånd.....	16
Snöskoterfrågor.....	18
Tvåhjuliga motorfordon.....	19
Fordonsskyltning.....	20
Chipstrimning.....	21
Registerhållningsavgift för traktorer.....	23
Reservationer.....	25
1. Fordonskontroll och förarprovning, punkt 1 (m, fp, kd).....	25
2. Typgodkännande, punkt 2 (m, fp, kd).....	26
3. Övergivna fordon, punkt 4 (c).....	26
4. Fordonsskyltning, punkt 11 (m, kd).....	27
5. Registerhållningsavgift för traktorer, punkt 13 (m, fp, kd, c).....	28
Särskilda yttranden.....	29
1. Fordonsekippages totalvikt, punkt 3 (m).....	29
2. Snöskoterfrågor, punkt 9 (kd).....	29
<i>Bilaga</i>	
Förteckning över behandlade förslag.....	30
Motioner från allmänna motionstiden hösten 2004.....	30

# Utskottets förslag till riksdagsbeslut

## 1. Fordonskontroll och förarprovning

Riksdagen avslår motionerna 2004/05:T463 yrkande 3 och 2004/05:T468 yrkande 8.

*Reservation 1 (m, fp, kd)*

## 2. Tygodkännande

Riksdagen avslår motionerna 2004/05:T459 yrkande 16 och 2004/05:T463 yrkande 4.

*Reservation 2 (m, fp, kd)*

## 3. Fordonsekipages totalvikt

Riksdagen avslår motion 2004/05:T235.

## 4. Övergivna fordon

Riksdagen avslår motionerna 2004/05:T261 yrkande 1, 2004/05:T303, 2004/05:T482 och 2004/05:T506.

*Reservation 3 (c)*

## 5. Elfordon

Riksdagen avslår motion 2004/05:T284.

## 6. Samåkning

Riksdagen avslår motion 2004/05:T419.

## 7. Vinterdäck

Riksdagen avslår motion 2004/05:T508.

## 8. Parkeringstillstånd

Riksdagen avslår motionerna 2004/05:T330, 2004/05:T421 yrkandena 1 och 2 samt 2004/05:T472 yrkandena 1 och 2.

## 9. Snökoterfrågor

Riksdagen avslår motionerna 2004/05:T258 och 2004/05:MI289 yrkande 5.

## 10. Tvåhjuliga motorfordon

Riksdagen avslår motionerna 2004/05:T290 yrkande 1 och 2004/05:T498 yrkandena 1 och 3.

## 11. Fordonsskyltning

Riksdagen avslår motion 2004/05:T463 yrkande 5.

*Reservation 4 (m, kd)*

**12. Chipstrimning**

Riksdagen avslår motion 2004/05:T461 yrkande 12.

**13. Registerhållningsavgift för traktorer**

Riksdagen avslår motionerna 2004/05:T246 och 2004/05:T250.

*Reservation 5 (m, fp, kd, c)*

Stockholm den 3 mars 2005

På trafikutskottets vägnar

*Claes Roxbergh*

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Claes Roxbergh (mp), Elizabeth Nyström (m), Jarl Lander (s), Erling Bager (fp), Hans Stenberg (s), Krister Örnfjäder (s), Johnny Gylling (kd), Karin Svensson Smith (v), Claes-Göran Brandin (s), Jan-Åvert Rådström (m), Monica Green (s), Sven Bergström (c), Kerstin Engle (s), Mikael Johansson (mp), Börje Vestlund (s), Carl-Axel Roslund (m) och Marie Wahlgren (fp).

# Redogörelse för ärendet

## Ärendet och dess beredning

I detta betänkande behandlas 26 motionsyrkanden från den allmänna motionstiden hösten 2004. Förslagen berör en rad olika fordonsrelaterade frågor som bl.a. fordonsbesiktning, utrustningskrav och fordonsskyltning men också ärenden om förarprovning och vissa parkeringsfrågor.

# Utskottets överväganden

## Fordonskontroll och förarprovning

### **Utskottets förslag i korthet**

Utskottet avstyrker motionsförslag om en avreglering av fordonskontrollen och Vägverkets förarprovning. Utskottet hänvisar till tidigare ställningstaganden om att intresset av att främja en hög trafiksäkerhet, en god miljö och en regional balans inte talar för att genomföra de motionsledes framförda förslagen till förändringar av dagens system.

Jämför reservation 1 (m, fp, kd).

### **Bakgrund**

#### *Allmänt om Bilprovningen*

Periodisk kontrollbesiktning är obligatorisk för de flesta motordrivna fordon och släpfordon. Det huvudsakliga syftet med besiktningen är att kontrollera att beskaftenhet och utrustning hos ett fordon som är i bruk uppfyller föreskrivna krav i fråga om trafiksäkerhet och miljö.

AB Svensk Bilprovning (Bilprovningen) är ett av tre besiktningsorgan som har ensamrätt att utföra kontrollbesiktning. Bilprovningen, som bildades år 1963, har som huvudsaklig verksamhet att utföra obligatorisk kontroll- och registreringsbesiktning av motorfordon och andra i fordonslagen (2002:574) preciserade fordon såsom släpfordon och traktorer som utgörs av ombyggda bilar. Bilprovningen samägs av staten, motorbranschens organisationer och bilförsäkringsföretagen. Statens ägarandel är 52 %.

#### *Bilprovningens verksamhet under 2004*

Under 2004 utgjorde 98 % av Bilprovningens marknadsvolym obligatoriska och ej konkurrensutsatta produkter. Den konkurrensutsatta delen av Bilprovningens verksamhet är avgränsad genom att den bedrivs i dotterbolag. Inkomster från monopolverksamheten får inte användas inom den konkurrensutsatta verksamheten.

2004 års kundnöjdhetsmätning bland privatkunder visar att 88 % är nöjda med besöket, vilket är en förbättring med 4 procentenheter jämfört med föregående undersökning 2002. 77 % har förtroende för Bilprovningen som företag. Införskaffande av en andra mobil besiktningsanläggning anges av Bilprovningen AB ha förbättrat tillgängligheten i glesbygd under året. Satsningen på en bättre produktionsplanering samt införandet av reserverad tid på kallelsen anges ha resulterat i att de tidigare långa väntetiderna har försvunnit.

### *Vägverkets förarprov*

Förarprov för körkort genomförs av Vägverket. I Vägverkets regleringsbrev för 2005 har regeringen beslutat som mål att kötiderna skall minska för kunskapsprov och körprov för körkort så att kötiderna fr.o.m. den 31 december 2005 är högst tre veckor vid första och andra provtillfället för respektive prov. I övriga fall skall kötiden endast i undantagsfall överstiga sex veckor.

### *Tidigare riksdagsbehandling*

Utskottet har vid flera tidigare tillfällen behandlat frågan om AB Svensk Bilprovningens verksamhet och då vidhållit att riksdagens beslut från hösten 1996 om att Bilprovningens monopol i fråga om kontrollbesiktningar bör ligga fast. Utskottet har i dessa sammanhang anfört att intresset av att främja en hög trafiksäkerhet, en god miljö och en regional balans talade för en fortsatt ensamrätt för AB Svensk Bilprovning att utföra kontrollbesiktningar.

Inte heller i den senaste riksdagsbehandlingen av frågan (bet. 2003/04: TU6) ansåg utskottet att det framkommit skäl som gav anledning till ett ändrat ställningstagande från riksdagens sida. I sammanhanget erinrade utskottet om att Bilprovningen erbjuder bland de lägsta priserna i Europa för besiktning samt att Bilprovningen vidtagit en rad åtgärder för att komma till rätta med tidigare köproblemer. Det gäller bl.a. förlängda öppettider och nya bokningsrutiner där bl.a. personbilsägare erbjuds en reserverad plats i samband med kallelsen till besiktning.

