



Fordonsfrågor m.m.

Sammanfattning

I betänkandet behandlas 16 motionsyrkanden från den allmänna motionstiden hösten 2000 om olika fordonsfrågor m.m. Det gäller bl.a. regelverket för fordonsvikter, s.k. chipstrimning av motorer, fordonsregistrering och vinterdäcksregler. Utskottet avstyrker samtliga motionsförslag med hänvisning till pågående beredningsarbete och den beslutsordning som råder inom fordonsområdet.

Innehållsförteckning

Sammanfattning.....	1
Utskottets förslag till riksdagsbeslut.....	3
Utskottets överväganden	5
Chipstrimming	5
Ägarregistrering.....	7
Fordonsskyltning	8
Vinterdäck	10
Fordonsvikter.....	11
Typgodkännande för motorcyklar	12
Administration av felparkeringsavgifter	13
Förteckning över behandlade förslag.....	15
Motioner från allmänna motionstiden 2000.....	15

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

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

1. Chipstrimning

Riksdagen avslår motionerna 2000/01:T404, 2000/01:T439, 2000/01:T469, 2000/01:T478 och 2000/01:MJ845 yrkande 11.

2. Ägarregistrering

Riksdagen avslår motion 2000/01:T466.

3. Fordonsskyltning

Riksdagen avslår motionerna 2000/01:T406 och 2000/01:K340 yrkande 2.

4. Fordonsvikter

Riksdagen avslår motion 2000/01:T441.

5. Vinterdäck

Riksdagen avslår motion 2000/01:T428.

6. Tygodkännande av motorcyklar

Riksdagen avslår motion 2000/01:T212 yrkande 18.

7. Administration av felparkeringsavgifter

Riksdagen avslår motion 2000/01:T424.

Stockholm den 8 mars 2001

På trafikutskottets vägnar

Monica Öhman

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Monica Öhman (s), Sven Bergström (c), Per-Richard Molén (m), Hans Stenberg (s), Karin Svensson Smith (v), Johnny Gylling (kd), Tom Heyman (m), Krister Örnfjäder (s), Lars Björkman (m), Monica Green (s), Stig Eriksson (v), Tuve Skånberg (kd), Mikael Johansson (mp), Claes-Göran Brandin (s), Jan-Evert Rådström (m), Christina Axelsson (s) och Elver Jonsson (fp).

Utskottets överväganden

Chipstrimming

Utskottets förslag i korthet

Utskottet avstyrker motionsförslag (s, m, kd respektive c) om s.k. chipstrimming med hänvisning till pågående beredning inom Rege- ringskansliet av utredningen Avgasrening 2000.

Bakgrund

Den ökade datoriseringen inom fordonsområdet med alltmer avancerad elekt- ronikutrustning för bränsleinsprutning, avgasrening m.m. har skapat nya trimningsmöjligheter. Chipstrimming innebär normalt att man byter ut alterna- tivt omprogrammerar ett datachip i motorns elektroniska styrenhet. Denna trimningsform används främst för att höja motoreffekten men även för att sänka bränsleförbrukningen och i vissa fall för att möjliggöra övergång till exempelvis etanoldrift. Chipstrimming innebär ett ingrepp i det typgodkända fordonsutförandet. Det betyder att fordonet efter trimningen skall registre- ringsbesiktigas och få ett godkännande att det klarar avgaskraven innan det får användas i trafik.

En statlig utredare har nyligen i betänkandet Avgasrening 2000 presenterat en översyn av bilavgaslagstiftningen (SOU 2000:12). Utredaren föreslår en ny lag om motorfordons avgasrening som innebär bl.a. att det skall bli straffbe- lagt att ändra på eller på annat sätt göra ingrepp i utsläpps begränsande anord- ningar på ett motorfordon så att fordonet inte längre uppfyller av myndighet godkänt utförande. Det bör även enligt utredaren vara förbjudet för en ägare till ett motorfordon att låta någon göra sådana ändringar i fordonet. Bestäm- melsen avser främst trimning av motorfordon. Vidare föreslås att det skall bli straffbart att bruka ett fordon med vetskap om att det har ändrats på sådant sätt. Genom straffbestämmelsen påverkas även möjligheterna att marknads- föra trimningschips på ett otillbörligt sätt.

