



Drivmedels- och fordonsfrågor m.m

Sammanfattning

I betänkandet behandlar utskottet främst drivmedelsfrågor och fordonsfrågor med utgångspunkt från ett 50-tal yrkanden från den allmänna motions tiden hösten 2009.

Utskottet framhåller att tillgängligheten till förnybara bränslen är av avgörande betydelse för utvecklingen av ett hållbart transportsystem och konstaterar att möjligheterna att tanka förnybara bränslen har ökat sedan pumplagen infördes. Utskottet föreslår dock att riksdagen ger regeringen till känna att en översyn bör ske av de konsekvenser som lagen om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel har för mindre tankställen i glesbygd. I sammanhanget bör en översyn ske av frågan om tidsbegränsade dispenser. Enligt utskottets mening är det viktigt att en fortsatt utveckling av tillgång på förnybara drivmedel kan förenas med att medborgarna även i landets mer glest befolkade delar ges ett rimligt utbud av drivmedelstationer.

I fråga om utfasning av fossilbränsle drivna bilar betonar utskottet att det krävs åtgärder internationellt, inte minst inom EU, och i Sverige för att begränsa vägtrafikens utsläpp av luftförorenande och klimatpåverkande ämnen.

Frågan om vinterdäck bereds för närvarande inom Regeringskansliet. Utskottet framhåller att åtgärder behöver vidtas för att åstadkomma en effektiv användning av vinterdäck när vinterväglag råder. Utskottet påpekar att övergivna fordon är både ett miljöproblem och en trafiksäkerhetsrisk. Rörande saltanvändning på vägarna oroas utskottet av risken för miljöstörningar, främst på grundvattnet, som saltningen ger upphov till och hänvisar till att Vägverket arbetar för att minska saltanvändningen.

Med hänvisning till sina ställningstaganden och pågående beredningsarbeten avstyrker utskottet samtliga motionsförslag.

I betänkandet finns sex reservationer av s, v och mp samt två särskilda yttranden, s, v.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
Utskottets förslag till riksdagsbeslut	3
Redogörelse för ärendet	7
Ärendet och dess beredning	7
Utskottets överväganden	8
Tillgång till förnybara bränslen	8
Konvertering av fordon	13
Gröna registreringsskyltar	14
Utfasning av fossilbränsle drivna bilar	15
Definition av miljöbil	18
Användning av vinterdäck	19
Vinterdäck som standardutrustning	21
Övergivna fordon	22
Fordonsekipage	25
Parkeringsfrågor	26
Saltanvändning	28
Bullerdämpande vägbeläggning	31
Manipulering av vägmätare	33
Vägskyltning	34
Trafikregisterfrågor	36
Vägtrafikregisteravgift	37
Inhägnat område	38
Sparsam körning	40
Bilbesiktning	41
Skoterfordon	42
Färjeförbindelser	43
Reservationer	44
1. Tillgång till förnybara bränslen, punkt 1 (s, v, mp)	44
2. Utfasning av fossilbränsle drivna bilar, punkt 4 (s, v, mp)	46
3. Definition av miljöbil, punkt 5 (s, v, mp)	46
4. Övergivna fordon, punkt 8 (s, v, mp)	47
5. Fordonsekipage, punkt 9 (s, v)	48
6. Parkeringsfrågor, punkt 10 (mp)	49
Särskilda yttranden	50
1. Skoterfordon, punkt 19 (s)	50
2. Trafikregisterfrågor, punkt 15 (v)	50
<i>Bilaga</i>	
Förteckning över behandlade förslag	51
Motion från allmänna motionstiden hösten 2007	51
Motion från allmänna motionstiden hösten 2008	51
Motioner från allmänna motionstiden hösten 2009	51

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. Tillgång till förnybara bränslen

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad utskottet anfört om att regeringen bör se över de konsekvenser som lagen om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel har för mindre tankställen i glesbygd. Därmed bifaller riksdagen motion 2009/10:T477 av Jan R Andersson och Anna Tenje (båda m), bifaller delvis motionerna 2009/10:T259 av Lars Gustafsson m.fl. (kd), 2009/10:T280 av Michael Hagberg (s) och 2009/10:T351 av Krister Örnfjäder (s) samt avslår motionerna 2009/10:T375 av Cecilia Widegren (m), 2009/10:T426 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkande 102, 2009/10:T433 av Eva-Lena Jansson m.fl. (s) yrkande 3, 2009/10:T435 av Thomas Bodström (s) och 2009/10:T511 av Aleksander Gabelic (s) yrkande 5.

Reservation 1 (s, v, mp)

2. Konvertering av fordon

Riksdagen avslår motionerna 2009/10:T305 av Betty Malmberg och Sven Yngve Persson (båda m) och 2009/10:MJ214 av Sten Bergheden och Peder Wachtmeister (båda m) yrkande 1.

3. Gröna registreringsskyltar

Riksdagen avslår motion 2009/10:T374 av Cecilia Widegren (m).

4. Utfasning av fossilbränsle drivna bilar

Riksdagen avslår motionerna 2009/10:T426 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkandena 92 och 93, 2009/10:T491 av Ulf Holm och Peter Rådberg (båda mp) yrkandena 1 och 2 samt 2009/10:T543 av Carina Hägg (s).

Reservation 2 (s, v, mp)

5. Definition av miljöbil

Riksdagen avslår motionerna 2009/10:T426 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkandena 103 och 104 samt 2009/10:MJ473 av Anders Ygeman m.fl. (s) yrkande 10.

Reservation 3 (s, v, mp)

6. Användning av vinterdäck

Riksdagen avslår motionerna

2009/10:T225 av Hans Hoff m.fl. (s),

2009/10:T301 av Jan Ertsborn (fp) och

2009/10:T408 av Tomas Tobé och Margareta B Kjellin (båda m).

7. Vinterdäck som standardutrustning

Riksdagen avslår motion

2009/10:T214 av Kurt Kvarnström och Carin Runeson (båda s).

8. Övergivna fordon

Riksdagen avslår motionerna

2009/10:T215 av Berit Andnor och Marie Nordén (båda s),

2009/10:T233 av Eva Sonidsson och Jasenko Omanovic (båda s),

2009/10:T293 av Anita Brodén och Jan Ertsborn (båda fp) och

2009/10:T499 av Kenneth Johansson (c).

Reservation 4 (s, v, mp)

9. Fordonsekipage

Riksdagen avslår motionerna

2009/10:T210 av Hans Backman (fp) och

2009/10:T453 av Lars U Granberg (s).

Reservation 5 (s, v)

10. Parkeringsfrågor

Riksdagen avslår motionerna

2009/10:T346 av Marietta de Pourbaix-Lundin (m),

2009/10:T385 av Per Bill (m) och

2009/10:T536 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkandena 32 och 33.

Reservation 6 (mp)

11. Saltanvändning

Riksdagen avslår motion

2009/10:T504 av Stefan Tornberg och Åke Sandström (båda c).

12. Bullerdämpande vägbeläggning

Riksdagen avslår motion

2009/10:T354 av Staffan Anger (m).

13. Manipulering av vägmätare

Riksdagen avslår motionerna

2007/08:Ju358 av Kenneth G Forslund (s),

2008/09:Ju390 av Christine Jönsson (m) och

2009/10:T379 av Lars-Arne Staxäng och Betty Malmberg (båda m).

14. Vägskyltning

Riksdagen avslår motionerna
2009/10:T478 av Jan R Andersson (m) och
2009/10:T510 av Jörgen Hellman m.fl. (s).

15. Trafikregisterfrågor

Riksdagen avslår motionerna
2009/10:T288 av Irene Oskarsson (kd) och
2009/10:T322 av Margareta Pålsson (m).

16. Vägtrafikregisteravgift

Riksdagen avslår motion
2009/10:T316 av Kerstin Lundgren (c).

17. Inhägnat område

Riksdagen avslår motion
2009/10:T382 av Lars Wegendal (s).

18. Bilbesiktning

Riksdagen avslår motion
2009/10:T506 av Staffan Anger och Jessica Polfjärd (båda m).

19. Skoterfordon

Riksdagen avslår motion
2009/10:T452 av Lars U Granberg m.fl. (s).

20. Färjeförbindelser

Riksdagen avslår motion
2009/10:T434 av Thomas Bodström (s).

21. Sparsam körning

Riksdagen avslår motion
2009/10:T516 av Hans Rothenberg och Christian Holm (båda m).

Stockholm den 25 mars 2010

På trafikutskottets vägnar

Lena Hallengren

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Lena Hallengren (s), Jan-Evert Rådström (m), Oskar Öholm (m), Christina Axelsson (s), Lisbeth Grönfeldt Bergman (m), Sven Bergström (c), Hans Stenberg (s), Nina Larsson (fp), Claes-Göran Brandin (s), Eliza Roszkowska Öberg (m), Marie Nordén (s), Annelie Enochson (kd), Sten Bergheden (m), Peter Pedersen (v), Pia Nilsson (s), Ingemar Vänerlov (kd) och Karin Svensson Smith (mp).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

Detta betänkande omfattar frågor om drivmedel och fordonsfrågor samt ett antal väg- och trafikfrågor med utgångspunkt från 49 yrkanden som lagts fram under den allmänna motionstiden 2009.

Utskottet beslutade i juni 2008 att genomföra en uppföljning av lagen om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel. Uppföljningen inleddes i februari 2009 och presenterades i februari 2010. Utvärderingen behandlas i betänkandet under avsnittet Tillgång till förnybara bränslen.

Myndigheten Vägverket, som omnämns på ett flertal ställen i betänkandet, upphör fr.o.m. den 1 april 2010 och ingår därefter i den nybildade myndigheten Trafikverket.

Utskottets överväganden

Tillgång till förnybara bränslen

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen tillkännager att regeringen bör se över de konsekvenser som lagen om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel har för mindre tankställen i glesbygd. I sammanhanget bör en översyn ske av frågan om tidsbegränsade dispenser. Därmed bifaller riksdagen en motion och bifaller delvis tre motioner medan övriga motionsförslag avslås. Enligt utskottets mening är det viktigt att en fortsatt utveckling av tillgång på förnybara drivmedel kan förenas med att medborgarna även i landets mer glest befolkade delar ges ett rimligt utbud av drivmedelsstationer. Utskottet utgår från att regeringen återkommer till riksdagen med åiterrapportering om åtgärder med syftet att stimulera tillgång och efterfrågan på fler förnybara drivmedel, i enlighet med sitt tidigare tillkännagivande i betänkande 2005/06:TU6.

Jämför reservation 1 (s, v, mp).

Bakgrund

Riksdagen beslutade i december 2005 (bet. 2005/06:TU6) att anta regeringens förslag till en ny lag, lagen om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel (den s.k. pumplagen). Lagen innebär att de största bensinstationerna sedan den 1 april 2006 är skyldiga att tillhandahålla förnybara drivmedel som t.ex. etanol eller biogas. Syftet med beslutet var att minska koldioxidutsläppen genom att förbättra tillgången på förnybara drivmedel, främst mot bakgrund av att tillgängligheten har bedömts som ett av de största hindren mot en ökad användning av förnybara drivmedel.

Skyldigheten att tillhandahålla förnybara drivmedel genomförs i flera steg där alla säljställen med försäljningsvolym över 1 000 kubikmeter motorbensin eller dieselbränsle fr.o.m. den 1 mars 2009, genom en eller flera drivmedelspumpar eller på annat likvärdigt sätt, ska tillhandahålla minst ett förnybart drivmedel.

Jämfört med regeringens förslag senarelade riksdagen ikraftträdandet och de senare etapperna av lagens genomförande. Vidare krävde riksdagen att regeringen skulle följa utvecklingen noga. Om det visar sig att något förnybart bränsle gynnas framför de andra anmodades regeringen återkomma till riksdagen med förslag på hur man ska komma till rätta med problemet. Samtidigt uttalade riksdagen att regeringen borde ta fram en långsiktig strategi för att stimulera tillgången och efterfrågan på fler förnybara bränslen.

Pumplagsutvärderingen

Som ett led i trafikutskottets arbete med uppföljning och utvärdering av fattade riksdagsbeslut beslutade utskottet den 3 juni 2008 att följa upp genomförandet och konsekvenserna av införandet av pumplagen. Rapporten slutredovisades i februari 2010.

I rapporten redovisas att antalet tankställen i Sverige som varje år läggs ned har ökat sedan 2006. Det är dock inte möjligt att dra slutsatsen att det är pumplagen som är orsaken till denna utveckling; dock kan pumplagen ha påverkat i vissa fall. Det kan enligt rapporten befaras att pumplagen kan komma att få viss betydelse för kommande nedläggningar av tankställen. Av utvärderingen framgår vidare att pumplagen i vissa fall har lett till en betydande ekonomisk påfrestning för ägare av tankställen då de enskilda ägarna har fått stå för investeringskostnaden för pumpar för förnybara drivmedel.

Möjligheten att tanka förnybara bränslen har ökat kraftigt sedan pumplagen infördes. Det finns dock stora geografiska skillnader i tillgänglighet till förnybara drivmedel, både mellan olika delar av landet och mellan stad och landsbygd. Av rapporten framgår vidare att pumplagen avsågs att vara teknikneutral, dvs. att inte främja användningen av något specifikt förnybart drivmedel framför andra, men i praktiken har det i hög grad blivit pumpar för E85 som installerats vid de tankställen som omfattas av lagen.

Det saknas offentliggjord statistik som i tillräcklig utsträckning belyser utvecklingen av antalet tankställen och tankställen som tillhandahåller förnybara drivmedel i olika delar av landet. Utredningen lyfter fram att det är viktigt att tydliggöra vilken myndighet som ska ha ansvaret för att fortsättningsvis ta fram sådana uppgifter. Vidare belyser utredningen att lagen, tillsammans med andra riktade insatser, medverkat till en ökad användning av förnybara drivmedel och ett ökat antal fordon som kan köras på dessa drivmedel. Enligt utredningen finns det betydande utrymme att öka den inhemska framställningen av biogas som kan användas som drivmedel, och biogas bör kunna få större betydelse som förnybart drivmedel jämfört med i dag.

Slutligen lyfter utredningen fram att det i samband med riksdagens beslut om att införa pumplagen gjordes ett tillkännagivande till regeringen om krav på åtgärder med syftet att stimulera både tillgången till och efterfrågan på fler förnybara drivmedel. Någon återrapportering har inte gjorts till riksdagen med anledning av tillkännagivandet. Detta har enligt rapporten minskat förutsättningarna för eventuella omprövningar i enlighet med intentionerna till det stegvisa genomförandet av lagstiftningen.