Riksdagen har även behandlat förslag om konkurrensutsättning av förarprov, senast i betänkande 2004/05:TU2 Fortsatt arbete för en säker vägtrafik. Utskottet angav som sin mening att det inte såg hur en avreglering skulle kunna avhjälpa situationen med långa köer. Tvärtom skulle en sådan åtgärd enligt utskottet kunna ge klara nackdelar för såväl trafiksäkerhet som effektivitet.

### **Motionsförslag**

Elizabeth Nyström m.fl. (m) hänvisar i motion 2004/05:T463 till att Konkurrensverket i en granskning kommit fram till att monopoliet på fordonskontroll bör avvecklas. Motionärerna, som är av samma mening, anser att detta skulle ha inneburit bättre tillgänglighet och ökad service. Dessutom skulle AB Svensk Bilprovning med sin stora kunskap få bättre möjligheter att kunna konkurrera på den internationella marknaden, anför motionärerna vidare (yrkande 3).

Enligt vad Erling Bager m.fl. (fp) framför i motion 2004/05:T468 leder dagens monopol på bilprovningen och förarprov för körkort till alltför långa köer. En konkurrensutsättning av dessa uppgifter hade enligt motionärerna förbättrat situationen (yrkande 8).

## Utskottets ställningstagande

Förslag om att avreglera och konkurrensutsätta fordonskontrollen och förarprovningen har behandlats av utskottet vid ett antal tillfällen. Angående fordonskontrollen har utskottet varit av meningen att intresset av att främja en hög trafiksäkerhet, en god miljö och en regional balans talar för en fortsatt ensamrätt för AB Svensk Bilprovning att utföra kontrollbesiktningar. Enligt utskottets mening har det sedan den senaste riksdagsbehandlingen (bet. 2003/04:TU6 Fordonsfrågor) inte framkommit några skäl som talar för ett förändrat ställningstagande i denna fråga. I sammanhanget vill utskottet vidare uppmärksamma de åtgärder som under senare tid vidtagits i syfte att minska köerna och förbättra tillgängligheten till Bilprovningens tjänster. Det gäller investeringar i nya besiktningstationer inklusive en mobil sådan samt att förslag till besiktningstid numera återfinns på samtliga kallelser till besiktning. Enligt utskottets mening har dessa förändringar inneburit en välkommen vidareutveckling av Bilprovningens AB:s tjänster. Motionsförslag om en avveckling av Bilprovningens monopol på fordonskontroll avstyrks därför.

Angående Vägverkets förarprov ser utskottet inte hur en avreglering skulle kunna avhjälpa situationen med långa köer. Tvärtom skulle en sådan åtgärd enligt utskottet kunna ge klara nackdelar för såväl trafiksäkerhet som effektivitet. Motionsförslag om en avreglering av denna verksamhet avstyrks följaktligen, med hänvisning främst till tidigare ställningstagande.

## Typgodkännande

### Utskottets förslag i korthet

Utskottet föreslår att riksdagen avslår motionsförslag om typgodkännanden av fordon. Utskottet välkomnar samtidigt genomförda och aviserade åtgärder inom området.

Jämför reservation 2 (m, fp, kd).

## Bakgrund

### *Allmänt*

Reglerna om typgodkännande av flertalet typer av motorfordon är numera helt harmoniserade i EU:s medlemsländer. Ett EG-typgodkännande utfärdas av en behörig myndighet och utgör en bekräftelse på att en viss fordonsmodell uppfyller uppställda krav. Det är herefter fordonstillverkaren som svarar för att alla serietillverkade exemplar av den typgodkända fordonsmodellen uppfyller kraven.



För personbil gäller sedan den 1 januari 1993 direktiv (70/156/EEG) om typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa. Från detta år kunde medlemsländerna frivilligt tillämpa reglerna. Sedan januari 1998 skall emellertid alla personbilar som registreras första gången vara EG-typgodkända.

I de fall fordonet på något sätt modifieras, exempelvis genom prestandahöjande åtgärder, upphör godkännandet att gälla och fordonet måste besiktigas. Reglerna för sådana godkännanden är inte harmoniserade i EU, vilket har angetts leda till problem vid import och export av modifierade fordon. För närvarande arbetar en arbetsgrupp med representanter från bl.a. Regeringskansliet och motororganisationerna med denna fråga, i syfte att underlätta gränsöverskridande handel med sådana fordon.

Reglerna om typgodkännande av vissa fordon, såsom husvagnar och husbilar, är ännu inte harmoniserade inom EU. För dessa fordon finns i Sverige särskilda bestämmelser med avseende på exempelvis gasolanordningar. För närvarande pågår ett arbete med att anpassa dessa bestämmelser till gällande europeisk rätt.

Tidigare har ett flertal myndigheter haft föreskrivningsrätt vad gäller tillämpningen av reglerna för typgodkännanden. Från och med september 2004 har dock Vägverket övertagit den föreskrivningsrätt som tidigare låg på Naturvårdsverket (3 kap. 5 § fordonsförordningen [2004:679]). I dag är det Räddningsverket som har föreskrivningsrätt vad gäller gasolanordningar på husvagnar och husbilar. Även denna uppgift kommer inom kort att överföras till Vägverket. I framtiden kommer således Vägverket att vara den enda myndigheten med föreskrivningsrätt inom området.

## **Motionsförslag**

I motion 2004/05:T463 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) uppmärksammas systemet med nationellt typgodkännande av fordon. Enligt motionärerna är det en brist att dessa typgodkännanden, som utformas av Vägverket, endast är giltiga i Sverige. Ytterligare en brist anges vara att det inte finns någon manual om hur dokumentation skall lämnas eller vilka specifika uppgifter som skall lämnas till berörda myndigheter, dvs. Vägverket, Bilprovningen och bilregistret. Enligt motionärerna leder detta samt systemets komplexitet till onödigt stora kostnader (yrkande 4).

I motion 2004/05:T459 av Johnny Gylling m.fl. (kd) uppmärksammas att fordonsägare i vissa tillståndsärenden tvingas vända sig till ett flertal myndigheter. Enligt motionärerna kan detta leda till problem då myndigheterna lämnar olika besked, har olika uppfattningar eller hänvisar till regler som står i motsats till varandra. Mot denna bakgrund föreslås att handläggningen av dessa ärenden centraliseras till en myndighet (yrkande 16).

## Utskottets ställningstagande

Enligt utskottet är det av största vikt att enskilda och näringsidkare vid ansökning av tillstånd samt vid typgodkännande av fordon inte påförs större kostnader och administrativa bördor än som motiveras bl.a. utifrån trafiksäkerhetshänsyn. Dessa ärenden måste handläggas på ett effektivt sätt. Utskottet välkomnar därför de åtgärder som vidtagits och aviserats inom området, främst centraliseringen av föreskrivningsrätten till en myndighet och den tillsatta arbetsgruppen om import och export av modifierade fordon. Utskottet ser ingen anledning att ta något initiativ till ytterligare åtgärder. Här behandlade motionsförslag avstyrks således.

## Fordonsekipages totalvikt

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen föreslås avslå motionsyrkanden om fordonsekipages totalvikt. Utskottet konstaterar samtidigt att frågan är föremål för beredning inom Europeiska gemenskapen samt anger att de förslag som lagts fram i Europaparlamentet är av största intresse.

