



Fordonsfrågor

Sammanfattning

I detta betänkande behandlas 32 motionsyrkanden om olika fordonsrelaterade frågor. Det gäller bl.a. fordonsbesiktning, utrustningskrav, fordonsskyltning och vissa trafikregler men också ärenden om förarprovning och vissa parkeringsfrågor.

Utskottet välkomnar det reform- och utvecklingsarbete som pågår inom fordonsområdet i syfte att bl.a. förbättra trafiksäkerheten. När det gäller bestämmelser för släpvagnsekipage föreslår utskottet ett tillkännagivande om behovet av att utveckla ett regelverk som främjar utveckling av ändamålsenliga och trafiksäkra transporter. Utskottet förutsätter vidare att trafiksäkerhetseffekter av den snabba framväxten av s.k. fyrhjulingar i trafiken registrerade som bl.a. motorcyklar och terrängskotrar uppmärksammas inom ramen för pågående utredningsarbete.

Utskottet föreslår att riksdagen avslår flertalet motionsförslag med hänvisning främst till pågående beredningsarbete, förutsatt uppföljningsarbete och den beslutsordning som råder inom fordonsområdet. I betänkandet finns åtta reservationer.

Innehållsförteckning

Sammanfattning.....	1
Utskottets förslag till riksdagsbeslut.....	4
Redogörelse för ärendet.....	6
Ärendet och dess beredning.....	6
Utskottets överväganden.....	7
Avreglering av fordonskontrollen.....	7
Bakgrund.....	7
Tidigare behandling i riksdagen.....	7
Motionsförslag.....	8
Utskottets ställningstagande.....	9
Avreglering av förarprövning.....	9
Bakgrund.....	9
Tidigare behandling i riksdagen.....	10
Motionsförslag.....	10
Utskottets ställningstagande.....	10
Besiktning av släp och äldre fordon.....	11
Bakgrund.....	11
Motionsförslag.....	11
Utskottets ställningstagande.....	11
Regelverk för fordonsvikter.....	12
Bakgrund.....	12
Tidigare behandling i riksdagen.....	12
Motionsförslag.....	13
Utskottets ställningstagande.....	13
Registerhållningsavgift.....	14
Bakgrund.....	14
Motionsförslag.....	14
Utskottets ställningstagande.....	14
Chipstrimning.....	15
Bakgrund.....	15
Tidigare behandling i riksdagen.....	15
Motionsförslag.....	16
Utskottets ställningstagande.....	17
Fyrhjulingar.....	17
Gällande bestämmelser och tidigare behandling.....	17
Motionsförslag.....	18
Utskottets ställningstagande.....	18
Fordonsskyltning.....	19
Bakgrund.....	19
Motionsförslag.....	19
Utskottets ställningstagande.....	19
Felparkeringsavgifter m.m.....	20
Indrivning av böter och avgifter.....	20
Motionsförslag.....	20
Utskottets ställningstagande.....	20
Motorcykel i kollektivkörfält.....	21

Bakgrund.....	21
Motionsförslag.....	21
Utskottets ställningstagande.....	22
Vinterdäck.....	22
Bakgrund.....	22
Tidigare behandling i riksdagen.....	22
Motionsförslag.....	22
Utskottets ställningstagande.....	23
Identifiering av fordonsförare.....	23
Bakgrund.....	23
Tidigare behandling i riksdagen.....	23
Motionsförslag.....	24
Utskottets ställningstagande.....	24
Övergivna fordon.....	24
Tidigare behandling.....	24
Motionerna.....	25
Utskottets ställningstagande.....	25
Översyn av fordonslagstiftningen m.m.....	25
Motionsförslag.....	25
Utskottets ställningstagande.....	26
Motorcykelbelysning.....	26
Bakgrund.....	26
Motionsförslag.....	26
Utskottets ställningstagande.....	27
Reservationer.....	28
1. Avreglering av fordonskontrollen, punkt 1 (m, fp, kd).....	28
2. Avreglering av förarprovning, punkt 2 (m, fp, kd).....	29
3. Regelverk för fordonsvikter, punkt 4 (m, fp).....	29
4. Registerhållningsavgift, punkt 5 (m, kd, c).....	30
5. Fordonsskyltning, punkt 8 (m).....	31
6. Felparkeringsavgifter m.m., punkt 9 (m).....	31
7. Motorcykel i kollektivkörfält, punkt 10 (kd).....	32
8. Övergivna fordon, punkt 13 (kd, c).....	32
Särskilt yttrande.....	34
Identifiering av fordonsförare, punkt 12 (m, kd).....	34
<i>Bilaga</i>	
Förteckning över behandlade förslag.....	35
Motioner från allmänna motionstiden hösten 2002.....	35
Motioner från allmänna motionstiden hösten 2003.....	36

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

Med hänvisning till de motiveringar som framförs under Utskottets överväganden föreslår utskottet att riksdagen fattar följande beslut:

- 1. Avreglering av fordonskontrollen**
Riksdagen avslår motionerna 2002/03:T220, 2002/03:T250, 2002/03:T293, 2002/03:T298 yrkande 4 i denna del, 2003/04:T431 och 2003/04:T562 yrkande 3 i denna del.

Reservation 1 (m, fp, kd)
- 2. Avreglering av förarprovning**
Riksdagen avslår motionerna 2002/03:T298 yrkande 4 i denna del och 2003/04:T562 yrkande 3 i denna del.

Reservation 2 (m, fp, kd)
- 3. Besiktning av släp och äldre fordon**
Riksdagen avslår motionerna 2002/03:T461 yrkande 2 och 2002/03:T467 yrkande 2.
- 4. Regelverk för fordonsvikter**
Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad utskottet anför om utveckling av ändamålsenliga regler för släpvagnsekipage. Därmed bifaller riksdagen delvis motionerna 2002/03:T524 och 2003/04:T374 och avslår motionerna 2002/03:T348 yrkande 6, 2003/04:T216 och 2003/04:T454 yrkande 8.

Reservation 3 (m, fp)
- 5. Registerhållningsavgift**
Riksdagen avslår motionerna 2003/04:T217 och 2003/04:T337.

Reservation 4 (m, kd, c)
- 6. Chipstrimning**
Riksdagen avslår motionerna 2002/03: MJ377 yrkande 9, 2003/04:T298 yrkandena 1 och 2 och 2003/04:T563 yrkande 3.
- 7. Fyrhjulingar**
Riksdagen avslår motionerna 2003/04:T385 och 2003/04:T454 yrkandena 12 och 13.

8. Fordonsskyltning

Riksdagen avslår motion 2003/04:T324.

Reservation 5 (m)

9. Felparkeringsavgifter m.m.

Riksdagen avslår motionerna 2002/03:T216 och 2002/03:T228.

Reservation 6 (m)

10. Motorcykel i kollektivkörfält

Riksdagen avslår motion 2002/03:T523.

Reservation 7 (kd)

11. Vinterdäck

Riksdagen avslår motion 2003/04:T403.

12. Identifiering av fordonsförare

Riksdagen avslår motion 2002/03:T300 yrkande 19.

13. Övergivna fordon

Riksdagen avslår motionerna 2002/03:T404 och 2003/04:T413 yrkande 1.

Reservation 8 (kd, c)

14. Översyn av fordonslagstiftningen m.m.

Riksdagen avslår motion 2002/03:T528.

15. Motorcykelbelysning

Riksdagen avslår motion 2002/03:T222.

Stockholm den 17 februari 2004

På trafikutskottets vägnar

Claes Roxbergh

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Claes Roxbergh (mp), Carina Moberg (s), Elizabeth Nyström (m), Jarl Lander (s), Erling Bager (fp), Krister Örnfjäder (s), Johnny Gylling (kd), Claes-Göran Brandin (s), Jan-Evert Rådström (m), Runar Patriksson (fp), Sven Bergström (c), Kerstin Engle (s), Björn Hamilton (m), Mikael Johansson (mp), Börje Vestlund (s), Karin Thorborg (v) och Lennart Klockare (s).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I detta betänkande behandlas 32 motionsyrkanden från den allmänna motionstiden hösten 2002 samt hösten 2003. Förslagen berör en rad olika fordonsrelaterade frågor som bl.a. fordonsbesiktning, utrustningskrav, fordonsskyltning och vissa trafikregler men också ärenden om förarprovning och vissa parkeringsfrågor.

I beredningen av förslagen har utskottet haft sammanträffanden med företrädare för AB Svensk Bilprovning. Företrädare för utskottet har vidare haft ett sammanträffande med ATV-leverantörernas förening (branschförening för fyrhjuliga fordon). En skrivelse i ärendet har vidare inkommit från SMC Stockholm om användning av motorcykel i kollektivkörfält.

Utskottets överväganden

Avreglering av fordonskontrollen

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår yrkanden i sex motioner (m, fp, kd) om avreglering av fordonskontrollen. Utskottet hänvisar till tidigare ställningstaganden om 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. Jämför reservation 1 (m, fp, kd).

