



Yrkestrafik m.m.

Sammanfattning

I detta betänkande behandlar utskottet motioner om åkerinäringen, beställnings- och turisttrafik med buss, taxi, samåkning samt fordonskontroll och vissa andra fordonsfrågor.

I fråga om åkerinäringens konkurrensförutsättningar konstaterar utskottet att ytterligare steg har tagits i riktning mot genomförandet av det transport- och näringspolitiska program som regeringen ställde sig bakom i början av år 2000. Sålunda har regeringen tillsatt en ny utredning som skall arbeta fram förslag till effektivare bötesverkställighet vid trafikbrott. Vidare är vägtrafikbeskattningen föremål för utredning som enligt uttryckliga direktivskrivningar skall beakta näringens konkurrensförutsättningar. Med hänvisning bl.a. till detta utredningsarbete avstyrker utskottet samtliga motioner i ämnet (s, m, kd, c, fp).

En motion (s) om åtgärder mot vägförstörande överlast avstyrks med hänvisning till att berörda näringar inlett samarbete för en förbättrad situation och till att Vägverket har frågan under uppsikt.

Med anledning av en motion (s) om turist- och beställningstrafik med buss framhåller utskottet vikten av rättvisa konkurrensförutsättningar och av att regeringen inom EU verkar för harmonisering och regelförenkling.

Problemet med olaga yrkesmässig persontrafik, s.k. svarttaxi, har visat sig allvarligare än man hittills bedömt. Mot den bakgrunden och med anledning av motioner (s, m) föreslår utskottet ett tillkännagivande om behovet av åtgärder mot denna verksamhet.

Motioner (m, kd, fp) om avskaffande av Bilprovningens besiktningsmonopol avstyrks med hänvisning till intresset av att främja en hög trafiksäkerhet, en god miljö och en regional balans.

Med hänvisning till pågående beredningsarbete avstyrks motioner (m, kd) om fordonskontroll på väg.

Motioner om tomgångskörning (fp) respektive s.k. chipstrimning (kd) avstyrks.

I betänkandet finns sju reservationer (m, v, kd, c, fp).

Innehållsförteckning

Sammanfattning.....	1
Innehållsförteckning.....	2
Utskottets förslag till riksdagsbeslut.....	4
Utskottets överväganden	6
Åkerinäringen.....	6
Åkerinäringens konkurrensförutsättningar	6
Bakgrund	6
Motionerna	8
Utskottets ställningstagande	9
Regler om överlast.....	10
Gällande bestämmelser.....	10
Motionen.....	11
Utskottets ställningstagande	11
Åtgärder mot överlast	11
Motionen.....	11
Utskottets ställningstagande	11
Turist- och beställningstrafik med buss	12
Motionen.....	12
Vissa bakgrundsuppgifter	12
Utskottets ställningstagande	13
Taxifrågor.....	14
Återreglering av taxinäringen	14
Motionen.....	14
Utskottets ställningstagande	14
Åtgärder mot s.k. svartaxi.....	15
Motionerna	15
Utskottets ställningstagande	15
Samåkning	16
Motionen.....	16
Utskottets ställningstagande	16
Fordonskontroll	17
Bakgrund	17
Besiktningsmonopolet	19
Motionerna	19
Utskottets ställningstagande	20
Väntetider vid Bilprovningen	21
Motionen.....	21
Utskottets ställningstagande	21
Fordonskontroll på väg.....	22
Motionerna	22
Utskottets ställningstagande	23
Vissa fordonsfrågor	23

Förbud mot tomgångskörning	23
Motionen	23
Utskottets ställningstagande	23
Chipstrimming.....	23
Motionen	24
Bakgrund	24
Utskottets ställningstagande	25
Reservationer	26
1. Åkerinäringens konkurrensförutsättningar (m, kd, c, fp)	26
2. Regler om överlast (m).....	27
3. Åtgärder mot överlast (v)	27
4. Återreglering av taxinäringen (v)	28
5. Besiktningsmonopolet (m, kd, fp)	28
6. Fordonskontroll på väg (m)	29
7. Fordonskontroll på väg (kd)	30
Förteckning över behandlade förslag	31
Motion från den allmänna motionstiden hösten 2000	31
Motioner från den allmänna motionstiden hösten 2001	31

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. Åkerinäringens konkurrensförutsättningar

Riksdagen avslår motionerna 2001/02:T208, 2001/02:T332, 2001/02:T398, 2001/02:T407 och 2001/02:T470 yrkande 1.

Reservation 1 (m, kd, c, fp)

2. Regler om överlast

Riksdagen avslår motion 2001/02:T226.

Reservation 2 (m)

3. Åtgärder mot överlast

Riksdagen avslår motion 2001/02:T379.

Reservation 3 (v)

4. Turist- och beställningstrafik med buss

Riksdagen avslår motion 2001/02:T456.

5. Återreglering av taxinäringen

Riksdagen avslår motion 2001/02:T352.

Reservation 4 (v)

6. Åtgärder mot s.k. svarttaxi

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad utskottet anför om behovet av åtgärder mot s.k. svarttaxi. Riksdagen bifaller därmed delvis motionerna 2001/02:T224 och 2001/02:T429.

7. Samåkning

Riksdagen avslår motion 2001/02:T368.

8. Besiktningssmonopolet

Riksdagen avslår motionerna 2000/01:T403, 2001/02:T212, 2001/02:T241, 2001/02:T301, 2001/02:T337 yrkandena 1, 2 och 5, 2001/02:T406, 2001/02:T411 och 2001/02:T463 yrkande 4.

Reservation 5 (m, kd, fp)

9. Väntetider vid Bilprovningen

Riksdagen avslår motion 2001/02:T202.

10. Fordonskontroll på väg

Riksdagen avslår motionerna 2001/02:T337 yrkandena 3 och 4, 2001/02:T423 yrkande 4 och 2001/02:T470 yrkande 4.

Reservation 6 (m)

Reservation 7 (kd)

11. Förbud mot tomgångskörning

Riksdagen avslår motion 2001/02:T243.

12. Chipstrimning

Riksdagen avslår motion 2001/02:MJ423 yrkande 11.

Stockholm den 12 mars 2002

På trafikutskottets vägnar

Monica Öhman

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Monica Öhman (s), Sven Bergström (c), Jarl Lander (s), Anders G Högmark (m), Hans Stenberg (s), Karin Svensson Smith (v), Tom Heyman (m), Krister Örnfjäder (s), Lars Björkman (m), Monica Green (s), Stig Eriksson (v), Tuve Skånberg (kd), Mikael Johansson (mp), Kenth Skårvik (fp), Claes-Göran Brandin (s), Jan-Evert Rådström (m) och Magnus Jacobsson (kd).

Utskottets överväganden

Åkerinäringen

Utskottets förslag i korthet

Med anledning av motioner (m, kd, c, fp) upprepar utskottet sin tidigare framförda uppfattning om betydelsen av att Sverige har en åkerinäring som kan konkurrera på jämlika villkor med utländska åkeriföretag. Samtliga motioner avstyrks dock, med hänvisning bl.a. till de ytterligare steg som regeringen tagit i riktning mot ett genomförande av det transport- och näringspolitiska handlingsprogrammet för svensk åkerinäring. Sålunda har regeringen tillsatt utredningar med uppgift att lägga fram förslag om nya skatteregler och ett mer effektivt system för bötesverkställighet. *Jämför reservation 1 (m, kd, c, fp).*

Åkerinäringens konkurrensförutsättningar

Bakgrund

Frågor rörande åkerinäringens konkurrensförutsättningar har senast behandlats av utskottet i mars 2001. I sitt av riksdagen godkända betänkande (bet. 2000/01:TU11, prot. 2000/01:92) noterade utskottet att Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA) i maj 1999 redovisade ett regeringsuppdrag rörande kostnadsstrukturen och konkurrenssituationen för den svenska åkerinäringen (SIKA Rapport 1999:5). Vidare erinrades om att regeringen i februari 2000 ställde sig bakom ett transport- och näringspolitiskt program för svensk åkerinäring. Programmet finns återgivet i proposition 1999/2000:78 som behandlades av riksdagen våren 2000 (bet. 1999/2000:TU11).

I förstnämnda betänkande konstaterade utskottet att vissa av de frågor som tagits upp i programmet hade förts till en lösning. Det gällde t.ex. brister i vägavgiftslagstiftningen och tillämpning av reglerna om ekonomisk prövning för trafikillstånd.

Till ännu inte lösta frågor hörde bristerna i *kontroll- och påföljdssystemet för den tunga trafiken*. Två gånger tidigare hade riksdagen i tillkännagivanden till regeringen påtalat behovet av förbättrade möjligheter att driva in böter av utländska förare som överträdde reglerna om kör- och vilotider m.m. I oktober 2000 redovisade Vägverket ett regeringsuppdrag rörande bristerna i detta sanktionssystem. Redovisningen kan närmast betraktas som en probleminventering. En ny utredning, om effektivare bötesverkställighet vid trafikbrott m.m., har därefter tillsatts (dir. 2001:50). Den skall slutredovisas senast den 1 september 2002.

I sammanhanget kan nämnas att frågan om förbättrade möjligheter att kontrollera lastsäkringen i plomberade utrymmen väntas bli behandlad i en av regeringen aviserad proposition om ny fordonslag. När det gäller kör- och vilotidskontroller pågår inom EU ett reformarbete rörande de sociala reglerna kring nya färdskrivare. Vidare har EU-kommissionen sedan länge aviserat ett förslag till övergripande vägkontrolldirektiv. I avvaktan härpå har inga nationella insatser av övergripande art initierats. Dock genomför Vägverket en generell översyn av förordningen (1995:521) om behöriga myndigheter m.m. i fråga om kör- och vilotider samt färdskrivare vid vägtransporter. Översynen kan under våren 2002 väntas resultera i ett förslag om vissa justeringar i förordningen.