Motionerna

Lars Björkman och Anders G. Högmark framhåller i motion T404 (m) att det vore olyckligt om chipstrimming skulle kriminaliseras. Det skulle hejda en utveckling av metoder som eventuellt kan bidra till att minska farliga utsläpp. Motionärerna påtalar vidare att den nuvarande dispensordningen för att kon- vertera motorer till drift med mer miljövänliga bränslen är så krånglig att den missgynnar utvecklingen. I sammanhanget hänvisas till att i Tyskland har man i stället för förbud infört ett certifieringssystem för trimningsprodukter.

I motion T439 (kd) av Harald Bergström och Lars Gustafsson föreslås att en ny utredning tillsätts för att skapa en lagstiftning som grundar sig på fakta och med en bred representation från tillbehörs- och reservdelsbranschen, bilindustrin och samtliga berörda myndigheter. Vidare föreslås att ett ackrediterings- och certifieringssystem för chipstrimming utarbetas som också kan underlätta konverteringstrimming till alternativa bränslen. Motsvarande uppfattning redovisas även i motion MJ845 yrkande 11 av Lars Gustafsson m.fl. (kd).

Enligt Eskil Erlandsson och Sven Bergström (båda c) kan chipstrimming göra det enkelt och ekonomiskt att bygga om bensinbilar till etanolbilar (motion T478). Avgasmässigt uppfyller etanolbilen med råge alla de krav som ställs på bensinversionen. Miljövinsten är att etanolbilen inte ger något nettotillskott till koldioxidhalten samt att bränslet tillverkas i Sverige. Chipstrimming är även ett sätt att optimera motorn för ett speciellt drivmedel som oftast leder till renare avgaser samt bättre motoreffekt. För att ta vara på dessa möjligheter bör avgaslagstiftningen kompletteras så att fler än biltillverkare kan certifiera bilar efter en chipping om de klarar uppställda avgaskrav.

Karin Olsson m.fl. (s) föreslår i motion T469 att en utredning tillsätts i syfte att inrätta ett certifieringsinstitut dit man kan vända sig för att få sina produkter godkända enligt i förväg uppställda krav. Därmed skulle konkurrensen på området kunna stärkas till gagn för konsumenterna. Även miljön skulle tjäna på det eftersom man som konsument skulle få bra upplysningar om miljöeffekter av t.ex. chipstrimming. Motionärerna understryker vidare vikten av att den föreslagna utredningen får en bred sammansättning med representanter även för tillverkare utanför bilindustrin.

Utskottets ställningstagande

IT-utvecklingen innebär nya möjligheter att genom chipstrimming optimera moderna bilmotorer för att uppnå ökad effektivitet, vilket tas upp i flera motioner. Konvertering av fordon till drift med mer miljövänliga drivmedel som etanol kan dessutom möjliggöras. Samtidigt gäller att frågor som konsekvenserna för motorernas emissionsegenskaper måste beaktas för att möjliggöra en hållbar utveckling. Det gäller även behovet av en effektiv kontroll och ett tryggt konsumentskydd.

Enligt vad utskottet erfarit bereds för närvarande inom Regeringskansliet utredningen Avgasrening 2000. I samband med remissbehandlingen har olika myndigheter, organ och företag fört fram en rad synpunkter och tillfört ytterligare underlagsmaterial. Det gäller bl.a. de av flera motionärer påtalade frågorna om att tillskapa ett oberoende certifieringsinstitut för att främja konkurrens och teknisk utveckling samt för att underlätta åtgärder för konvertering av traditionella bensinmotorer till drift med alternativa och mer miljövänliga bränslen.