Bakgrund

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 lagen preciserade fordon såsom släpfordon och traktorer som utgörs av ombyggda bilar. Bilprovningen samägs av staten, motorbranschens organisationer och bilförsäkringsföretagen. Statens ägarandel är 52 %.

Förutom kontrollbesiktning bedriver Bilprovningen viss konkurrensutsatt verksamhet; denna är avgränsad genom att den bedrivs i dotterbolag. Inkomster från monopolverksamheten får inte användas inom den konkurrensutsatta verksamheten.

Vid Bilprovningens 177 besiktningsstationer utfördes ca 5,5 miljoner besiktningar år 2003, vilket är en ökning med 4 %. Det totala antalet underkända fordon minskar, men fortfarande underkänns var tredje personbil med krav på efterkontroll. Den genomsnittliga s.k. väntetiden var år 2003 i genomsnitt 30 dagar med en högsta notering under november månad på 40 dagar (med väntetid avses den första dag i en sammanhängande fyraveckorsperiod som har minst 10 % ledigt i de utlagda tiderna). År 2003 uppgick koncernens omsättning till ca 1,5 miljarder kronor att jämföra med ca 1,4 miljarder kronor året dessförinnan.

Tidigare behandling i riksdagen

Förslag om att avreglera Bilprovningens monopol har behandlats vid ett flertal tillfällen under de senaste åren. I betänkande 2000/01:TU14 anförde utskottet att riksdagens beslut från 1996, att behålla Bilprovningens monopol

på fordonskontroll, skulle ligga fast. Med anledning av utskottets betänkande gjorde dock riksdagen fyra tillkännagivanden till regeringen. Tyngdpunkten i Bilprovningens effektivitetsmätningar borde enligt riksdagen ligga på jämförelser mellan stationer. Vidare borde SWEDAC:s tillsynsansvar för Bilprovningens verksamhet ses över. Bilprovningens konkurrensutsatta verksamhet borde avgränsas genom en förbättring av bolagets underlag för kostnadsfördelning och prissättning. Slutligen anslöt sig riksdagen till ett förslag från Riksdagens revisorer om att ägarstyrningen i bolaget borde utvecklas.

Frågan om Bilprovningen behandlades även året därpå då utskottet i betänkande 2001/02:TU13 Fordonslag m.m. vidhöll att riksdagens beslut hösten 1996 om att Bilprovningens monopol i fråga om kontrollbesiktningar skulle ligga fast. Trafikutskottet anförde att en omreglering av kontrollbesiktningen inte får leda till att trafiksäkerheten, miljön eller servicen försämrades eller till att kostnaderna ökade. Utskottet menade 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. I likhet med regeringen underströk utskottet vikten av att verksamheten uppnådde minst samma kravnivå som gällde för övriga aktörer på provnings- och kontrollmarknaden.

Motionsförslag

I motion 2002/03:T220 av Anita Sidén och Cecilia Magnusson (båda m) föreslås att AB Svensk Bilprovningens monopol på kontrollbesiktning av fordon avvecklas. En avveckling av Bilprovningens monopol skulle komma konsumenterna till godo i form av ökad service och bättre kvalitet. För att undvika att konkurrensen eftersätts i glesbygd föreslås i motionen att befintliga bilverkstäder skall kunna ackrediteras.

Cristina Husmark Pehrsson (m) menar i motion 2002/03:T250 att AB Svensk Bilprovning har utvecklat sin verksamhet på ett sådant sätt att man på ett osunt sätt konkurrerar med privata företag både på den svenska och den utländska marknaden. Motionären anser att AB Svensk Bilprovningens monopol bör avvecklas och ersättas av ackrediterade verkstäder.

Jan-Evert Rådström och Elizabeth Nyström (båda m) framhåller i motion 2002/03:T293 att Konkurrensverket i en tidigare granskning kommit fram till att monopoliet på fordonskontroll bör avvecklas. Om fordonskontrollen avregleras leder detta enligt motionärerna till bättre tillgänglighet och ökad service. Dessutom skulle AB Svensk Bilprovning med sin stora kunskap få bättre möjligheter att kunna konkurrera på den internationella marknaden.

De långa kötiderna till Bilprovningen kan få förödande konsekvenser för näringsidkare menar Anna Grönlund (fp) i motion 2003/04:T431. Motionären anser att bilverkstäder genom ackreditering bör tillåtas att genomföra kontrollbesiktning. Ett system byggt på flexibilitet och valfrihet skulle enligt motionen ge stora fördelar för den enskilde bilägaren.

Även i motion 2002/03:T298 yrkande 4 av Lars Leijonborg m.fl. (fp) föreslås att AB Svensk Bilprovning bör avregleras. Som ett särskilt skäl anförs att de långa köerna till Bilprovningen kan påverka yrkesförare genom att de tvingas ställa av sina fordon och därmed går miste om inkomster. Motsvarande uppfattning framförs även i motion 2003/04:T562 yrkande 3 av Erling Bager m.fl. (fp).

Utskottets ställningstagande

Utskottet har vid flera tillfällen tidigare behandlat frågan om AB Svensk Bilprovningens verksamhet och då vidhållit att riksdagens beslut 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.

Utskottet anser att det inte heller nu har framkommit skäl som ger anledning till ett ändrat ställningstagande från riksdagens sida. I sammanhanget kan utskottet erinra om att Bilprovningen erbjuder bland de lägsta priserna i Europa för besiktning. Vidare kan nämnas att Bilprovningen vidtagit en rad åtgärder för att komma till rätta med tidigare köproblem. Det gäller bl.a. förlängda öppettider och nya bokningsrutiner där bl.a. personbilsägare erbjuds en reserverad plats i samband med kallelsen till besiktning. Sammantaget gör därmed Bilprovningen den bedömningen att man numera har en god förmåga att hantera sin kundtillströmning.

Utskottet är mot denna bakgrund inte berett att förorda en avreglering av Bilprovningens ensamrätt att utföra kontrollbesiktningar. Motionerna 2002/03:T220 (m), 2002/03:T250 (m), 2002/03:T293 (m), 2002/03:T298 (fp) yrkande 4 i denna del, 2003/04:T431 (fp) samt 2003/04:T562 (fp) yrkande 3 i denna del avstyrks därför.

Avreglering av förarprovning

Utskottets förslag i korthet

Utskottet anser det angeläget att förarprovningen genomförs i former som tryggar en god trafiksäkerhet samtidigt som höga krav på service och kundanpassning uppnås. Utskottet avstyrker mot bl.a. denna bakgrund motionsförslag (fp) om avreglering av förarprovningen. Jämför reservation 2 (m, fp, kd).

Bakgrund

Vägverket är den myndighet som har till uppgift att utföra kunskapsprov och körprov för utfärdande av körkort. Enligt Vägverkets författningssamling (2001:52) kan förordnanden att förrätta förarprov även genomföras vid gymnasieskola, fristående gymnasieskola och komvux samt vid Försvarsmakten.

Tidigare behandling i riksdagen

Våren 2003 behandlade utskottet ett antal motionsyrkanden om hantering av körkortsärenden (bet. 2002/03:TU4 Trafiksäkerhet). Utskottet konstaterade att handläggningstiderna hade förbättrats under år 2002, men att de fortfarande var långa. Utskottet erfor att Vägverket hade vidtagit ett flertal åtgärder för att avhjälpa den besvärande situationen. Vad gällde den av motionärerna förordade lösningen om avreglering av förarprovningen kunde utskottet dock inte se hur en sådan åtgärd skulle kunna avhjälpa situationen. Tvärtom befarades att en avreglering skulle kunna ge klara nackdelar för såväl trafiksäkerhet som effektivitet. Motionsförslagen avstyrktes följaktligen.

Motionsförslag

Folkpartiet förordar i motionerna 2002/03:T298 yrkande 4 av Lars Leijonborg m.fl. och 2003/04:T562 yrkande 3 av Erling Bager m.fl. att förarprovningen vid Vägverket konkurrensutsätts. De som skall köra upp för körkort får ibland vänta alltför länge på en uppkörningstid. Motionärerna föreslår ett system där vissa trafikskolelärare licensieras för att genomföra förarprov.

Utskottets ställningstagande

Utskottet uppmärksammar att Vägverket under de senaste åren vidtagit flera åtgärder i syfte att förkorta köerna till kunskapsprov och körprov. Åtgärderna har bl.a. varit inlåning av militära förarprovare och utlåning av trafikinspektörer mellan kontor. Fler assistenter har vidare utbildats för att kunna utföra kunskapsprov samtidigt som rekrytering och utbildning av trafikinspektörer har koncentrerats till storstadsområden. Under 2003 har medelväntetiden för körprov minskat från 39 dagar 2002 till 30 dagar och för kunskapsprov från 34 dagar 2002 till 23 dagar. Efterfrågan på kunskapsprov har dock ökat under året, förmodligen på grund av ett ökat antal omprov.