Till åtgärder som vidtas eller planeras för att förbättra kontroll- och sanktionssystemet för den tunga trafiken kan också räknas ett beslut inom åklagarväsendet att bilda ett nätverk av ”trafikåklagare” med uppgift att särskilt intressera sig för trafikmål.

En annan viktig men olöst fråga, konstaterade utskottet i förra årets betänkande, gällde den framtida *vägtrafikbeskattningen*. Även här pågår ett utredningsarbete. Sålunda beslutade regeringen den 19 april 2001 att en särskild utredare skulle tillkallas med uppgift att lägga fram förslag till nya skatteregler. Enligt direktiven (dir. 2001:12) skall utredaren ”särskilt beakta miljö-, trafiksäkerhets- och konkurrensaspekter med utgångspunkt i ett fiskalt perspektiv och med hänsynstagande till trafikskatternas påverkan på transportsystemets effektivitet”. Utredaren skall bl.a. analysera för- och nackdelar med en kilometerskatt. Slutbetänkandet skall redovisas senast den 30 april 2003. Men de delar som särskilt påverkar konkurrensituationen skall behandlas med förtur i ett delbetänkande.

Åkerinäringens konkurrensförutsättningar behandlas av *Godstransportdelegationen* i dess slutbetänkande *Godstransporter för tillväxt – en hållbar strategi* (SOU 2001:61). Delegationen pekar där (s. 248) på betydelsen av en svensk åkerinäring samt att denna näring behålls och stärks. Svensk åkerinäring har enligt delegationen tagit på sig ett större ansvar än många andra länders åkerinäringar när det gäller miljö och säkerhet och är i dag förmodligen världsledande när det gäller miljöanpassade godstransportlösningar. Delegationen ser det som angeläget att regeringen verkar för en harmonisering inom EU av skatter och avgifter samt regelverk och deras tillämpning. Det är viktigt att punkterna i handlingsprogrammet genomförs men också kompletteras med åtgärder som förbättrar situationen på kort sikt. Ett första steg mot en harmonisering skulle, menar delegationen, kunna vara en sänkning av den fasta fordonsskatten på tunga lastbilar till EU:s miniminivå, vilket bland andra SIKA förordat och delegationen själv föreslagit regeringen i en särskild skrivelse.

Motionerna

Åkerinäringens konkurrensförutsättningar tas upp i fem motioner.

Svenska åkerier har kostnader som överstiger utländska konkurrenters med mellan 15 % och 20 %. Nu är det hög tid att fylla handlingsprogrammet för svensk åkerinäring med konkreta åtgärder. Denna uppfattning för Rolf Gunnarsson (m) fram i motion 2001/02:T208.

Svenska och utländska åkeriers likhet inför lagen är temat i motion 2001/02:T332 av Ingvar Eriksson och Olle Lindström (båda m). Motionärerna pekar på att svensk polis inte kan kräva in böter på plats för utländska åkare som överträder lagen. Möjligheterna att senare få in böterna är små. I vissa andra länder kan polisen ta såväl fordonet som dess last i beslag (yrkande 1). På en gemensam transportmarknad måste reglerna för hur lagöverträdelser beivras harmoniseras. Denna fråga måste ges hög prioritet, anser motionärerna (yrkande 2).

Enligt vad Sylvia Lindgren m.fl. (s) uttalar i motion 2001/02:T398 bör antalet s.k. CEMT-licenser begränsas till en nivå som minimerar möjligheterna till utflaggning samtidigt som den möjliggör fortsatt effektiva transporter mellan östra och västra Europa. Syftet med CEMT-licenserna är att förenkla vägtransporterna i Europa. De ger rätt att med ospecificerade fordon köra gods dels mellan två CEMT-länder, dels transit genom CEMT-land vid transport mellan två sådana länder. Antalet tillstånd i Östeuropa har ökat kraftigt, dels för att stimulera miljöanpassningen, dels som ekonomiskt stödmedel. Men resultatet har i vissa fall blivit social dumpning och utflaggning. T.ex. finns det ett stort tyskt företag som flaggar ut sina fordon till Östeuropa men som ändå enbart kör inom unionen med arbetskraft från tredje land. Mot den bakgrunden bör Sverige verka för att antalet CEMT-tillstånd minskas, säger motionärerna.

Godstransportdelegationens ”klarsynta” slutbetänkande (SOU 2001:61) visar att åkerinäringen är av avgörande betydelse för väl fungerande godstransporter. Det omdömet redovisar Per-Richard Molén m.fl. (m, kd, c, fp) i motion 2001/02:T407. Faktorer som kundorderstyrd tillverkning, *just-in-time*-transporter och ökad förädlingsgrad på svenska produkter förklarar varför lastbilstransporterna ökar. Dessutom spelar åkerinäringen en avgörande roll för landsbygdens överlevnad, ett förhållande som hittills inte uppmärksamats tillräckligt. Enligt motionärerna bör riksdagen göra ett tillkännagivande av denna innebörd (yrkande 1). I tillkännagivandet bör ingå en uppmaning till regeringen att sörja för att svenska åkare får rättvisa konkurrensförutsättningar, vad gäller såväl skatter och avgifter som möjligheterna att ingripa effektivt mot utländska åkare som bryter mot lagen vid körning i Sverige (yrkande 2). Dessutom bör regeringen uppmanas att verka för att bästa tänkbara bränsle används i övriga EU-länder samt i t.ex. Baltikum och Polen (yrkande 3).

Enligt vad Johnny Gylling m.fl. (kd) anför i motion 2001/02:T470 är lastbilen outhållbar i vårt samhälle. På längre sträckor bör gods transporteras med järnväg eller båt, men bara för att tillgodose efterfrågan på en fri marknad. I

många fall är lastbilen det bästa alternativet även på långa sträckor. Det bästa vore en ökad samverkan mellan transportslagen. Åkerinäringens miljöambitioner måste premieras, inte bestraffas som t.ex. blivit fallet genom regeringens dieselskatt höjningar. Regeringen bör verka för att svensk miljödiesel blir standard i hela EU. Slutligen framhåller motionärerna att frågan om rättvisa sanktionssystem för alla åkare fortfarande är olöst, trots att riksdagen gjort två tillkännagivanden i ämnet (yrkande 1).

Utskottets ställningstagande

Utskottet har vid flera tidigare tillfällen framhållit betydelsen av att Sverige har en konkurrenskraftig åkerinäring. Genom att ställa sig bakom det transport- och näringspolitiska handlingsprogrammet för svensk åkerinäring har regeringen intensifierat sitt arbete för att förbättra villkoren för näringen. I förra årets betänkande i ämnet (bet. 2000/01:TU11, justerat den 20 mars 2001), konstaterade utskottet att vissa av de frågor som tagits upp i handlingsprogrammet hade förts till en lösning. Beträffande andra frågor hade ett arbete inletts men ännu inte avsatt konkreta resultat. Det gällde t.ex. vägtrafikbeskattningens framtida utformning samt ett kontroll- och påföljdssystem som var effektivt också gentemot utländska fordonsförare och som riksdagen vid två tidigare tillfällen hade efterlyst i särskilda tillkännagivanden till regeringen.

Som framgår av bakgrundsredovisningen har ytterligare steg tagits i båda dessa frågor. Vad gäller skattefrågorna har regeringen tillkallat en utredare med uppgift att, med beaktande av bl.a. konkurrensaspekterna, utforma förslag till nya regler om vägtrafikbeskattning. De delar som särskilt berör konkurrensförhållandena skall, vilket framgår av direktiven (dir. 2001:12), behandlas med förtur och redovisas i ett delbetänkande. Också i fråga om kontroll- och påföljdssystemet har regeringen tagit ytterligare initiativ genom att tillsätta en utredning. I direktiven (dir. 2001:50) sägs uttryckligen att syftet med utredningen är att föreslå ett system där samtliga trafikanter, oavsett var de är hemmahörande, skall behandlas så lika som möjligt. Med denna utgångspunkt skall utredaren överväga hur böter på ett effektivare sätt än i dag skall kunna drivas in från utländska trafikanter och utländska fordonsägare. Utskottet, som noterar att utredningsarbetet skall redovisas redan i september i år, förväntar sig att det kommande utredningsbetänkandet kan läggas till grund för en snar effektivisering av kontroll- och sanktionssystemet samt att regeringen så snart som möjligt återkommer till riksdagen med en redogörelse för hur arbetet med handlingsprogrammet i denna liksom i övriga delar fortlöper och med de förslag till riksdagsbeslut som kan erfordras.

I några av de nu behandlade motionerna påtalas den konkurrensnackdel som ligger i att svenska åkare använder den från miljösynpunkt bästa men dyrare diesellojke kvaliteten (MK 1) medan utländska åkare kör på billigare men mer miljövänliga bränslen. Utskottet vill med anledning härav upprepa sin tidigare framförda uppfattning, nämligen att Sverige av såväl konkurrens- som

miljöskalet bör agera med kraft inom EU för en övergång till MK 1-diesel i hela unionen.

I motion 2001/02:T398 av Sylvia Lindgren m.fl. (s) uttrycks oro för negativa konsekvenser, t.ex. social dumpning och utflaggning, av ett alltför frikostigt utfärdande av s.k. CEMT-licenser, dvs. tillstånd att med ospecificerade fordon köra gods mellan öst- och västeuropeiska länder. Utskottet, som delar denna oro, vill i sammanhanget erinra om att EG-kommissionen i sin vitbok om den gemensamma transportpolitiken aviserar sin avsikt att lägga fram ett förslag om enhetliga regler för kontroll och påföljder, inklusive sådana som gäller arbetsgivarens ansvar. Denna åtgärd bör enligt utskottets mening ses som ett sätt inte bara att motverka illojal konkurrens utan även att t.ex. motverka social dumpning. Det är angeläget att alla former av diskriminerande särreglering avvecklas.