Jämför särskilt yttrande 1 (m).

## Bakgrund

### *Allmänt*

Regler för släpvagnskombinationer återfinns i två lagstiftningsområden dels fordonslagstiftningen, dels körkortslagstiftningen. Gränserna för hur tunga ekipage som får framföras med B-körkort är gemensamma i EU och styrs av rådets direktiv 91/439/EEG. Med körkort behörighet B får en förare framföra en personbil med en totalvikt av högst 3,5 ton, eller lätt lastbil och ett till sådan bil kopplat lätt släpfordon. Med behörighet C får en förare framföra tung lastbil, eller personbil med en totalvikt över 3,5 ton och ett till sådan bil kopplat lätt släpfordon. Regelverket innebär vidare att för körkortsbehörighet B får en släpvagn med en totalvikt på högst 750 kg dras. Väger släpvagnen mer än 750 kg får släpvagnens totalvikt inte vara högre än bilens tjänstevikt. Dessutom krävs att släpvagnens och bilens sammanlagda totalvikt inte överstiger 3 500 kg.

### *Tidigare riksdagsbehandling*

I betänkande 2003/045:TU6 Fordonsfrågor konstaterade utskottet att utvecklingen av fordonsparken delvis har förändrat förutsättningarna för att dra släpvagnar samt att utvecklingen mot mindre och mer energisnåla fordon med god prestanda har inneburit att regeln om att släpvagnens totalvikt inte

får vara högre än bilens tjänstevikt ibland upplevs som en besvärande begränsning. Vidare konstaterades att det finns önskemål om att höja den sammanlagda viktgränsen på 3 500 kg.

Utskottet var av meningen att regelverket för fordonsvikter bör främja en utveckling av ändamålsenliga och trafiksäkra transporter samt att det därför är angeläget att de aktuella bestämmelserna följs upp med hänsyn till den fordonstekniska utvecklingen och nya forskningsrön. Utskottet var inte berett att ta något initiativ för att ompröva den sammanlagda viktgränsen på 3,5 ton eftersom denna bestämmelse vilar på ett internationellt regelverk och har utformats efter bl.a. trafiksäkerhetskrav och de risker som är förknippade med tunga fordonsekipage.

I det av riksdagen godkända betänkandet gjordes däremot ett tillkännagivande till regeringen om att det är angeläget med fortsatta överväganden kring regleringen om att släpvagnens totalvikt inte får vara högre än bilens tjänstevikt. Utskottet förutsatte att denna fråga behandlas inom ramen för det fortsatta arbetet inom området samt att Sverige aktivt verkar inom EU för utvecklingen av ändamålsenliga fordons- och körkortsregler.

### **Motionsförslag**

Johan Linander (c) anger i motion 2004/05:T235 att dagens viktbegränsningar för körkort behörighet B härstammar från en tid då bilarna inte var så tunga som i dag. Då många nytillverkade fordon väger över 2 500 kg innebär dagens regelverk att exempelvis husvagnsägare tvingas använda en mindre personbil, vilket är negativt för trafiksäkerheten. Tillåten totalvikt borde därför höjas, enligt motionären, som dock anser att dagens regel om att ett släpfordons totalvikt inte får överstiga dragbilens tjänstevikt bör förbli oförändrad.

### **Utskottets överväganden**

Utskottet har tidigare angett som sin mening att regelverket för fordonsvikter bör främja en utveckling av ändamålsenliga och trafiksäkra transporter samt att det därför är angeläget att de aktuella bestämmelserna följs upp med hänsyn till den fordonstekniska utvecklingen och nya forskningsrön.

Enligt utskottets mening är därför pågående beredning inom Europeiska gemenskapen av ett nytt körkortsdirektiv ett angeläget tillfälle att ompröva dagens regelverk i ljuset av de senare årens forskning och tekniska utveckling. Då frågan för närvarande är föremål för beredning inom Europeiska gemenskapen anser utskottet inte att ytterligare initiativ från riksdagens sida är nödvändiga, motionerna avstyrks således. De förslag till nya viktgränser som lagts fram i Europaparlamentet är enligt utskottets mening av största intresse.

## Övergivna fordon

### Utskottets förslag i korthet

Utskottet avstyrker motionsförslag om övergivna fordon med hänvisning till att dagens regelverk trätt i kraft nyligen och ännu inte utvärderats.

Jämför reservation 3 (c).

### Bakgrund

#### *Tidigare riksdagsbehandling*

Förslag till förändrat regelverk för omhändertagande av övergivna fordon behandlades senast av utskottet under våren 2004 (bet. 2003/04:TU6 Fordonsfrågor). Utskottet var vid detta tillfälle inte berett att ta några initiativ i frågan, eftersom riksdagen nyligen ändrat lagstiftningen om flyttning av fordon i syfte att minska problemet med övergivna fordon i naturen. Utskottet hänvisade dock till sitt tidigare ställningstagande om behovet av en ingående uppföljning av den nya lagstiftningen så att regelsystemet inte får oönskade konsekvenser för enskilda markägare eller motverkar syftet att effektivisera möjligheten att forsla bort övergivna fordon.

### Motionsförslag

I motion 2004/05:T303 av Jan Ertsborn (fp) anges att antalet övergivna fordon på och utmed motorvägarna synes ha ökat under senare tid. Då de övergivna fordonen och även de fordon som stannar för att undersöka dessa utgör en trafiksäkerhetsrisk, kräver motionären att dagens lagstiftning ändras så att dessa fordon kan flyttas omedelbart. Enligt motionären bör det vara polisen som beslutar härom, utan att invänta utredningar från Vägverket.

Birgitta Carlsson och Rigmor Stenmark (båda c) efterfrågar i motion 2004/05:T261 befogenheter för polis eller markägare att snabbare än i dag transportera bort fordon som lämnats utefter vägar eller på annan plats, främst eftersom de utgör en trafiksäkerhetsrisk och förorenar miljön (yrkande 1).

Inger Lundberg (s) anger i motion 2004/05:T482 att en båt, bil eller annat fordon som ställts på en uppställningsplats, och vars ägare inte är känd, inte får flyttas. Enligt motionärens mening måste den enskilde kunna få tillgång till sin uppställningsplats även om det inte kan fastställas vem som är ägare till det fordon som tagit upp platsen. Kronofogden borde därför ges befogenhet att bidra med handräckning vid flyttning av fordon också när fordonets ägare inte är känd, menar motionären.

I motion 2004/05:T506 anför Kenth Högström (s) att överblivna fordon längs med våra vägar under de senaste åren blivit ett allt större problem. Enligt motionären är den nyligen gjorda revideringen av lagen och förordningen om flyttning av fordon i vissa fall inte tillräcklig. Det krävs ytterligare skärpningar för att snabbare komma till rätta med det ökande antalet övergivna, herrelösa, men fortfarande brukbara fordonen. Mark- och fastighetsägarna måste ges starkare rätt och polis och myndigheter större befogenheter.

### **Utskottets ställningstagande**

Övergivna fordon längs våra vägar och i naturen är enligt utskottet ett problem som måste tas på allvar. Att den nyligen genomförda revideringen av lagen och förordningen om flyttning av fordon enligt flera motionärer inte är tillräcklig manar till eftertanke.