Utskottet konstaterar att positiva effekter i form av kortare väntetider har redovisats framför allt i Stockholmsområdet. Variationen i kötid mellan olika platser i landet är dock fortfarande stor och är som regel längst i storstadsregionerna. Från Vägverkets sida är målet att kötiden för respektive prov inte skall uppgå till mer än tre veckor. Utskottet har vidare erfarit att Vägverket söker finna nya former för att utveckla förarprovet med bl.a. projektet ”Släcka 2:an”. Det innebär att körprovet delas upp i olika moment. Underkäns eleven på ett moment skall denna kunna göra omprov på just detta moment på en trafikskola, detta i likhet med hur det fungerar med Bilprovningen där vissa moment som underkänts kan kontrolleras och sedermera godkännas av auktoriserade verkstäder. Försök kommer att påbörjas under våren 2004 med utvalda trafikskolor.

Utskottet anser det angeläget att förarprovningen genomförs i former som tryggar en god trafiksäkerhet samtidigt som höga krav på service och kundanpassning uppfylls. Utskottet välkomnar därför Vägverkets pågående arbete med att förändra förarprovet och förkorta kötiderna för förarprov. Utskottet är

mot denna bakgrund inte berett att förorda en avreglering av förarprövningen. Följaktligen avstyrks motionerna 2002/03:T298 yrkande 4 (fp) och 2003/04:T562 yrkande 3 (fp) i nu behandlade delar.

Besiktning av släp och äldre fordon

Utskottets förslag i korthet

Utskottet avstyrker motionsförslag (kd, c) om färre besiktningstillfällen för besiktning av släp och äldre fordon. Utskottet hänvisar till att motionsförslagen nyligen har tillgodosetts genom beslut om utglesning av intervallet för besiktning av berörda fordonstyper.

Bakgrund

Fram till den 1 januari 2004 gällde för bildragna släpvagnar med en totalvikt av högst 3,5 ton och motorcyklar att de skulle kontrollbesiktigas senast ett år efter den månad då föregående fullständiga kontrollbesiktning utfördes om mer än tio år har förflutit sedan fordonet första gången togs i bruk (enligt 9 kap. 5 § fordonsförordningen 2002:925).

Från och med den 4 april 2004 skall bildragna släpvagnar med en totalvikt av högst 3,5 ton och motorcyklar kontrollbesiktigas första gången senast fyra år efter den månad då fordonet första gången togs i bruk, och därefter senast två år efter den månad då föregående fullständiga kontrollbesiktning utfördes.

Motionsförslag

Lars Gustafsson (kd) och Sven Bergström (c) framhåller i motion 2002/03:T461 yrkande 2 att det har blivit allt vanligare att renovera äldre släp, framför allt husvagnar och i vissa fall lastbilssläp för att visa upp i samband med rallyn, utställningar och träffar. Dessa släp är i likhet med de fordon som drar dem varsamt renoverade, väl omskötta och används ytterst lite. Därför borde veteranfordon och släp, äldre än 30 år, som inte används i yrkesmässig trafik, bussar eller släp inrättade för personbefordran besiktigas vartannat år. Motsvarande förslag redovisas i motion 2002/03:T467 yrkande 2 av Annika Qarlsson (c).

Utskottets ställningstagande

Regeringen har som redovisats i bakgrundsbeskrivningen nyligen fattat beslut om utglesning av intervallet vid besiktning av motorcyklar, lätta släp och vissa husvagnar. Utskottet konstaterar därmed att yrkandena i motionerna 2002/03:T461 yrkande 2 (kd och c) samt 2002/03:T467 yrkande 2 (c) tillgodoses. Utskottet förutsätter vidare att fortsatta överväganden kan komma att göras om utglesning av besiktningintervallernas längd för olika fordonskategorier under förutsättning att inga negativa trafiksäkerhetseffekter uppstår. Utskottet avstyrker mot denna bakgrund berörda motionsförslag.

Regelverk för fordonsvikter

Utskottets förslag i korthet

Utskottet anser det viktigt att regelverket kring fordonsvikter främjar en utveckling mot säkra transporter. Utskottet anser att Sverige inom ramen för EU-samarbetet aktivt bör verka för utvecklingen av ändamålsenliga fordons- och körkortsregler. Särskild uppmärksamhet bör här riktas mot regleringen av att släpvagnars totalvikt inte får vara högre än bilens tjänstevikt. Utskottet föreslår att riksdagen ger regeringen till känna vad utskottet anfört i frågan. Utskottet föreslår mot denna bakgrund att riksdagen när det gäller regelverket för släpvnagsvikter delvis bifaller två motionsförslag (s) och avslår tre motionsförslag (m, c). Jämför reservation 3 (m, fp).

Bakgrund

Regler för släpvnagskombinationer 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. Vägar 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 behandling i riksdagen

Utskottet behandlade regelverket för fordonsvikter våren 2001 i betänkande 2000/01:TU9 Fordonsfrågor m.m. Vid detta tillfälle instämde utskottet i vad motionärerna hade påtalat om att utvecklingen av fordon har förändrat sammansättningen av fordonsparken och därmed möjligheterna att dra släpvnagnar. Utvecklingen mot mindre och mer energisnåla fordon med god prestanda hade också enligt utskottet inneburit att regeln om att släpvagnens totalvikt inte får vara högre än bilens tjänstevikt ibland upplevs som en begränsning.

Utskottet framhöll mot denna bakgrund att det var viktigt att regelverket för fordonsvikter främjar en utveckling av ändamålsenliga och trafiksäkra transporter och ansåg det angeläget att de aktuella bestämmelserna följs upp med hänsyn till den fordonstekniska utvecklingen och nya forskningsrön. Utskottet förutsatte vidare att Vägverket inom ramen för sitt sektorsansvar skulle ta initiativ till en översyn av bestämmelserna om fordonsvikter. Vidare

hänvisade utskottet även till en motsvarande översyn inom EU av rådande regelverk. Utskottet utgick också från att Sverige aktivt skulle verka inom EU för utvecklingen av ändamålsenliga fordons- och körkortsregler.

Motionsförslag

Reglerna för bil- och släpvagnskombinationer är föråldrade och inte anpassade till moderna fordon anser Elizabeth Nyström m.fl. (m) i motionerna 2002/03:T348 yrkande 6 och 2003/04:T454 yrkande 8. Trafiksäkerheten äventyras enligt motionärerna när en förare tvingas använda en mindre bil för att dra ett släp för att undvika att överskrida totalvikten 3 500 kg för B-körkort.

I motion 2002/03:T524 av Christina Axelsson och Eva Arvidsson (båda s) förordas att reglerna för släpvagnskombinationer ändras så att de anpassas till de moderna och säkrare fordon som finns i dag. Att en förare väljer en mindre bil vars tjänstevikt tillsammans med släpets vikt understiger gränsen för vad en förare får framföra med B-körkort är en säkerhetsrisk som står helt i motsats till nollvisionen i trafiken.

Viktbegränsningen för B-körkort gjordes enligt Johan Linander (c) i motion 2003/04:T216 för ett antal år sedan då bilar inte var lika tunga som i dag. Detta får till följd att många nytillverkade bilar, som har en totalvikt på över 2 500 kg, inte kan dra t.ex. husvagnar eller hästsläp. Motionären föreslår därför att gränsen för ett fordon med släps sammanlagda vikt höjs.

Rolf Lindén och Gunilla Carlsson i Hisings Backa (båda s) anser i motion 2003/04:T374 att det är viktigt med en översyn och en förändring av dagens viktgränser för släpvagnskombinationer. I likhet med andra motionärer i ärendet menar de att dagens regelverk inte är anpassat efter moderna bilar och att valet av en mindre bil för att klara gränsen på 3 500 kg kan betyda sämre bromssystem och minskad stabilitet i bilen, vilket leder till sämre trafiksäkerhet.

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar att utvecklingen av fordonsparken delvis har förändrat förutsättningarna för att dra släpvagnar. 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. Samtidigt finns önskemål om att höja den sammanlagda viktgränsen på 3 500 kg.

Utskottet anser för egen del att det är viktigt att regelverket för fordonsvikter främjar en utveckling av ändamålsenliga och trafiksäkra transporter. Därför är det angeläget att de aktuella bestämmelserna följs upp med hänsyn till den fordonstekniska utvecklingen och nya forskningsrön. Utskottet är inte nu berett att ta något initiativ för att ompröva den sammanlagda viktgränsen på 3,5 ton. Denna bestämmelse vilar på ett internationellt regelverk och har utformats efter bl.a. trafiksäkerhetskrav och de risker som är förknippade med tunga fordonsekipage. Däremot anser utskottet det angeläget med fortsatta

överväganden kring regleringen om att släpvagnens totalvikt inte får vara högre än bilens tjänstevikt. Utskottet förutsätter därför att denna fråga behandlas inom ramen för det fortsatta arbetet och att Sverige aktivt verkar inom EU för utvecklingen av ändamålsenliga fordons- och körkortsregler. Vad som nu anförs om utveckling av ändamålsenliga regler för släpvagnsekipage bör av riksdagen ges regeringen till känna.