Enligt utskottets mening är det angeläget med en fortsatt teknisk fordonsutveckling för att utveckla bilen till ett effektivt och attraktivt färdmedel och motverka negativa konsekvenser som miljöproblem, trafikolyckor och för-

brukning av fossila naturresurser. För att främja teknikutvecklingen förutsätter utskottet att regeringen vid sin beredning av utredningen Avgasrening 2000 överväger inrättandet av ett certifieringssystem, konverteringstrimning till alternativa och mer miljövänliga bränslen, försäkringsmässiga konsekvenser och övriga frågor som tas upp i motionerna. Med hänsyn härtill och i avvaktan på regeringens ställningstagande är något initiativ från riksdagens sida inte erforderligt. Motionerna T404 (m), T439 (kd), T469 (s), T478 (c) och MJ845 (kd) yrkande 11 avstyrks därför.

Ägarregistrering

Utskottets förslag i korthet

Utskottet avstyrker en motion (s) om översyn av ägarregistrering av bilar på minderåriga barn med hänvisning till förutsatt beredningsarbete.

Gällande bestämmelser

Bestämmelser om registrering av fordon och därmed sammanhängande frågor finns i bilregisterkungörelsen (1972:599). Enligt kungörelsens huvudregel i 8 § skall ett fordon vara registrerat för att få brukas. Registreringen har en direkt rättslig verkan när det gäller ansvar för fel och brister i fordonets trafiksäkerhets- och miljöegenskaper samt skyldighet att se till att föreskrivna besiktningar genomförs och att fordonsskatt, felparkeringsavgift och överlastavgift betalas.

Motionen

Yilmaz Kerimo och Tommy Waidelich noterar i motion T466 (s) att det i dag är möjligt att registrera bilen på ett barn. Det finns flera motiv att göra barnen till bilägare. Om man officiellt äger en dyr bil kan man t.ex. bli nekad socialbidrag. Genom att skriva bilen på barnen slipper man bli eftersökt av kronofogden för felparkeringsavgifter som man inte betalat. Vidare kan föräldern på så sätt undvika att betala bilskatt. Trots att det är uppenbart att det inte är bilens officiella ägare som har parkerat fel går det inte att driva in pengarna eftersom skyldigheten att betala parkeringsavgifter och bilskatt endast gäller bilens officiella ägare. Nuvarande möjlighet för minderåriga barn att registreras som ägare till bilar bör därför stoppas, anser motionärerna. Mot denna bakgrund föreslås en översyn av gällande lagstiftning.

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar att bilregistret är ett viktigt underlag för den information om fordon och ägarförhållanden som behövs för kontroll och administration av fordonsbeståndet. Bilregistret utgör vidare underlag för uppbörd av for-

donsskatt och bevakning av att fordonsägarna fullgör sina förpliktelser. I registret finns uppgifter om fordons-, ägar-, besiktning-, trafikförsäkrings- och skatteförhållanden. Som framhålls i motionen har därför registreringen av fordon betydelse för bl.a. efterlevnaden av olika bestämmelser på trafikområdet. Den har även betydelse för att motverka problemet med att fordon lämnas övergivna i naturen, vilket under senare år ökat i omfattning.

Riksdagen har under föregående riksmöte behandlat frågan om fordonsregistrering på barn (bet. 1999/2000:TU5, rskr. 1999/2000:166). Utskottet konstaterade därvid att i december 1999 var totalt 8 696 personer under 18 år registrerade som ägare av personbilar. Motsvarande antal för lastbilar var 538 och för bussar 8. Med hänvisning till att Vägverket i ett remissyttrande över Trafikregistreringsutredningens förslag (SOU 1998:162) uppmärksammat att fordon kan registreras på barn för att kringgå ansvarsreglering på olika områden förutsatte utskottet att frågan skulle komma att övervägas i samband med beredningen av utredningens förslag.