Sammanfattningsvis finner utskottet att de nu behandlade motionerna tar upp angelägna frågor med anknytning till den svenska åkerinäringens konkurrensförutsättningar. Men med hänvisning till vad utskottet ovan anfört om bl.a. pågående reformarbete finner utskottet inte anledning att nu förorda något riksdagens initiativ i ämnet. Följaktligen avstyrks motionerna 2001/02:T208 (m), 2001/02:T332 (m), 2001/02:T398 (s), 2001/02:T407 (m, kd, c, fp) och 2001/02:T470 (kd) yrkande 1.

Regler om överlast

Utskottets förslag i korthet

Ett motionsförslag (m) om avskaffande av ägaransvar i form av överlastavgift avstyrks med hänvisning till att sådan avgift kan nedsättas eller efterges om särskilda omständigheter föreligger. *Jämför reservation 2 (m).*

Gällande bestämmelser

I 4 kap. trafikförordningen (1998:1276) finns regler som förbjuder förande av fordon med högre axeltryck, boggitryck, trippelaxeltryck eller bruttovikt än vad som är angivet för vägens bärighetsklass. Den som bryter mot sådant förbud döms enligt 14 kap. 4 § samma förordning till penningböter.

Vidare gäller enligt 1 § lagen (1972:435) om överlastavgift att sådan avgift tas ut om lastbil samt vissa andra fordon eller fordonståg framförs på väg med högre axeltryck, boggitryck, trippelaxeltryck eller bruttovikt än som är tillåtet för fordonet, fordonståget eller vägen. Överlastavgiften påförs enligt huvudregeln ägaren till motordrivet fordon eller – i fråga om släpfordon – ägaren till det fordon som släpvagnen dras av. Överlastavgift får nedsättas eller efterges om särskilda omständigheter anses ha förelegat.

Motionen

I motion 2001/02:T226 konstaterar Karin Falkmer (m) att dubbla sanktions-system tillämpas vid överlast. Dels fälls föraren enligt 4 kap. trafikförordningen, dels drabbas åkaren av överlastavgift enligt särskild lag. Detta ägaransvar kan upplevas som orättvist om föraren lastat eller valt väg i strid mot åkarens anvisningar. Ett sanktionssystem borde räcka, menar motionären. I vart fall borde tingsrättens och länsstyrelsens bedömningar koordineras.

Utskottets ställningstagande

En motion av samma innebörd behandlades av utskottet våren 2001. I sitt av riksdagen godkända betänkande (bet. 2000/01:TU11) sade sig utskottet inse att det kan uppstå fall där det ter sig orimligt eller stötande att fordonsägare helt eller delvis påförs överlastavgift. Men med hänsyn till att lagstiftningen medger att överlastavgift efterges eller sätts ned om särskilda omständigheter föreligger, fann utskottet att motionen inte borde föranleda någon riksdagens åtgärd. Utskottet har inte ändrat uppfattning och avstyrker följaktligen även den nu behandlade motionen.

Åtgärder mot överlast**Utskottets förslag i korthet**

Åkerinäringen och skogsindustrin har enligt vad utskottet inhämtat inlett ett samarbete för att komma till rätta med vägförstörande överlast. Med hänvisning härtill avstyrks ett motionsyrkande (s) i ärendet. *Jämför reservation 3 (v).*

Motionen

I motion 2001/02:T379 påtalar Göran Nordlander och Kerstin Kristiansson Karlstedt (båda s) den kapitalförstörelse i form av vägsador som överlastade timmerbilar åstadkommer. En enda 60-tonslastbil sliter lika mycket på vägen som 10 000 personbilar, sägs det. Till detta skall läggas försämrad trafiksäkerhet till följd av längre bromssträckor. Problemet med överlast bör enligt motionärerna åtgärdas genom information samt genom samarbete mellan myndigheter och näringar.

Utskottets ställningstagande

Enligt vad utskottet inhämtat genomförde Vägverket Region Mitt under några veckor i juni 2001 dold registrering av axeltryck och totalvikter på sjuaxlade fordon utanför Sollefteå. Mätningarna visade att åtta av tio fordon vägde mer än tillåtna 60 ton. Beträffande skadeeffekten på vägkroppen är det enligt Vägverket relevant att, som motionärerna, jämföra med den förslitning som 10 000 personbilar åstadkommer.

Förekomsten av överlastar inom åkerinäringen är oroande, anser utskottet. Emellertid har åkerinäringen och skogsindustrin inlett ett samarbete för att komma till rätta med problemet. Utskottet förutsätter att denna samverkan bedrivs med intensitet och med en ambition från berörda parter att förbättra situationen. Vägverket har också frågan under uppsikt. Något riksdagens initiativ i ämnet torde inte erfordras. Motion 2001/02:T379 (s) avstyrks följaktligen.

Turist- och beställningstrafik med buss

Utskottets förslag i korthet

Turist- och beställningstrafik med buss erbjuder fördelar jämfört med motsvarande biltrafik och bör därför uppmuntras. Men enligt utskottet bör det i första hand vara en fråga för kommuner och trafikhuvudmän att vidta de åtgärder som tillgodoser resenärernas krav på framkomlighet och tillgänglighet och samtidigt beaktar turistbusstrafikens intressen. Med denna motivering avstyrks en motion (s) vari bl.a. föreslås att turist- och beställningstrafik med buss skall klassificeras som kollektivtrafik.

Motionen

I motion 2001/02:T456 tar Ann-Kristine Johansson (s) upp vissa frågor med anknytning till turist- och beställningstrafik med buss. Det förhållandet att sådan trafik inte definieras som kollektivtrafik innebär nackdelar av olika slag. En sådan nackdel är att bussarna inte har samma tillgång till bussterminaler som bussar i lokal linjetrafik eller annan tidtabellagd trafik och att de är utestängda från kollektivkörfälten. En annan nackdel är att verksamheten inte kommer i åtnjutande av statligt stöd till kollektivtrafikanläggningar. Enligt motionären är turist- och beställningsbussen betydligt mer miljövänlig och trafiksäker än bilen. Med hänsyn härtill bör all busstrafik klassas som kollektivtrafik, anser motionären (yrkandena 1–3). Motionären pekar också på de konkurrensnackdelar som drabbar svensk turist- och beställningstrafik utomlands i form av skatter och avgifter. Några motsvarande pålagor för utländska bussar vid körning i Sverige finns inte. Motionären efterlyser regler som skapar rättvis konkurrens på det europeiska turistbussområdet (yrkande 4).

Vissa bakgrundsuppgifter

Någon i författning eller i förarbeten fastslagen definition av begreppet *kollektivtrafik* torde inte finnas. En begreppsbestämning som blivit gängse är den som Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA) använder i statistiska sammanhang. Där avses med kollektivtrafik ”i förväg organiserade och regelbundet tillgängliga transporter som erbjuds allmänheten eller en särskild person enligt vissa regler”. Av denna definition följer det något paradoxala

förhållandet att färdtjänstresor med bara en passagerare kan klassas som kollektivtrafik medan turist- och beställningstrafik med fullsatta bussar faller utanför begreppet, eftersom kravet på regelbundenhet inte är uppfyllt.

Beslut om vilka som får trafikera *bussterminaler och resecentrum* tas av anläggningens ägare, som ofta är trafikhuvudmannen eller kommunen. På central nivå arbetar Vägverket för ökad tillgänglighet, säkra resor och bytespunkter så ordnade att resenärernas behov tillgodoses. I samarbete med Svenska Bussbranschens Riksförbund har en handlingsplan utarbetats för långväga busstrafik där bl.a. frågor om attraktiva och trafiksäkra terminaler och bytespunkter behandlas. I enlighet med handlingsplanen har en rapport publicerats, Goda exempel på terminaler och bytespunkter för långväga busstrafik (publikation 2001:64). Av denna framgår att turist- och beställningstrafik på flera orter har tillgång till bussterminaler och resecentrum, antingen kostnadsfritt eller mot avgift.

Kollektivtrafikfiler får normalt användas av linjetrafik samt mopeder och cyklar. Om de skall vara öppna även för annan trafik, t.ex. turist- och beställningstrafik, krävs en tilläggstavla. Beslut om lokala trafikföreskrifter inom det kommunala vägnätet tas av den kommunala trafiknämnden eller motsvarande organ. Vägverket säger sig se både för- och nackdelar med att turist- och beställningstrafik får tillgång till kollektivtrafikfilerna. En nackdel kan vara att det uppstår förseningar och andra problem för den tidtabellagda linjetrafiken.

Motionärens uppgifter om *beskattningen av turist- och beställningstrafik med buss* synes korrekta. Enligt vad utskottet inhämtat krävs att utländska bussföretag som kör i t.ex. Danmark, Tyskland, Belgien och Österrike måste vara momsregistrerade. Efter varje resa skall momsdeklarationer inges. Systemen uppges vara så krångliga att svenska bussföretag måste anlita särskilda agenter som sköter kontakterna med de olika skattemyndigheterna. I Frankrike, Italien och Spanien debiteras såväl skatter som vägavgifter. Utländska bussföretag som kör i Sverige är däremot helt befriade från svenska skatter och avgifter. Förutom Finland torde Sverige vara det enda land som inte skatte- och avgiftsbelägger utländsk turist- och beställningstrafik.