Utskottet bifaller mot denna bakgrund delvis motionerna 2002/03:T524 (s) och 2003/04:T374 (s) samt avslår motionerna 2002/03:T348 yrkande 6 (m), 2003/04:T216 (c) samt 2003/04:T454 yrkande 8 (m).

Registerhållningsavgift

Utskottets förslag i korthet

Utskottet avstyrker två motionsförslag (m, c) om slopad registerhållningsavgift. Jämför reservation 4 (m, kd, c).

Bakgrund

Registerhållningsavgift tas sedan den 1 oktober 2001 ut för alla registrerade fordon. Avgiften tas ut även av fordon som är skattebefriade, t.ex. veteranfordon, räddningsfordon, diplomafordon samt jordbrukstraktorer. Avgiften är på 35 kr per år för flertalet fordonsslag. För bl.a. moped klass I tas en engångsavgift ut om 80 kr. Intäkterna från avgiften går till att upprätthålla ett register över registrerade fordon. I dag är det kostnadsfritt att anmäla ägarbyte samt att ställa av eller på fordon.

Motionsförslag

Registerhållningsavgiften bör avskaffas enligt Jeppe Johnsson och Ulla Löfgren (båda m) i motion 2003/04:T217. Då avgiften på 35 kr per år förmodligen inte ens täcker Vägverkets administrationskostnad torde det handla om en förlustaffär för staten som också drabbar den enskilde fordonsägaren, oftast små företag, i form av onödig administration.

I motion 2003/04:T337 av Birgitta Carlsson och Jan Andersson (båda c) föreslås att den årliga registerhållningsavgiften ersätts med en engångsavgift som lämpligen tas ut vid nyinköp av fordon. Därmed anges att man kan reducera Vägverkets kostnader och samtidigt minska byråkratin för många fordonsägare och företagare.

Utskottets ställningstagande

Enligt vad utskottet erfarit beräknar Trafikregistret kostnaderna för att administrera registerhållningen för fordon till 35 kr. Överrensstämmelse synes därmed råda med regelsystemet för statens uttag av avgifter som föreskriver att avgiften inte får vara högre än den faktiska kostnaden.

Med hänvisning till det anförda är utskottet inte berett att vidta någon åtgärd med anledning av de behandlade motionsyrkandena. Följaktligen avstyrks motionerna 2003/04:T217 (m) och 2003/04:T337 (c).

Chipstrimming

Utskottets förslag i korthet

Utskottet anser det angeläget att arbetet med att bereda frågan om certifiering av lämpliga fordonskomponenter sker skyndsamt. Utskottet föreslår mot denna bakgrund att riksdagen avslår tre motionsförslag (kd) om certifiering av chipstrimming.

Bakgrund

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 behandling i riksdagen

I betänkande 2000/01:TU9 Fordonsfrågor m.m. gjorde utskottet bedömningen att IT-utvecklingen innebär nya möjligheter att genom chipstrimming optimera moderna bilmotorer för att uppnå ökad effektivitet. Konvertering av fordon till drift med mer miljövänliga drivmedel som etanol kan dessutom möjliggöras. Samtidigt måste frågor som konsekvenser för motorernas emissionsegenskaper beaktas för att möjliggöra en hållbar utveckling. Det gäller även behovet av en effektiv kontroll och ett tryggt konsumentskydd.

Utskottet erfor att Regeringskansliet beredde utredningen Avgasrening 2000. I samband med remissbehandlingen förde olika myndigheter, organ och företag fram en rad synpunkter och tillförde ytterligare underlagsmaterial. Det gällde bl.a. att tillskapa ett oberoende certifieringsinstitut för att främja konkurrens och teknisk utveckling samt för att underlätta åtgärder för konvertering av traditionella bensinmotorer till drift med alternativa och mer miljövänliga bränslen.

Enligt utskottets mening var det 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. För att främja teknikutvecklingen förutsatte utskottet att regeringen vid sin beredning av utredningen Avgasrening

2000 övervägde att inrätta ett certifieringssystem, konverteringstrimning till alternativa och mer miljövänliga bränslen, försäkringsmässiga konsekvenser och övriga frågor som tas upp i motionerna. Med hänsyn härtill och i avvaktan på regeringens ställningstagande ansågs det att något initiativ från riksdagens sida inte var erforderligt.

Regeringen har därefter i proposition 2001/02:31 Avgasrening m.m. bedömt att det finns ett behov av bestämmelser om godkännande av reservdelar och tilläggsutrustning för att öka konkurrensen och möjligheterna för oberoende tillverkare av avgasreningsutrustning att tillhandahålla utrustning som kan förbättra avgasreningsystemen. Reglerna måste dock enligt propositionen arbetas fram inom EU, och Sverige bör i förhandlingsarbetet verka för att sådana bestämmelser kommer till stånd. I avvaktan på dessa bör det inte införas särskilda regler i Sverige. Frågor om trimning som inte godkänts av tillverkaren bör drivas inom ramen för arbetet i EU. För att begränsa kostnaderna för bilägare och för att förbättra reservdelarna från miljösynpunkt förordas i propositionen en fortsatt diskussion om certifiering av sådan utrustning och annan tilläggsutrustning, liksom för reservdelar. Vidare anges i propositionen att dispensförfarandet i det nuvarande systemet kan utnyttjas vid eftermontering av tilläggsutrustning som visat en inte oväsentlig potential att förbättra avgasreningen på befintliga fordon.

Propositionen behandlades i betänkande 2001/02:MJU6, där miljö- och jordbruksutskottet instämde i regeringens överväganden när det gäller konkurrensen och möjligheterna för oberoende tillverkare av avgasreningsutrustning att tillhandahålla utrustning som kan förbättra avgasreningsystemen. Utskottet framhöll vidare att det, bl.a. med beaktande av betydelsen av samordning inom EU, inte finns skäl att nu införa nationella regler om godkännande av reservdelar och tilläggsutrustning. I likhet med regeringen ansåg utskottet att Sverige, med hänsyn till intresset av en ökad konkurrens på området, inom EU-arbetet bör verka för att certifiering skall kunna ske av lämpliga komponenter. Vidare ansåg utskottet att det bör uppmärksammas att det även utan regler om certifiering av reservdelar och tilläggsutrustning inom det nuvarande systemet finns ett dispensförfarande som kan utnyttjas vid eftermontering av tilläggsutrustning som visat en inte oväsentlig potential att förbättra avgasreningen på befintliga fordon.

Motionsförslag

Olle Sandahl (kd) framhåller i motion 2003/04:T298 att det är viktigt att regeringen är pådrivande i EU om ett införande av gemensam certifiering av chipstrimning. Kommissionens arbete med godkännandesystem är mycket komplicerat eftersom det krävs ett godkännande för varje komponent. Frågan är i dag inte prioriterad av kommissionen och det leder till konkurrensnackdelar och handelshinder för fristående företag i förhållande till bilproducenter som är certifierade. Vidare föreslås att en utredning tillsätts för att undersöka möjligheterna att sänka kostnaderna för dispenser för fordon med chipstrim-

ning. Chipstrimming kan öka ett fordon's prestanda men tekniken innebär också att många fordon kan utnyttja ett bättre bränsle än det som fordonet programmerats för.

I motion 2003/04:T563 av Lars Gustafsson m.fl. (kd) föreslås att det skall finnas möjligheter till certifiering för företag som sysslar med chipstrimming om dessa kan verifiera sina resultat och tar sitt ansvar gentemot kunder och myndigheter. Praktiska prov har visat att begagnade bilar som chipstrimmats har kunnat påvisa både lägre bensinförbrukning, lägre utsläppsnivåer samt högre effektuttag. Motsvarande uppfattning redovisas även i motion 2002/03: MJ377 yrkande 9 av Lars Gustafsson m.fl. (kd).

Utskottets ställningstagande

Som redovisats i bakgrundsbeskrivningen har utskottet tidigare ansett det vara 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 vidare framhållit vikten av att regeringen bereder frågan om certifiering av lämpliga fordonskomponenter.

Utskottet delar 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. Enligt utskottets mening är det angeläget att det förutsedda beredningsarbetet sker utan onödig tidsutdräkt. Utskottet avstyrker mot denna bakgrund motionerna 2002/03: MJ377 (kd), 2003/04: T298 (kd) och 2003/04: T563 (kd).

Fyrhjulingar

Utskottets förslag i korthet

Utskottet anser det viktigt med högt ställda krav på trafiksäkerhet vid användning av fyrhjulinga motorcyklar och terrängskotrar. Utskottet förutsätter att den nyligen tillsatta utredningen om särskilda behörighetskrav för dessa fordon ser över frågan och snarast påtalar eventuella behov av regelförändringar. Utskottet föreslår mot denna bakgrund att riksdagen avslår motionsförslag om särskilda åtgärder för denna fordonskategori (s, m).