Motionerna

I motion 2009/10:T259 anger Lars Gustafsson (kd) att alla försäljningsställen för fordonsbränsle måste tillhandahålla minst ett förnybart bränsle i sina pumpar. Ett stort antal tankställen, särskilt i glesbygden, har lagts ned

eller planeras bli nedlagda. Detta kan givetvis ha andra orsaker, men pump-lagen har helt klart medfört allvarliga negativa konsekvenser. Det går att ansöka om dispens. Det finns verksamheter som har tangerat volymkravet då etanolpump måste införskaffas men som återgått till att understiga voly-men. Dessa har fått avslag på ansökningar om dispens. Motionären yrkar att gränsen för när förnybart bränsle måste tillhandahållas ska höjas till 1 500 kubikmeter och att försäljningen ska ha överskridit gränsen i två år för att kravet ska gälla.

I motion 2009/10:T280 påpekar Michael Hagberg (s) att biogas är ett av världens renaste fordonsbränslen. Intresset för svensk biogas har ökat mar-kant på senaste tiden. Allt fler näringar och verksamheter, t.ex. länstrafik- och taxibolag, har tagit beslut om att gå över till biogas i sina transporter. Kapaciteten på försäljningsställena för förnybara bränslen kommer dock att bli för låg. Motionären yrkar därför att det ska genomföras en kartlägg-ning av dagens situation och av hur den kan komma att utvecklas så att ett program för utbyggnad av tankställen för biogas kan presenteras.

I motion 2009/10:T351 påpekar Krister Örnfjäder (s) att pumplagen har genomförts i flera steg. Tankställets försäljningsvolym har varit avgörande för skyldigheten att investera i en pump med förnybart drivmedel. Det handlar i flera fall om en investering på 300 000–400 000 kr. För mindre bensinstationer kan det vara svårt att få lönsamhet i en sådan investering. Följden blir ofta att bensinstationer läggs ned. Det finns möjlighet att få dispens från kravet på att tillhandahålla ett alternativt drivmedel. Många dispensansökningar har beviljats. Dock har dispens inte givits för avsaknad av lokal efterfrågan, att behovet av förnybart bränsle är tillfredsställt genom andra närliggande stationer eller vikande försäljning. Sammanfattningsvis tas inte hänsyn till lokala omständigheter. Därför bör dispensmöjligheterna förtydligas och tills vidare bör dispens ges om det föreligger särskilda skäl.

I motion 2009/10:T375 anför Cecilia Widegren (m) att omställningen till ett mer klimatvänligt samhälle fritt från fossila bränslen kommer att ta tid och kraft samt att det är i transportsektorn som de stora vinsterna i form av mindre utsläpp kan göras. Samtidigt är goda kommunikationer och infra-struktur viktigt för den svenska ekonomin. Vi behöver satsa på alternativa bränslen i transportsektorn. En viktig aspekt är att utvecklingen av elbilar är på frammarsch. Det behövs tillgång till eluttag. Väg E20 mellan Stock-holm och Göteborg är viktig för den svenska ekonomin och jobben. Det är en idealisk projektväg för eluttag i Sverige. Därför bör ett projekt genom-föras med eluttag på väg E20 mellan Stockholm och Göteborg.

I motion 2009/10:T433 framhåller Eva-Lena Jansson (s) att de senaste årens utveckling av motorer och fordon som helt eller delvis använder för-nybara drivmedel är positiv men att den går för långsamt. En avgörande förutsättning för fortsatt utveckling är att tillgången på förnybara drivme-del säkras. Därför bör producenter av förnybara drivmedel stödjas, och tankställen för förnybara drivmedel bör finnas i hela landet.

I motion 2009/10:T426 påpekar Lars Ohly m.fl. (v) att det globala klimatet hotas av människans utsläpp av växthusgaser. Om utsläppen fortsätter i samma takt riskerar vi klimatförändringar, vilka skulle leda till stort lidande för många. Det är viktigt att utsläppen minskar avsevärt. Transportsektorns andel av koldioxidutsläppen är ca 45 %. Trafiksektorn är det enda samhällsområde där utsläppen ökat betydande under senare år. Teknikneutralitet är viktigt. En utvärdering av utfallet av pumplagen är nödvändig. Innan ansvaret för mindre bensinstationer utökas finns det ett antal frågor som det är viktigt att få svar på. Motionärerna yrkar att utfallet av pumplagen ska utvärderas och att åtgärder ska föreslås som stimulerar utbyggnad av andra drivmedel än etanol, t.ex. biogas (yrkande 102).

I motion 2009/10:T435 påpekar Thomas Bodström (s) att miljöbilarna blir allt fler. Det kan ibland vara lättare att köpa en bil som drivs med miljövänliga bränslen än att tanka bilen med t.ex. biogas. Tillgången till miljövänliga bränslen, såsom biogas, måste bli bättre. Större vägsträckor som t.ex. väg E4 måste prioriteras. Därför bör möjligheterna till fler tankställen för biogas ses över.

I motion 2009/10:T477 framhåller Jan R Andersson och Anna Tenje (båda m) att den s.k. mackdöden drabbar den svenska glesbygden mycket hårt. Pumplagens syfte var att främja användandet av och tillgången till bioenergi. För många bensinstationer innebar pumplagen i stället nedläggning. När en bensinstation på en liten ort läggs ned är det oftast den sista serviceinstans och samlingspunkt som finns kvar i byn. Det handlar om fordonsbränsle och samhällsservice men inte minst om socialt umgänge. Pumplagen bör således ses över.

I motion 2009/10:T511 anför Aleksander Gabelic (s) att trafiksektorn är det enda området som under de senaste två decennierna uppvisat en kraftig ökning av växthusgaser. Insatserna för att minska utsläppen måste vara i fokus för ett hållbart samhälle. Människor måste ha möjlighet att resa, arbetspendla och frakta varor över hela landet, och därför måste målet vara att bryta sambandet mellan konjunkturläget och utsläppen. Lokalt producerad biogas är det miljövänligaste bränslet. Därför bör förslag läggas fram om hur det nuvarande stödet till investeringar i gastankställen kan utvärderas och utvecklas.

Utskottets ställningstagande

Omställningen till ett långsiktigt hållbart transportsystem är en av de största utmaningarna som vi står inför. För att främja en utveckling i denna riktning har riksdagen beslutat att godkänna pumplagen och dess olika genomförandesteg. Tillgängligheten till förnybara bränslen är av avgörande betydelse för ett hållbart transportsystem. Det är givetvis viktigt att åtgär-

der för att främja förnybara bränslen är teknikneutrala. Samtidigt kan det vara oundvikligt att marknadsförutsättningarna vid varje given tidpunkt kan göra ett alternativ mer fördelaktigt än andra.

Den utredning utskottet låtit utföra, pumplagsutredningen, visar att möjligheterna att tanka förnybara bränslen har ökat sedan pumplagen infördes. Trots att syftet var att lagen skulle vara teknikneutral har den i hög grad gynnat E85-pumpar. Den s.k. mackdöden har, enligt utredningen, sin grund i bl.a. strukturrationaliseringar bland bensinbolagen och ekonomiska förutsättningar och beror inte på pumplagen. Utredningen pekar på att regeringen inte återrapporterat till riksdagen i enlighet med riksdagens tillkännagivande i betänkande 2005/06:TU6. Detta kan ha inneburit att möjligheterna till omprövningar i enlighet med det stegvisa genomförandet har minskat.

Utskottet oroas av signaler om att vissa mindre tankställen kan ha betydande svårigheter att få lönsamhet i de investeringar som krävs för att tillhandahålla förnybara drivmedel. Enligt utskottet skulle det vara olyckligt om mindre tankställen i glesbygd tvingades till nedläggning på grund av pumplagen. En annan viktig fråga i sammanhanget för att trygga glesbygdens tankställen är kravet att dispensen ska vara tidsbegränsad. Enligt utskottet kan detta innebära ett osäkerhetsmoment och motverka en balanserad utveckling även i landets mer glest befolkade delar.

Utskottet noterar i sammanhanget att förvaltningsrätten i Falun nyligen tagit hänsyn till situationen för de mindre tankställena och i ett 20-tal mål beviljat en relativt lång dispens. Domstolen hänvisar till den proportionalitetsprincip som är reglerad inom EU-rätten. Målen har ännu inte vunnit laga kraft.

Med hänsyn till det nu anförda bör riksdagen rikta ett tillkännagivande till regeringen om att regeringen bör se över de konsekvenser som lagen om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel har för mindre tankställen i glesbygd. I sammanhanget bör en översyn ske av frågan om tidsbegränsade dispenser. Enligt utskottets mening är det viktigt att en fortsatt utveckling av tillgång på förnybara drivmedel kan förenas med att medborgarna även i landets mer glest befolkade delar ges ett rimligt utbud av drivmedelsstationer.

Utskottet utgår vidare från att regeringen återkommer till riksdagen med återrapportering om åtgärder med syftet att stimulera tillgång och efterfrågan på fler förnybara drivmedel, i enlighet med sitt tidigare tillkännagivande i betänkande 2005/06:TU6.

Utskottet noterar att regeringen har beslutat att uppdra åt Energimyndigheten, Energimarknadsinspektionen, Vägverket och Transportstyrelsen att delta i ett gemensamt projekt med Norges Vegdirektorat, Transnova och NVE där huvuduppgiften är att planera och genomföra ett gemensamt projekt för laddinfrastruktur för elbilar. Med laddinfrastruktur menas laddplatser, skyltar och annan vägvisning, parkeringsplatser m.m. som gör det enkelt att köra elbilar mellan Norge och Sverige. Projektet kan användas

till utprovning av ny teknik, t.ex. för snabbbladdning, samt bidra till att ge svar på frågeställningar knutna till standarder, säkerhet, betalningssystem eller andra områden som gruppen finner viktiga. Avrapporteringar ska ske den 31 maj och den 30 december 2010.

Därmed tillstyrks motion 2009/10:T477 av Jan R Andersson och Anna Tenje (båda m), tillstyrks delvis motionerna 2009/10:T259 av Lars Gustafsson m.fl. (kd), 2009/10:T280 av Michael Hagberg (s), 2009/10:T351 av Krister Örnfjäder (s), Motionerna 2009/10:T375 av Cecilia Widegren (m), 2009/10:T426 yrkande 102 av Lars Ohly m.fl. (v), 2009/10:T433 yrkande 3 av Eva-Lena Jansson m.fl. (s), 2009/10:T435 Thomas Bodström (s) och 2009/10:T511 yrkande 5 av Aleksander Gabelic (s) avstyrks.

Konvertering av fordon

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkandena.

Motionerna

I motion 2009/10:T305 påpekar Betty Malmberg och Sven Yngve Persson (båda m) att jord- och skogsbruk i dag är helt beroende av diesel till sina arbetsredskap. Trots att det finns lantbrukare som velat och kunnat efterkonvertera sina traktorer till biogasdrift har detta inte tillåtits med hänvisning till EU:s ramdirektiv. Biogas skulle kunna utgöra ett mycket bra ersättningsbränsle eftersom det kraftigt reducerar utsläppen av koldioxid. Sverige har på nationellt initiativ tillåtit efterkonvertering av motorer för bilar och därför borde det kunna ske även med t.ex. traktormotorer som används inom lantbruk. Koldioxidskatten på diesel kommer att höjas för lantbrukare. Det är därför sannolikt att fler kommer att vilja ställa om till ett alternativt bränsle. Motionärerna yrkar att eventuella hinder för exempelvis biogasdrift på lantbrukets maskiner ska undanröjas och att efterkonvertering av motorer för drift med alternativa bränslen ska tillåtas.

I motion 2009/10: MJ214 anför Sten Bergheden och Peder Wachtmeister (båda m) att det är viktigt att vi miljöanpassar jordbruket och gör det mindre beroende av råolja. Vanliga traktorer och skördetröskor med dieselmotor kan numera byggas om för s.k. dual fuel-drift. Det innebär att fordonet kan köras på biogas, som inte ens behöver vara helt ren, och på dieselolja eller något annat likvärdigt dieselbränsle. Vägverket och Transportstyrelsen är dock osäkra på om detta är tillåtet enligt svenska regler. Det borde vara tillåtet att bygga om jordbruksmaskiner till s.k. dual fuel-drift, och det borde ges bidrag för att göra det. Motionärerna yrkar därför att reglerna ska ses över så att det blir tillåtet att bygga om jordbruksmaskiner till s.k. dual fuel-drift.

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar att frågan om efterkonvertering av traktorer har ingått i det uppdrag från regeringen som Energimyndigheten fått att presentera en biogasstrategi. Vidare har utskottet erfarit att det är möjligt att få dispens från Transportstyrelsen för efterkonvertering av traktorer. Med anledning av nu sagda avslår utskottet motionerna 2009/10:T305 av Betty Malmberg och Sven Yngve Persson (båda m) och 2009/10:MJ214 av Sten Bergheden och Peder Wachtmeister (båda m).

Gröna registreringsskyltar

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkandet. Utskottet konstaterar att det inte är en uppgift för riksdagen att besluta i frågan.

Bakgrund

I förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner definieras en registreringsskylt som en av Transportstyrelsen tillhandahållen skylt som i enlighet med bestämmelserna i förordningen (2001:650) om vägtrafikregister

- upptar fordonets registreringsnummer
- är avsedd för beskickningsfordon
- utgör en personlig fordonsskylt.

Närmare bestämmelser om registreringsskyltar finns i Vägverkets föreskrifter om registrering av fordon m.m. i vägtrafikregistret (VVFS 2001:118). I 5 kap. anges krav på skyltens utformning; bl.a. föreskrivs att skylten ska ha en vit ljusreflekterande botten. Särskilda bestämmelser finns om registreringsskyltar för taxi, för vilka botten ska vara gul och ljusreflekterande, och för provisoriska registreringsskyltar, vilkas botten ska vara gul. Vidare finns bestämmelser i 6 kap. om särskilda fordonsskyltar. Sålunda ska skyltar för beskickningsfordon ha en ljusblå reflekterande botten. Även bestämmelser om s.k. personliga skyltar anges i kapitlet. Sådana ska utformas med samma slags botten som övriga fordon (bil, traktor m.m.), dvs. en vit ljusreflekterande botten, och innehålla mellan två och sex tecken (bokstäver eller siffror eller en kombination därav).

Motionen

I motion 2009/10:T374 anför Cecilia Widegren (m) att det är viktigt att öka antalet miljöbilar för att minska de svenska koldioxidutsläppen. Det finns morötter för att få fler att byta till miljövänligare bilar, t.ex. miljöbilspremierna och i många städer fri parkering. Om registreringsskyltarna på miljöbilar var gröna skulle det tydliggöra variationen av miljöbilar, visa på

det goda exemplet, synliggöra det växande antalet miljöbilar och underlätta för bilägarna att få ”miljöförmåner”. Motionären yrkar att miljöbilar ska förse med gröna registreringsskyltar.

Utskottets ställningstagande

Frågan om utformningen av registreringsskyltar handlades tidigare av Vägverket. Verkets principiella inställning var att man skulle vara restriktiv med varianter av vägs skyltar. Sedan den 1 januari 2009 är det Transportstyrelsen som ansvarar för hithörande frågor. Hittills har inte något ärende om registreringsskyltar varit aktuellt, och myndigheten har alltså inte haft anledning att ta ställning till frågan. Utskottet finner att det inte är en uppgift för riksdagen att besluta i frågan om registreringsskyltars utformning. Därför avstyrker utskottet motionen 2009/10:T374 av Cecilia Widegren (m).