Utskottets ställningstagande

Utskottet anser att motionären tar upp angelägna frågor. Turist- och beställningsbusstrafik måste, som motionären hävdar, rimligen betraktas som ett mer trafiksäkert, energieffektivt och miljövänligt sätt att utföra persontransporter än motsvarande biltrafik. Det finns mot den bakgrunden skäl att stimulera sådan trafik. Som framgår av bakgrundsredovisningen pågår också arbete med denna inriktning, såväl centralt inom Vägverket som lokalt och regionalt, t.ex. när det gäller att bereda plats för turist- och beställningsbussar vid bussterminaler och resecentrum. Man måste emellertid vara medveten om att utrymmet ofta är begränsat och att man ibland tvingas till svåra avvägningar mellan olika trafikintressen. Detsamma gäller frågan om rätt för turist- och

beställningstrafik att använda kollektivtrafikkörfält. Enligt utskottets mening bör det i första hand vara en fråga för kommuner och trafikhuvudmän att, med beaktande av de fördelar som turist- och beställningsbusstrafiken erbjuder, vidta de åtgärder som bäst tillgodoser resenärernas krav på framkomlighet och tillgänglighet.

Vad så skattefrågorna beträffar anser utskottet att det så långt möjligt skall råda rättvisa konkurrensförhållanden mellan svenska och andra bussföretag inom EU. Utskottet förutsätter att regeringen inom EU verkar för att regelsystemet harmoniseras och förenklas. Det kan tilläggas att frågan berörs i EG-kommissionens vitbok om den gemensamma transportpolitiken.

Med det anförda torde syftet med motionen åtminstone delvis bli tillgodosett utan något särskilt tillkännagivande från riksdagen sida. Utskottet föreslår följaktligen att riksdagen avslår motion 2001/02:T456 (s).

Taxifrågor

Återreglering av taxinäringen

Utskottets förslag i korthet

Utskottet välkomnar den positiva inställning till Taxiutredningens förslag om införande av s.k. tömningscentraler som näringsministern nyligen redovisat i riksdagen. Däremot kan utskottet inte ställa sig bakom ett motionsförslag (s) om bl.a. inrättande av obligatoriska beställningscentraler och regionala yrkestrafiknämnder. *Jämför reservation 4 (v).*

Motionen

Bengt Silfverstrand m.fl. (s) kräver i motion T352 samlade åtgärder för en reformerad taxinäring. Motionärerna anser att näringens avreglering år 1990 har skapat fler problem än den löst. Som exempel nämns överetablering, dålig arbetsmiljö, förvärrade trafiksäkerhetsproblem, svag lönsamhet till följd av illojal konkurrens samt en omfattande ekonomisk brottslighet. Nu krävs främst tre åtgärder, menar motionärerna:

- införande av beställningscentraler med obligatorisk anslutning
- inrättande av regionala yrkestrafiknämnder
- krafttag mot kriminalitet och fusk.

Utskottets ställningstagande

Utskottet har flera gånger tidigare behandlat motioner med likartat innehåll, senast i sitt yrkestrafikbetänkande våren 2001 (bet. 2000/2001:TU11). Beträffande förslag om obligatorisk anslutning till beställningscentraler har utskottet hänvisat till att en sådan åtgärd övervägts men avvisats av 1998 års taxiutredning (SOU 1999:60).

Emellertid vill utskottet i sammanhanget erinra om Taxiutredningens förslag om införande av s.k. tillståndspliktiga tömningscentraler som ett medel i kampen mot ekonomiskt fusk inom taxinäringen. I ett sådant system skulle innehavare av tillstånd till taxitrafik vara skyldiga att tömma all information från taxametrarna till särskilda tömningscentraler under myndighetstillsyn. Utskottet noterar att näringsministern i februari i år i ett frågesvar i riksdagen har uttalat intresse för förslaget men samtidigt konstaterat att den närmare utformningen och författningsregleringen kräver närmare överväganden.

Utskottet anser för sin del att ytterligare åtgärder måste vidtas mot ekonomiska oegentligheter inom taxinäringen. Ett system med obligatoriska tömningscentraler kan härvid vara ett verksamt medel. Mot den bakgrunden välkomnar utskottet den positiva inställning till förslaget som näringsministern nyligen redovisat i riksdagen. Om regeringen vid den fortsatta beredningen skulle finna att systemet med tömningscentraler kan utformas på ett lagtekniskt och i övrigt lämpligt sätt utgår utskottet från att regeringen återkommer till riksdagen med ett förslag i ärendet. Däremot kan utskottet – med hänvisning till de motiveringar som redovisats i tidigare betänkanden – inte ställa sig bakom de förslag om bl.a. obligatoriska beställningscentraler och regionala yrkestrafiknämnder som förs fram i motion 2001/02:T352 (s). Motionen avstyrks följaktligen.

Åtgärder mot s.k. svarttaxi

Utskottets förslag i korthet

Utskottet föreslår ett tillkännagivande till regeringen om behovet av ytterligare åtgärder mot olaga yrkesmässig personbefordran, s.k. svarttaxi.

Motionerna

I två motioner, 2001/02:T224 av Maud Ekendahl (m) och 2001/02:T429 av Tomas Eneroth m.fl. (s), aktualiseras problemet med s.k. svarttaxi, dvs. verksamhet som innebär att privatbilister i strid mot yrkestrafiklagen transporterar passagerare mot betalning. Motionärerna noterar att maximistrafikföretaget för olaga yrkesmässig trafik år 1998 höjdes till fängelse i ett år. Men straffskärpningen har inte kunnat förhindra att verksamheten breder ut sig. Ytterligare åtgärder krävs, anser motionärerna. Enligt den förstnämnda motionären torde fordonsbeslag vara det enda sättet att stoppa svartåkare.

Utskottets ställningstagande

Som motionärerna påpekar skärptes sanktionsreglerna i samband med tillkomsten år 1998 av den nya yrkestrafiklagen (1998:490). Numera gäller sålunda, enligt 6 kap. 1 § denna lag, att den som uppsåtligen driver yrkesmässig trafik utan tillstånd döms till böter eller fängelse i högst ett år.

Svenska Taxiförbundet har nyligen redovisat en rapport om svarttaxiproblemet. I denna hävdas bl.a. att verksamhetens omfattning är betydligt större än vad t.ex. polisen bedömt, att svarttaxi inte bara förekommer i storstäderna utan är ett mer utbrett fenomen samt att 1998 års straffskärpning inte slagit igenom i straffmätningen. Enligt förbundet har sålunda hittills inte i något fall fängelse utdömts.

Utskottet delar motionärernas och Taxiförbundets oro över situationen, inte minst mot bakgrund av den kriminalitet som är förknippad med verksamheten, inte bara av ekonomisk art utan också i form av våld mot person, t.ex. misshandel, rån och sexuella övergrepp. Härtill kommer de ekonomiska skador som denna form av illojal konkurrens tillfogar den legala taxiverksamheten som har att betala skatter och sociala avgifter. Mot den bakgrunden finner utskottet att regeringen bör överväga vilka ytterligare åtgärder som kan vidtas för att svarttaxiverksamheten skall minska. Regeringen bör snarast redovisa för riksdagen vilka åtgärder den anser vara erforderliga. Vad utskottet anfört om svarttaxi bör riksdagen ge regeringen till känna. Ställningstagandet innebär att utskottet delvis tillstyrker motionerna 2001/02:T224 (m) och 2001/02:T429 (s).

Samåkning

Utskottets förslag i korthet

Det är i första hand kommunerna och Vägverkets regioner som skall ta initiativ till samåkning i kollektivkörfält och liknande åtgärder som kan underlätta framkomligheten i trafiken. Med denna hänvisning avstyrks en motion (s) i ämnet.

Motionen

I motion 2001/02:T368 redovisar Michael Hagberg och Inge Carlsson (båda s) två exempel, varav ett i Vägverkets Stockholmsregion, på att samåkande privatbilister får utnyttja kollektivtrafikfiler. Motionärerna anser att samhället bör uppmuntra samåkning och vill därför att regeringen tar initiativ till försöksverksamhet också i andra regioner.

Utskottets ställningstagande

Som nämns i motionen bedriver Vägverket Region Stockholm sedan någon tid tillbaka försök med samåkning i kollektivkörfält mellan Tappström i Ekerö kommun och Brommaplan. Samåkningen innebär att personbilar med minst tre personer får utnyttja kollektivkörfältet på nämnda sträcka. Enligt planeringen skall försöket pågå fram till september 2002. Efter en första försöksetapp redovisar Vägverket övervägande positiva erfarenheter, också från företrädare för busstrafiken.

Enligt vad utskottet inhämtat har försök med samåkning genomförts också i Göteborg, dock uppenbarligen med sämre resultat än vad försöket i Ekerö tycks ge. Utskottet har självfallet ingen erinran mot att man med olika åtgärder söker främja framkomligheten i trafiken. Utskottets bedömning är dock att det i första hand är kommunerna och Vägverkets regioner som skall ta initiativ i sådana ärenden. Med hänsyn härtill bör motion 2001/02:T368 (s) inte föranleda någon riksdagens åtgärd. Motionen avstyrks således.

Fordonskontroll

Bakgrund

Kontroll av motorfordon bedrivs i Sverige i två former, obligatorisk kontroll- och registreringsbesiktning samt fordonskontroll på väg, s.k. flygande inspektion.

Av lagen (1994:2043) om vissa besiktningsorgan på fordonsområdet framgår att AB Svensk Bilprovning (Bilprovningen) är besiktningsorgan för besiktning av bl.a. motorfordon och släpfordon till motorfordon. Vid bolagets 177 anläggningar utfördes förra året ca 5,3 miljoner obligatoriska kontroll- och registreringsbesiktningar.