Gällande bestämmelser och tidigare behandling

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

Fyrhjuliga motorcyklar och terränghjulingar är mycket lika till utseendet och i vissa fall även när det gäller prestanda. Fyrhjulig 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 den korsa en väg. För att framföra en terränghjuling krävs förarbevis eller körkort utfärdat före den 1 januari 2000.

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

I betänkande 2002/03:TU4 Trafiksäkerhet förutsätter utskottet att regeringen redovisar sin bedömning vad det gäller dels åtgärder för att förbättra trafiksäkerheten för terrängskotrar, dels möjligheten att i svensk lagstiftning särskilja snöskotrar från terränghjulingar med anledning av att de krav som ställs på föraren av respektive maskintyp, ur ett trafiksäkerhetsperspektiv, skiljer sig åt i väsentlig utsträckning.

Motionsförslag

Anita Jönsson (s) skriver i motion 2003/04:T385 att det bör finnas separata förarbevis för terränghjulingar och för snöskotrar. Eftersom det handlar om två olika fordon som har olika köregenskaper är det en säkerhetsrisk att examinatorn endast genomför ett teoretiskt prov. Motionären framhåller också att ATV-maskiner och fyrhjulig motorcykel kan vara förväxlande lika, varför det kan vara en möjlighet att låta det framgå av registreringsskyltarna vilken typ av fordon som det handlar om.

Elizabeth Nyström m.fl. (m) efterlyser i motion 2003/04:T454 yrkandena 12 och 13 en översyn av regelverket runt fyrhjuliga motorcyklar. Utbildningarna för terränghjulingar (ATV-maskiner) och snöskotrar bör separeras och utbildare som genomför den praktiska undervisningen bör kunna auktoriseras som examinatore av Vägverket. I motionen föreslås även att ATV-maskiner och fyrhjuliga motorcyklar bör kunna separeras från varandra med hjälp av olikfärgade registreringsskyltar.

Utskottets ställningstagande

Trafikutskottet har tidigare framhållit att kraven på utbildning för terrängskoter bör höjas för att öka trafiksäkerheten. Regeringen har bl.a. mot denna bakgrund nyligen tillsatt en utredning om särskilda behörighetskrav för olika fordonstyper (dir. 2003:105). Utredningen skall enligt sina direktiv analysera bl.a. regelverket om förarbevis. Utskottet ser det för sin del som naturligt att även de nu väckta motionsfrågorna om separata förarbevis och en översyn av regelverket för fyrhjuliga motorcyklar kommer att övervägas inom ramen för det pågående utredningsarbetet. Med hänsyn till den snabba utvecklingen på

området och vikten av att motverka en utveckling som kan vara negativ ur trafiksäkerhetssynpunkt är det enligt utskottets mening angeläget att beredningsarbetet sker skyndsamt.

Med hänvisning till det anförda finner utskottet att något initiativ från riksdagen inte är erforderligt. Följaktligen avstyrks motionerna 2003/04:T385 (s) och 2003/04:T454 (m) yrkandena 12 och 13.

Fordonsskyltning

Utskottets förslag i korthet

Utskottet anser det angeläget att fordonsskyltningen medverkar till högt ställda trafiksäkerhetskrav. Med hänvisning till pågående beredningsarbete som har till syfte att införa LGF-skylt för s.k. mopedbilar avstyrks ett motionsförslag (m) i ärendet. Jämför reservation 5 (m).

Bakgrund

Fordon och fordon med vissa släp som har en begränsad hastighet på 30 eller 40 kilometer i timmen skall vara utrustade med en varningsskylt för långsamtgående fordon. LGF-skylten har formen av en triangel, röd till färgen och med reflexer, och den skall vara monterad väl synlig bak på fordonet. I Vägverkets författningssamling finns föreskrifter för respektive fordonstyp som skall vara utrustad med en LGF-skylt samt hur den skall monteras på fordonet.

Motionsförslag

Mot bakgrund av att tidigare planer på att införa LGF-skyltar på s.k. mopedbilar inte har infriats framhåller Jan-Evert Rådström och Elizabeth Nyström (båda m) i motion 2003/04:T324 att det är av största vikt att riksdagen tar beslut om att införa regler om att även mopedbilar skall ha LGF-skyltar. Att mopedbilar saknar LGF-skyltar är en trafikfara eftersom det är svårt för medtrafikanterna att uppfatta att den rör sig i en helt annan hastighet än vanliga fordon.

Utskottets ställningstagande

Utskottet anser det angeläget att de fordon som trafikerar våra vägar skall vara utrustade så att de främjar högt ställda krav på trafiksäkerhet. Enligt vad utskottet erfarit bereds för närvarande frågan om införande av LGF-skyltar för s.k. mopedbilar. Vägverket har lämnat ett förslag på införande av LGF-skyltar på mopedbilar till Kommerskollegium. Kommerskollegium har underställt frågan om förslaget skall anmälas enligt direktiv 98/34/EG till regeringen. Efter regeringens beslut har Kommerskollegium i början av år 2004 anmält

förslaget till kommissionen. Utskottet välkomnar att en process nu pågår för att utöka kravet på s.k. LGF-skyltar och förutsätter att ärendet bereds skyndsamt.

Enligt utskottets mening finns det mot denna bakgrund inte anledning för riksdagen att ta något initiativ i ärendet. Utskottet avstyrker följaktligen motion 2003/04:T324 (m).

Felparkeringsavgifter m.m.

Utskottets förslag i korthet

Utskottet avstyrker två motioner (båda m) som behandlar reglerna för indrivning av bl.a. felparkeringsavgifter och borttagande av registeruppgifter om felparkering. Utskottet hänvisar till förutsatt beredningsarbete och gällande regelverk. Jämför reservation 6 (m).

Indrivning av böter och avgifter

I dag kan Sverige enligt nordiska verkställighetslagen (NVL) ta ut böter för t.ex. hastighetsöverträdelser men inte avgifter för felparkering.

Motionsförslag

I motion 2002/03:T216 menar Anita Sidén och Cecilia Magnusson (båda m) att staten går miste om stora belopp i form av böter och avgifter från utländska trafikanter som inte betalar vid t.ex. felparkering och hastighetsöverträdelser. Motionärerna menar att svensk lagstiftning måste skärpas så att böter och avgifter kan drivas in på ett mer effektivt sätt i likhet med vad som gäller i andra länder.

Marietta de Pourbaix-Lundin (m) anser i motion 2002/03:T228 att regeringen bör lägga fram ett förslag till förändring i lagstiftningen som gör det möjligt att ta bort uppgifter om felparkering i de fall där böterna har erlagts. Enligt motionen kan det inte föreligga något allmän intresse av att spara uppgifter om felparkering särskilt som förseelsen är att anse som ringa.

Utskottets ställningstagande

Riksdagen har tidigare med två tillkännagivanden till regeringen understrukit vikten av att åtgärder vidtas så snabbt som möjligt i syfte att åstadkomma ett påföljdssystem som är effektivt även visavi utländska fordonsförare. Utskottet konstaterar att regeringen mot bl.a. denna bakgrund har aviserat att en proposition kommer att överlämnas till riksdagen den 17 mars 2004 om antagande av ett rambeslut om ömsesidigt erkännande och verkställighet och bötesstraff inom Europeiska unionen. I avvaktan på regeringens proposition och förutsatt riksdagsberedning avstyrks motion 2002/03:T216 (m).

Vad gäller borttagande av uppgifter om felparkering har utskottet tidigare i betänkande 2001/02:TU10 Trafiksäkerhet m.m. anfört att medborgarnas rätt att ta del av allmänna handlingar och principerna för arkivering skall beaktas. Likaså måste hänsyn tas till behovet av information för rättskipning och förvaltning. Utskottet erinrade om att den som debiterats felparkeringsavgift skall erlägga avgiften inom föreskriven tid även om talan förs om undanröjande av betalningsskyldigheten. En omedelbar gallring skulle därför äventyra möjligheterna till återbetalning av inbetald avgift om betalningsansvaret har undanröjts av domstol. En sådan konsekvens borde, enligt utskottets mening, inte accepteras från rättstrygghetssynpunkt. Mot denna bakgrund avstyrktes ett motionsförslag om borttagande av registeruppgifter. Några omständigheter som föranleder utskottet att ändra ståndpunkt har inte framkommit. Motion 2002/03:T228 (m) avstyrks därför.

Motorcykel i kollektivkörfält

Utskottets förslag i korthet

Utskottet anser att avvägningen av vilka fordonskategorier som får utnyttja kollektivkörfält bäst sker på lokal nivå. Utskottet avstyrker mot denna bakgrund ett motionsförslag (s) om att införa en nationell reglering om rätt för motorcyklar att använda kollektivkörfält. Jämför reservation 7 (kd).

Bakgrund

På många vägar in och ut ur stads kärnor, liksom i stads kärnor, finns körfält för fordon i linjetrafik. Trafikförordningen (1998:1276) reglerar var olika fordon får framföras på vägbanan. Vid färd på väg skall fordon föras i det körfält som är längst till höger i färdriktningen och som är avsett för fordonet.