Regeringen har den 1 februari 2001 överlämnat lagrådsremissen lag om vägtrafikregister, m.m. Remissen innehåller förslag till en ny lag om vägtrafikregister och en ny lag om vägtrafikdefinitioner i syfte att förenkla, modernisera och effektivisera regelsystemet. Den föreslagna lagen är av ramkaraktär och innehåller inte några särskilda föreskrifter om exempelvis fordonsregistrering på barn. I stället förutses att lagen kompletteras med en förordning om vägtrafikregister som tar upp olika mer detaljerade föreskrifter och villkor. Av propositionsförteckningen för riksmötet 2000/01 framgår att regeringen har för avsikt att i mars 2001 överlämna en proposition i ärendet till riksdagen.

Utskottet förutsätter att den fråga som motionärerna aktualiserar övervägs i samband med regeringens författningsarbete. Utskottet anser att något särskilt uttalande från riksdagens sida inte är erforderligt. Med det anförda avstyrks motion T466 (s).

Fordonsskyltning

Utskottets förslag i korthet

Utskottet avstyrker två motioner (båda m) om en övergång till EU:s s.k. gemenskapsmodell för fordonsskyltning med hänvisning bl.a. till pågående beredningsarbete.

Bakgrund

I 48 § bilregisterkungörelsen (1972:599) stadgas att fordon som används utomlands baktill skall vara försett med nationalitetsmärke. Kungörelsen reglerar också hur märket skall vara utformat. Bland annat framgår att det på märket skall finnas ett "S". Märket får inte fästas så att det kan sammanblandas med registreringsnumret eller minska registreringsnumrets läsbarhet.

Bilregisterkungörelsen avser alla svenska fordon, också vid bruk utomlands. Enligt 7 § förordningen (1987:27) om fordon i internationell vägtrafik i Sverige skall varje registrerat fordon baktill ha ett nationalitetsmärke som visar i vilken stat fordonet är registrerat. Till grund för de svenska reglerna ligger bl.a. den s.k. Wienkonventionen från år 1968. Konventionen har ratificerats av tio EU-länder och undertecknats av tre.

En registreringsskylt av s.k. gemenskapsmodell har utformats efter en resolution i Europaparlamentet år 1988. I resolutionen krävdes att EU:s symbol skulle finnas med på registreringsskyltar i syfte att öka medborgarnas medvetenhet om EU-gemenskapen. En del av skylten upptar nationalitetsmärket, omgivet av EU:s stjärnring. Märket uppfyller inte kraven i Wienkonventionen, vilket innebär att det egentligen inte skulle kunna godtas av de länder som anslutit sig till konventionen. Dock har i en särskild rådsförordning (2411/98/EG) fastslagits att de medlemsstater som kräver att fordon som är registrerade i en annan medlemsstat skall vara försedda med registreringsmärke skall erkänna nationalitetsmärke som visas längst till vänster på registreringsskylten. Märket skall vara likvärdigt varje annat godkänt nationalitetsmärke. Vissa medlemsstater har i enlighet med förordningen infört gemenskapsmodellen, antingen som obligatorisk (Portugal och Irland) eller som alternativ (Tyskland och Frankrike).

Motionerna

I motion K340 (m) yrkande 2 av Lars Tobisson förordas att regeringen verkar för att EU:s gemenskapsmodell för fordonsskyltning godkänns mer allmänt, även utanför EU.

I motion T406 av Bertil Persson (m) framhålls att befolkningen inte märker så mycket av medlemskapet i EU. Identifikationsprocessen skulle må väl av att man använde EU-markeringar oftare. Särskilt angelägen är en övergång till EU:s blåa nationalitetsmarkeringar på bilarnas nummerskyltar. Nuvarande avtal om nationalitetsmarkering på bilarna bör därför sägas upp och en snar övergång ske till EU-markering.