Utfasning av fossilbränsle drivna bilar

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionerna. Utskottet betonar att det krävs åtgärder, såväl inom EU som i Sverige, för att begränsa vägtrafikens utsläpp av luftförorenande och klimatpåverkande ämnen och att en viktig signal är att den offentliga sektorn går före och gör medvetna val vid upphandling. Utskottet utgår från att regeringen agerar för att hitta helhetslösningar i frågorna.

Jämför reservation 2 (s, v, mp).

Bakgrund

Koldioxidutsläppen från nya bilar i Sverige minskade med 3,1 % under det första halvåret 2009 jämfört med helåret 2008, från 174 till 169 gram per kilometer, vilket motsvarar 7,1 liter drivmedel per 100 kilometer. Det kan jämföras med EU:s genomsnitt på 154 gram under 2008. Beräkningen baseras på EU:s sätt att mäta utsläppen, som innebär att etanol- och gasbilar antas köra på bensin. Tar man hänsyn till den samlade klimatnyttan med etanol- och gasbilar i Sverige uppgick de nya bilarnas genomsnittliga utsläpp till 155 gram per kilometer, just över EU-snittet.

I nedanstående tabell visas bränsleformerna för nyregistrerade bilar 2008 och 2009.

	Drivs enbart med bensin	Drivs med diesel	Kan drivas med etanol.	Kan drivas med fordonsgas.
	Utsläpp: ca 162 g CO ₂ /km	Utsläpp: ca 162 g CO ₂ /km	Utsläpp: ca 134 g CO ₂ /km	Utsläpp: ca 81 g CO ₂ /km
2008	Ca 40 %	Ca 36 %	Ca 23 %	Ca 0,5 %

2009 Ca 37 % Ca 38 % Ca 22 % Ca 2 %

Klimatberedningen

Den parlamentariskt sammansatta klimatberedningen har i sitt betänkande Svensk klimatpolitik (SOU 2008:24) konstaterat att det i Sverige redan finns en lång rad incitament som främjar en omfattande introduktion av biodrivmedel och användning av fordon som kan drivas med andra drivmedel än bensin och diesel. Av beräkningar som Energimyndigheten och Naturvårdsverket har genomfört framgår att användningen av biodrivmedel – med dagens styrmedel – kan komma att öka fram till år 2020. Hur stor ökningen blir beror i hög grad av hur försäljningen av bränsleflexibla bilar och hur priset på etanol samt tillgången på etanol som uppfyller kommande hållbarhetskriterier kommer att utvecklas. Man bedömer att elhybridbilar inom en fem- till tioårsperiod kan komma att introduceras i större omfattning. Mycket talar för att mål för minskad användning av fossila drivmedel i transportsektorn inte enbart bör kopplas till hur användningen av biodrivmedel utvecklas utan bör ha en bredare utformning.

Sammanfattningsvis anför Klimatberedningen att om dess samlade handlingsplan genomförs, skapar man förutsättningar för att Sverige på sikt kan anta mer långtgående nationella mål för biodrivmedel och andra icke fossila energibärare än det EU-gemensamma målet till år 2020.

Motionerna

I motion 2009/10:T426 påpekar Lars Ohly m.fl. (v) att det globala klimatet hotas av människans utsläpp av växthusgaser. Om utsläppen fortsätter i samma takt riskerar vi klimatförändringar, vilka skulle leda till stort lidande för många. Det är viktigt att utsläppen minskar avsevärt. Transportsektorns andel av koldioxidutsläppen är ca 45 %. Trafiksektorn är det enda samhällsområde där utsläppen ökat betydligt under senare år. Redan i dag säljs en stor andel nya miljöanpassade bilar. Prognoserna pekar på att någon gång mellan 2012 och 2015 kommer en brytpunkt infalla då det endast kommer att säljas miljöanpassade bilar. I ett kortare perspektiv är det antagligen utbyggnaden av biogas och etanol samt att få fler godstransporter att färdas på spår viktigast. En signal till fordonstillverkare att bilar och lastbilar ska drivas med hållbara drivsystem är angelägen. Motionärerna yrkar att bilar som bara använder sig av fossila drivmedel inte längre ska få säljas, utan bilarna måste även kunna köras med ett annat hållbart drivsystem t.ex. biodrivmedel eller el (yrkande 92), samt att det bör utredas hur en utfasning av lastbilar som drivs med fossila bränslen kan ske (yrkande 93).

I motion 2009/10:T491 framhåller Ulf Holm och Peter Rådberg (båda mp) att människor kraftigt måste minska utsläppen av växthusgaser för att minska klimatförändringarna. Den sektor som främst bidrar till utsläppen av koldioxid är transportsektorn. Det finns goda möjligheter inom transport-

sektorn att ställa om till att endast tillverka fordon som inte drivs av fossila bränslen. Försäljningen av miljöbilar i Sverige i dag visar att såväl konsumenter som producenter är beredda att bidra till en omställning. Självklart är det bäst om flera länder kan komma överens om en gemensam linje och skapa en marknad för andra lösningar. Motionärerna yrkar att vid ett visst årtal ska förbud inträda mot att sälja nytillverkade bilar som drivs med fossila bränslen (yrkande 1) och att Sverige ska verka för ett förbud inom EU mot att sälja nytillverkade bilar som drivs med fossila bränslen (yrkande 2).

I motion 2009/10:T543 belyser Carina Hägg (s) att klimatförändringarna är vår tids största utmaning. Transportsektorn står för en tredjedel av de svenska koldioxidutsläppen. En avveckling av fossilbränslebilen är, relativt sett, ett av de snabbaste och mest effektiva sätten att minska klimatpåverkan. Det är olyckligt att omställningen från fossilbränslebilar till miljöbilar tappar tempo och styrfart. Ett flertal åtgärder behövs för att nå en snabb utfasning av fordon som drivs med fossilt bränsle. Motionären yrkar att initiativ ska tas till en sammanhållen strategiplan med tydliga åtgärder och styrinstrument för att nå målet om en utfasning av fossilbränsle drivna bilar senast 2030.

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar inledningsvis att koldioxidutsläppen från nya bilar i Sverige minskade med 3,1 % under det första halvåret 2009. Utskottet har tidigare uttalat att det krävs åtgärder internationellt, inte minst inom EU och i Sverige, för att begränsa vägtrafikens utsläpp av luftförorenande och klimatpåverkande ämnen och att en viktig signal är att den offentliga sektorn går före och gör medvetna val vid upphandling. Utskottet betonar att detta uttalande fortfarande är i högsta grad relevant. Det är av stor vikt att koldioxidutsläppen från bilar minskar. Regeringen har satt som mål att den svenska bilparken ska vara fossiloberoende 2030. Utskottet utgår ifrån att regeringen kommer att agera för att hitta långsiktiga helhetslösningar som minskar utsläppen av luftförorenande och klimatpåverkande ämnen.

Med anledning av det nu anförda avstyrker utskottet motionerna 2009/10:T426 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkandena 92 och 93, 2009/10:T491 av Ulf Holm och Peter Rådberg (båda mp) yrkandena 1 och 2 samt 2009/10:T543 av Carina Hägg (s).

Definition av miljöbil

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionerna. Utskottet konstaterar att miljöbilsdefinitionen numera till stora delar är samordnad och att de undantag som finns är av temporär karaktär.

Jämför reservation 3 (s, v, mp).

Bakgrund

Förordningen (2009:1) om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar och bilresor innehåller en definition av begreppet miljöbil och krav vid myndigheters inköp, leasing och användning av bilar. Stockholm, Göteborg och Malmö tillämpar en gemensam definition av miljöfordon. Definitionen används vid fordonsinköp samt vid utfärdande av p-förmån i Göteborg och Malmö (Stockholm har ingen p-förmån för miljöbilar) och överensstämmer med definitionen i den ovannämnda förordningen. Andra definitioner av begreppet miljöbil förekommer bl.a. i fråga om trängsel-skatt och förmånsbeskattning dessa är dock tidsbegränsade till den 1 augusti 2012 respektive den 31 december 2011.

Utredning om energieffektivisering

Enligt vad som anges i delbetänkandet Ett energieffektivare Sverige (SOU 2008:25) bör den svenska miljöbilsdefinitionen ändras om Sverige ska kunna bidra till att EU når målet om högst 120 gram per kilometer år 2012. Den genomsnittliga bränsleförbrukningen i nya E85-bilar har ökat kraftigt under de senaste två åren. En möjlighet skulle, enligt utredningen, kunna vara att stegvis skärpa kraven på hur hög bränsleförbrukningen hos miljöbilar får vara. Kravet bör vara teknik- och drivmedelsneutralt. Utredningen menar att det från ett utsläppsperspektiv inte finns skäl att fortsätta att premiera elhybrider framför andra lösningar som ger lika låg bränsleförbrukning. Utredningen föreslår att Vägverkets definition ska gälla för alla statliga incitament till inköp av miljöbilar. Det innebär att mycket bränsleeffektiva bensin- och dieselfordon inkluderas. Vidare bör enligt utredningen en skärpning av kravet på energieffektivitet för fordon som kan köras med biodrivmedel prövas.

Motionerna

I motion 2009/10:T426 påpekar Lars Ohly m.fl. (v) att i dag råder begrepps-förvirring när det gäller vad som räknas som en miljöbil. Egentligen påverkar alla bilar miljön på ett negativt sätt. Det är orimligt att definitionerna av vad som är en miljöbil skiljer sig åt. Motionärerna yrkar att en

enhetlig definition av vad som utgör en miljöbil ska fastställas (yrkande 103) och att statens miljöbilsdefinition bör utvärderas och förändras utifrån ett miljöperspektiv (yrkande 104).

I motion 2009/10:MJ473 framhåller Anders Ygeman m.fl. (s) att alliansen har lovat att en enhetlig miljöbilsdefinition ska tas fram. Fortfarande råder dock oklarhet om vad som är en miljöbil, vilket hämmar försäljningen av miljösmyta bilar. Motionärerna yrkar att en skarp miljöbilsdefinition ska tas fram, uppdelad i tre klasser och innefattande långtgående säkerhetskrav (yrkande 9).

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar att begreppet miljöbil i lagstiftningen är knutet till utsläpp av koldioxid och därmed till frågan om vägtrafikens inverkan på klimatet. Som framgår av bakgrundsbeskrivningen är miljöbilsdefinitionen till stora delar samordnad. Även bränslesnåla bilar omfattas numera av definitionen. Stockholms, Göteborgs och Malmös definition av begreppet miljöbil överensstämmer också med den definition som finns i förordning 2009:1. Miljöbilsdefinitionerna skiljer sig åt när det gäller undantag från trängselskatt och vid förmånsbeskattning, men det ska tas i beaktande att dessa regleringar är tidsbegränsade. Utskottet finner att yrkandena till stora delar är tillgodosedda genom de regeländringar som redan vidtagits och avstyrker därför motionerna 2009/10:T426 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkandena 103 och 104 och 2009/10:MJ473 av Anders Ygeman m.fl. (s) yrkande 10.

Användning av vinterdäck

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen. Utskottet konstaterar att ett flertal regeländringar genomförts som en följd av utredningen. Till stor del har således motionsyrkandena tillgodosetts genom regeländringar.

Bakgrund

Vägverket har i rapporten ”Samlad lägesrapport om vinterdäck”, som redovisades i januari 2009 på grundval av ett uppdrag från regeringen, utrett vilka regler om vinterdäck som bör gälla. Vägverket föreslog i rapporten att användningen av dubbdäck begränsas. Med en förbättrad fordonsteknik och dubbfria vinterdäck för nordiska förhållanden kan, enligt Vägverket, trafiksäkerheten förbättras även om dubbdäcken fasas ut. Av rapporten framgår vidare att en minskning av dubbdäcksanvändningen är samhälls-ekonomiskt lönsam.

Rapporten ledde till att nya regler om vinterdäck infördes i december 2009. Dubbdäcksförbudet ändrades till att gälla från den 16 april till den 30 september. Även utländska personbilar och lätta lastbilar måste ha vinterdäck under den tid då vinterdäckskravet gäller. I samarbete med Finland och Norge begränsas antalet dubbar som tillåts.

Motionerna

I motion 2009/10:T225 påpekar Hans Hoff (s) att de som kommer från utlandet är undantagna från krav på vinterdäck. Detta innebär en stor risk för trafikolyckor. Biltrafiken mellan Sverige och övriga Europa har ökat markant de senaste åren, och det har även olyckorna på vintervägarna gjort. Motionärerna yrkar att undantaget för utländska bilar ska tas bort.

I motion 2009/10:T301 anger Jan Ertsborn (fp) att snöoväder ofta kommer överraskande i södra Sverige och ställer till stora problem i trafiken. För större fordon krävs inte vinterdäck. Inte heller utländska fordon omfattas av kraven på vinterdäck. Påståendet att tyngre fordon på grund av sin vikt inte behöver vinterdäck är inte helt riktigt. Den rapport – Samlad lägesrapport om vinterdäck – som Vägverket lämnat till regeringen lägger fram ett antal mycket bra förslag till åtgärder vad gäller vinterkörningen på våra vägar. Motionären yrkar att rapporten ska bli föremål för lagstiftningsåtgärder och att lagstiftningen ska skärpas så att även tunga fordon och utländska fordon ska ha vinterdäck enligt vad som gäller för övriga bilar.

I motion 2009/10:T408 betonar Tomas Tobé och Margareta B Kjellin (båda m) att det pågår en diskussion om att minska användningen av dubbdäck i trafiken. Trafiksäkerhet har ställts mot miljöpåverkan. SLB Analys (en avdelning under Stockholms miljöförvaltning) menar att det inte finns något samband mellan slitagepartiklar och ökad dödlighet. Dubbdäckens positiva effekter på trafiksäkerheten är stora, framför allt i landets norra delar. I de södra delarna av landet finns inte samma behov av dubbdäck. Motionärerna yrkar att lagstiftningen ska ta hänsyn till de förhållanden som råder i olika delar av landet.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis framhålla att det är viktigt att åstadkomma en effektiv användning av vinterdäck när vinterväglag råder. Detta innebär dels att vinterdäck ska användas när det behövs, dels att man bör eliminera den negativa påverkan på människor och miljö av användningen. Det är därför positivt att Vägverket genomfört den utredning som redogjorts för ovan. Utskottet konstaterar vidare att ett flertal regeländringar genomförts som en följd av utredningen. Till stor del har således motionsyrkandena tillgodosetts genom regeländringar. Vad avser övriga delar ser utskottet inte någon anledning till ett tillkännagivande. Därmed avstyrks

motionerna 2009/10:T225 av Hans Hoff m.fl. (s), 2009/10:T301 av Jan Ertsborn (fp) och 2009/10:T408 av Tomas Tobé och Margareta B Kjellin (båda m).