Utskottet är i dagsläget inte berett att ta initiativ till en förändrad lagstiftning, främst eftersom det nya regelverket ännu inte utvärderats. Utskottet kommer dock att följa utvecklingen och utgår ifrån att ingående uppföljningar av den nya lagstiftningen kommer att genomföras så att regelsystemet inte får oönskade konsekvenser för enskilda markägare eller motverkar syftet att effektivisera möjligheten att forsla bort övergivna fordon. Motionsförslag om övergivna fordon avstyrks med vad som här anförts.

## **Eldfordon**

### **Utskottets förslag i korthet**

Ett motionsförslag om användning av elfordon avstyrks med hänvisning till aviserade åtgärder.

### **Motionsförslag**

I motion 2004/05:T284 av Jan Lindholm (mp) anges att dagens klassificering av vägnätet inte beaktat tillkomsten av nya fordonstyper, främst elbilar, samt att detta ger upphov till vissa konflikter. Det gäller främst huruvida gång-, cykel- och mopedvägar skall kunna trafikeras av små och lätta elfordon, en fråga vars hantering skiljer sig åt mellan olika kommuner. Mot denna bakgrund efterfrågas en utredning om en klassificering av vägnätet som är praktiskt tillämpbar på de nya fordonstyper som kommer i och med omställningen till nya villkor för energiförbrukning.

## Utskottets ställningstagande

Den fordonstekniska utvecklingen, omställningen till ett långsiktigt hållbart transportsystem och tillkomsten av nya fordonstyper väcker frågor kring transportinfrastrukturens utformning och användning. Denna diskussion har stor betydelse inte minst i arbetet med att uppfylla de transportpolitiska delmålen om ett trafiksäkert, tillgängligt och miljövänligt transportsystem. Den motionsledes uppmärksammade frågan om elfordon, vilka enligt vad utskottet erfarit i huvudsak klassificeras som moped klass I, bör ses i detta sammanhang. Då användningen av gång- cykel- och mopedvägar främst är en kommunal fråga ser utskottet positivt på att Vägverket åtagit sig att i samarbete med Kommunförbundet utreda huruvida moped klass I skall kunna nyttja dessa vägar. Motionsförslaget synes mot denna bakgrund bli tillgodosett och bör därför inte föranleda något åtgärd från riksdagens sida. Följaktligen avstyrks motionen.

## Samåkning

### Utskottets förslag i korthet

Ett motionsyrkande om samåkning avstyrks av utskottet, som utgår ifrån att regeringen följer utvecklingen och vidtar erforderliga åtgärder i syfte att om möjligt underlätta och stimulera samåkandet.

## Bakgrund

### *Allmänt*

Samåkning innebär att flera personer mer regelbundet åker i samma bil, företrädesvis till och från arbetsplatsen. Bilpool är till för dem som visserligen har behov av bil, men bara ibland. Vägverket bedriver ett aktivt arbete för att stimulera samåkning. Exempel på sådan verksamhet finns på flera håll i Sverige, bl.a. i Stockholms stad.

### *Tidigare riksdagsbehandling*

Vid tidigare behandling av motionsförslag om samåkning har utskottet angett som sin mening att det av flera samhälleliga skäl är angeläget med ett effektivt fordonsutnyttjande. Utskottet har därför sett mycket positivt på de olika initiativ som tas av bilistorganisationer och andra frivilligorganisationer samt kommuner och företag.

Utskottet konstaterade att Vägverkets verksamhet på området främst består i att sammanställa information. Det kan, menade utskottet, emellertid finnas skäl att överväga ett intensifierat ansvar på detta område. Utskot-

tet angav som sin mening att det i första hand ankommer på Vägverket att, inom ramen för sitt sektorsansvar, bedöma behovet av ytterligare informationsinsatser.

Då samåkning och bilpooler enligt utskottets mening främst är en fråga av lokal eller regional betydelse angav utskottet som sin mening att statens engagemang i huvudsak bör begränsas till informationsinsatser och stöd till forskning.

### **Motionsförslag**

Tuve Skånberg (kd) talar i motion 2004/05:T419 om de nationalekonomiska, miljömässiga och trafikmässiga fördelarna med samåkning. För att uppnå dessa vinster föreslås åtgärder för att stimulera samåkandet, exempelvis inrättande av en nationellt samordnad samåkningscentral.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet kan inte nog understryka fördelarna med samåkning, inte minst för uppfyllandet av det transportpolitiska delmålet om en god miljö. Många initiativ har tagits inom området, bl.a. av enskilda och privata aktörer som utnyttjar Internet och modern teknik för att föra samman potentiella samåkare. Det har vidare bedrivits en inte oansenlig forskningsverksamhet inom området. Enligt vad utskottet erfarit har samåkningen dock, trots dessa initiativ, inte blivit ett alternativ för någon större grupp av landets trafikanter.

Givet samåkningens fördelar utgår utskottet ifrån att regeringen följer utvecklingen och vidtar erforderliga åtgärder i syfte att om möjligt underlätta och stimulera samåkandet. Det kan bl.a. gälla förslaget om samåkningscentraler. Även landets kommuner kan spela en viktig roll i detta arbete. Med vad som anförts avstyrks motion 2004/05:T419.

## **Vinterdäck**

### **Utskottets förslag i korthet**

Med hänvisning till tidigare ställningstagande avstyrker utskottet motionsförslag om att nya bilar skall levereras med vinterdäck.

### **Bakgrund**

#### *Allmänt*

Enligt trafikförordningen (1998:1276) skall personbil, lätt lastbil och buss med en totalvikt av högst 3 500 kg samt släpvagn, som dras av sådant fordon, vid färd på väg vara försedda med vinterdäck eller likvärdig utrustning mellan den 1 december och den 31 mars när vinterväglag råder.

### *Tidigare behandling i riksdagen*

I det av riksdagen godkända betänkandet 2003/04:TU6 Fordonsfrågor avstyrkte utskottet ett motionsförslag om att nya bilar skall levereras med vinterdäck. Utskottet angav att vinterdäck, i motsats till sådan säkerhetsutrustning som regleras i 11 § fordonskungörelsen, endast är obligatoriskt under en del av året och att utskottet därför inte var berett att förorda att vinterdäck skall ingå som standardutrustning vid leverans av bil.

### **Motionsförslag**

I motion 2004/05:T508 av Per Erik Granström m.fl. (s) uppmärksammas att nya bilar levereras utan vinterdäck som standard, trots att vinterdäck är obligatoriskt under en del av året enligt trafikförordningen (1998:1265). Motionärerna menar att bilproducenterna bör ha ett helhetsansvar och endast sälja fordon som kan anses vara enligt lagen fullt säkerhetsutrustade, vilket enligt motionärerna innebär att nya bilar skall levereras med vinterdäck.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet avstyrkte i det av riksdagen godkända betänkandet 2003/04:TU6 Fordonsfrågor ett motionsförslag om att nya bilar skall levereras med vinterdäck. Utskottet har inte ändrat inställning i frågan. Motionen avstyrks därför med hänvisning till tidigare ställningstagande.

## Parkeringstillstånd

### **Utskottets förslag i korthet**

Riksdagen förslås avslå motionsyrkanden om parkeringstillstånd. Utskottet anger att syftet med förslagen dock i väsentlig grad kan bli tillgodosett genom vidtagna eller förutsatta åtgärder.

### **Bakgrund**

#### *Aktuella utredningar*

Vägverket har fått regeringens uppdrag att utvärdera systemet med parkeringstillstånd för rörelsehindrade. I uppdraget ingår att utreda:

- huruvida ansvaret för att utfärda tillstånden bör ligga på lokal, regional eller nationell nivå,
- huruvida den krets personer med funktionshinder som kan få sådant tillstånd skall utökas,
- lämpligheten av att tillståndsinnehavarna befrias från såväl parkeringsavgift som avgift för tillståndet,
- behovet av ett nationellt register för dessa tillstånd samt



- åtgärder för att förhindra missbruk och stöld av tillstånd.