Utskottets ställningstagande

Enligt vad utskottet erfarit överväger Vägverket för närvarande på regeringens uppdrag det framtida regelverket för fordonsskyltning och den av kommissionen föreslagna s.k. gemenskapsmodellen för sådana skyltar. Vägverket avser att under första halvåret redovisa sin uppfattning till Näringsdepartementet. Utskottet vill vidare hänvisa till att såväl emblem som särskilda nummerplåtshållare med nationalitetsbeteckningen för Sverige infällt i EU-symbolen finns att tillgå på tillbehörsmarknaden.

Med hänvisning till det anförda är utskottet inte nu berett att vidta någon åtgärd med anledning av de behandlade motionsyrkandena. Följaktligen avstyrks motionerna T406 (m) och K340 (m) yrkande 2.

Vinterdäck

Utskottets förslag i korthet

Utskottet avstyrker en motion (s) i vilken framhålls att det är olämpligt att det finns undantag från det obligatoriska kravet på användning av vinterdäck.

Gällande bestämmelser

I Sverige gäller obligatorisk användning av vinterdäck. Det innebär att personbil, lätt lastbil och buss med en totalvikt av högst 3,5 ton samt släpvagn som dras av sådant fordon skall vara försedda med vinterdäck eller likvärdig utrustning under tiden den 1 december–den 31 mars när vinterväglag råder. Med vinterdäck avses däck som är framtagna särskilt för vinterkörning. Vinterdäck kan vara dubbade eller odubbade. Likvärdig utrustning är sommardäck med snökedjor. Överträdelse beivras med böter.

Ett fordon får dock köras med sommardäck, trots bestämmelserna om vinterdäck, i följande fall:

1. om det kan ske utan fara för trafiksäkerheten dels för provkörning eller bogsering av fordonet i samband med reparation eller liknande ändamål, dels för färd kortaste lämpliga väg till och från besiktningsorgan enligt 2 § lagen (1994:2043) om vissa besiktningsorgan på fordonsområdet för besiktning,
2. om fordonet enligt bilregistret är av en årsmodell som är trettio år eller äldre,
3. om fordonet är registrerat i utlandet eller
4. vid färd som påbörjas eller avslutas i utlandet.

Motionen

Hans Hoff uppmärksammar i motion T428 (s) att lagstiftningen om obligatorisk användning av vinterdäck har undantag som innebär att utländska förare kör med sommardäck på de svenska vintervägarna. Motionären bedömer att detta innebär en ökad risk för trafikolyckor och föreslår att undantaget slopas.

Utskottets ställningstagande

Utskottet anser i likhet med motionären att det är viktigt att använda vinterdäck för att förbättra trafiksäkerheten. Det gäller även för den internationella trafik som berör Sverige. Det påtalade undantaget från det obligatoriska kravet på användning av vinterdäck har införts för att förenkla för dem som åker till eller från utlandet och utformats i enlighet med våra internationella förpliktelser. För att få en ökad vinterdäcksanvändning i den internationella trafiken informerar Vägverket trafikanterna om att vinterklimatet i Sverige kräver vinterdäck. Utskottet anser att detta informationsarbete är viktigt och

förutsätter att Vägverket aktivt verkar för en ökad vinterdäcksanvändning. Med hänvisning till det anförda avstyrker utskottet motion T428 (s).

Fordonsvikter

Utskottets förslag i korthet

Utskottet anser det angeläget att regelverket kring fordonsvikter främjar en utveckling mot säkra och rationella transporter. Utskottet förutsätter att Vägverket ser över frågan och påtalar eventuella behov av regelförändringar. Utskottet föreslår mot denna bakgrund att riksdagen avslår en motion (m) om att se över regelverket för fordonsvikter.