I koncernen AB Svensk Bilprovning ingår tre helägda dotterföretag som bedriver verksamhet med anknytning till trafiksäkerhet och miljö, nämligen Motortestcenter MTC AB, Svensk Bilprovning Test o. Information och Svensk Bilprovning International AB, samt Explizit AB som ägs till 60 %. Bilprovningen strävar numera efter att koncentrera sig på den s.k. kärnverksamheten. Detta yttrar sig bl.a. däri att verksamheten i Bilprovningen International AB är under avveckling. Den beräknas vara helt genomförd vid halvårsskiftet 2002. Vidare pågår en avyttring av Motortestcenter MTC AB. Ett försäljningsavtal beräknas föreligga i mitten av mars månad 2002. Även i övrigt har inriktningen på kärnverksamheten förstärkts. De icke obligatoriska tjänsterna svarade år 2001 för mindre än 3 % av totalomsättningen.

Ensamrätten för Bilprovningen att besiktiga motorfordon, det s.k. besiktningsmonopolet, har bestått sedan den obligatoriska fordonskontrollen infördes år 1963.

Grundläggande bestämmelser om flygande inspektion finns i fordonskungörelsen (1972:595). Flygande inspektion förrättas av polisman eller av Rikspolisstyrelsen förordnad bilinspektör och syftar till att kontrollera beskaffenhet och utrustning hos fordon som anträffas på väg.

Riksdagens revisorer har granskat Bilprovningen och verksamheten flygande inspektioner. Resultatet av granskningen har redovisats i rapporten (2000/01:2) Bilprovningen, fordonskontrollen och trafiksäkerheten. Revisorerernas förslag (2000/01:RR9) med anledning av granskningen behandlades av riksdagen våren 2001 (bet. 2000/01:TU14, rskr. 2000/01:250 och 251). I samband därmed slog riksdagen fast att Bilprovningen även fortsättningsvis skulle ha ensamrätt att utföra periodisk kontrollbesiktning av motorfordon

och släpvagnar. I fråga om fordonskontrollerna på väg sade sig trafikutskottet dela revisorernas uppfattning att flera problem var förknippade med polisens flygande inspektioner. Mot den bakgrunden tillstyrkte utskottet revisorernas förslag *dels* om en analys av orsakerna till att verksamheten inte fått avsedd omfattning och till att verksamhetsutfallet uppvisade stora länsvisa skillnader, *dels* om åtgärder för en förstärkt verksamhetssamordning mellan polismyndigheterna och Vägverket samt *dels* om möjligheterna till en ytterligare utglesning av den periodiska fordonskontrollen. Detta blev också riksdagens beslut.

Med anledning av riksdagsbeslutet gav regeringen Vägverket i uppdrag att i samråd med Rikspolisstyrelsen se över systemet med flygande inspektioner. I uppdraget ingick, i enlighet med riksdagens önskemål, att analysera orsakerna till att den av statsmakterna förordade omfattningen inte hade uppnåtts samt till att utfallet uppvisat så stora länsvisa variationer. Vägverkets uppdrag redovisades i en skrivelse den 20 december 2001 (FO 50 A 2001:28937).

I sin sammanfattning av rapporten uttalar Vägverket att polisen generellt har svårt att hantera och leda verksamheten flygande inspektion på ett effektivt sätt. Två grundläggande skäl redovisas. Dels är polisorganisationen i grunden uppbyggd för polisiära uppgifter, dels finns det brister i ledningsfunktionerna. Polismyndigheterna inriktar sitt intresse på de polisiära uppgifterna. Teknisk kontroll av fordon betraktas inte som en sådan uppgift och prioriteras därmed lågt. Rikspolisstyrelsens mål rörande antalet flygande inspektioner accepteras enligt Vägverket inte till alla delar av polismyndigheterna, vilket kan bero på att teknisk fordonskontroll på väg inte finns med i Rikspolisstyrelsens nationella strategi för polisens trafikövervakning.

Vidare konstaterar Vägverket att bilinspektörerna bara till ca 70 % arbetar med flygande inspektioner. Dessutom minskar produktiviteten, mätt som antalet genomförda inspektioner per bilinspektör. I vissa myndigheter arbetar en ensam bilinspektör i en grupp av poliser. Detta förefaller vara ett ineffektivt arbetssätt, menar Vägverket, bl.a. eftersom kontrollplatser då ofta väljs utifrån andra utgångspunkter än vad som är lämpligt för teknisk fordonskontroll. En annan orsak till ineffektiviteten är att endast ca hälften av en normal arbetsdag kan användas för fordonskontroll. Återstoden går åt till exempelvis utsättningar, resor till och från kontrollplatser, upprättande och indragning av kontroller samt resor i samband med måltidsuppehåll.

Rikspolisstyrelsen kritiserar för att inte ha utnyttjat möjligheten att styra verksamheten genom föreskrifter och allmänna råd.

Om målet 120 000 flygande inspektioner per år skall nås måste, enligt Vägverket, antalet inspektörer ökas. Vidare måste inspektörernas arbetsuppgifter renodlas. Dessutom måste inspektörerna kunna arbeta utan polisiär närvaro.

Inom ramen för nuvarande organisationsform finns det inte stora möjligheter att effektivisera fordonskontrollen, anser Vägverket, som bedömer att verksamheten flygande inspektioner aldrig kommer att prioriteras så länge polisen lider brist på resurser.

Regeringen bör därför tillsätta en utredning med uppgift att finna en förbättrad organisation av den tekniska fordonskontrollen inom eller utanför polisorganisationen.

Av redovisningen framgår att Rikspolisstyrelsen inte instämmer i Vägverkets beskrivning av verksamhetsproblemen. Med anledning av detta har Näringsdepartementet begärt att Rikspolisstyrelsen yttrar sig över rapporten.

Enligt vad utskottet i övrigt inhämtat har EG-kommissionen aviserat ett förslag till övergripande vägkontrolldirektiv. I avvaktan härpå har inga övergripande insatser om kontrollernas inriktning och utförande initierats på nationell nivå.

Besiktningensmonopolet

Utskottets förslag i korthet

Utskottet står fast vid sin bedömning att AB Svensk Bilprovning även i fortsättningen skall ha ensamrätt att utföra obligatorisk kontrollbesiktning av motorfordon. Intresset av att främja en hög trafik-säkerhet, en god miljö och en regional balans talar för att det s.k. besiktningensmonopolet behålls. Motionsyrkanden (m, fp) innebärande att besiktningensmonopolet skall avvecklas avstyrks följaktligen.

Jämför reservation 5 (m, kd, fp).

Motionerna

Besiktningensmonopolet kritiseras i sammanlagt åtta nu behandlade motioner.

Jan-Evert Rådström och Elizabeth Nyström (båda m) hänvisar i motion 2000/01:T403 bl.a. till att Konkurrensverket efter granskning förordat konkurrensutsättning av fordonskontrollen. Så har man gjort i andra europeiska länder. Kontrollbesiktning hos välutrustade bilverkstäder under betryggande ackrediteringskontroll skulle, anför motionärerna, öka tillgängligheten och ge stora tidsvinster.

Besiktningensmonopolet bör omedelbart avvecklas. Den uppfattningen redovisar Anita Sidén och Cecilia Magnusson (båda m) i motion 2001/02:T212. Som argument mot en avveckling anförs ofta riskerna för problem med kvalitetskontrollen samt för att konkurrensen begränsas till storstadsregionerna och därmed leder till höga avgifter i glesbygd. Men dessa farhågor är överdrivna, säger motionärerna. Med noggrant utformade krav på besiktningensföretagen skulle kvaliteten garanteras. Ett ackrediteringssystem skulle också bidra till att priserna hölls på en rimlig nivå.

Bilprovningen bedriver inte bara periodisk kontrollbesiktning utan utvecklar också diverse servicetjänster. Ett offentligägt företag konkurrerar därmed på ett osunt sätt med privata företag. Staten har inte skäl att stå kvar som ägare till ett sådant företag. Kontrollbesiktning kan bedrivas av andra enligt samma

regler som gäller för Bilprovningen. Dessa åsikter förs fram av Anna Åkerhielm och Inga Berggren (båda m) i motion 2001/02:T241 som utmynnar i ett förslag om privatisering av bolaget.

Enligt Ingvar Eriksson och Jeppe Johnsson (båda m) har klagomålen mot Bilprovningen varit många. De långa väntetiderna kan leda till körförbud, förlorade intäkter och tappade arbetstillfällen. En avmonopolisering skulle skapa välgörande konkurrens, bedömer motionärerna, som i motion 2001/02:T301 föreslår att bolaget privatiseras.

I den moderata kommittémotionen 2001/02:T337 anför Per-Richard Molén m.fl. att konkurrensutsättning är det bästa sättet att effektivisera besiktningsverksamheten (yrkande 1). Om inte så sker bör i vart fall den konkurrensutsatta verksamheten helt avskiljas från kärnverksamheten och bedrivs i dotterbolagsform (yrkande 2). Under annan huvudman skulle Bilprovningen kunna konkurrera väl på den internationella marknaden. Men detta är inte möjligt så länge staten är majoritetsägare. Enligt motionärernas mening bör Sverige på EU-nivå driva frågan om förbud mot nationella monopol för bilprovning (yrkande 5).

Christina Husmark Pehrsson och Ewa Thalén Finné (båda m) pekar i sin motion 2001/02:T406 på att Bilprovningen i dotterbolagsform bedriver annan verksamhet än kontrollbesiktning samt annan verksamhet än sådan som främjar trafiksäkerhet och miljö. Det kan inte vara rimligt, menar motionärerna, att staten är delägare i verksamheter som kan utföras på en fri marknad. Staten bör mot den bakgrunden avveckla sitt ägande.