Enligt uppdraget skall Vägverket samråda med Svenska Kommunförbundet och representanter från handikapprörelsen. Uppdraget skall redovisas senast den 1 juli 2005.

### **Motionsförslag**

I motion 2004/05:T472 av Heli Berg (fp) uppmärksammas trafikförordningens bestämmelser om parkeringstillstånd för rörelsehindrade. Enligt motionären är dagens tidsbegränsning av tillstånden onödig för den grupp av människor som lider av livslångt handikapp. De återkommande kontrollerna för att förnya dessa tillstånd kan dessutom upplevas som kränkande. Det borde därför finnas möjlighet att utfärda tillstånd på obegränsad tid (yrkande 1).

Motionären är vidare av meningen att personer med funktionshinder till följd av mag- och tarmsjukdomar skall kunna erhålla parkeringstillstånd för rörelsehindrade (yrkande 2).

I motion 2004/05:T421 av Cecilia Wikström (fp) och Ulrik Lindgren (kd) anges att människor med osynliga funktionshinder, exempelvis personer som har nedsatt funktion i matsmältningskanalen, med dagens lagstiftning har svårt att få parkeringstillstånd utfärdade. Motionärerna föreslår att begreppet ”rörelsehindrade personer” i 13 kap. 8 § trafikförordningen, byts ut mot ”personer med funktionshinder”, då detta innebär att även personer med sådana osynliga handikapp får möjlighet att få parkeringstillstånd utfärdade (yrkande 1).

Vidare föreslås ett tillkännagivande till regeringen med innebörden att Vägverket skall meddela föreskrifter om att personer med osynliga funktionshinder eller nedsatt funktion i inre organ skall vara berättigade till särskilt parkeringstillstånd enligt 13 kap. 8 § trafikförordningen (yrkande 2).

Catharina Bråkenhielm (s) betonar i motion 2004/05:T330 betydelsen av parkeringstillstånden för funktionshindrade. Enligt motionären bör dock tilldelningen av dessa tillstånd prövas av en läkare eller ett läkarteam liknande den instans som prövar försäkringskasseärenden i dag. Detta i syfte att åstadkomma en enhetligare och mer oberoende bedömning av behoven för den enskilde. En sådan ordning skulle gynna de som har störst behov och även eliminera problemet att tillstånden används som handelsvara.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet delar den grundsyn som kommer till uttryck i motionerna, dvs. att det kan finnas anledning att se över dagens regelverk för parkeringstillstånd för rörelsehindrade. Det gäller bl.a. frågan om huruvida fler kategorier av funktionshindrade än i dag skall vara berättigade till sådana parkeringstillstånd. Utskottet ser därför positivt på att regeringen givit Vägverket i uppdrag att utreda denna fråga och ett antal frågeställningar kring

administration och ansvar för dessa parkeringstillstånd, bl.a. i syfte att minska problemen med missbruk, förfälskningar och stöld av parkeringstillstånden. Enligt utskottets mening kan det även finnas anledning att utreda möjligheten och konsekvenserna av att, för sådana personer som lider av livslångt handikapp, utfärda parkeringstillstånd som sträcker sig över en längre period än tre år. De här behandlade motionsförslagen avstyrks, syftet med förslagen kan dock i väsentlig grad bli tillgodosett genom vidtagna eller förutsatta åtgärder.

## Snöskoterfrågor

### Utskottets förslag i korthet

Utskottet avstyrker två motioner om märkning av skotermattor.  
Jämför särskilt yttrande 2 (kd).

### Motionsförslag

Erling Wälivaara (kd) talar i motion 2004/05:T258 om snöskoterns fördelar, men vill även uppmärksamma att detta fordon vållar stor skada för både flora och fauna på grund av att gällande regler inte efterföljs. I syfte att förbättra möjligheterna att identifiera den skyldige vid sådana överträdelser föreslås att snöskotrar skall vara utrustade med en identifikationsplatta på drivmattan.

I syfte att minska illegal jakt föreslås i motion 2004/05: MJ289 av Sven-Erik Sjöstrand m.fl. (v) åtgärder för att begränsa skoteranvändningen. Enligt motionärerna skulle identifieringen av enskilda skotrar underlättas om krav på märkning av skotermattor infördes.

### *Tidigare riksdagsbehandling*

Frågan om införande av krav på snöskoters drivmatta behandlades av miljö- och jordbruksutskottet i betänkande 2000/01: MJU3 Vissa miljöfrågor. Miljö- och jordbruksutskottet konstaterade att produktionen av skotrar omfattas av flera internationella fabrikat. Det torde därför enligt utskottets mening i praktiken vara förenat med svårigheter att upprätthålla krav på märkning av drivmattorna. Vidare angavs att handeln med skotrar dessutom omfattas av EG-rätten, som anger principen om varors fria rörlighet. Att i Sverige kräva märkning av importerade skotrar torde därför enligt miljö- och jordbruksutskottet kunna komma att bedömas som ett otillåtet handelshinder.

## Utskottets ställningstagande

Vid tidigare riksdagsbehandling av frågan om märkning av drivplattan på snöskotrar har miljö- och jordbruksutskottet anfört att detta enligt EG-rätten kan komma att bedömas som ett otillåtet handelshinder samt att det kan vara förenat med svårigheter att upprätthålla detta krav eftersom produktionen av skotrar omfattas av flera internationella fabrikat. Trafikutskottet delar miljö- och jordbruksutskottets farhågor i detta avseende och är därmed inte berett att ta något initiativ i frågan. Motionerna avstyrks således i nu behandlad del.

## Tvåhjuliga motorfordon

### Utskottets förslag i korthet

Med hänvisning bl.a. till tidigare ställningstaganden avstyrker utskottet två motionsförslag om mopeder och motorcyklar.

## Motionsförslag

Annika Qarllsson och Kenneth Johansson (båda c) hänvisar i motion 2004/05:T290 om kulturhistoriska motorfordon till ett utredningsförslag om att endast alla mopeder upptagna i typintyg efter den 1 januari 1975 skall registreras. Motionärerna anser även att äldre mopeder skall undantas från registreringsplikten. Mopederna måste dock fortfarande överensstamma med typintyget, med andra ord inte vara trimmade (yrkande 1).

I motion 2004/05:T498 av Kurt Kvarnström och Anneli Särnblad (båda s) anges att det ofta kan vara svårt att se skillnaden mellan en moped och motorcykel i trafiken. Man kan uppfatta att det kommer en moped trots att det i själva verket är en motorcykel, vilket kan leda till felbedömningar av hastigheten och därmed trafikolyckor. Motionärerna efterfrågar mot denna bakgrund en utredning om huruvida olika strålkastarfärg på mopeder och motorcyklar kunde vara ett sätt att minska denna typ av olyckor (yrkandena 1 och 3).

## Utskottets ställningstagande

Utskottet har vid ett antal tillfällen behandlat förslag om motorcyklar och mopeder, främst utifrån ett trafiksäkerhetsperspektiv. I betänkande 2004/05:TU2 Fortsatt arbete för en säker vägtrafik konstaterade utskottet att frågan uppmärksammats i ett antal sammanhang samt att viktiga åtgärder vidtagits eller var under beredning.