All reservation av körfält för fordon av linjetrafik sker på kommunal nivå. På samma sätt beslutar varje kommun respektive länsstyrelse vilka övriga fordon som, för att underlätta framkomligheten, får framföras i körfält avsedda för fordon i linjetrafik. Det enda lagstiftningen föreskriver är sålunda att cykel, moped och fordon som är konstruerade för en hastighet av högst 40 kilometer i timmen eller som inte får föras med högre hastighet än 40 kilometer i timmen kan framföras i körfält anvisat för linjetrafik om vägen saknas eller är olämplig för framfart.

Motionsförslag

Jan Emanuel Johansson (s) uppmärksammar i motion 2002/03:T523 att motorcyklar på många ställen i landet utestängs från bussfiler på ett omotiverat sätt. För att öka trafiksäkerheten föreslås därför att motorcyklar ges samma rättighet att använda bussfilerna som linjelagd busstrafik har.

Utskottets ställningstagande

Förslag om att få använda bussfiler har tidigare framförts bl.a. från transportföretag, företag som driver beställningstrafik med buss, taxiföretag och särskilda miljövänliga fordonsgrupper som t.ex. elfordon. Utskottet anser att avvägningen av vilka fordonskategorier som får använda kollektivkörfält bäst sker på kommunal nivå enligt principen om att kommunerna själva bör bestämma över sina egna angelägenheter. Utskottet är därför inte berett att ta något initiativ med anledning av motion 2002/03:T523 (s). Motionsyrkandet avstyrks följaktligen.

Vinterdäck

Utskottets förslag i korthet

Utskottet avstyrker ett motionsförslag (s) om att vinterdäck skall vara standardutrustning i alla bilar. Utskottet hänvisar till att kravet på användning av vinterdäck endast gäller en del av året.

Bakgrund

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 betänkande 2002/03:TU4 Trafiksäkerhet har utskottet tidigare behandlat frågan om vinterdäck som standardutrustning vid försäljning av bilar. Utskottet framhöll därvid att det i fordonskungörelsens 11 § regleras vad som är obligatorisk utrustning för bilar, t.ex. broms, säkerhetsbälten och varningstriangel. Kravet på vinterdäck återfinns däremot i trafikförordningen (1998:1265) och gäller endast en begränsad del av året. Eftersom kravet endast gäller en del av året var utskottet inte berett förorda att vinterdäck skall ingå i standardutrustning av bil vid leverans.

Motionsförslag

Per Erik Granström m.fl. (s) föreslår i motion 2003/04:T403 att det borde införas krav på att vinterdäck bör vara standardutrustning i alla bilar. Kraven på trafiksäkerhetsutrustning bör som motionärerna ser det vara enhetliga oavsett att viss utrustning endast används under viss tid.

Utskottets ställningstagande

Utskottet har tidigare avstyrkt motsvarande motionsförslag om vinterdäck som standardutrustning vid försäljning av bilar. Utskottet har inte ändrat uppfattning i frågan. Utskottet vill vidare erinra om att bilar som säljs under den del av året då vinterdäck är obligatoriskt i många fall är utrustade med vinterdäck. Med hänsyn till det anförda avstyrker utskottet motion 2003/04:T403 (s).

Identifiering av fordonsförare

Utskottets förslag i korthet

Enligt vad utskottet erfarit avser regeringen att, mot bakgrund av ett tidigare tillkännagivande från riksdagens sida, inom kort tillsätta en utredning om ägaransvar vid t.ex. hastighetsöverträdelser. Med hänvisning till aviserat utredningsarbete avstyrker utskottet ett motionsförslag (v) om identifiering av förare vid trafikbrott.

Bakgrund

En fordonsägares ansvar skiljer sig beroende på om en överträdelse av en trafikbestämmelse är kriminaliserad eller inte. Enligt lagen (1976:206) om felparkeringsavgift har fordonsägaren ansvar för fordonet, oavsett vem som har gjort sig skyldig till en felparkering. Enligt trafikförordningen (1998:1276) är ägaren av ett fordon skyldig att se till att fordonet inte brukas i strid mot förordningens bestämmelser. När någon annan brukar fordonet gäller dock ägarens ansvar endast vid vissa i förordningen angivna bestämmelser om fordons- och släpvagnsvikt m.m.

Tidigare behandling i riksdagen

Våren 2003 behandlade utskottet en motion om fordonsägarens ansvar i samband med hastighetsöverträdelser (bet. 2002/03:TU4 Trafiksäkerhet). I betänkandet angavs att utskottet såg positivt på den under senare år utökade automatiska hastighetsövervakningen med kameror. Utskottet framhöll vidare att det var angeläget att kameraövervakningen fungerade så effektivt som möjligt för att trafiksäkerhetsvinster skulle kunna tas till vara fullt ut. Enligt utskottets mening var det mot denna bakgrund angeläget att skyndsamt se över förutsättningarna att förändra ägaransvaret vid hastighetsförseelser i syfte att effektivisera den automatiska kameraövervakningen.

Utskottet föreslog därför att riksdagen skulle ge regeringen till känna vad utskottet anför om att skyndsamt se över förutsättningarna att förändra ägaransvaret vid hastighetsöverträdelser. Detta blev också riksdagens beslut.

Motionsförslag

I motion 2002/03:T300 yrkande 19 av Gudrun Schyman m.fl. (v) framhålls att om rätt person skall kunna ställas till svars för trafikbrott krävs det möjligheter att identifiera föraren. I grannländer har man löst detta genom att fordonsägaren är skyldig att uppge till vem denne har lånat ut sitt fordon. En liknande regel bör enligt motionärerna införas i Sverige. Riksdagens trafikutskott har enligt motionärerna tidigare av sagt sig sitt ansvar för frågan och förutsatt att regeringen vidtar lämplig åtgärd. Detta har emellertid inte resulterat i förändrade bestämmelser trots flera års möjligheter. Mot denna bakgrund föreslås ett tillkännagivande om att regeringen lägger fram lagförslag som innebär att en fordonsägare är skyldig att uppge till vem denne har lånat ut sitt fordon.

Utskottets ställningstagande

Enligt vad utskottet erfarit avser regeringen inom kort att tillsätta en utredning om ägaransvar vid t.ex. hastighetsöverträdelser. Med hänsyn till aviserat beredningsarbete avstyrker utskottet motion 2002/03:T300 yrkande 19 (v).

Övergivna fordon

Utskottets förslag i korthet

Med anledning av nyligen beslutade ändringar i lagen om flyttning av fordon i vissa fall, m.m. och förutsatt uppföljningsarbete inom området avstyrks två motionsförslag (c). Jämför reservation 8 (kd, c).

Tidigare behandling

Riksdagen har nyligen behandlat regelverket kring flyttning av övergivna fordon (prop. 2002/03:105, bet. 2003/04:TU2, rskr. 2003/04:8). Lagen (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall har därmed förtydligats så att det klart framgår att cyklar och andra oregistrerade fordon kan flyttas med stöd av lagens bestämmelser. Riksdagsbeslutet innebär vidare att en markägares möjlighet att begära att ett fordon flyttas utvidgas till att gälla även om markägaren inte har förbjudit parkering eller ställt upp villkor för parkering enligt bestämmelserna i lagen (1984:318) om kontrollavgift vid olovlig parkering.

Motionerna

Lena Ek och Eskil Erlandsson (båda c) uppmärksammar i motion 2002/03:T404 att det är svårt för privatpersoner som fått en bil placerad på sin mark att få den bortforslad. Motionärerna föreslår därför att polisen får rätt att fatta beslut om flyttande av övergivet fordon och att verkställigheten därefter hanteras av kronofogdemyndigheten.

I motion 2003/04:T413 yrkande 1 av Birgitta Carlsson och Rigmor Stenmark (båda c) föreslås att lagstiftningen ändras så att polis eller markägare ges befogenhet att snabbare än i dag transportera bort bilar som lämnats utefter vägar eller på annan plats i naturen.

Utskottets ställningstagande

Lagstiftningen om flyttning av fordon har nyligen ändrats i syfte att minska problemet med övergivna fordon i naturen. I samband med riksdagsbeslutet förutsatte utskottet att en ingående uppföljning skulle ske 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.

Utskottet förutsätter att även frågor som gäller de nu aktuella motionsförslagen kommer att uppmärksammas inom ramen för det förutsedda uppföljningsarbetet. Utskottet är mot denna bakgrund inte nu berett att vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslagen. Utskottet avstyrker därför motionerna 2002/04:T404 (c) och 2003/04:T413 (c) yrkande 1.

Översyn av fordonslagstiftningen m.m.

Utskottets förslag i korthet

Utskottet avstyrker ett motionsförslag (s) om översyn av fordonslagstiftningen och tillsynen av gällande regelverk.