Vinterdäck som standardutrustning

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionen. Utskottet framhåller att reglerna om typgodkännande av flertalet typer av motorfordon är helt harmoniserade i EU:s medlemsländer. Många fordon saluförs för användning enbart sommartid, och det är vanligt att fordon ställs av vintertid. Marknaden för vinterdäck är väl utvecklad.

Bakgrund

Enligt trafikförordningen (1998:1265) ska personbilar, lätta lastbilar och bussar med en totalvikt av högst 3,5 ton, samt släpvagnar som dras av sådana fordon, vid färd på väg vara försedda med vinterdäck eller likvärdig utrustning mellan den 1 december och den 31 mars när vinterväglag råder.

Motionen

I motion 2009/10:T214 framhåller Kurt Kvarnström och Carin Runeson (båda s) att bilar levereras utan vinterdäck som standard. Vinterdäck är säkerhetsutrustning precis som bilbälte och airbag. Det är inte konsekvent att säga att vinterdäck endast används en del av året eftersom sommardäck också bara används en del av året. Motionärerna yrkar att vinterdäck ska vara standardutrustning för alla bilar som omfattas av krav på vinterdäck.

Utskottets ställningstagande

Utskottet har tidigare behandlat motionsförslag om att vinterdäck ska införas som standardutrustning för fordon med en totalvikt av högst 3,5 ton. Utskottet har därvid påpekat bl.a. att reglerna om typgodkännande av flertalet typer av motorfordon numera är helt harmoniserade i EU:s medlemsländer. Nationella särkrav förutsätter därmed godkännande från EU i någon form. Vissa fordon saluförs i huvudsak för användning endast sommartid, som t.ex. vissa cabrioletter eller öppna bilar som roadsters. En del fordonsägare ställer också av sina fordon vintertid. Därutöver kan nämnas att det i samband med försäljning av nya bilar inte är ovanligt att vinterdäck ingår i köpet. Samtidigt kan erinras om att det finns en väl utvecklad marknad för försäljning av vinterdäck. Sammantalet ser utskottet det där-

för inte som lämpligt att riksdagen tar något initiativ för att se till att samtliga försålda fordon ska vara försedda med en vinteranpassad utrustning i form av vinterdäck.

Med anledning av det nu sagda avstyrker utskottet motion 2009/10:T214 av Kurt Kvarnström och Carin Runeson (båda s).

Övergivna fordon

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionerna. Utskottet påpekar att övergivna fordon är både ett miljöproblem och en trafiksäkerhetsrisk. Vägverkets förslag i frågan bereds för närvarande av regeringen, och utskottet förutsätter att regeringen härvid beaktar såväl miljö- som trafiksäkerhetsaspekter.

Jämför reservation 4 (s, v, mp).

Bakgrund

Enligt trafikförordningen (1998:1276) måste föraren, när ett fordon på grund av en olyckshändelse, ett motorfel eller en liknande orsak blivit stående på en plats där det inte får stannas eller parkeras, se till att det snart flyttas till en lämplig plats. Vidare följer av 2 § förordningen (1982:198) om flyttning av fordon i vissa fall att ett fordon får flyttas bl.a. om det är uppställt på en sådan plats eller på ett sådant sätt att fara uppstår eller trafiken onödigtvis hindras eller störs eller om det är uppställt i strid mot föreskrifter om stannande och parkering och det finns stor risk för att fara uppstår. Beslut om flyttning fattas av polismyndigheten, kommunala myndigheter eller Vägverkets regioner. De myndigheter som har möjlighet att fatta beslut om flyttning av ett fordon har också en allmän plikt att inom sitt respektive område se till att trafiksäkerheten och framkomligheten upprätthålls på väg- och gatunätet.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har under en rad år behandlat motionsförslag om övergivna fordon, senast våren 2008 (bet. 2007/08:TU6). Vid samtliga tillfällen har utskottet understrukit att övergivna fordon längs vägarna och i naturen är ett problem som måste tas på allvar. Frågan har bäring på de transportpolitiska delmålen när det gäller trafiksäkerhet, tillgänglighet och miljö. Detta förhållande var också skälet till att utskottet tog initiativ till att följa upp frågan om flyttning av fordon, vilket har redovisats i en särskild rapport (2006/07:RFR3). Med anledning av resultatet av uppföljningen och motionsförslagen lyfte utskottet fram två frågor. Den ena gäller behovet av samord-

ning mellan de berörda myndigheterna när det gäller flyttning av fordon. Den andra gäller frågan om i vilken utsträckning som kraven på myndigheterna att flytta fordon bör skärpas.

Mot denna bakgrund såg utskottet med intresse på det uppdrag som Vägverket fått av regeringen att i samråd med Naturvårdsverket utreda frågan om övergivna fordon. I uppdraget ingick att analysera hur en långsiktig lösning kan utformas när det gäller kostnaderna för transporter av uttjänta bilar till bilskrotar och därmed att förhindra att uttjänta bilar överges. Vid denna tidpunkt, våren 2007, hade Vägverket nyligen redovisat resultatet av uppdraget som bl.a. innehåller förslag om att en kommun eller en av Vägverkets regioner åläggs en skyldighet att utan dröjsmål flytta ett fordonsvrak. Den finansieringslösning som föreslås är att kommuner och Vägverkets regioner får ersättning för sina kostnader för att omhänderta ett fordon genom fordonets trafikförsäkring. En förutsättning är att kostnaderna inte kan tas ut av fordonets ägare. Enligt förslaget kommer även ersättning att betalas ut för fordon som saknar trafikförsäkring.

När det gäller flyttning av fordon på allmänna vägar där staten är väghållare, t.ex. motorvägar, svarar Vägverkets regioner för flyttning av sådana fordon. Vägverket har tagit fram interna riktlinjer för flyttning av övergivna fordon. Dessa har varit föremål för en uppföljning inom verket, och man har funnit att tillämpningen av riktlinjerna varierar mellan olika regioner.

Med hänsyn till att det var väsentligt att komma till rätta med de problem som övergivna bilar utgör välkomnade utskottet resultatet av Vägverkets utredning och förutsatte att inriktningen för det fortsatta beredningsarbetet är att övergivna bilar tas om hand oavsett vem som är väghållare och var i landet bilen har övergivits.

Motionerna

I motion 2009/10:T215 påpekar Berit Andnor och Marie Nordén (båda s) att ansvaret för bilar som blir stående på privat mark och inte utgör någon trafikfara skapar problem. Motionärerna redogör för relevant lagstiftning och yrkar därefter att polisen ska få ökade befogenheter att ingripa även när fordon inte utgör trafikfara.

I motion 2009/10:T233 anför Eva Sonidsson och Jasenko Omanovic (båda s) att övergivna fordon är ett problem. De utgör en risk ur trafiksäkerhets- och miljösynpunkt samt förfular boendemiljön. Det är svårt att hitta ägarna till de övergivna fordonen. I Tyskland finns ett enklare system som liknar vad som framförs i yrkandet. Motionärerna yrkar att polisen ska ha rätt att forsla bort en övergiven bil om den övergivits och dess ägare inte gett sig till känna och inte heller kan spåras inom rimlig tid.

I motion 2009/10:T293 framhåller Anita Brodén och Jan Ertsborn (fp) att det utmed vägar och i skog och mark ofta återfinns övergivna fordon. Polisen har rätt att beordra flyttning av fordon endast om de utgör en omedel-

bar trafikfara. Annars är det Vägverket som är skyldigt att fatta beslut om flyttning. Beslutet ska föregås av en utredning av vem som är ägare m.m. Under tiden som frågan handläggs står fordonet kvar. Det händer att andra bilar stannar för att se vad som hänt eller för att hjälpa till. Det är förenat med stora olycksrisker. Miljöproblem kan uppstå om bensen läcker. Det skulle vara enkelt att föreskriva att övergivna fordon på och utmed motorvägar omedelbart ska flyttas och att polisen ska besluta i frågan. En dylik regel är inte mer kränkande mot fordonsägaren än att den bör tolereras. Vägverket har föreslagit att en uttalad skyldighet att flytta fordonsvrak så snart som möjligt innebär ett ökat incitament för kommuner och Vägverket att flytta fordonsvraken och återkräva kostnaderna av ägarna. Bredden på vägrenarna utmed motorvägarna har minskat under senare år. Motionärerna yrkar att ett snabbt bortforslande av fordon som övergivits på eller invid motorvägarna ska bli möjligt och att behandlingen av denna fråga ska prioriteras.

I motion 2009/10:T499 påpekar Kenneth Johansson (c) att övergivna fordon som står längs med vägarna och i parkeringsfickor är ett miljöproblem och en säkerhetsfråga. Vägverket kan i dag inte transportera bort ett fordon om det inte står direkt trafikfarligt. Därför bör Vägverket, i väntan på en samlad lösning på problemet, ges möjlighet att frakta bort övergivna fordon även om de inte innebär en trafikfara.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis understryka att motionärerna tar upp en angelägen fråga, nämligen problemen med övergivna fordon längs vägar. Som framgått ovan har utskottet framhållit att övergivna fordon längs vägarna och i naturen är ett problem som måste tas på allvar. Övergivna fordon är både ett miljöproblem och en trafiksäkerhetsrisk som förorsakar kostnader för såväl staten som kommunerna. Processen med omhändertagande och bortforsling av övergivna fordon behöver, enligt utskottets mening, vara både snabb och kostnadseffektiv för att olägenheterna ska kunna begränsas.

Vägverkets förslag när det gäller övergivna fordon är föremål för beredning inom Regeringskansliet. Utskottet utgår från att såväl miljö- som trafiksäkerhetsaspekter beaktas i den fortsatta beredningen av frågan. Med anledning av det sagda avstyrker utskottet motionerna 2009/10:T215 av Berit Andnor och Marie Nordén (båda s), 2009/10:T233 av Eva Sonidsson och Jasenko Omanovic (båda s), 2009/10:T293 av Anita Brodén och Jan Ertsborn (båda fp) och 2009/10:T499 av Kenneth Johansson (c).

Fordonsekipage

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen. Utskottet anser att höjningen i det nya körkortsdirektivet av totalvikten till 4 250 kg för fordonskombinationer som får dras med B-körkort är angelägen. Enligt det utredningsarbete som nyligen gjorts i frågan synes dock inte de nya bestämmelserna i körkortsdirektivet kunna börja tillämpas av medlemsstaterna förrän i januari 2013.

Jämför reservation 5 (s, v).

Bakgrund

Regler för släpvagnskombinationer återfinns i två lagstiftningsområden, dels fordonslagstiftningen, dels körkortslagstiftningen. Gränserna för hur tunga ekipage som får framföras med B-körkort är gemensamma i EU och styrs av Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG av den 20 december 2006 om körkort, tredje körkortsdirektivet. Direktivet trädde i kraft i början av 2007. Därefter ska bestämmelserna i EG-direktivet införlivas i de nationella rättsordningarna inom sex år. Det nya körkortsdirektivet innehåller regler för att underlätta den fria rörligheten för fordonsförare inom EU, stärka trafiksäkerheten och förhindra bedrägerier. Av direktivet framgår bl.a. att den högsta tillåtna totalvikten för att dra fordonskombinationer (dragbil och släp) med körkortsbehörighet B höjs från 3 500 kg till 4 250 kg.

Frågan om släpvagnsvikter har utretts inom ramen för 2007 års körkortsutredning och presenterats i ett särskilt delbetänkande (SOU 2007:33). Utredaren konstaterade att det inte är tillåtet att tillämpa de nya reglerna tidigare än den 19 januari 2013 eftersom det skulle innebära ett avsteg från de nu harmoniserade bestämmelserna i det andra körkortsdirektivet.

Motionerna

I motion 2009/10:T210 framhåller Hans Backman (fp) att många husvagnar är så tunga att det knappt går att lägga något i dem utan att de blir överlastade. Många husvagnsägare är omedvetna om detta. Om husvagnen suger upp fukt går det kanske inte att lasta något alls. Motionären yrkar att i en husvagn ska man kunna lasta minst 100 kilo plus 10 kilo per kvadratmeter golvyta.

I motion 2009/10:T453 anger Lars U Granberg (s) att det vanliga B-körkortet gäller för en högsta totalvikt om 3,5 ton inklusive eventuellt släp. Denna viktbegränsning tillkom för länge sedan när bilarna bl.a. inte hade så avancerad krockskyddsutrustning som de har i dag. Många nytillverkade bilar har i dag en totalvikt om 2 ton. Det innebär att problem kan

uppstå med husvagnar och hästsläp. Trafiksäkerheten kan äventyras om en förare väljer en mindre och äldre bil för att undvika att överskrida vikten om 3,5 ton. Totalvikten för B-körkort bör alltså höjas.

Utskottets ställningstagande

I en husvagns tjänstevikt ingår sådan utrustning som är nödvändig för boendefunktionen, såsom sängar, bord, handfat, vask och avlopp. Utöver detta kan ägaren – upp till den fastställda totalvikten – montera in merutrustning av olika slag. Hur tung merutrustning som monteras in styrs i dag i praktiken av vilken körkortsbehörighet ägaren har. När de nya reglerna införs innebär det att den sammanlagda totalvikten för en bil och släpvagn kan vara 4 250 kg i stället för 3 500 kg, dvs. 750 kg mer. Om de nya reglerna leder till att husvagnarna registreras med en högre totalvikt genom omregistrering, kommer det i många fall också att krävas tyngre bilar för att dra dem. Majoriteten av husvagnsägarna i dag kan antas ha bilar som inte får dra mer än ca 1 600 kg. Det innebär att många personer som vill utnyttja de nya reglerna också måste skaffa sig en dragbil med högre tillåten släpvningsvikt än vad de redan har. Dessutom måste de förvärva den utökade B-behörigheten.

Utskottet anser att höjningen i det nya körkortsdirektivet av totalvikten till 4 250 kg för fordonskombinationer som får dras med B-körkort är angelägen. Enligt det utredningsarbete som nyligen gjorts i frågan synes dock inte de nya bestämmelserna i körkortsdirektivet kunna börja tillämpas av medlemsstaterna förrän i januari 2013. Utskottet är mot denna bakgrund inte nu berett att vidta någon åtgärd med anledning av det aktuella motionsförslaget och avslår därför motionerna 2009/10:T210 av Hans Backman (fp) och 2009/10:T453 av Lars U Granberg (s).

Parkeringsfrågor

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen. Utskottet konstaterar att frågan bereds av Regeringskansliet.

Jämför reservation 6 (mp).