Samma uppfattning redovisar Patrik Norinder (m) i motion 2001/02:T411. Motionärens förslag är att licensierade verkstäder skall ersätta Bilprovningens kontrollverksamhet (yrkande 1) samt att staten bör avveckla sitt ägarengagemang i bolaget (yrkande 2).

Enligt vad Kenth Skårvik m.fl. (fp) anför i kommittémotionen 2001/02:T463 ringlar köerna år efter år långa till Bilprovningen. Vidare har företaget under bestående monopol i Sverige konkurrerat på utländska marknader. Så kan det inte få fortsätta, anför motionärerna, som kräver att regeringen snarast förelägger riksdagen ett förslag om avveckling av besiktningsmonopolet (yrkande 4).

Utskottets ställningstagande

På hösten 1996 beslutade riksdagen efter förslag av regeringen i budgetpropositionen om fortsatt ensamrätt för Bilprovningen att utföra kontrollbesiktningar av motorfordon (prop. 1996/97:1 utg.omr. 22, bet. 1996/97:TU1, rskr. 1996/97:115). I sitt betänkande framhöll utskottet att intresset av att främja en hög trafiksäkerhet, en god miljö och en regional balans talade för ett bibehållande av besiktningsmonopolet. Samma uppfattning redovisade utskottet våren 2001 i samband med behandlingen av Riksdagens revisorers förslag (2000/01:RR9) Bilprovningen, fordonskontrollen och trafiksäkerheten samt motioner i ämnet. Utskottet finner inte heller nu skäl att revidera sin syn på

hur besiktningsverksamheten skall vara organiserad. Dessutom vill utskottet, med anledning av vad som uttalas i vissa motioner, erinra om den koncentration på kärnverksamheten som pågår inom Bilprovningen (jfr bakgrundsredovisningen ovan). Med hänvisning till det anförda avstyrker utskottet samtliga nu behandlade motioner om konkurrensutsättning av den obligatoriska fordonskontrollen.

Väntetider vid Bilprovningen

Utskottets förslag i korthet

I betänkandet konstaterar utskottet att åtgärder vidtagits för att förkorta väntetiderna vid AB Svensk Bilprovning. Utskottet förutsätter att Bilprovningen arbetar vidare med väntetidsproblemet och avstyrker med denna motivering en motion (m) i ämnet.

Motionen

I motion 2001/02:T202 refererar Rolf Gunnarsson (m) ett fall där en falubo beställer tid för kontrollbesiktning. Han erbjuds en tid i hemstaden 102 dagar senare, alternativt att anlita besiktningsstationen i Rättvik, vilket skulle innebära en resväg på ca tio mil. Bilprovningen bör förbättra servicen genom att ha öppet även på kvällar och under helger, anser motionären.

Utskottets ställningstagande

Riksdagens revisorer uppmärksammade i sin granskning Bilprovningens problem med de långa väntetiderna. I sitt betänkande med anledning av revisorernas förslag konstaterade trafikutskottet (bet. 2000/01:TU14) att problemen främst hängde samman med att belastningen var ojämnt fördelad över året. Under våren rådde brist på såväl lokaler som besiktningspersonal medan kapaciteten under höst- och vintermånaderna var fullt tillräcklig. Mot bakgrund av att regeringen senare beslutat om en ändring av fordonskungörelsen, med innebörd att inställelseterminen för fordon med slutsiffra 5 sedan februari 2001 skall vara maj–september med juli som inställelsemånad, fann utskottet att syftet med revisorernas förslag om en ändring av systemet för kallelse skulle komma att tillgodoses utan någon särskild åtgärd från riksdagens sida.

Enligt vad utskottet har inhämtat har väntetiderna under det senaste året – bl.a. som följd av ändringen av inställellesystemet – kunnat förkortas något, jämfört med år 2000. Sålunda har medelvärdet för den s.k. viktade väntetiden minskat från 22 till 19 dagar. Enligt Bilprovningen har dessutom ett förändrat kundbeteende bidragit till förbättringen. Cirka 25 % av kunderna bokar nämligen tid via Internet och då ofta i anslutning till att de fått kallelsen. Detta innebär att färre kunder än tidigare är ute i sista stund. De som trots allt riskerar körförbud i slutet av inställelseperioden bereds normalt tid, så att de inte skall riskera automatiskt körförbud mot sin vilja, uppger Bilprovningen. Det

bör tilläggas att väntetiderna dock fortfarande är väsentligt högre än åren 1998 och 1999.

Sammanfattningsvis finner utskottet att åtgärder har vidtagits för att förkorta väntetiderna, att dessa åtgärder givit viss effekt men att det finns behov av ytterligare förbättringar. Utskottet förutsätter att Bilprovingen utan något särskilt tillkännagivande från riksdagens sida arbetar vidare för att minska köerna. Med hänvisning till det anförda avstyrks motion 2001/02:T202 (m).

Fordonskontroll på väg

Utskottets förslag i korthet

Vägverket har nyligen på uppdrag av regeringen granskat verksamheten med fordonskontroll på väg, s.k. flygande inspektion. Ärendet bereds för närvarande inom Regeringskansliet. Resultatet av beredningen bör avvaktas. Utskottet föreslår med hänvisning härtill att motioner (m, kd) avslås. *Jämför reservationerna 6 (m) och 7 (kd).*

Motionerna

I tre motioner aktualiseras frågor om fordonskontroll på väg. I den kristdemokratiska trafiksäkerhetsmotionen 2001/02:T423 av Tuve Skånberg m.fl. (kd) anføres bl.a. att en utbyggd trafikövervakning är en förutsättning för att nollvisionen skall kunna förverkligas. Men antalet trafikpoliser har halverats på tio år. Detta har bl.a. medfört att polisen nu bara kan utföra 1 miljon alkotester per år, att jämföra med 1,8 miljoner alkotester för tio år sedan. I sammanhanget anför motionärerna att de av Rikspolisstyrelsen förordnade bilinspektörernas behörighet bör breddas så att de också kan utföra trafikpolisiära uppgifter (yrkande 4).

I den likaså kristdemokratiska motionen 2001/02:T470 av Johnny Gylling m.fl. (kd) uttalas att antalet fordonskontroller måste öka. För en sådan ökning krävs fler bilinspektörer. Dessutom bör dessa få en långsiktigt rimlig arbetssituation. Slutligen bör åklagarväsendet tillföras särskilda trafikåklagare (yrkande 4).

Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) har funnit att fordonsbrister endast i en procent av fallen bidragit till olyckor. Mot den bakgrunden är det fel att sätta upp kvantitativa mål för fordonskontroll på väg. I stället bör kvalitativa mål formuleras. Denna uppfattning förs fram i Moderata samlingspartiets kommittémotion 2001/02:T337 av Per-Richard Molén m.fl. (yrkande 3). Vidare noterar motionärerna att Riksdagens revisorer i sitt förslag kräver en förstärkt samordning mellan berörda myndigheter vad gäller fordonskontroll på väg och förordar att ansvaret för denna samordning läggs på Vägverket. Motionärerna anser i motsats till revisorerna att detta ansvar i stället skall läggas på Rikspolisstyrelsen (RPS), något som för övrigt ligger inom ramen för nu gällande instruktion för styrelsen (yrkande 4).

Utskottets ställningstagande

Som utskottet ovan konstaterat har Vägverket nyligen för regeringen redovisat sin uppfattning om hur fordonskontrollen på väg i dag fungerar och hur den i framtiden bör utformas. Frågan bereds nu inom Näringsdepartementet. Resultatet av beredningen bör enligt utskottets mening avvaktas. Med hänvisning härtill föreslår utskottet att riksdagen avslår samtliga motioner i ämnet.

Vissa fordonsfrågor**Förbud mot tomgångskörning****Utskottets förslag i korthet**

Beslut om restriktioner för tomgångskörning bör som hittills fattas på kommunal nivå. Detta anser utskottet och avstyrker en motion (fp) om centralisering av sådana beslut.

Motionen

I motion 2001/02:T243 föreslår Harald Nordlund (fp) att regler om tomgångskörning fattas på central nivå. För en sådan ordning talar enligt motionären två motiv, dels att frågan är av tekniskt komplicerad natur, dels att enhetliga regler skulle underlätta för fordonsförarna att hålla reda på gällande bestämmelser (yrkande 1). Dessutom anser motionären att man bör överväga att införa ägaransvar, eftersom det i dag är svårt att beivra överträdelser av tomgångskörningsförbud i de fall föraren har lämnat fordonet. I sammanhanget bör också frågan om de kommunala trafikövervakarnas roll aktualiseras (yrkande 2).

Utskottets ställningstagande

Utskottet anser att det även fortsättningsvis bör ankomma på varje kommun att utifrån sina egna förutsättningar sätta gränser för hur länge motorfordon får köras på tomgång. Motionen i motsvarande del bör således avslås, anser utskottet, som inte heller är berett att förorda motionärens förslag om införande av ägaransvar för överträdelser av tomgångskörningsförbud.

Chipstrimming**Utskottets förslag i korthet**

Ett motionsyrkande (kd) mot ett s.k. chipstrimmingsförbud avstyrks med hänvisning till att riksdagen nyligen tagit ställning mot ett sådant förbud.