Motionsförslag

Inger Nordlander (s) föreslår i motion 2002/03:T528 en översyn av gällande lagstiftning för att nå ökad trafiksäkerhet samt renare miljö. Översynen bör gälla dels regelverket för framförande och uppställning av fordon som inte är besiktigade, skattade eller försäkrade, dels att kommunerna får fullt ansvar och befogenhet att kontrollera att lagar och förordningar följs när det gäller besiktning, betalning av bilskatt samt försäkring av fordon. Motionären framhåller att bilar som inte är besiktigade på många år utgör både en trafik- och miljöfara.

Utskottets ställningstagande

Utskottet erinrar om att fordon enligt gällande lagstiftning inte får användas om de inte är besiktigade, skattade och försäkrade. Det ankommer på polisen att kontrollera efterlevnaden av gällande regelverk. Utskottet är inte nu berett att förorda en översyn av gällande fordonslagstiftning och frågan om en överföring av kontrolluppgifter från statlig till kommunal nivå. Med anledning härav avstyrker utskottet motion 2002/03:T528 (s).

Motorcykelbelysning

Utskottets förslag i korthet

Utskottet avstyrker ett motionsförslag (m) om ändrade regler för motorcykelbelysning.

Bakgrund

Sedan år 1999 är det krav på att motorcyklar skall vara utrustade med hel- och halvljus. Reglerna för användandet av ljus för motorcyklar framgår av trafikförordningen (1998:1276). Enligt denna förordning får vid färd på väg med bil, motorredskap klass I, tung terrängvagn, motorcykel eller moped klass I i stället för halvljus användas annat ljus som är tillräckligt för att uppmärksamma andra trafikanter på fordonet (3 kap. 71 §). Detta gäller dock inte vid färd under mörker, i gryning eller skymning eller när väderleksförhållandena eller andra omständigheter föranleder att halvljuset behöver vara tänt. I dimma och vid kraftig nederbörd får dimljus användas i stället för halvljus. Dimljus och halvljus eller annan form av sidobelysning på fordonet får inte användas samtidigt vid färd under mörker, i gryning eller skymning eller vid dåliga väderleksförhållanden eller under andra omständigheter som föranleder att halvljuset behöver vara tänt. Detta förbud gäller dock inte vid färd med motorcykel under dagsljus.

Motionsförslag

Marietta de Pourbaix-Lundin (m) föreslår i motion 2002/03:T222 en ändring av reglerna för användande av dubbla ljus för motorcyklar i syfte att öka trafiksäkerheten. Motionären hävdar att det trots att motorcyklar i dag är utrustade med dubbla ljus inte är tillåtet att använda dessa ljus annat än på dagtid på grund av bländrisk. Mot denna bakgrund förordas en ändring av reglerna i likhet med vad som redan gäller för bilar, dvs. att man skall blända av vid möte.

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar att bakgrunden till nuvarande belysningsreglering är bl.a. forskning på VTI som visat att mötande förare nattetid kan bländas och få sämre siktsträcka om mötande fordon har belysning utöver halvljus. Utskottet vill vidare klargöra att det inte råder någon skillnad mellan bilar och motorcykel när det gäller krav på att helljus skall bländas av vid möte. Med hänvisning till det anförda avstyrks motion 2002/03:T222 (m).

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. Avreglering av fordonskontrollen, punkt 1 (m, fp, kd)

av Elizabeth Nyström (m), Erling Bager (fp), Johnny Gylling (kd), Jan-Evert Rådström (m), Runar Patriksson (fp) och Björn Hamilton (m).

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. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2002/03:T220, 2002/03:T250, 2002/03:T293, 2002/03:T298 yrkande 4 i denna del, 2003/04:T431 och 2003/04:T562 yrkande 3 i denna del.

Ställningstagande

I flera år har våra partier gemensamt krävt en avveckling av ensamrätten för AB Svensk Bilprovning att utföra kontrollbesiktning av motorfordon. Ett skäl till våra krav är de långa kötiderna till Bilprovningen som trots olika vidtagna åtgärder fortfarande utgör ett besvärande problem. Det gäller inte minst för näringsidkare och yrkesförare som genom att de kan tvingas ställa av sina fordon på grund av köproblem går miste om inkomster.

Ett system byggt på flexibilitet och valfrihet skulle i stället 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.

Vad som nu anförs om avreglering av Bilprovningens ensamrätt till kontrollbesiktning av motorfordon bör ges regeringen till känna. Utskottet tillstyrker därför motionerna 2002/03:T220 (m), 2002/03:T250 (m), 2002/03:T293 (m), 2002/03:T298 (fp) yrkande 4 i denna del, 2003/04:T431 (fp) samt 2003/04:T562 (fp) yrkande 3 i denna del.

2. Avreglering av förarprovning, punkt 2 (m, fp, kd)

av Elizabeth Nyström (m), Erling Bager (fp), Johnny Gylling (kd), Jan-Evert Rådström (m), Runar Patriksson (fp) och Björn Hamilton (m).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2002/03:T298 yrkande 4 i denna del och 2003/04:T562 yrkande 3 i denna del.

Ställningstagande

Enligt vår mening skall statliga tjänster som förarprovning erbjudas i sådana former som tillgodoser högt ställda krav på marknadsanpassning och kundnäret. Sedan lång tillbaka har dock Vägverkets förprovning haft besvärande problem med kötider på många orter i landet. Trots att en rad åtgärder vidtagits har problemen bestått. Som framhålls i motionerna 2002/03:T298 yrkande 4 av Lars Leijonborg m.fl. och 2003/04:T562 yrkande 3 av Erling Bager m.fl. är det därför nu dags att förarprovningen vid Vägverket avregleras och konkurrensutsätts. Genom att samtidigt införa ett system där vissa trafikskolelärare licensieras för att genomföra förarprov kan en sådan reform genomföras utan negativa trafiksäkerhetseffekter.

Vad utskottet nu anfört om en avreglering av förarprovningen bör ges regeringen till känna. Utskottet tillstyrker därför motionerna 2002/03:T298 yrkande 4 (fp) och 2003/04:T562 yrkande 3 (fp) i nu behandlade delar.

3. Regelverk för fordonsvikter, punkt 4 (m, fp)

av Elizabeth Nyström (m), Erling Bager (fp), Jan-Evert Rådström (m), Runar Patriksson (fp) och Björn Hamilton (m).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2002/03:T348 yrkande 6, 2002/03:T524, 2003/04:T216, 2003/04:T374 och 2003/04:T454 yrkande 8.

Ställningstagande

Vi anser att reglerna för bil- och släpvagnskombinationer är föråldrade och inte anpassade till moderna fordon. Trafiksäkerheten äventyras när en förare tvingas använda en mindre bil för att dra ett släp för att undvika att överskrida

totalvikten 3 500 kg för B-körkort. Att en förare väljer en mindre bil vars tjänstevikt tillsammans med släpets vikt understiger gränsen för vad en förare får framföra med B-körkort är en säkerhetsrisk som står helt i motsats till nollvisionen i trafiken. Det är därför viktigt att reglerna för släpvnagskombinationer ändras och anpassas till de moderna och säkrare fordon som finns i dag. Sverige bör därför 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.

Som kommer till uttryck i de nu aktuella motionerna delas vår uppfattning av företrädare för flera partier. Trots detta faktum har utskottsmajoriteten i sitt ställningstagande beskurit det förutsedda utredningsarbetet genom att inte inbegripa den betydelsefulla frågan om en förändring av regeln om att den sammanlagda totalvikten får vara högst 3,5 ton. Vidare innebär denna begränsning att man inte skall utreda den faktiska situationen att fordon som är typgodkända för att dra en viss last även skall kunna nyttjas för detta, eftersom detta i vissa fall skulle innebära att tågvikten överstiger dagens maximinivå. Enligt vår mening bör det förutsedda reformarbetet bedrivas förutsättningslöst. Allt i syfte att främja ändamålsenliga och trafiksäkra transporter.

Vad som nu anförs om regelverket för släpvnagsvikter bör ges regeringen till känna. Utskottet tillstyrker därför motionerna 2002/03:T348 yrkande 6 (m), 2002/03:T524 (s), 2003/04:T216 (c), 2003/04:T374 (s) samt 2003/04:T454 yrkande 8 (m).

4. Registerhållningsavgift, punkt 5 (m, kd, c)

av Elizabeth Nyström (m), Johnny Gylling (kd), Jan-Evert Rådström (m), Sven Bergström (c) och Björn Hamilton (m).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2003/04:T217 och 2003/04:T337.

Ställningstagande

Enligt vår mening bör den årliga registerhållningsavgiften på 35 kr per år för flertalet fordonslag avskaffas. Därmed kan Vägverket reducera sin byråkrati och 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.

Vad som nu anförts bör ges regeringen till känna. Utskottet tillstyrker därmed motionerna 2003/04:T217 (m) och 2003/04:T337 (c).

5. Fordonsskyltning, punkt 8 (m)

av Elizabeth Nyström (m), Jan-Evert Rådström (m) och Björn Hamilton (m).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2003/04:T324.