Bakgrund

Parkeringsutredningen har haft i uppdrag att göra en bred översyn av bestämmelserna inom parkeringsområdet. Syftet med översynen var att förenkla, modernisera och effektivisera regelsystemet på ett sådant sätt att det uppfyller högt ställda krav på rättssäkerhet och vinner förståelse hos vägtrafikanterna. Utredningen presenterade sina förslag i december 2006 (SOU 2006:106 Ett enhetligt sanktionssystem för felparkering). Utred-

ningen behandlande också frågan om s.k. klampning. Därvid framkom att vid utformningen av regler för att använda ingående tvångsmedel mot felparkerade fordon, såsom t.ex. ”wheel-clamps”, skulle enligt utredningen särskild hänsyn behöva tas till proportionalitetsprincipen eftersom felparkeringsavgifter aldrig uppgår till några högre belopp.

Motionerna

I motion 2009/10:T346 påpekar Marietta de Pourbaix-Lundin (m) att det inte är ovanligt att bilägare får en påminnelse om en felparkeringsavgift som de aldrig sett originalet av. De flesta felparkeringsavgifter krävs av kommunala parkeringsbolag. Dessa har alla olika sätt att föra dokumentation i ärendena. Det innebär inkonsekvens i myndighetsutövningen. En del kommuner har system där parkeringsvakterna tar ett fotografi av den felparkerade bilen. Med ny teknik är det lätt att säkra bevisning om att en felparkering ägt rum. Parkeringsvakten använder en handterminal med inbyggd mobiltelefon och kamera. För parkeringsvakten är förändringen liten. Det är viktigt att alla felparkeringsavgifter har samma tillförlitlighet. Därför bör parkeringsvakter vid utfärdande av felparkeringsavgifter inkludera fotodokumentation.

I motion 2009/10:T385 framhåller Per Bill (m) att cirka 14 kommuner i Sverige sedan början av 1990-talet har en s.k. sjudygsregel avseende parkering. Det är en allmän lokal trafikföreskrift med tillåtelse att parkera sju dygn i följd på i övrigt oreglerade platser på gatumark. Ändringar i trafikförordningen och vägmärkesförordningen har gjort att kommunernas stöd att inte längre utmärka sjudygsregeln har upphävts. Ett undantag från utmärkningsskyldigheten då parkering tillåts längre än 24 timmar är viktigt eftersom flera kommuner av miljöskäl inte vill att parkerade fordon ska flyttas var 24:e timme. En utmärkning skulle behöva vara omfattande. En uppställningstid som är längre än 24 timmar är ett gynnande beslut som innebär att trafikanten inte drabbas av några negativa konsekvenser. Inga negativa konsekvenser har framkommit från de kommuner som haft sjudygsregeln. Motionären yrkar att ett undantag från utmärkningsskyldigheten ska införas angående sjudygsregeln.

I motion 2009/10:T536 anger Karin Svensson Smith m.fl. (mp) att samhället snabbt behöver ställas om för att klara klimatet. Att öka cyklingens andel av persontransporterna är ett av de snabbaste sätten att minska utsläppen från denna sektor. Felparkerade bilar är ett bekymmer för framkomligheten och innebär också en fara för cyklister. Parkeringsutredningen (SOU 2006:109) föreslår att ett parkerat fordon bör få flyttas redan efter tre dygn om övriga förutsättningar är uppfyllda samt att det under vissa förutsättningar ska vara tillåtet att med mekaniska anordningar låsa fast fordons hjul genom s.k. klampning. Motionärerna yrkar att felparkerade fordon ska

få flyttas efter ett dygn om övriga förutsättningar är uppfyllda (yrkande 32) samt att s.k. klampning ska tillåtas under vissa förutsättningar (yrkande 33).

Utskottets ställningstagande

En bred översyn har skett av parkeringsfrågorna, däribland frågan om s.k. klampning. Regeringen bereder alltjämt ärendet och utskottet ser inte anledning att föregripa regeringens behandling av frågan.

Vid en eventuell tvist om huruvida en felparkering ägt rum är det enligt svenska principer slutligen en domstol som ska avgöra om den påstådda handlingen, en felparkering, har begåtts av svaranden, fordonsägaren. Det är inte lämpligt att föreskriva hur någon part ska säkra bevisning inför ett eventuellt domstolsförfarande.

Utskottet finner vidare att det inte faller inom riksdagens kompetens att reglera innehållet i förordningar. Sammanfattningsvis finner utskottet inte anledning att vidta någon åtgärd och avstyrker därför motionerna 2009/10:T346 av Marietta de Pourbaix-Lundin (m), 2009/10:T385 av Per Bill (m) och 2009/10:T536 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkande 32.

Saltanvändning

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslaget. Utskottet oroas av risken för miljöstörningar, främst på grundvattnet, som saltningen ger upphov till och understryker att vägsaltning inte bör användas för att fordonen ska kunna köras lika fort som i torrt väglag. Vidare betonar utskottet att principen för saltning bör vara att i första hand röja bort snön för att därefter – och först sedan det konstaterats ett verkligt behov – påföra salt. Utskottet utgår från att regeringen ombesörjer att effektiva åtgärder vidtas i enlighet med vad utskottet har anfört.

Bakgrund

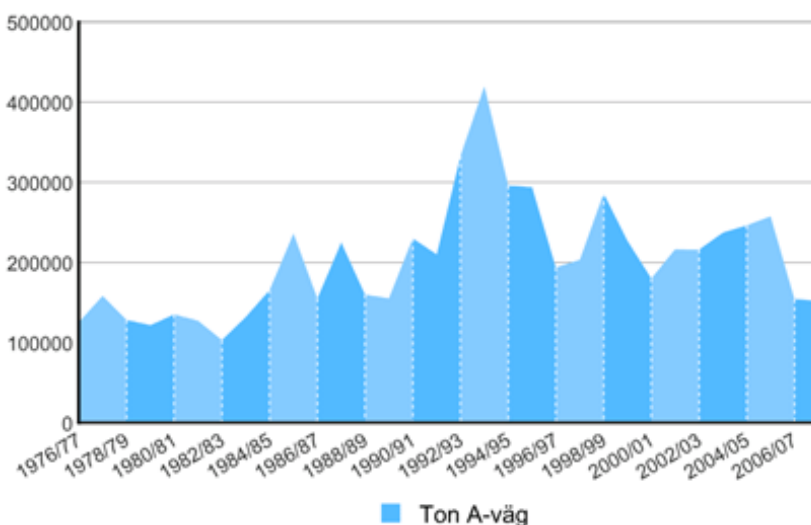
Vinterväghållning består av snöröjning, saltning och sandning. Salt smälter snö och is ned till minus 18 grader. Saltet kan alltså göra vägen fri från snö och is, även när det är minusgrader. Oavsett vilket medel som används för att töa upp isen på vägbanan, kommer det i kombination med dubbdäck att ge upphov till den slaskiga massa som smetar ned vindrutor och bidrar till allmän otrivsel i vägmiljön. Är medlet som används dessutom ett salt, leder det också till ökade rostangrepp på bilarna. Förebyg-

gande saltning är en mycket effektiv metod. Den innebär att små mängder saltlösning eller fuktat salt sprids på vägen alldeles innan halka uppstår. Halka kan förutses med hjälp av olika övervakningssystem.

Det finns medel som kan ersätta salt. Att helt övergå till dessa skulle dock, enligt Vägverket, öka statens kostnader för vinterväghållning dramatiskt. CMA är det enda medel som bekämpar halka lika effektivt som salt. CMA (kalciummagnesiumacetat) ger inte rost på bilar i lika hög grad som salt. Men det är 15–20 gånger så dyrt som salt.

Vägverket har fört statistik på sin saltspridning sedan 1976. Vintern 1976/77 spreds ca 125 000 ton salt. Under många år var spridningen uppe i drygt 200 000 ton vägsalt varje år, med ett maximum vintern 1993/94 på drygt 410 000 ton. Från vintern 1993/94 till vintern 1996/97 minskade Vägverkets saltanvändning med nästan 50 %.

Nedanstående diagram åskådliggör saltanvändningen sedan vintern 1976/77. A-väg är de vägar som saltas vintertid, dvs. vägar med över 2000 bilar i genomsnitt per dygn.



Vägverket har sedan ett antal år en strategi för minskad saltanvändning i vinterväghållningen. Miljöanpassad framkomlig vinterväg ska säkerställa att Vägverket, med fortsatt hög framkomlighet och trafiksäkerhet, minimerar saltanvändningen i vinterväghållningen på ett sådant sätt att den motsvarar medborgarnas och näringslivets krav och önskemål.

Om Vägverket använde sand i stället för salt, skulle verket behöva sanda varje gång 300 fordon passerat. Sanden ligger inte kvar på vägbanan utan åker ned i dikeskanten eller lägger sig i högar på vägrenen. Ibland kan sanden till och med försvinna efter att tre lastbilar har passerat i 90 km/tim. Detta innebär att vägen måste sandas om var 45:e minut på

en väg där 10 000 fordon passerar per dygn. Vägverket arbetar kontinuerligt med att utveckla vinterväghållningen, exempelvis genom att varje vinter testa olika halkbekämpningsmedel.

Motionen

I motion 2009/10:T504 anger Stefan Tornberg och Åke Sandström (båda c) att trafikutskottet flera gånger påpekat att saltanvändningen vid halkbekämpning bör minskas. Någon utveckling i denna riktning har inte ägt rum. Med kunskap om vad det innebär att köra på snö och is samt bilar med bra däckutrustning finns inget behov av den stora saltanvändning som råder i dag. Saltets nackdelar är att det innebär en okontrollerad spridning av klorider i naturen, innebär korrosionsproblem, i vissa fall medför sämre friktion samt lockar upp vilda djur på vägen. En indirekt miljöpåverkan är användningen av lösningsmedel för att rengöra fordon och vindrutor. En strategi bör utarbetas för att minska saltanvändningen vid halkbekämpning.

Utskottets ställningstagande

Utskottet noterar att Vägverket sedan några år har minskat användningen av salt vid halkbekämpning. Vägverkets strategi för att minska saltanvändning i vinterväghållningen välkomnas av utskottet. Vidare ser utskottet positivt på att Vägverket kontinuerligt arbetar för att utveckla vinterväghållningen.

Utskottet känner emellertid oro över risken för miljöstörningar, främst på grundvattnet, som saltningen ger upphov till. Härvid vill utskottet särskilt framhålla att principen för saltning bör vara att i första hand röja bort snön för att därefter – och först sedan ett verkligt behov konstaterats – påföra salt. Vägsaltning bör över huvud taget inte användas för att fordonen ska kunna köras lika fort som i torrt väglag eller sommarväglag. I sammanhanget vill utskottet erinra om möjligheten till s.k. variabla hastigheter och kan för sin del se att ett sådant system skulle kunna vara ett verksamt sätt att få förare att anpassa sin hastighet efter väglaget. Enligt utskottets uppfattning är det också viktigt att olika metoder och lösningar utvecklas för olika delar av landet eftersom förutsättningarna kan variera så starkt dem emellan.

Utskottet har erfarit att Vägverket för närvarande bearbetar en slutrapport där man undersöker en socker – salt-blandning. Vägverket uppger att blandningen ur miljösynpunkt är positiv och ur trafiksäkerhetssynpunkt likvärdig. Ett problem är att socker är mycket dyrt inom EU på grund av jordbrukssubventioner. Om halkbekämpning skulle klassas som verksamhet som tillåts använda industrisocker skulle kostnaden bli lägre. För närvarande ser Vägverket främst att socker-salt blandningen kan användas på särskilt utsatta platser, t.ex. vid vattentäcker.

Mot denna bakgrund utgår utskottet från att regeringen ombesörjer att effektiva åtgärder vidtas i enlighet med vad utskottet har anfört.

Utskottet avstyrker därmed motionen 2009/10:T504 av Stefan Tornberg och Åke Sandström (båda c).

Bullerdämpande vägbeläggning

Utskottets förslag i korthet
Riksdagen avslår motionen.

Bakgrund

Vätrafikbuller är ett utbrett miljöproblem. Det beräknas att ca 1,5 miljoner människor är utsatta för vätrafikbuller. Långvarig bullerexponering kan leda till ökad stress, som innebär förhöjd risk för hjärt- och kärlsjukdomar. Vidare påverkas både prestations- och inlärningsförmågan. Vätrafikbuller beror på ett antal faktorer. De viktigaste är antalet fordon och typ av fordon, hastighet, körsätt, däck och vägbeläggningar. Tunga fordon bullrar mer än lätta. Bullret ökar med hastigheten, och ett ryckigt körsätt ger mer buller än jämn fart. Det kan skilja stort i bullerutsläpp mellan olika däck trots att de har samma köregenskaper. Olika typer av vägbeläggningar har också skilda bulleregenskaper. Vid hastigheter över 50 km/tim dominerar det buller som kommer från däcken.

Det pågår försök med nya beläggningar som på sikt kan leda till mindre buller. Tyst asfalt är en bullerreducerande beläggning som Skanska marknadsfört och säljer. Det finns även andra firmabundna koncept inom detta område. Den här typen av bullerreducerande beläggning läggs i två lager med hög porositet i asfalten. Det innebär att de öppna asfaltlagren kan absorbera buller (ljud) och vatten. Vägverket kallar konceptet för dränasfalt (i detta fall dubbeldrän). Ca 15 mindre sträckor på bullerutsatta platser har lagts med dubbeldrän under de senaste 10 åren. Den mest kända är E4:an vid trafikplats Hallunda/Alby.

Ett lika viktigt utvecklingsområde är däcken. Lågbullrande däck skulle innebära en avsevärd förbättring. På fordonssidan finns också mycket att göra. Dagens personbilar bullrar i praktiken lika mycket som de som såldes 1970. Tystare drivsystem har inte kunnat kompensera mer bullrande däck. Buller från motorcyklar är också ett växande problem.

Arbetet för att nå målet om att färre människor ska vara utsatta för buller i framtiden behöver bedrivas över ett fält av områden. Det fyra viktigaste insatsområdena är

- fasadåtgärder
- tyst beläggning
- tystare fordon och däck
- planering och utveckling av samhälle och vägtransportsystem.

Standardbeläggningar har skiftande bulleregenskaper. En åtgärd som kan användas i bullerkänsliga miljöer är att välja tystare standardbeläggningar i samband med såväl ny- och ombyggnad av vägar som underhåll av befintliga vägar.

Motionen

I motion 2009/10:T354 framhåller Staffan Anger (m) att det genomförts ett antal försök med s.k. tyst asfalt. Tyst asfalt innebär att man använder ganska små stenkorn i ytskiktet. Ytan görs mer porös så att däckens stötande mot vägbanan producerar mindre buller. Denna asfalt gör färden angenämare för föraren men framför allt skapar den en behagligare omgivning för dem som bor och vistas vid större vägar. I Stockholm ska Hornsgatan beläggas med tyst asfalt. Motionären yrkar att eventuella vinster med tyst asfalt ska beaktas vid varje vägbygge.