Motionen

Lars Gustafsson m.fl. (kd) noterar i motion 2001/02:MJ423 att Avgasutredningen i sitt betänkande (SOU 2000:12) av miljöskäl föreslår förbud mot s.k. chipstrimming av bilar. Men det finns företag som har påvisat att trimning inte bara kan ge ökad motoreffekt utan också innebära lägre bränsleförbrukning och mindre utsläpp, säger motionärerna. Därför motsätter de sig ett förbud. I stället bör företag som arbetar med chipstrimming kunna certifieras om de kan verifiera sina positiva resultat (yrkande 11).

Bakgrund

Införandet av elektronikutrustning för styrning av bränsleinsprutning, avgasrening m.m. har radikalt ökat möjligheterna att trimma motorer. Trimning av bilar kan bestå i bl.a. att man byter ut, omprogrammerar eller kompletterar det datachips som finns i den elektroniska styrenheten. Syftet med trimningen är vanligtvis att öka motoreffekten men också att få en lägre bränsleförbrukning. Samtidigt kan trimningen försämra avgasvärdena. Vidare kan ingrepp i den elektroniska styrenheten orsaka haverier genom att t.ex. växellåda och drivaxlar överbelastas. Dessutom påverkas också andra delsystem och funktioner som regleras av den elektroniska styrenheten. Detta har medfört att biltillverkarna i sina nybilsgarantier fransäger sig ansvaret för bilar vars elektroniska styrenhet har modifierats.

Frågan om chipstrimming har nyligen behandlats av riksdagen i samband med införandet av en ny lag om motorfordons avgasrening och motorbränslen (prop. 2001/02:32, bet. 2001/02:MJU6, rskr. 2001/02:82). Utredningen som föregick propositionen, Avgasrening 2000, hade i sitt betänkande (SOU 2000:12) – mot bakgrund av förväntade miljömässiga och ekonomiska följder för biltillverkare, bilägare och samhället i övrigt – föreslagit förbud mot all chipstrimming. Regeringen konstaterade emellertid att kunskapen om effekterna av chipstrimming på utsläppen för närvarande är begränsad. Som regel torde en effekthöjande trimning medföra en ökning av utsläpp och bränsleförbrukning. Men trimning i syfte att minska bränsleförbrukningen kunde i vissa fall minska emissionerna. Vidare konstaterade regeringen att det kunde vara mycket svårt att i praktiken kontrollera om en bil trimmats. En straffbestämelse skulle därmed kunna bli verkningslös. Bland annat därför ansåg regeringen att det inte fanns skäl att införa ett straffsanktionerat förbud. I stället bedömdes nuvarande regler vara tillfyllest. Dessa innebär att ägaren till ett fordon som ändrats så att det inte längre överensstämmer med utförandet vid registreringsbesiktning, eller när typintyg utfärdats, skall inställa fordonet för ny registreringsbesiktning. Underlåtenhet att göra en ny besiktning kan medföra körförbud och böter. Riksdagen ställde sig bakom regeringens bedömningar rörande frågan om chipstrimming.

Utskottets ställningstagande

Som framgår av bakgrundsbeskrivningen har riksdagen nyligen tagit ställning mot ett straffsanktionerat förbud mot chipstrimming. Syftet med motionen i behandlad del synes alltså vara tillgodosett utan någon riksdagens åtgärd. Yrkande 11 i motion 2001/02:MJ423 (kd) avstyrks följaktligen.

Reservationer

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

1. Åkerinäringens konkurrensförutsättningar (punkt 1)

av Sven Bergström (c), Anders G Högmark (m), Tom Heyman (m), Lars Björkman (m), Tuve Skånberg (kd), Kenth Skårvik (fp), Jan-Evert Rådström (m) och Magnus Jacobsson (kd).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att utskottets förslag under punkt 1 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Riksdagen bifaller därmed motionerna 2001/02:T208, 2001/02:T332, 2001/02:T407 och 2001/02:T470 yrkande 1 samt avslår motion 2001/02:T398.

Ställningstagande

Godstransportdelegationen har i sitt slutbetänkande Godstransporter för tillväxt – en hållbar strategi (SOU 2001:61) på ett enligt vår mening klarsynt sätt visat att åkerinäringen är en oundgänglig del av det svenska transportsystemet.

Flertalet svenska industriorter saknar järnvägsanknytning, varför faktorer som kundorderstyrd tillverkning, *just-in-time*-transporter och ökad förädlingsgrad på svenska produkter förklarar varför lastbilstransporter ökar. En annan faktor, som hittills inte torde ha uppmärksamats tillräckligt, är att lastbilstransporter har en avgörande betydelse för landsbygdens överlevnad.

Regeringen måste se till att svenska åkare ges rättvisa konkurrensförutsättningar. Som redovisats i motionerna 2001/02:T208 (m), 2001/02:T407 (m, kd, c, fp) och 2001/02:T470 (m) tvingas svenska åkerier att öka sin effektivitet med ca 20 % enbart för att kompensera för de högre skatter, sociala avgifter och bränslekostnader som gäller i Sverige jämfört med konkurrentländerna. Detta är inte rimligt.

En annan orättvisa som drabbar de svenska åkerierna är svagheten i den svenska lagstiftningen vad beträffar att effektivt kunna ingripa mot de utländska konkurrenter som vid körning i Sverige bryter mot viktiga regler om kör- och vilotider m.m. Vid två tidigare tillfällen har riksdagen för regeringen givit till känna att nuvarande bestämmelser inte möjliggör för myndigheterna att vare sig kvarhålla fordon i avvaktan på bötesbetalning eller att driva in böter i efterhand. Regeringen bör nu skyndsamt bereda de förslag till åtgärder som den tillsatta utredningen om effektivare bötesverkställighet presenterar samt återkomma till riksdagen i ärendet.

Den svenska åkerinäringen måste betraktas som världsledande när det gäller miljöambitioner. Åkeriföretagen kör på den renaste dieselolja som för närvarande finns att tillgå och alltfler svenska åkare väljer att miljösäkra sin verksamhet enligt särskild ISO-standard. Som framhålls bl.a. i motion 2001/02:T470 (kd) bör åkerinäringens miljöambitioner premieras, inte bestraffas, vilket skett t.ex. genom den senaste dieselskattehöjningen. Regeringen bör verka för att bästa tänkbara bränsle används i övriga EU-länder men också i t.ex. Polen och Baltikum.

2. Regler om överlast (punkt 2)

av Anders G Högmark (m), Tom Heyman (m), Lars Björkman (m) och Jan-Evert Rådström (m).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att utskottets förslag under punkt 2 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Riksdagen bifaller därmed motion 2001/02:T226.

Ställningstagande

Moderata samlingspartiet ser med oro på problemet med överlast som orsakar stora skador på våra vägar. Som redovisas i motion 2001/02:T226 (m) tillämpas i dag dubbla sanktionssystem vid överlast. Dels fälls föraren enligt 4 kap. trafikförordningen, dels drabbas åkaren av överlastavgift enligt särskild lag. Sistnämnda s.k. ägaransvar kan upplevas som orättvist om föraren lastat eller valt väg i strid mot åkeriets anvisningar. Enligt vad som föreslås i motionen bör ett enda sanktionssystem kunna tillämpas på samma förseelse.

3. Åtgärder mot överlast (punkt 3)

av Karin Svensson Smith (v) och Stig Eriksson (v).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att utskottets förslag under punkt 3 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Riksdagen bifaller därmed motion 2001/02:T379.

Ställningstagande

Vägverket Region Mitt har i mätningar med dold metod visat att i genomsnitt åtta av tio lastbilar kör med överlast. Undersökningsresultaten inger stark oro. Det finns nämligen goda belägg för att tunga transporter sliter mycket hårt på väggroppen. En enligt Vägverket relevant jämförelse är att en enda 60-tonslastbil åstadkommer lika stor förslitning som ca 10 000 personbilar. Detta förhållande kan inte accepteras, särskilt inte om man beaktar att vägstandar-

den på många håll till följd av eftersatt underhåll redan är undermålig. Med överlast följer också förlängda bromssträckor och därmed försämrade trafiksäkerhet. Som föreslås i motion 2001/02:T379 (s) bör regeringen vidta skyndsamma åtgärder mot denna onödiga och olagliga förslitning av vägkapitalet.

4. Återreglering av taxinäringen (punkt 5)

av Karin Svensson Smith (v) och Stig Eriksson (v).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att utskottets förslag under punkt 5 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Riksdagen bifaller därmed motion 2001/02:T352.

Ställningstagande

Taxinäringen avreglerades år 1990. Tyvärr har avregleringen skapat fler problem än den löst, i form av t.ex. överetablering i storstäderna, dålig arbetsmiljö, ökande trafiksäkerhetsproblem, svag lönsamhet till följd av illojal konkurrens samt en omfattande ekonomisk brottslighet. Som anförs i motion 2001/02:T352 (s) krävs nu främst tre åtgärder för att det skall bli möjligt att komma till rätta med de värsta olägenheterna. För det första bör krav införas på anslutning till beställningscentral. För det andra bör regionala yrkestrafiknämnder inrättas med uppgift bl.a. att legitimera och deslegitimera beställningscentraler, tillståndshavare och förare. För det tredje krävs krafttag mot kriminalitet och oegentligheter inom taxibranschen. Det gäller bl.a. fusk med vilotider, moms, skatter och arbetsgivaravgifter samt ännu allvarligare brott, som t.ex. misshandel och sexuellt ofredande.

5. Besiktningssmonopolet (punkt 8)

av Anders G Högmark (m), Tom Heyman (m), Lars Björkman (m), Tuve Skånberg (kd), Kenth Skårvik (fp), Jan-Evert Rådström (m) och Magnus Jacobsson (kd).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att utskottets förslag under punkt 8 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Riksdagen bifaller därmed motionerna 2000/01:T403, 2001/02:T212, 2001/02:T241, 2001/02:T301, 2001/02:T337 yrkandena 1, 2 och 5, 2001/02:T406, 2001/02:T411 och 2001/02:T463 yrkande 4.