Ställningstagande

Riksdagen har i stor enighet lagt fast höga krav när det gäller trafiksäkerhet. Det är därför angeläget att trafiksäkerhetsarbetet bedrivs skyndsamt även inom fordonsområdet. Sedan många år har dock problemet med att s.k. mopedbilar saknar LGF-skyltar inte åtgärdats trots att frågan aktualiserats sedan länge. Enligt vår mening är avsaknaden av skyltkrav en trafikfara eftersom det är svårt för medtrafikanterna att uppfatta att mopedbilar rör sig i en helt annan hastighet än vanliga fordon. Riksdagen bör därför rikta ett tillkännagivande till regeringen om att snarast införa krav på att även mopedbilar skall ha LGF-skyltar. Utskottet tillstyrker följaktligen motion 2003/04:T324 (m).

6. Felparkeringsavgifter m.m., punkt 9 (m)

av Elizabeth Nyström (m), Jan-Evert Rådström (m) och Björn Hamilton (m).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2002/03:T216 och avslår motion 2002/03:T228.

Ställningstagande

Enligt vår mening är det angeläget för såväl trafiksäkerheten som för likvärdiga konkurrensvillkor och den allmänna lagmoralen i landet att inhemska och utländska trafikanter behandlas lika. Som framhålls i motion 2002/03:T216 av Anita Sidén och Cecilia Magnusson (båda m) går också staten miste om stora belopp i form av böter och avgifter från utländska trafikanter som inte betalar vid t.ex. felparkering och hastighetsöverträdelser.

Enligt vår mening bör därför svensk lagstiftning skärpas så att böter och avgifter kan drivas in på ett mer effektivt sätt i likhet med vad som gäller i andra länder. Riksdagen har också tidigare delat vår uppfattning och med två tillkännagivanden till regeringen understrukit vikten av att åtgärder vidtas så snabbt som möjligt i syfte att åstadkomma ett påföljdssystem som är effektivt även visavi utländska fordonsförare. Fortfarande har dock ingen förändring av regelverket skett. Det finns därför skäl att återigen rikta ett tillkännagivande från riksdagens sida till regeringen om att snarast införa ett effektivt påföljdssystem.

Därmed tillstyrker utskottet motionen 2002/03:T216 (m).

7. Motorcykel i kollektivkörfält, punkt 10 (kd)

av Johnny Gylling (kd).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2002/03:T523.

Ställningstagande

Jag anser i likhet med motionären att det skulle gynna trafiksäkerheten om motorcyklar generellt tillåts använda bussfiler (kollektivkörfält). Trafiken skulle också flyta fram smidigare. Avvägningen av vilka fordonskategorier som får utnyttja kollektivkörfält bör inte enbart beslutas på lokal nivå. Situationen kan jämföras med nationella föreskrifter för vissa mopeder som generellt har tillstånd att använda cykelväg. Det är otillfredsställande med olika regler för motorcyklar i kollektivfält på olika sträckor vid olika tidpunkter.

Vad som nu anförs bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna. Därmed tillstyrks motion 2002/03:T523 (s).

8. Övergivna fordon, punkt 13 (kd, c)

av Johnny Gylling (kd) och Sven Bergström (c).

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. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2002/03:T404 och 2003/04:T413 yrkande 1.

Ställningstagande

Enligt vår 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 då 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 vår 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.

Vad som nu anförts bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna. Därmed tillstyrks motionerna 2002/03:T404 (c) och 2003/04:T413 (c) yrkande 1.

Särskilt yttrande

Identifiering av fordonsförare, punkt 12 (m, kd)

Elizabeth Nyström (m), Johnny Gylling (kd), Jan-Evert Rådström (m) och Björn Hamilton (m) anför:

Vi anser det viktigt att motverka hastighetsöverträdelser. Införandet av ägaransvar vid hastighetsöverträdelser strider dock mot svensk rättstradition. Att detta är fallet har uppmärksammats i Polisverksamhetsutredningens delbetänkande Mot ökad koncentration – förändring av polisens arbetsuppgifter (SOU 2001:87). Den straffskyldige vid hastighetsöverträdelser måste vara föraren, alla andra konstruktioner kan ge felaktiga eller otydliga signaler till vägtrafikanterna eftersom de antyder att ansvaret flyttas från föraren till ägaren av fordonet. Vi anser dessutom att ett förändrat ägaransvar kan leda till praktiska och rättsliga problem, exempelvis i sådana fall då den som lånat ett fordon i sin tur lånat ut det till en tredje part. Samma problem uppstår då ägaren lånat ut det till en grupp av personer och inte vet vem som framfört det vid den tidpunkt då hastighetsöverträdelsern begåtts.

BILAGA

Förteckning över behandlade förslag

Motioner från allmänna motionstiden hösten 2002

2002/03:T216 av Anita Sidén och Cecilia Magnusson (båda m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ändringar i lagen för att kunna driva in bötesbelopp och avgifter.

2002/03:T220 av Anita Sidén och Cecilia Magnusson (båda m):

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

2002/03:T222 av Marietta de Pourbaix-Lundin (m):

Riksdagen begär att regeringen lägger fram förslag till sådana ändringar i berörd lagstiftning att det blir tillåtet för motorcykelekipage att använda dubbla ljus i enlighet med vad som anförs i motionen.

2002/03:T228 av Marietta de Pourbaix-Lundin (m):

Riksdagen begär att regeringen lägger fram förslag till sådana ändringar i berörda lagar att det blir möjligt att ta bort uppgift om felparkering i enlighet med vad som anförs i motionen.

2002/03:T250 av Cristina Husmark Pehrsson (m):

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

2002/03:T293 av Jan-Evert Rådström och Elizabeth Nyström (båda m):

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

2002/03:T298 av Lars Leijonborg m.fl. (fp):

4. Riksdagen begär att regeringen lägger fram förslag om en avreglering av Bilprovningen samt Vägverkets förarprovning.

2002/03:T300 av Gudrun Schyman m.fl. (v):

19. Riksdagen begär att regeringen lägger fram förslag till en sådan lagändring att fordonsägaren är skyldig att uppge till vem denne har lånat ut sitt fordon.

2002/03:T348 av Elizabeth Nyström m.fl. (m):

6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att reglerna för släpvagnskombinationer snarast bör ändras.

2002/03:T404 av Lena Ek och Eskil Erlandsson (båda c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om möjlighet att lagligt bortförsla övergivet fordon.

2002/03:T461 av Lars Gustafsson och Sven Bergström (kd, c):

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om besikttningsregler för äldre släp.

2002/03:T467 av Annika Qarlsson (c):

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att släp och lastbilar äldre än 30 år som ej används i yrkesmässig trafik likställs med andra veteranfordon vad gäller kontrollbesiktningar.

2002/03:T523 av Jan Emanuel Johansson (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om rättigheten att köra mc i bussfiler.

2002/03:T524 av Christina Axelsson och Eva Arvidsson (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att ändra reglerna för släpvagnskombinationer.

2002/03:T528 av Inger Nordlander (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en översyn av gällande lag om framförande och uppställning av fordon som inte är besiktigade, beskattade eller försäkrade.

2002/03:MJ377 av Lars Gustafsson m.fl. (kd):

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

Motioner från allmänna motionstiden hösten 2003

2003/04:T216 av Johan Linander (c):

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

2003/04:T217 av Jeppe Johnsson och Ulla Löfgren (båda m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att registerhållningsavgiften för jordbrukstraktorer och motorredskap avskaffas.

2003/04:T298 av Olle Sandahl (kd):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att vara pådrivande i EU om ett införande av gemensam certifiering av chipstrimming.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att utreda möjligheten att sänka kostnaderna för dispenser för fordon med s.k. chipstrimming.

2003/04:T324 av Jan-Evert Rådström och Elizabeth Nyström (båda m):

Riksdagen uppdrar åt Vägverket att skyndsamt införa krav på LGF-skyltar på s.k. mopedbilar.

2003/04:T337 av Birgitta Carlsson och Jan Andersson (båda c):

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

2003/04:T374 av Rolf Lindén och Gunilla Carlsson i Hisings Backa (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att reglerna för släpvagnskombinationer snarast bör ändras.

2003/04:T385 av Anita Jönsson (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om ATV-maskiner.

2003/04:T403 av Per Erik Granström m.fl. (s):

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

2003/04:T413 av Birgitta Carlsson och Rigmor Stenmark (båda c):

1. Riksdagen begär att regeringen lägger fram förslag till ändringar i lagstiftningen 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.

2003/04:T431 av Anna Grönlund (fp):

Riksdagen begär att regeringen omgående påbörjar arbetet med att bryta Svensk Bilprovvnings monopol.

2003/04:T454 av Elizabeth Nyström m.fl. (m):

8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att reglerna för släpvagnskombinationer snarast bör ändras.
12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om utbildningar på ATV-maskiner och snöskoter.
13. Riksdagen begär att regeringen utreder regelverket för fyrhjuliga motorcyklar.

2003/04:T562 av Erling Bager m.fl. (fp):

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

2003/04:T563 av Lars Gustafsson m.fl. (kd):

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