Utskottets ställningstagande

Utskottet, som anser det viktigt att bullerproblem från trafiken uppmärksammas, konstaterar att regeringen uttalade i proposition 2008/09:35 att det under den kommande planeringsperioden kan finnas behov av riktade insatser för att minska bl.a. buller. Utskottet välkomnade detta och delade också regeringens uppfattning om att det bästa och effektivaste sättet att reducera bullret är att genomföra satsningar vid källan, dvs. där bullret uppstår. Vidare förutsätter utskottet att arbetet för att begränsa bullerstörningarna från vägtrafiken kommer att bedrivas aktivt även i fortsättningen, även avseende olika slags ljudabsorberande vägbeläggningar.

Enligt vad utskottet erfarit är problemet med öppna beläggningar att porerna blir igensatta av smuts med följd att den bullerreducerande förmågan relativt fort klingar av med tiden. Beläggningen är också känslig för mekaniska skador från trafiken eftersom beständigheten och hållfastheten är sämre jämfört med täta asfaltbeläggningar. Förhållandena vintertid är svåra för vägarna i Sverige. Priset för tvålagars porös asfaltsbeläggning är också markant högre än för tät asfalt. Därtill kommer ökade driftkostnader för saltning och tvättning. Dubbeldrän används numera bara på objekt där bullerstörningarna är särskilt stora i kombination med att andra bullerdämpande åtgärder är otillräckliga.

Med anledning av det nu sagda avstyrker utskottet motion 2009/10:T354 av Staffan Anger (m).

Manipulering av vägmätare

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionen. Utskottet har förståelse för de svårigheter manipulerade vägmätare kan innebära för konsumenter men avstyrker motionen med hänvisning till straff- och köprättsliga regler.

Bakgrund

Det saknas krav, både nationellt och i EU-rättsakter, på att motorfordon ska vara utrustade med en anordning som registrerar och visar hur långt ett fordon körts. Däremot är bilar sedan lång tid tillbaka försedda med vägmätare eftersom bl.a. serviceintervallen utgår från körsträckan. Detta innebär att förekomsten av vägmätare utgår från relationen mellan tillverkaren och ägaren och inte mellan staten och ägaren.

Motionerna

I motion 2007/08:Ju358 framhåller Kenneth G Forslund (s) att många, på grund av rykten om manipulerade vägmätare, undviker att köpa bilar som importerats till Sverige. Det kan vara svårt att avslöja ett felaktigt miltal med blotta ögat. I vissa länder är det olagligt att manipulera vägmätare och i vissa andra länder annonseras öppet om denna tjänst i tidningen. I Sverige är det enbart förbjudet att inte berätta att man har manipulerat en vägmätare. Svenska konsumenter tror felaktigt att svenska begagnade bilar är pålitliga i detta hänseende. Motionären yrkar att det ska bli olagligt att manipulera vägmätare och att om en vägmätare måste bytas ska den ställas fram till tidigare mätarens ställning.

I motion 2008/09:Ju390 anför Christine Jönsson (m) att en stor del av de begagnade bilar som säljs i Sverige har sitt ursprung i utlandet. Många drar sig för att köpa en sådan bil eftersom det är osäkert om mätarställningen är korrekt. I de flesta länder är det olagligt att manipulera en vägmätare så att det ska verka som om bilen färdats kortare sträcka än vad den gjort. Så är det dock inte i Sverige. Ändring av vägmätare annonseras helt öppet i Sverige. En manipulerad vägmätare innebär stor skillnad i fordonets försäljningspris. Hederliga importörer av bilar drabbas av att manipulering av vägmätare är tillåten. För den enskilde konsumenten finns många nackdelar, t.ex. trafiksäkerheten. Motionären yrkar att manipulering av vägmätare ska kriminaliseras.

I motion 2009/10:T379 påpekar Lars-Arne Straxäng och Betty Malmberg (båda m) att det i Sverige förekommer att vägmätare i fordon manipuleras. Syftet är ofta att sälja fordonet till ett högre pris. Det handlar om stora värden. Tyskland har förbjudit fordonsbranschen att ändra vägmätare. Motio-

närerna yrkar att förbud mot att ändra vägmätare ska införas och att byte av trasiga vägmätare ska utföras av auktoriserade verkstäder som har tillstånd att göra detta.

Utskottets ställningstagande

Utskottet har förståelse för de svårigheter det kan innebära för konsumenter att utsättas för att ett förvärvat fordon har fått vägmätaren manipulerad. Utskottet konstaterar samtidigt att bedrägeri är en straffbar handling som består i att genom vilseledande förmå någon till en handling eller underlåtenhet som innebär vinning för gärningsmannen och skada för den vilseledde. I övrigt hänvisar utskottet till allmänna köprättsliga regler i samhället för att tillgodose konsumentintresset. Mot denna bakgrund avstyrks motionerna 2007/08:Ju358 av Kenneth G Forslund (s), 2008/09:Ju390 av Christine Jönsson (m) och 2009/10:T379 (m).

Vägskyltning

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionerna. Utskottet påpekar att det inte åligger riksdagen att i detalj föreskriva hur Vägverket som ansvarig myndighet ska besluta i frågor om skyltning till lokal service eller sevärdheter.

Bakgrund

Utskottet har tidigare framhållit att det är angeläget att vägs skyltning genomförs i former som främjar trafiksäkerhet och tillgänglighet och att man i rimlig omfattning försöker tillgodose de krav som bl.a. turism och lokala företag kan ha. Regeringen beslutade 2007 om en ny vägmärkesförordning som innebär en anpassning mot det internationella regelverk som kommit till uttryck genom en FN-konvention från 1968 om vägmärken och signaler. Vissa frågor har flyttats från förordning till myndighetsföreskrifter.

Motionerna

I motion 2009/10:T478 anför Jan R Andersson (m) att flertalet näringar och turistattraktioner når ut med sitt budskap till kunderna via skyltning utmed Sveriges riksvägar. För att få sätta upp skyltar måste man vända sig till Vägverket. Det förekommer att konkurrerande verksamheter vill skylta vid samma avfart och att endast en av dessa får tillstånd. Motionärerna yrkar att reglerna om skyltning ska ses över och liberaliseras i syfte att bli mer rättvisa.

I motion 2009/10:T510 framhåller Jörgen Hellman m.fl. (s) att länsmuseumverksamheten i Sverige utgör en betydande del av det regionala kulturlivet och ingår i vårt gemensamma kulturarv. Intresset för historia ökar. Staten i samverkan med de regionala museerna kan stimulera och möjliggöra att museernas samlingar digitaliseras, förtecknas och synliggörs. Läns museer är ett värdefullt resmål. Det är angeläget att trafikskyltning sker på ett trafiksäkert sätt men att man också tillgodoser rimliga krav från lokala företag och andra intressenter. Gränsdragningen kan ibland vara mycket svår. Motionären yrkar att läns museerna ska få en brunvit skyltning i varje län.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill poängtera att det är väsentligt att vägskyltningen genomförs i former som främjar trafiksäkerhet och tillgänglighet. Samtidigt är det önskvärt att man försöker tillgodose önskemål från det lokala näringslivet och turismen. Utskottet har tidigare framhållit att det är positivt att den nya vägmärkesförordningen innebär minskad grad av detaljstyrning på förordningsnivå samt att nuvarande krav på trafiksäkerhet uppfylls. Att de frågor som berör väghållningsmyndigheten har flyttas till myndighetsföreskrifter är positivt eftersom det ökar möjligheterna för Vägverket att anpassa vägskyltningen utifrån de behov som finns samtidigt som nödvändig hänsyn till trafiksäkerhet och tillgänglighet kan tas.

Det finns numera möjlighet att använda ett vägmärke som upplyser om vägnära service för att tydligt och i god tid informera om service som är belägen i nära anslutning till vägen. Ambitionen är att i ökad omfattning tillmötesgå krav och önskemål om utmärkning och vägvisning. Utskottet utgår från att användningen av det nya vägmärket kommer att bidra till en mer enhetlig hantering från ansvariga väghållare så att både trafikanternas och andra kundgruppers intressen tillgodoses.

Utskottet förutsätter vidare att Vägverket aktivt följer tillämpningen av den nya vägmärkesförordningen och vid behov vidtar åtgärder för att säkerställa att trafikanterna ges tillfredsställande anvisningar.

Slutligen vill utskottet påminna om att det inte åligger riksdagen att i detalj föreskriva hur Vägverket som ansvarig myndighet ska besluta i frågor om skyltning till lokal service eller sevärdheter. Utskottet avstyrker därför motionerna 2009/10:T478 av Jan R Andersson (m) och 2009/10:T510 av Jörgen Hellman m.fl. (s).

Trafikregisterfrågor

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionerna. Utskottet konstaterar att orsakerna till att endast en person kan vara registrerad ägare är praktiska och ekonomiska och att fördelarna med nuvarande system överväger nackdelarna. Vidare påpekar utskottet att offentlighetsprincipen innebär att handlingar hos myndigheter är offentliga.

Jämför särskilt yttrande 2 (v).

Bakgrund

Ur ett civilrättsligt perspektiv finns inga hinder för flera personer att äga ett fordon tillsammans. Däremot kan inte flera personer vara registrerade som ägare till ett fordon enligt lagen (2001:558) om vägtrafikregister och förordningen (2001:650) om vägtrafikregister. Endast en person förutsätts vara skattskyldig för ett fordon enligt vägtrafikskattelagen (2006:227) och huvudregeln är att den person som är registrerad i vägtrafikregistret som ägare anses vara ägare.

Transportstyrelsen erbjuder ett flertal möjligheter att få reda på vem som äger en svenskregistrerad bil.

Motionerna

I motion 2009/10:T288 framhåller Irene Oskarsson (kd) att det enbart är möjligt att skriva en bil på en ägare. När det gäller bostäder finns principer om delat ägande. De problem som skulle uppstå vid delat ägande av en bil, t.ex. vid trafikböter eller försäkringsärenden, torde inte vara omöjliga att lösa. Om en man och en kvinna köper en bil tillsammans är det även av jämställdhetsskäl rimligt att båda äger bilen tillsammans. Därför bör reglerna som endast tillåter en ägare per bil ses över.

I motion 2009/10:T322 påpekar Margareta Pålsson (m) att det i dag går att, inom loppet av någon minut, få reda på vem som äger en svenskregistrerad bil och var ägaren är folkbokförd. Personen som söker kan vara helt anonym. Kriminella använder sig av informationen för att bryta sig in i folks hem. De åker ut till en flygplatsparkering eller färjeläge. Därefter kontaktar de Transportstyrelsen och erhåller den information de vill ha. Sedan genomför de inbrottet. Systemet bör förändras så att det blir svårare att få ut informationen, t.ex. genom att den endast skickas via post eller att den som söker informationen måste identifiera sig.

Utskottets ställningstagande

Orsakerna till att endast en person kan vara registrerad ägare är praktiska och ekonomiska. I administrativt hänseende är det, enligt uppgifter från Transportstyrelsen, både enklare och billigare att hantera administrationen för en ägare än om flera skulle kunna registreras som ägare. Därtill är det, enligt utskottets mening, väsentligt att det finns en tydlig koppling till t.ex. betalningsansvar för felparkeringsböter och övriga förseelser som kan belasta fordonsägaren. Utskottet har inte funnit att det nuvarande systemet har sådana nackdelar att de överväger de administrativa och ekonomiska fördelar som vinnas med gällande ordning.

Utskottet konstaterar vidare att Sverige har en offentlighetsprincip som innebär att handlingar hos myndigheter är offentliga. Det ska också gå att få ut handlingar för en enskild sökande utan att denne ska behöva identifiera sig. Det är en grundläggande rättsprincip och en viktig demokratisk fråga. Utskottet har förståelse för de problem principen kan skapa för enskilda fordonsägare men finner inte anledning att vidta någon åtgärd med anledning av motionen.

Med anledning av nu sagda avstyrker utskottet motionerna 2009/10:T288 av Irene Oskarsson (kd) och 2009/10:T322 av Margareta Pålsson (m).

Vägtrafikregisteravgift

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionen. Utskottet konstaterar att möjligheten för statliga myndigheter att ta ut avgifter regleras genom avgiftsförordningen (1992:191).

Bakgrund

Vägtrafikregisteravgift tas ut för de flesta registrerade fordon. Avgiften ska täcka delar av kostnaderna för att upprätthålla ett aktuellt register över fordon och fordonsägare. Den kallades tidigare för registerhållningsavgift. För övriga fordon påförs årligen en vägtrafikregisteravgift på 65 kr. Den tas ut när fordonet börjar användas första gången och därefter varje år en viss månad. För skattepliktiga fordon tas avgiften ut tillsammans med fordons-skatten. Vägtrafikregisteravgiften betalas i förskott även för avställda fordon. Vägtrafikregisteravgift ska betalas även för skattebefriade fordon. Traktorer är befriade från vägtrafikregisteravgift.

Motionen

I motion 2009/10:T316 anger Kerstin Lundgren (c) att den tidigare registerhållningsavgiften har avskaffats för traktorer men att den i praktiken numera heter vägregisteravgift och tas ut med 43 kr per år. Genom att

slopa denna avgift skulle man minska byråkratin. Kostnaderna för faktura-hantering överstiger rimligtvis intäkterna många gånger om. Motionären yrkar således att vägtrafikregisteravgiften ska avskaffas.

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar att Vägtrafikregisteravgiften om 65 kr per år tas ut för att delvis täcka kostnaderna för vägtrafikregistret. Möjligheten för statliga myndigheter att ta ut avgifter regleras genom avgiftsförordningen (1992:191). Utskottet konstaterar vidare att traktorer är befriade från vägtrafikregisteravgift. Med anledning av det som nu angivits avstyrker utskottet motion 2009/10:T316 av Kerstin Lundgren (c).

Inhägnat område

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionen. Utskottet konstaterar att innebörden av begreppet inhägnat område inte är definierat i någon av de författningar där begreppet används och utgår från att Transportstyrelsen, som ansvarig myndighet, följer frågan och vid behov uppmärksammar regeringen när det gäller att eventuellt förtydliga begreppet.

Bakgrund

I flertalet trafikförfattningar undantas författningarnas tillämplighet inom inhägnat järnvägs- eller fabriksområde eller inhägnat tävlingsområde eller annat dylikt inhägnat område (jfr 1 kap. 2 § fordonslagen [2002:574] och 1 kap. 1 § fordonsförordningen [2002:925], 13 § lagen [2001:558] om vägtrafikregister samt motsvarande undantag i 1 a § förordningen [2001:1085] om motorfordons avgasrening). Vad som avses med begreppet är inte närmare angivet i någon av de författningar där begreppet används. Det saknas även myndighetsföreskrifter till ledning för tolkningen. Innebörden av begreppet är således överlåtet till rättstillämpningen, dvs. ytterst till den prövning som görs av domstol. Nedan följer några exempel på gällande rättspraxis.

- Rederiet Scandlines område i Helsingborg har, trots att det varit inhägnat, inte ansetts vara ett sådant inhägnat område som avses i 1 kap. 2 § trafikförordningen. Domstolen har konstaterat att området är jämförelsevis tättrafikerat och ansluter direkt till Europavägssystemet. I avgörandet har domstolen åberopat lagstiftarens överväganden (Hovrättsens över Skåne och Blekinge dom 2006-04-25).