Den motionsledes aktualiserade frågan om trimning av mopeder har uppmärksammats särskilt av utskottet som i likhet med regeringen (proposition 2003/04:160 Fortsatt arbete för en säker vägtrafik) gjorde bedöm-

ningen att trimning av mopeder fortfarande utgör ett allvarligt hot mot trafiksäkerheten. Det behövs därför enligt utskottet mer kraftfulla åtgärder för att förhindra otillåtna ingrepp för att öka mopedernas hastighet. Enligt utskottets mening finns det inte anledning för riksdagen att nu ta ytterligare initiativ i denna fråga. Motionsförslaget avstyrks.

Angående motionsförslag om olika färg på strålkastarljuset från mopeder och motorcyklar konstaterar utskottet att utrustningskraven och utformningen av dessa fordon i hög grad bygger på internationella överenskommelser samt att införandet av nationella särkrav kan utgöra ett handelshinder enligt EG-rätten. Motionsförslaget avstyrks.

## Fordonsskyltning

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen föreslås avslå ett motionsyrkande om fordonsskyltning. Jämför reservation 4 (m, kd).

## Bakgrund

### *Allmänt*

En s.k. fyrhjuling är ett motorfordon på fyra hjul som kan vara registrerat som antingen terrängskoter, traktor, motorcykel eller moped. ATV-maskiner (terränghjulingar) är arbetsredskap som används i terräng och som definieras som terrängskoter. ATV (All Terrain Vehicle) är ett samlingsnamn på terränghjulingar. För att framföra en terrängskoter krävs förarbevis.

Fyrhjulinga motorcyklar och terränghjulingar är mycket lika till utseendet och i vissa fall även när det gäller prestanda. Fyrhjuling motorcykel som registreras som ett fordon kräver körkort med behörighet B och får framföras överallt där man får köra med en bil. Vidare finns det terrängskotrar som registreras som maskiner, det är dels snöskotrar, dels terränghjulingar. Dessa får endast framföras i terräng enligt särskilda regler, och endast i undantagsfall får de korsa en väg. För att framföra en terränghjuling krävs förarbevis eller körkort utfärdat före den 1 januari 2000.

De tekniska kraven på fyrhjuling motorcykel har sitt ursprung i ramedirektiv 92/61/EEG typgodkännande av två- och trehjulinga fordon (lagen [2001:559] om vägtrafikdefinitioner). Medan reglerna för terrängskotrar återfinns i maskindirektivet 98/37/EG (AFS 1994:48 Maskiner och vissa andra tekniska anordningar).

## Motionsförslag

I motion 2004/05:T463 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) talas om s.k. All Terrain Vehicle (ATV-fordon) och fyrhjuliga motorcyklar. Då dessa ATV-maskiner och fyrhjuliga motorcyklar är svåra att skilja åt anser motionärerna att det bör införas en avvikande färg på registreringsskylten för ATV-fordon (yrkande 5).

## Utskottets ställningstagande

Angående skyltningen av ATV-fordon och fyrhjuliga motorcyklar vill utskottet inledningsvis uppmärksamma att ATV-fordon inte får trafikera vägnätet samt att syftet med att införa en annan färg på dessa fordons registreringsskyltar torde vara att kunna identifiera sådana ATV-fordon som trots detta framförs på väg.

Utskottet har dock i dagsläget ingen uppfattning om huruvida detta är ett så stort problem att det motiverar åtgärden. Då utformningen av registreringsskyltar är en fråga som delegerats till Vägverket åligger det enligt utskottet denna myndighet att följa utvecklingen och föreslå åtgärder ifall detta bedöms lämpligt. Motionsförslaget avstyrks följaktligen.

## Chipstrimming

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen bör avslå ett motionsyrkande om chipstrimming.

## Bakgrund

### *Allmänt*

Den elektroniska utvecklingen inom fordonsområdet har skapat nya möjligheter att utrusta fordon med avancerad elektronik för t.ex. bränsleinsprutning, avgasrening och trimning. Chipstrimming innebär normalt att man byter ut eller omprogrammerar ett datachip i motorns elektroniska styrenhet. Metoden används främst för att öka fordonets prestanda men den kan även användas för att sänka bränsleförbrukningen samt i vissa fall för att möjliggöra övergång till andra bränslen. Chipstrimming innebär ett ingrepp i det typgodkända fordonsutförandet. Det innebär att fordonet efter trimningen skall registreringsbesiktigas.

### *Tidigare riksdagsbehandling*

I tidigare behandling av motionsförslag om chipstrimming har utskottet angett sin mening att det är angeläget med en fortsatt teknisk fordonsutveckling för att utveckla bilen till ett effektivt och attraktivt färdmedel och motverka negativa konsekvenser som miljöproblem, trafikolyckor och

förbrukning av fossila naturresurser. Miljö- och jordbruksutskottet har i betänkande 2001/02: MJU6 framhållit vikten av att regeringen bereder frågan om certifiering av lämpliga fordonskomponenter. Trafikutskottet delade miljö- och jordbruksutskottets uppfattning att Sverige, med hänsyn till intresset av en ökad konkurrens inom området, bör verka för att certifiering skall kunna ske av lämpliga fordonskomponenter. Vidare såg trafikutskottet det som angeläget att det förutsedda beredningsarbetet sker utan onödig tidsutdräkt.

### **Motionsförslag**

I motion 2004/05:T461 av Johnny Gylling m.fl. (kd) anges att chipstrimning kan sänka bränsleförbrukningen och utsläppsnivåerna samtidigt som effektuttaget blir högre. Motionärerna anser mot denna bakgrund att det skall finnas möjligheter till certifiering för företag som sysslar med chipstrimning om dessa kan verifiera sina resultat och tar sitt ansvar gentemot kunder och myndigheter (yrkande 12).

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet anser, liksom vid tidigare tillfällen, att det är angeläget med en fortsatt teknisk fordonsutveckling för att utveckla bilen till ett effektivt och attraktivt färdmedel och motverka negativa konsekvenser som miljöproblem, trafikolyckor och förbrukning av fossila naturresurser. Utvecklingen av marknaden för fordonskomponenter bör enligt utskottet ses i detta sammanhang.

Såvitt gäller marknaden för komponenter som inte modifierar fordonets prestanda eller utsläpp finns det inga särskilda restriktioner. Chipstrimning har dock för avsikt att förändra fordonets egenskaper, såsom prestanda, bränsleförbrukning eller utsläpp. De parametrar som är knutna till typgodkännandet förändras därmed och fordonet måste testas återigen. Enligt vad utskottet erfarit är det i flera europeiska länder möjligt att efter tester få särskilda nationella typgodkännanden för en sådan åtgärd. Godkännandet kan gälla en chipstrimning antingen för en särskild fordonsmodell eller för enskilda fordon. I Sverige är det betydligt mer komplicerat och kostnadskrävande, och frågan är för närvarande under utredning hos Vägverket. Utskottet ser därför ingen anledning att nu ta något initiativ i frågan. Motionen avstyrks.

## Registerhållningsavgift för traktorer

### Utskottets förslag i korthet

Utskottet, som förutsätter en kontinuerlig översyn av Vägverkets avgifter, avstyrker två motionsförslag om registerhållningsavgifter för traktorer.

Jämför reservation 5 (m, fp, kd, c).