Ställningstagande

I flera år, senast i samband med behandlingen våren 2001 av Riksdagens revisorers förslag om Bilprovningen (2000/01:RR9, bet. 2000/01:TU14, rskr. 2000/01:250 och 251), har vi krävt en avveckling av ensamrätten för Bilprov-

ningen att utföra kontrollbesiktning av motorfordon. Revisorerna kunde genom sin granskning bekräfta många av de problem som är förknippade med ett statligt besiktningssmonopol och som vi påtalat vid upprepade tillfällen. Ett flertal remissinstanser drog samma kritiska slutsatser som vi i sina yttranden över revisorernas förslag. Som bl.a. framkommer i motion 2001/02:T202 (m) riktar allmänheten välbefogad kritik mot Bilprovningen, inte minst för de irriterande långa väntetiderna som kan leda till körförbud, förlorade intäkter och också mistade arbetstillfällen. Vidare har Bilprovningen under hand utvecklat diverse tjänster som inte har något samband med kärnverksamheten. Därmed konkurrerar man på ett osunt sätt med privata företag. Bilprovningen har med skydd av det svenska monopolet även konkurrerat på utländska marknader.

En viktig faktor utöver konkurrensutsättning av bilprovningen är att det blir fler aktörer på marknaden samt kortare resor med mindre miljöbelastning.

Med noggrant formulerade krav på privata besiktningföretag kan kvaliteten garanteras. Kontrollbesiktning hos välutrustade bilverkstäder under betryggande ackrediteringskontroll ökar tillgängligheten och ger stora tidsvinster.

Vi anser sammanfattningsvis att besiktningssmonopolet skall avskaffas och ersättas av ett system med ackrediterade bilverkstäder. I sammanhanget bör erinras om att flera remissinstanser, bl.a. Konkurrensverket, i sina yttranden över Riksdagens revisorers förslag förordat konkurrensutsättning av bilprovningens verksamhet. Dessutom anser vi att Sverige inom EU bör verka för ett förbud mot nationella monopol även för bilprovning.

6. Fordonskontroll på väg (punkt 10)

av Anders G Högmark (m), Tom Heyman (m), Lars Björkman (m) och Jan-Evert Rådström (m).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att utskottets förslag under punkt 10 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Riksdagen bifaller därmed motion 2001/02:T337 yrkandena 3 och 4 och avslår motionerna 2001/02:T423 yrkande 4 och 2001/02: T470 yrkande 4.

Ställningstagande

Som redovisas i motion 2001/02:T337 (m) har Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) funnit att fordonsbrister endast i 1 % av fallen bidrar till uppkomsten av olyckor. Av denna kunskap kan man dra följande slutsats. Förutom att de obligatoriska fordonskontrollerna kan glesas ut är det olämpligt att sätta upp kvantitativa mål för fordonskontroll på väg. I stället bör berörda myndigheter, främst Rikspolisstyrelsen, formulera kvalitativa mål för verksamheten.

Riksdagens revisorer anser att polismyndigheternas och Vägverkets samordning av verksamheten fordonskontroll på väg måste förbättras. Enligt vår uppfattning bör ansvaret för att så sker ligga på Rikspolisstyrelsen (RPS), något som också faller inom ramen för nuvarande instruktion för RPS. Detta förutsätter dock en förstärkning av Polisens ekonomiska resurser.

7. Fordonskontroll på väg (punkt 10)

av Tuve Skånberg (kd) och Magnus Jacobsson (kd).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att utskottets förslag under punkt 10 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Riksdagen bifaller därmed motionerna 2001/02:T423 yrkande 4 och 2001/02:T470 yrkande 4 och avslår motion 2001/02:T337 yrkandena 3 och 4.

Ställningstagande

Vägverket har nyligen på regeringens uppdrag sett över systemet med fordonskontroll på väg. Sammanfattningsvis har verket funnit att verksamheten inte fungerar på ett tillfredsställande sätt. Polismyndigheternas intresse ligger primärt på de polisiära uppgifterna, dit den tekniska fordonskontrollen inte räknas. Verket konstaterar att de av Rikspolisstyrelsen förordnade bilinspektörerna bara till ca 70 % arbetar med flygande inspektioner. I vissa polismyndigheter arbetar en ensam bilinspektör i en grupp av poliser – ett ineffektivt sätt, bl.a. eftersom kontrollplatser ofta väljs utifrån andra utgångspunkter än vad som är lämpligt för teknisk fordonskontroll. Om det av statsmakterna förordade målet om 120 000 flygande inspektioner skall kunna nås krävs, menar Vägverket, en utökning av antalet inspektörer, en renodling av deras arbetsuppgifter samt möjligheter för inspektörerna att arbeta utan polisiär närvaro.

På denna punkt instämmer vi i Vägverkets bedömningar. Som anförs i våra motioner 2001/02:T423 (kd) och 2001/02:T470 (kd) är det viktigt att kontrollverksamheten byggs ut. För det krävs en ökning av antalet bilinspektörer. Dessutom måste bilinspektörerna ges en långsiktigt rimlig arbetssituation.

BILAGA

Förteckning över behandlade förslag

Motion från den allmänna motionstiden hösten 2000

2000/01:T403 av Jan-Evert Rådström och Elizabeth Nyström (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en konkurrensutsatt fordonskontroll.

Motioner från den allmänna motionstiden hösten 2001

2001/02:T202 av Rolf Gunnarsson (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om Svensk Bilprovning AB:s verksamhet.

2001/02:T208 av Rolf Gunnarsson (m):

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

2001/02:T212 av Anita Sidén och Cecilia Magnusson (båda m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att omedelbart avveckla monopolet på kontrollbesiktning av fordon.

2001/02:T224 av Maud Ekendahl (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om effektivare åtgärder mot dem som kör svarttaxi.

2001/02:T226 av Karin Falkmer (m):

Riksdagen begär att regeringen lägger fram förslag till ändring av lagen om överlastavgift i enlighet med vad som anförs i motionen.

2001/02:T241 av Anna Åkerhielm och Inga Berggren (båda m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om privatisering av Svensk Bilprovning.

2001/02:T243 av Harald Nordlund (fp):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om införande av ett nationellt förbud mot tomgångskörning.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ökade möjligheter att beivra överträdelser av tomgångsförbudet.

2001/02:T301 av Ingvar Eriksson och Jeppe Johnsson (båda m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om privatisering och avmonopolisering av bilprovningen i Sverige.

2001/02:T332 av Ingvar Eriksson och Olle Lindström (båda m):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om lika villkor för svenska och utländska åkerier.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att harmoniseringssträvandena på området snarast bör intensifieras.

2001/02:T337 av Per-Richard Molén m.fl. (m):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att konkurrensutsätta Svensk Bilprovning AB.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om avgränsningen av den konkurrensutsatta verksamheten.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om kvalitativa mål för flygande besiktningar.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om Rikspolisstyrelsens roll och ansvar.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att EU borde förbjuda nationella kontrollbesiktningssmonopol.

2001/02:T352 av Bengt Silfverstrand m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om samlade åtgärder för en reformerad och sanerad taxinäring.

2001/02:T368 av Michael Hagberg och Inge Carlsson (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att ge möjlighet för samåkande i privatbil att begagna sig av bussfil.

2001/02:T379 av Göran Norlander och Kerstin Kristiansson Karlstedt (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om timmerbilar med tung last.

2001/02:T398 av Sylvia Lindgren m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att minska antalet CEMT-tillstånd till en nivå som minimerar möjligheterna till utflaggning samtidigt som den möjliggör en fortsatt effektiv transportverksamhet mellan östra och västra Europa.

2001/02:T406 av Cristina Husmark Pehrsson och Ewa Thalén Finné (båda m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om nödvändigheten av att avveckla statens ägande i AB Svensk Bilprovning.

2001/02:T407 av Per-Richard Molén m.fl. (m, kd, c, fp):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs vad gäller en väl fungerande svensk åkerinäring till gagn för hela det svenska transportsystemet.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs vad gäller harmonisering av den svenska åkerinäringens skatter och avgifter med övriga EU.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om införande av krav på användning av miljövänlig diesel, eller andra miljöanpassade drivmedel, inom EU och angränsande länder.

2001/02:T411 av Patrik Norinder (m):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen framförs om licensierade verkstäder för bilprovning.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om privatisering av Svensk Bilprovning.

2001/02:T423 av Tuve Skånberg m.fl. (kd):

4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att bredda trafikinspektörernas behörighet.

2001/02:T429 av Tomas Eneroth m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att utvärdera effekterna av 1998 års skärpta lag mot olaga yrkesmässig trafik samt överväga ytterligare åtgärder för att förhindra s.k. svarttaxiverksamhet.

2001/02:T456 av Ann-Kristine Johansson (s):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att definiera all busstrafik som kollektivtrafik.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att ändra reglerna för statsbidrag till byggande av kollektivtrafikkanläggningar.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att ändra regelverket för busskörfält och bussgator.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att skapa sund och rättvis konkurrens på turistbussområdet i Europa.

2001/02:T463 av Kenth Skårvik m.fl. (fp):

4. Riksdagen begär att regeringen lägger fram förslag om en avmonopolisering av Svensk Bilprovning AB.

2001/02:T470 av Johnny Gylling m.fl. (kd):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att stärka den svenska åkerinäringens konkurrensmöjligheter.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om polisens bilinspektörer.

2001/02:MJ423 av Lars Gustafsson m.fl. (kd):

11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om att tillåta chipstrimming.