- Svea hovrätt har i dom 2007-05-04, B 2864-07 bedömt att en bilskrots område som under kvällstid var stängt med en bom inte var ett inhägnat område enligt 2 kap. 10 § i körkortslagen.
- En fritidsfastighet omfattande 8 ha odlad mark omgärdad av tät snårig skog, myrmark samt av en älv men med infart via en delvis igenvuxen byväg och en äldre hängbro har – även om fastigheten varit svårtillgänglig – inte ansetts vara inhägnat område som avses i trafikförsäkringslagen eftersom bl.a. motorcyklar kunnat passera över byvägen och bron under viss del av året (Hovrätten för Övre Norrland 1971-06-18).
- Upplogat banområde för övningskörning med snöskoter på en jordbruksfastighet i glesbygd har ansetts uppfylla kravet på inhägnat tävlingsområde enligt 6 § körkortslagen (1977:477). (Hovrättsreferat RH 21:80).
- Flottiljområdet på F 10 i Ängelholm har inte bedömts som sådant inhägnat område som avses i 6 § körkortslagen (1977:477). Hovrätten konstaterade att flottiljområdet visserligen är inhägnat med in- och utpassering endast genom en bevakad grind. Trafiken inom området är dock av jämförelsevis stor omfattning. (Hovrättsreferat RH 35:85).

Motionen

I motion 2009/10:T382 belyser Lars Wegendal (s) att det finns många motordrivna fordon för barn, som definieras som lekfordon. Det finns fordon som kallas lekfordon men som har förbränningsmotor eller går snabbare än 6 km/tim, dessa klassificeras som t.ex. moped. Många tror att de kan köra dem hemma i trädgården förutsatt att den är omgärdad av staket eftersom lagen tillåter körning av dessa fordon inom inhägnat område. Det finns stora gränsdragningsproblem med vad som avses med inhägnat område. Trafikutskottet har tidigare behandlat en likalydande motion och angav att man förväntade sig att Transportstyrelsen skulle begära förtydligande i frågan, det är dock lämpligt att riksdagsutskott tar initiativ till ändring av bristfällig lag. Begreppet inhägnat område bör således förtydligas när det gäller framförande av motordrivna fordon.

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar att innebörden av begreppet inhägnat område inte är definierad i någon av de författningar där begreppet används. Detta innebär således att innebörden av begreppet är överlåtet till rättstillämpningen, dvs. ytterst till den prövning som görs av domstol. Utskottet har förståelse för att motionären efterfrågar ett förtydligande av begreppet inhägnat område med hänsyn till de olägenheter som refererats. Utskottet noterar samtidigt att den rättspraxis som hittills har utvecklats inte direkt avspeglar de områden som uppmärksammas i motionen. Å ena sidan har inte utskottet någonting att invända emot att begreppet inhägnat område preci-

seras, om ett sådant behov finns. Å andra sidan ankommer det inte i första hand på utskottet att bedöma om avsaknaden av en tydlig definition är en sådan olägenhet att lagstiftningen behöver förtydligas.

Utskottet utgår från att Transportstyrelsen, som ansvarig myndighet, följer frågan och vid behov uppmärksammar regeringen när det gäller att eventuellt förtydliga begreppet. Om ett behov av förtydligande bedöms föreligga utgår utskottet från att regeringen tillställer riksdagen ett sådant förslag som innebär att begreppet tydliggörs i de aktuella lagarna. Med hänsyn till det anförda avstyrker utskottet motion 2009/10:T382 av Lars Wegedal (s).

Sparsam körning

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionen. Utskottet finner att det bedrivs ett arbete på bred front för att introducera sparsam körning bland olika förarkategorier.

Motionen

I motion 2009/10:T516 framhåller Hans Rothenberg och Christian Holm (båda m) att "ecodriving" innebär att köra sparsamt på ett sätt som tar hänsyn till miljön och minskar fordonsslitaget. Numera ställs krav på kunskaper i sparsam körning i trafikutbildningen. Även personer som redan har körkort kan få ökade kunskaper om "ecodriving". Det finns vissa bil-tillverkare som erbjuder sina kunder kostnadsfri utbildning i "ecodriving". Det finns stor potential i att utbilda alla förare som tagit körkort innan utbildning i "ecodriving" inkluderades i förarutbildningen. Motionärerna yrkar att incitament för förare och fordonstillverkare att lära sig och lära ut "ecodriving" ska ses över.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis påminna om att Vägverket 2006 introducerade en ny kursplan för körkortsbehörighet B, i vilken biltrafikens miljöeffekter, medvetet val av färdmedel samt ett miljövänligt och sparsamt körsätt fått ett tydligt utrymme. Dessa kunskaper används alltså numera i såväl teori-som körprov. Momentet finns även med i utbildningen av privata handledare. Sparsam körning utgör en del av körkortsutbildningen och är när det gäller yrkesförare en del av grundutbildningen och återkommande fortbildningar. Utskottet vill i sammanhanget framhålla de stora vinster som kan uppnås med ett mer skonsamt och bränslesnålt körsätt. Först och främst handlar det om att reducera transporterens klimatpåverkan genom minskade koldioxidutsläpp. Samtidigt kan den enskilda bilisten spara flera

tusen kronor och yrkesföraren för sitt företag tiotusentals kronor per år. För stora åkerier kan detta vara ett sätt att stärka konkurrenskraften. Det är dock viktigt att man inte bara utbildar förare i sparsam körning utan också att bränsleförbrukningen systematiskt följs upp. Utskottet har tidigare påpekat att ITS-lösningar kan erbjuda ett enkelt sätt att beräkna vinsterna med sparsam körning.

Sammanfattningsvis finner utskottet att det bedrivs ett arbete på bred front för att introducera sparsam körning bland olika förarkategorier. Utskottet finner det inte lämpligt att förslå detaljerade förslag i likhet med motionärernas yrkande om incitament till fordonsägare och fordonstillverkare. I stället utgår utskottet från att regeringen överväger frågan och vidtar de ytterligare åtgärder som behövs för att såväl personbilsförare som yrkesförare i ökad utsträckning tillämpar sparsam körning. Med hänsyn härtill avstyrker utskottet motion 2009/10:T516 av Hans Rothenberg och Christian Holm (båda m).

Bilbesiktning

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionen. Utskottet konstaterar att riksdagen tidigare under innevarande riksmöte har beslutat att fordonsbesiktningen i Sverige ska omregleras och konkurrensutsättas fr.o.m. den 1 juli 2010.

Motionen

I motion 2009/10:T506 anför Staffan Anger och Jessica Polfjärd (m) att många svenskar bor utomlands. För dem som tar bilen med sig är det fortfarande nödvändigt att köra till Sverige för besiktning. Under de senaste fyra åren har Svensk Bilprovning erbjudit svenskregistrerade bilar besiktning i Spanien under två veckor per år i samarbete med spanska besiktningföretag. Intresset från bilägarna har varit stort. Inte minst av miljöskäl är det viktigt att utomlands boende svenskar inte ska behöva köra till Sverige för att besiktiga bilen. Motionärerna yrkar att möjligheterna att bidra till Bilprovningens ökade samarbete med utländska besiktningföretag ska ses över.

Utskottets ställningstagande

Riksdagen har tidigare under innevarande riksmöte beslutat att fordonsbesiktningen i Sverige ska omregleras och konkurrensutsättas från fr.o.m. den 1 juli 2010 (prop. 2009/10:32, bet. 2009/10:TU8). Riksdagen har även, i syfte att göra det möjligt för Svensk Bilprovning AB att verka på helt marknadsmässiga villkor, bemyndigat regeringen att minska eller öka

statens ägande i bolaget (prop. 2009/10:54, bet. 2009/10:NU10). Det åligger inte riksdagen att detaljreglera vilka affärsstrategier ett företag på en konkurrensutsatt marknad ska vidta. Utskottet avstyrker därför motion 2009/10:T506 av Staffan Anger och Jessica Polfjärd (båda m).

Skoterfordon

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionen. Utskottet har förståelse för att framförandet av snöskoter i vissa fall kan vara förenat med problem av olika slag. Utskottet finner, mot bakgrund av bl.a. att ett snöskoterråd inrättats, inte anledning att göra ett tillkännagivande om att lägga fram en nationell snöskoterpolitik.

Jämför särskilt yttrande 1 (s).

Motionen

I motion 2009/10:T452 anför Lars U Granberg (s) att alla partier vid förra valet svarade på en enkät från en stor skoterorganisation. De etablerade partierna var positiva till att ta ansvar för en långsiktig skoterpolitik. I Sverige finns det 250 000 skoterfordon. Politiken bör understödja den frihet skoterfordon ger. Mycket måste åtgärdas, bl.a. måste riskerna med att framföra fordonet minska, och förare som missköter sig i terrängen måste hanteras. Ett av de viktigaste målen med en framtida skoterpolitik bör vara finansiering av säkra och turistvänliga skoterleder. Det rör sig bl.a. om säkra överfarter över vattendrag och om bredden på lederna. Motionären yrkar att en myndighet ska få ansvaret för terrängtrafik och att skoterns potential bättre ska tas till vara.

Utskottets ställningstagande

Utskottet har förståelse för att framförandet av snöskoter i vissa fall kan vara förenat med problem av olika slag. Utskottet ser därför med tillfredsställelse på att Vägverket, Naturvårdsverket, Rikspolisstyrelsen, Sameetinget, snöskoterorganisationer m.fl. har träffat en överenskommelse om samarbete kring snöskoterfrågor. För att styra och följa upp arbete kring överenskommelsen har ett nationellt snöskoterråd tillsatts. Syftet med överenskommelsen är att utveckla en hållbar snöskotertrafik genom att förena näringsverksamhet och allas naturupplevelser. Visionen för samarbetet är att snöskotertrafiken ska bedrivas utan att människor, djur, miljö och egendom skadas eller störs.

Utskottet finner mot denna bakgrund inte anledning att göra ett tillkännagivande om att lägga fram en nationell snöskoterpolitik och avstyrker därför motion 2009/10:T452 av Lars U Granberg m.fl. (s).

Färjeförbindelser

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionen. Utskottet konstaterar att beslut om förtur i färjeköer fattas av Vägverket och att personalens befogenheter på vägfärjorna inte faller inom Vägverkets ansvarsområde.

Motionen

I motion 2009/10:T434 påpekar Thomas Bodström (s) att Vägverket har ett antal färjeförbindelser som har stor betydelse för dem som bor på öar. Ibland är köerna till dessa färjor långa, vilket innebär stora bekymmer, framför allt för bofasta. De bofasta borde prioriteras vid transporter med denna typ av färjeförbindelse. Motionären yrkar att färjepersonalen ska ges större befogenhet att prioritera bland fordonen vid långa kötider.

Utskottets ställningstagande

Vägverket Färjerederiet driver trafik med vägfärjor på 37 leder över hela landet. Färjorna är en del av det allmänna vägnätet. Färjerederiet är ett av Sveriges största rederier och transporterar varje år 21 miljoner passagerare och 11 miljoner fordon. När färjelederna är isbelagda ansvarar Färjerederiet för att anlägga och underhålla isvägar. Det finns särskilda förtursköer. Beslut om förtur fattas av Vägverket, och personalen på rederierna följer besluten utan att göra egna avvägningar.

Utskottet finner att det inte ankommer på riksdagen att i detalj reglera vilka befogenheter personalen på vägfärjorna ska ha att prioritera bland fordon. Detta är en uppgift som faller inom Vägverkets ansvarsområde. Utskottet avstyrker därför motion 2009/10:T434 av Thomas Bodström (s).

Reservationer

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

1. Tillgång till förnybara bränslen, punkt 1 (s, v, mp)

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

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

2009/10:T280 av Michael Hagberg (s),

2009/10:T351 av Krister Örnfjäder (s),

2009/10:T426 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkande 102,

2009/10:T433 av Eva-Lena Jansson m.fl. (s) yrkande 3,

2009/10:T435 av Thomas Bodström (s) och

2009/10:T511 av Aleksander Gabelic (s) yrkande 5,

bifaller delvis motion

2009/10:T477 av Jan R Andersson och Anna Tenje (båda m) och avslår motionerna

2009/10:T259 av Lars Gustafsson m.fl. (kd) och

2009/10:T375 av Cecilia Widegren (m).

Ställningstagande

Trafiksektorn är det enda samhällsområde där utsläppen ökat betydligt under senare år. Insatserna för att minska utsläppen måste således vara i fokus för att det ska gå att nå ett hållbart samhälle. Människor ska ha möjlighet att resa, arbetspendla och frakta varor över hela landet och därför måste målet vara att bryta sambandet mellan ekonomisk utveckling och ökade utsläpp. Mer gods behöver gå på järnväg, fler behöver kunna välja kollektivtrafik, vägar behöver trafikeras av fordon drivna av förnybara drivmedel.

I dag kommer omkring 95 % av all energi som transportsystemet förbrukar från olja. Detta är inte hållbart. Sveriges beroende av olja för transporter måste brytas. Den stora oljeanvändningen för transporter måste

minska snabbare och år 2020 måste betydligt mindre än 90 % av drivmedlen vara av fossilt ursprung. Utvecklingen avgörs i stor utsträckning av valet av direkta och indirekta styrmedel som staten har till sitt förfogande.

Pumplagen som var tänkt att vara teknikneutral har i praktiken lett till att det i stor utsträckning har investerats i E85-pumpar, medan få investeringar har gjorts i biogaspumpar. Riksdagen avsatte därför 150 miljoner kronor i ett särskilt anslag för investeringar i gasmackar eftersom en installation av gas är tio gånger dyrare än E85. Trots att en betydande andel medel kvarstod att fördela till detta ändamål slopade regeringen anslaget vid årsskiftet.

Lokalt producerad biogas är ett mycket miljövänligt bränsle och allt fler näringar och verksamheter har tagit beslut om att gå över till biogas i sina transporter. Men kapaciteten på mackarna brister på vissa håll och antalet tankställen är för få. Infrastrukturen för biogas, som är ett miljövänligt bränsle som finns tillgängligt i dag, måste bli bättre. Större vägsträckor, som exempelvis E4:an bör prioriteras.

Tillgången till förnybara drivmedel måste säkras. Producenter av dessa måste på olika sätt stödjas, och tillgänglighet i form av tankställen måste finnas i hela landet. Ett biogasprogram bör genomföras med fokus på ökad produktion, uppgradering och distribution av biogas och fordonsgas runt om i landet.

Under senare år har ett stort antal tankställen försvunnit. Som framgår av rapporten rörande den s.k. pumplagen beror den omfattande nedläggningen av tankställen huvudsakligen på strukturrationalisering och inte på pumplagen i sig. Man kan dock inte bortse från risken att en alltför strikt tillämpning av pumplagen kan leda till att tankställen läggs ned vilket kan få svåra konsekvenser på landsbygden. Det är därför nödvändigt att regeringen förtydligar sina direktiv om dispensmöjligheter så att dispens kan ges om det föreligger särskilda skäl. I det sammanhanget måste särskilt lokala omständigheter kunna beaktas.