### Bakgrund

#### *Allmänt*

Registerhållningsavgift tas sedan den 1 oktober 2001 ut för alla registrerade fordon. Bestämmelserna om registerhållningsavgift finns i förordningen om avgifter inom vägtrafikområdet (2001:652) som anger att en registerhållningsavgift på 35 kr skall betalas årligen för bil, motorcykel, traktor, motorredskap, tung terrängvagn och släpvagn, samt att registerhållningsavgiften för moped klass I, terrängsläp och ett annat terrängmotorfordon än en tung terrängvagn skall betalas som ett engångsbelopp på 80 kr. Avgiften tas ut även av fordon som är skattebefriade, t.ex. veteranfordon, räddningsfordon, diplomatfordon samt jordbrukstraktorer. Intäkterna från avgiften går till att upprätthålla ett register över registrerade fordon.

### Motionsförslag

Fordonsskatten för jordbrukstraktorer är numera avskaffad. Catharina Elmsäter-Svärd (m) anför i motion 2004/05:T246 att även registreringsavgiften om 35 kr per år borde avskaffas, eftersom det kan antas att kostnaden för den administrativa hanteringen vida överstiger inkomsterna av den aktuella avgiften. I stället föreslås att en engångsavgift tas ut vid fordonsregistreringen.

Birgitta Carlsson och Jan Andersson (båda c) anför i motion 2004/05:T250 att även registreringsavgiften borde ha tagits bort då fordonsskatten för jordbrukstraktorer avskaffades. Statens kostnader för att hantera denna avgift överstiger enligt motionärerna intäkterna och ägarna åsamkas samtidigt onödiga kostnader.

### Utskottets ställningstagande

Av statens externa avgiftsintäkter 2003 genererades 40 % inom utgiftsområde 22 Kommunikationer. Vägverkets totala avgiftsintäkter från offentlig verksamhet uppgick till 673 miljoner kronor. Detta gör Vägverket till en av de statliga myndigheter som har störst avgiftsinkomster.

Givet den avgiftsbelagda verksamhetens storlek och vikt är det enligt utskottets mening viktigt att avgiftsnivåerna inom området kontinuerligt ses över. Utskottet utgår ifrån att myndigheten som en del i denna kontinuerliga översyn, i de fall inkomsterna av enskilda avgifter eventuellt visar sig underskrida kostnaderna för administrationen av desamma, vidtar lämpliga åtgärder.

Här behandlade motionsyrkanden avstyrks, men syftet med förslagen anses i väsentlig grad kunna komma att tillgodoses genom vad utskottet ovan uttalat.



# 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. Fordonskontroll och förarprovning, punkt 1 (m, fp, kd)

av Elizabeth Nyström (m), Erling Bager (fp), Johnny Gylling (kd), Jan-Evert Rådström (m), Carl-Axel Roslund (m) och Marie Wahlgren (fp).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om fordonskontroll och förarprovning. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2004/05:T463 yrkande 3 och 2004/05:T468 yrkande 8.

### *Ställningstagande*

Trafiksektorn har alltför länge och i för stor utsträckning karakteriserats av monopolbildningar, ofta statliga sådana. Konsekvenserna av detta är tydliga: högre priser och sämre service till kunderna.

I flera år har våra partier gemensamt krävt en avveckling av ensamrätten för AB Svensk Bilprovning att utföra kontrollbesiktning av motorfordon. Ett system byggt på flexibilitet och valfrihet skulle enligt vår mening ge stora fördelar för den enskilde bilägaren. En avveckling av Bilprovningens monopol skulle också komma konsumenterna till godo i form av ökad service och bättre kvalitet. En överensstämmelse uppnås dessutom med vad som är fallet i många andra länder. Tidigare har också Konkurrensverket i en granskning kommit fram till att monopolet på fordonskontrollen bör avvecklas. Därmed skulle AB Svensk Bilprovning med sin stora kunskap få bättre möjligheter att kunna konkurrera på den internationella marknaden. Vi anser därför att AB Svensk Bilprovningens monopol bör avvecklas och ersättas av ett system med ackrediterade verkstäder.

Vidare anser vi att förarprovningen vid Vägverket måste konkurrensutsättas för att få till stånd en minskning av dagens köer för förarprov. Ett system där vissa trafikskolelärare skulle kunna bli licensierade för att genomföra förarprov är en möjlighet.

Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna. Därmed bifalls motionerna 2004/05:T463 yrkande 3 och 2004/05:T468 yrkande 8.

## 2. **Typgodkännande, punkt 2 (m, fp, kd)**

av Elizabeth Nyström (m), Erling Bager (fp), Johnny Gylling (kd), Jan-Evert Rådström (m), Carl-Axel Roslund (m) och Marie Wahlgren (fp).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om typgodkännande av fordon. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2004/05:T459 yrkande 16 och 2004/05:T463 yrkande 4.

### *Ställningstagande*

I dag är administrationen och handläggningen av vissa fordonsärenden onödigt komplicerad. Det gäller exempelvis det nationella typgodkännandet och olika tillståndsärenden.

Detta åsamkar såväl näringsidkare som enskilda stora kostnader. Vi anser att det endast skall finnas en myndighet att vända sig till i dessa ärenden, samt att rutinerna ses över i syfte att underlätta hanteringen av dessa ärenden och minska kostnaderna för både näringsidkare och enskilda fordonsägare.

Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna. Därmed bifalls motionerna 2004/05:T459 yrkande 16 och 2004/05:T463 yrkande 4.

## 3. **Övergivna fordon, punkt 4 (c)**

av Sven Bergström (c).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om övergivna fordon. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2004/05:T261 yrkande 1 och 2004/05:T506 samt avslår motionerna 2004/05:T303 och 2004/05:T482.

### *Ställningstagande*

Enligt min mening är det angeläget att effektiva möjligheter finns för att forsla bort och skrota övergivna fordon. Som framhålls i de aktuella motionerna är det dock för närvarande svårt att forsla bort fordon som lämnats efter vägar eller på annan plats i naturen. Det gäller inte minst för privatpersoner som fått en bil placerad på sin mark. Lagstiftningen på området har nyligen ändrats, men fortfarande kvarstår hinder. Fall kan exempelvis uppstå där fordonsägaren inte kan anträffas eller där kostnaderna inte kan

tas ut av denne. Detta kan leda till betydande kostnader för den markägare som oförskyllt råkat drabbas av att övergivna fordon dumpas på hans eller hennes marker.

Enligt min mening bör därför lagstiftningen ändras så att polis eller markägare ges befogenhet och ekonomiska möjligheter att snabbare än i dag transportera bort bilar. Regeringen bör därför återkomma till riksdagen med förslag till finansiering av ett utökat kostnadsansvar för det allmänna i enlighet med vad som ovan anförts.

Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna. Därmed bifalls motionerna 2004/05:T261 yrkande 1 och 2004/05:T506. Motionerna 2004/05:T303 och 2004/05:T482 avslås, men syftet med motion 2004/05:T303 tillgodoses i väsentlig grad.

#### **4. Fordonsskyltning, punkt 11 (m, kd)**

av Elizabeth Nyström (m), Johnny Gylling (kd), Jan-Evert Rådström (m) och Carl-Axel Roslund (m).

##### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om fordonsskyltning. Därmed bifaller riksdagen motion 2004/05:T463 yrkande 5.

##### *Ställningstagande*

Vi anser att likheten mellan ATV-fordon (ATV står för All Terrain Vehicle) och fyrhjuliga motorcyklar är ett problem.

Det är inte möjligt att med blotta ögat se skillnad på dessa fordon, medan de tillåtna användningsområdena samt kraven för att få framföra dem skiljer sig åt avsevärt. En ATV-maskin får köras i terräng medan en fyrhjulig motorcykel får köras på väg men inte i terräng. Likaså krävs ett motorcykelkörkort för att köra dessa motorcyklar

För att göra det möjligt att skilja dessa fordon åt anser vi att det bör införas en avvikande färg på registreringsskylten för ATV-fordonen.

Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna. Därmed bifalls motion 2004/05:T463 yrkande 5.

- 5. Registerhållningsavgift för traktorer, punkt 13 (m, fp, kd, c)**  
av Elizabeth Nyström (m), Erling Bager (fp), Johnny Gylling (kd),  
Jan-Evert Rådström (m), Sven Bergström (c), Carl-Axel Roslund (m)  
och Marie Wahlgren (fp).

*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 registerhållningsavgift. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2004/05:T246 och 2004/05:T250.

*Ställningstagande*

Enligt vår mening bör den årliga registerhållningsavgiften på 35 kr per år avskaffas för sådana fordon som är skattebefriade, främst eftersom kostnaderna för den administrativa hanteringen av dessa avgifter vida överstiger inkomsterna. Ifall avgiften tas bort kan Vägverket reducera sin byråkrati och sina kostnader, samtidigt som administrationsbesvär och krångel för många fordonsägare och företagare undviks. Det bör ankomma på regeringen att överväga hur Trafikregistrets kostnader kan fördelas när registret gör ändringar för fordonsägaren.

Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna. Därmed bifalls motionerna 2004/05:T246 och 2004/05:T250.

# Särskilda yttranden

## 1. Fordonsekipages totalvikt, punkt 3 (m)

Elizabeth Nyström (m), Jan-Evert Rådström (m) och Carl-Axel Roslund (m) anför:

Vi anser att reglerna för bil- och släpvagnskombinationer är motsägande på flera sätt när det gäller höjd trafiksäkerhet. Ett exempel på detta är att trafiksäkerheten äventyras när en förare, för att inte överskrida totalvikten 3 500 kg för B-körkort, tvingas använda en mindre bil för att dra exempelvis en husvagn. Detta står helt i motsats till nollvisionen i trafiken. Det är därför viktigt att reglerna för släpvagnskombinationer ändras och anpassas till de moderna och säkrare fordon som finns i dag. Sverige måste anpassa det nationella regelverket så långt det är möjligt och, i den mån regleringar grundas på internationella överenskommelser, aktivt driva en förändring av regelverket som främjar en utveckling av ändamålsenliga och trafiksäkra transporter i enlighet med vad som anförs i motionerna.

Enligt vad vi erfarit har Europaparlamentet nyligen visat en vilja att föreslå höjda maxvikter för vissa fordonsekipage (4 250 kg jämfört med dagens 3 500 kg). Vi välkomnar detta förslag, som ligger i linje med vad vi motiverat om i ett antal år. Sverige måste därför inom Europeiska gemenskapen verka med full kraft för att detta förslag skall gå igenom.

## 2. Snöskoterfrågor, punkt 9 (kd)

Johnny Gylling (kd) anför:

Jag vill inledningsvis framhålla att snöskotern är ett utmärkt fordon med många användningsområden. Tyvärr tvingas man dock konstatera att snöskotern även kan vålla stor skada för flora och fauna då gällande regelverk inte efterföljs.

Det motionsledes framförda förslaget om att märka snöskoterns drivplatta har till syfte att möjliggöra identifikation av skoterförare som inte framför fordonet i enlighet med gällande regler. Jag anser att förslaget är lovvärt, att det borde utredas mer grundligt och genomföras i det fall det visar sig möjligt och önskvärt att göra så. En fråga som bör ägnas särskild uppmärksamhet är huruvida det är möjligt att införa särskilda nationella regler inom detta område och huruvida andra länder har gjort detta.

BILAGA

## Förteckning över behandlade förslag

### Motioner från allmänna motionstiden hösten 2004

*2004/05:T235 av Johan Linander (c):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om en höjning av den i körkortslagen tillåtna gränsen på 3 500 kg för dragbils och släpvagns sammanlagda totalvikt för B-körkort.

*2004/05:T246 av Catharina Elmsäter-Svärd (m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om registerhållningsavgift för jordbrukstraktorer.

*2004/05:T250 av Birgitta Carlsson och Jan Andersson (båda c):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om att avskaffa den årliga registerhållningsavgiften för jordbrukstraktorer och motorredskap.

*2004/05:T258 av Erling Wälivaara (kd):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om att avtryck på skoterfordonets registreringsnummer skall lämnas från drivmattan.

*2004/05:T261 av Birgitta Carlsson och Rigmor Stenmark (båda c):*

1. Riksdagen begär att regeringen lägger fram förslag till ändringar i lagen så att polis eller markägare ges befogenhet att snabbare än i dag transportera bort bilar som lämnats utefter vägar eller på annan plats ute i naturen.

*2004/05:T284 av Jan Lindholm (mp):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om behoven att på nationell nivå skapa ett regelverk som tar hänsyn till de nya förhållanden som uppstår i trafikmiljön med de nya fordonstyper som tillkommit på senare år.

*2004/05:T290 av Annika Qarlsson och Kenneth Johansson (båda c):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om att mopeder upptagna i typintyg före 1/1 1975 är undantagna från kravet på registrering.

*2004/05:T303 av Jan Ertsborn (fp):*

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

*2004/05:T330 av Catharina Bråkenhielm (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om färdtjänst- och parkeringstillstånd för funktionshindrade.

*2004/05:T419 av Tuve Skånberg (kd):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att stimulera bilsamåkning.

*2004/05:T421 av Cecilia Wikström och Ulrik Lindgren (fp, kd):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att förändra skrivningen i trafikförordningen från ”rörelsehindrade personer” till ”personer med funktionshinder”.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Vägverket skall meddela föreskrifter om att personer med osynliga funktionshinder eller nedsatt funktion i inre organ skall vara berättigade till särskilt parkeringstillstånd enligt 13 kap. 8 § trafikförordningen.

*2004/05:T459 av Johnny Gylling m.fl. (kd):*

16. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen bör verka för att fordonsägare skall kunna vända sig till en enda myndighet i tillståndsärenden.

*2004/05:T461 av Johnny Gylling m.fl. (kd):*

12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om certifiering av chipstrimming.

*2004/05:T463 av Elizabeth Nyström m.fl. (m):*

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att konkurrensutsätta fordonskontroller.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om nationellt typgodkännande.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ATV-fordon.

*2004/05:T468 av Erling Bager m.fl. (fp):*

8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om avreglering av Bilprovningen samt Vägverkets förarprovning.

*2004/05:T472 av Heli Berg (fp):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att kunna ge personer med livslångt funktionshinder parkeringstillstånd på obegränsad tid.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att personer med funktionshinder till följd av mag- och tarmsjukdomar skall kunna erhålla parkeringstillstånd för rörelsehindrade.

*2004/05:T482 av Inger Lundberg (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om kronofogdens möjligheter att bidra med handräckning vid flyttning av fordon också när fordonets ägare inte är känd.

*2004/05:T498 av Kurt Kvarnström och Anneli Särnblad (båda s):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om regler för mopeder och motorcyklar.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om att en utredning görs om olika strålkastarfärg på mopeder och motorcyklar.

*2004/05:T506 av Kenth Högström (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om ökade möjligheter att omhänderta och forsla bort övergivna fordon.

*2004/05:T508 av Per Erik Granström m.fl. (s):*

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

*2004/05: MJ289 av Sven-Erik Sjöstrand m.fl. (v):*

5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen bör se över möjligheten att begränsa snöskoteranvändningen i fjällvärlden.