Slutligen vill vi att regeringen redovisar de åtgärder som krävs för att stimulera både tillgången till och efterfrågan på fler förnybara drivmedel. En ny miljöbilsdefinition bör se över gränserna när det gäller utsläppsnivåer, bränsleförbrukning och energieffektivitet i syfte att premiera de mest miljövänliga fordonen.

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

2. Utfasning av fossilbränsle drivna bilar, punkt 4 (s, v, mp)

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

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

2009/10:T426 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkandena 92 och 93,

2009/10:T491 av Ulf Holm och Peter Rådberg (båda mp) yrkandena 1 och 2 samt

2009/10:T543 av Carina Hägg (s).

Ställningstagande

Det globala klimatet hotas av människans utsläpp av växthusgaser. Vi anser att det är utomordentligt viktigt att bekämpa klimatförändringarna. Den sektor som främst bidrar till utsläppen av koldioxid är transportsektorn. En avveckling av fossilbränslebilen är, relativt sett, ett av de snabbaste och mest effektiva sätten att minska klimatpåverkan. Det finns goda möjligheter inom transportsektorn att ställa om till att endast tillverka fordon som inte drivs av fossila bränslen. Försäljningen av miljöbilar i Sverige i dag visar att såväl konsumenter som producenter är beredda att bidra till en omställning. En signal till fordonstillverkare att bilar och lastbilar ska drivas med hållbara drivsystem är angelägen. Vi tycker att det är bäst om flera länder kan komma överens om en gemensam linje och skapa en marknad för andra lösningar.

Vi vill att Sverige ska verka för att det inom EU fastställs ett årtal för ett förbud mot att sälja nytillverkade bilar som enbart drivs med fossila bränslen. Slutligen vill vi att det ska utredas hur en utfasning av lastbilar som drivs med fossila bränslen ska kunna ske.

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

3. Definition av miljöbil, punkt 5 (s, v, mp)

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

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2009/10:T426 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkandena 103 och 104 samt 2009/10:MJ473 av Anders Ygeman m.fl. (s) yrkande 10.

Ställningstagande

Vi anser att det fortfarande råder begreppsförvirring när det gäller vad som räknas som en miljöbil, vilket hämmar försäljningen av miljösmarta bilar. De undantag som finns från den gemensamma miljöbilsdefinitionen är visserligen tidsbegränsade men det hindrar inte att de bidrar till förvirringen om vad som utgör en miljöbil. Vi vill framhålla att alla bilar egentligen påverkar miljön på ett negativt sätt, och det är därför viktigt att definitionen av miljöbil är tillräckligt skarp.

Vi vill därför att en enhetlig och skarp miljöbilsdefinition tas fram som också innefattar långtgående säkerhetskrav.

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

4. Övergivna fordon, punkt 8 (s, v, mp)

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

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2009/10:T215 av Berit Andnor och Marie Nordén (båda s) och 2009/10:T233 av Eva Sonidsson och Jasenko Omanovic (båda s), bifaller delvis motion 2009/10:T293 av Anita Brodén och Jan Ertsborn (båda fp) och avslår motion 2009/10:T499 av Kenneth Johansson (c).

Ställningstagande

Bilar som blir stående på privat mark är ett stort problem. De utgör en risk ur trafiksäkerhets- och miljösynpunkt samt förfular boendemiljön. Det är svårt att hitta ägarna till de övergivna fordonen. Det är inte acceptabelt att någon lösning på problemet ännu inte presenterats. I t.ex. Tyskland har man funnit sätt att lösa frågan. Vi anser att kraftfulla åtgärder måste vidtas för att bemästra problemen med övergivna bilar.

Vi vill att polisen ska få ökade befogenheter att ingripa även när fordon inte utgör trafikfara. Befogenheterna ska innebära rätt för polisen att forsla bort en övergiven bil om den övergivits och dess ägare inte gett sig till känna och inte heller kan spåras inom rimlig tid.

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

5. Fordonsekipage, punkt 9 (s, v)

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

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

2009/10:T453 av Lars U Granberg (s) och

avslår motion

2009/10:T210 av Hans Backman (fp).

Ställningstagande

Det vanliga B-körkortet gäller för högsta totalvikt om 3,5 ton inklusive eventuellt släp. Denna viktbegränsning tillkom för länge sedan när bilarna bl.a. inte hade så avancerad krockskyddsutrustning som de har i dag. Vi vill framhålla att många nytillverkade bilar i dag har en totalvikt om 2 ton. Det innebär att problem kan uppstå med husvagnar och hästsläp eftersom totalvikten då överstiger vad som är tillåtet. Vi befarar att trafiksäkerheten kan äventyras om en förare väljer en mindre och äldre bil för att undvika att överskrida vikten om 3,5 ton.

Det är bra att reglerna i det nya körkortsdirektivet innebär att den högsta tillåtna totalvikten för att dra fordonskombinationer (dragbil och släp) med körkortsbehörighet B höjs från 3 500 kg till 4 250 kg. Däremot är det inte rimligt att vänta med att införa en höjning av tillåten totalvikt till 2013.

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

6. Parkeringsfrågor, punkt 10 (mp)

av Karin Svensson Smith (mp).

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

2009/10:T536 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkandena 32 och 33 samt

avslår motionerna

2009/10:T346 av Marietta de Pourbaix-Lundin (m) och

2009/10:T385 av Per Bill (m).

Ställningstagande

Jag vill framhålla att felparkerade bilar är ett bekymmer för framkomligheten. De innebär också en fara för cyklister. Parkeringsutredningen (SOU 2006:109) föreslog att ett parkerat fordon bör få flyttas redan efter tre dygn om övriga förutsättningar är uppfyllda samt att det under vissa förutsättningar ska vara tillåtet att med mekaniska anordningar låsa fast fordons hjul, s.k. klampning.

Jag vill att felparkerade fordon ska få flyttas efter ett dygn om övriga förutsättningar är uppfyllda och att s.k. klampning ska tillåtas under vissa förutsättningar.

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

Särskilda yttranden

1. Skoterfordon, punkt 19 (s)

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

Inför valrörelsen 2006 svarade alla partier på en enkät från en stor skoterorganisation. Där klargjordes att de etablerade partierna var positiva till att ta ansvar för en långsiktig skoterpolitik. Trots det har den nuvarande moderatledda regeringen inte agerat nämnvärt i frågan om skoterleder.

Snöskotern har stor positiv betydelse för framför allt de norra delarna av landet och det finns i dag omkring 250 000 skotrar. Samtidigt kan man inte blunda för de olyckor och problem som också är förknippade med skoterkörning. Därför krävs det en rad åtgärder för att komma till rätta med och minska riskerna med att framföra fordonet och för att få bukt med missbruk av ansvaret att använda sig av ett fordon ute i terrängen. I det arbetet har de frivilliga skoterklubbarna en viktig roll.

Snöskotern har stor betydelse för turismen i stora delar av vårt land. Det är därför angeläget att regeringen skapar en skoterpolitik som ger en tydlig finansiering av säkra och turistvänliga skoterleder så att man kan ta till vara den stora potential som finns till utveckling av skoterturismen. För att nå fram till denna utveckling krävs en fungerande finansiering av den framtida skoterinfrastrukturen, och därför behöver frågan rörande finansieringsformerna utredas. En sådan utredning bör ge brukarorganisationerna ett självklart utrymme.

2. Trafikregisterfrågor, punkt 15 (v)

Peter Pedersen (v) anför:

Regeln att ett fordon endast kan ha en registrerad ägare är tveksam ur jämställdhetssynpunkt. Grunden för bestämmelsen är praktisk och ekonomisk, dock är det möjligt att registrera delat ägande t.ex. av ett hus. De problem som skulle uppstå vid delat ägande av en bil, t.ex. vid felparkeringsavgift eller försäkringsärenden, borde vara möjliga att lösa.

BILAGA

Förteckning över behandlade förslag

Motion från allmänna motionstiden hösten 2007

2007/08:Ju358 av Kenneth G Forslund (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att göra det olagligt att ställa om kilometermätare på fordon.

Motion från allmänna motionstiden hösten 2008

2008/09:Ju390 av Christine Jönsson (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att kriminalisera manipulerande av mätarställningen på bilar och att sälja fordon som man är medveten om har en manipulerad mätare.

Motioner från allmänna motionstiden hösten 2009

2009/10:T210 av Hans Backman (fp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att de regler som innebar att man i en husvagn skulle kunna lasta minst 100 kilo plus 10 kilo per kvadratmeter golvyta innan man passerar fordonets maxvikt ska återinföras.

2009/10:T214 av Kurt Kvarnström och Carin Runeson (båda s):

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

2009/10:T215 av Berit Andnor och Marie Nordén (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om polisens befogenheter att forsla bort övergivna fordon.

2009/10:T225 av Hans Hoff m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om obligatorisk användning av vinterdäck.

2009/10:T233 av Eva Sonidsson och Jasenko Omanovic (båda s):

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

2009/10:T259 av Lars Gustafsson m.fl. (kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att höja gränsen för kravet på att tillhandhålla ett förnybart bränsle och att förlänga den tidsperiod som utgör grund för försäljningsbedömningen till två år.

2009/10:T280 av Michael Hagberg (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att kartlägga och presentera ett program för utbyggnaden av tankställen för biogas.

2009/10:T288 av Irene Oskarsson (kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att se över reglerna kring att registrera två ägare till en bil.

2009/10:T293 av Anita Brodén och Jan Ertsborn (båda fp):

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

2009/10:T301 av Jan Ertsborn (fp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om skyldighet att utrusta lastbilar och bussar med vinterdäck.

2009/10:T305 av Betty Malmberg och Sven Yngve Persson (båda m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att motorer till traktorer och andra arbetsredskap bör få efterkonverteras till drift med alternativa bränslen.

2009/10:T316 av Kerstin Lundgren (c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att avskaffa den årliga vägtrafikregisteravgiften för motorredskap som används i jordbruket och för övriga fordonsskattebefriade fordon.

2009/10:T322 av Margareta Pålsson (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om hantering av information från Transportstyrelsen.

2009/10:T346 av Marietta de Pourbaix-Lundin (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om fotografibevis vid parkeringsböter över hela landet.

2009/10:T351 av Krister Örnfjäder (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör förtydliga pumplagens direktiv för dispensmöjligheter.

2009/10:T354 av Staffan Anger (m):

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

2009/10:T374 av Cecilia Widegren (m):

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

2009/10:T375 av Cecilia Widegren (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda möjligheten att utse E20, huvudvägen mellan Sve-riges första och andra stad, till projektväg för eluttag.

2009/10:T379 av Lars-Arne Staxäng och Betty Malmberg (båda m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ändringar i fordons vägmätare, utan sakliga skäl, inte längre ska vara tillåtet.

2009/10:T382 av Lars Wegendal (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av att i lagtexten om framförande av fordon förtydliga begreppet inhägnat område.

2009/10:T385 av Per Bill (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om undantag från utmärkningsskyldighet av lokal trafikföreskrift om tillåten parkering under högst sju dygn.

2009/10:T408 av Tomas Tobé och Margareta B Kjellin (båda m):

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

2009/10:T426 av Lars Ohly m.fl. (v):

92. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att det fr.o.m. 2013 inte ska säljas nyproducerade bilar som bara använder sig av fossil drift, utan bilarna måste även kunna köras på biodrivmedel eller annat hållbart drivsystem, t.ex. el.

93. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen snarast bör utreda hur en utfasning av lastbilar som drivs med fossila bränslen kan ske.
102. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen ska utvärdera utfallet av den s.k. pumplagen och föreslå åtgärder som stimulerar utbyggnad av andra drivmedel än etanol, t.ex. biogas.
103. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen snarast bör lägga fram ett lagförslag som skapar en enhetlig definition av vad som är en miljöbil.
104. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen utifrån ett miljöperspektiv bör utvärdera och förändra lagstiftningen för statens miljöbilsdefinition så att nya regler kan träda i kraft den 1 juli 2010.

2009/10:T433 av Eva-Lena Jansson m.fl. (s):

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att tillgängligheten till förnybara drivmedel säkras.

2009/10:T434 av Thomas Bodström (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i färjetrafiken prioritera boende på öarna.

2009/10:T435 av Thomas Bodström (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om fler tankställen för biogas.

2009/10:T452 av Lars U Granberg m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om vikten av ett tydligt politiskt ställningstagande för en tydlig och hållbar skoterpolitik i Sverige.

2009/10:T453 av Lars U Granberg (s):

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

2009/10:T477 av Jan R Andersson och Anna Tenje (båda m):

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

2009/10:T478 av Jan R Andersson (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om förtydligandet av Vägverkets regler om skyltning.

2009/10:T491 av Ulf Holm och Peter Rådberg (båda mp):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att lägga fram lagförslag om ett förbud i Sverige mot att sälja nytillverkade bilar som drivs med fossila bränslen.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att verka för ett förbud inom EU mot att sälja nytillverkade bilar som drivs med fossila bränslen.

2009/10:T499 av Kenneth Johansson (c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om skyndsamma åtgärder för att Vägverket ska kunna transportera bort bilvrak.

2009/10:T504 av Stefan Tornberg och Åke Sandström (båda c):

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

2009/10:T506 av Staffan Anger och Jessica Polfjärd (båda m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att underlätta besiktning av svenskregistrerade bilar utomlands.

2009/10:T510 av Jörgen Hellman m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i framtiden bättre tillgängliggöra läns museernas verksamhet.

2009/10:T511 av Aleksander Gabelic (s):

5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen lägger fram förslag till ändring om hur det nuvarande stödet till investeringar i gastankställen ska utvärderas och utvecklas.

2009/10:T516 av Hans Rothenberg och Christian Holm (båda m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att se över hur befintliga körkortsinnehavare och återförsäljare av fordon kan uppmuntras till vidare utbildning inom ecodriving.

2009/10:T536 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp):

32. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag om en förändring i parkeringslagstiftningen så att ett felparkerat fordon får flyttas efter ett dygn om övriga förutsättningar för flyttning är uppfyllda.
33. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag om en förändring i parkeringslagstiftningen så att en möjlighet införs att under vissa särskilda förutsättningar använda mekaniska anordningar för att låsa fast ett fordons hjul, s.k. klampning.

2009/10:T543 av Carina Hägg (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör ta initiativ till en sammanhållen strategiplan med tydliga åtgärder och styrinstrument i syfte att nå målet om utfasning av fossilbränsle drivna bilar till senast 2030.

2009/10:MJ214 av Sten Bergheden och Peder Wachtmeister (båda m):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om se över reglerna så att det blir tillåtet att bygga om jordbruksmaskiner till dual-fuel drift.

2009/10:MJ473 av Anders Ygeman m.fl. (s):

10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av en skarp miljöbilsklassning.