Gällande bestämmelser

Enligt 2 kap. 5 § körkortslagen (1998:488) avser förarbehörigheten B – förutom terrängvagn och vissa motorredskap – personbil med totalvikt av högst 3,5 ton och lätt lastbil samt ett lätt släpfordon som är kopplat till sådana bilar. Med lätt släpfordon avses enligt körkortsförordningen (1998:980) dels släpfordon med en totalvikt av högst 750 kg, dels släpfordon med en totalvikt över 750 kg, under förutsättning att totalvikten inte överstiger dragfordonets tjänstevikt och att dragfordonets och släpfordonets sammanlagda totalvikt inte överstiger 3,5 ton. De svenska reglerna är i överensstämmelse med rådets direktiv 91/439/EEG av den 29 juli 1991 om körkort (art. 3 p. 1).

Motionen

Jan-Evert Rådström och Lars Björkman (båda m) framhåller i motion T420 att regelverket för dragvikter inte är anpassat till dagens moderna bilar. Regelsystemet är nämligen utformat så att det i många fall innebär att en fordonsförare måste använda en förhållandevis liten bil för att framföra en släpkärra, beroende på att man måste komma ner i den totala vikten, vilket inte gynnar trafiksäkerheten. Motionärerna begär mot denna bakgrund att regelverket ses över.

Utskottets ställningstagande

Som motionärerna påtalar har fordonsutvecklingen förändrat sammansättningen av fordonsparken och därmed möjligheterna att dra släpvagnar. Utvecklingen mot mindre och mer energisnåla fordon med god prestanda har också inneburit att regeln om att släpvagnens totalvikt inte får vara högre än bilens tjänstevikt ibland upplevs som en begränsning.

Utskottet anser det viktigt att regelverket för fordonsvikter främjar en utveckling av ändamålsenliga och trafiksäkra transporter. Det är därför angeläget att de aktuella bestämmelserna följs upp med hänsyn till den fordonstek-

niska utvecklingen och nya forskningsrön. Till bilden hör vidare att fordons- och körkortsbestämmelser numera i stor utsträckning följer skilda EG-direktiv. Den av motionärerna kritiserade viktbegränsningsregeln överensstämmer exempelvis med EG:s s.k. körkortsdirektiv.

Utskottet förutsätter att Vägverket inom ramen för sitt sektorsansvar tar initiativ till att se över bestämmelserna om fordonsvikter. Enligt vad utskottet erfarit pågår vidare inom EU ett arbete med att se över rådande regelverk inom området. Utskottet förutsätter att Sverige aktivt verkar inom EU för utvecklingen av ändamålsenliga fordons- och körkortsregler. Med hänvisning till det anförda avstyrks motion T441 (m).

Typgodkännande för motorcyklar

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen bör avslå ett motionsyrkande (kd) om ändrad tidpunkt när EG:s direktiv om typgodkännande för motorcyklar skall införlivas i svensk lagstiftning med hänvisning till att yrkandet redan är tillgodosett.

Motionen

Johnny Gylling m.fl. (kd) noterar i motion T212 yrkande 18 att nationella typgodkännanden för motorcyklar upphör i Sverige den 17 juni 2001 i samband med att ett EG-direktiv träder i kraft. Övriga EU-länder har dock valt att behålla sina nationella bestämmelser till den 17 juni 2003. Enligt motionärerna får detta märkliga konsekvenser i Sverige eftersom kraven vid besiktning blir mycket hårdare. Mot denna bakgrund anser motionärerna att de regler för nationella typgodkännanden som gäller i övriga EU också bör gälla i Sverige.

Utskottets ställningstagande

Intresset för motorcyklar är stort i Sverige som har ett stort antal organiserade medlemmar i olika mc-föreningar. Motorcykelförsäljningen har också ökat starkt under senare år. Bakom detta ligger bl.a. synen på motorcykeln som ett effektivt transportmedel och en utvecklande fritidssysselsättning. Mot denna bakgrund är det enligt utskottets mening angeläget att regelverket för motorcyklar ges en utformning och tillämpning som främjar en säker och ändamålsenlig trafik.

Som uppmärksammas i motion T212 (kd) har den tekniska reglering som kommer till uttryck i EG:s direktiv för nationella typgodkännanden av motorcyklar stor betydelse (97/24/EG). Regeringen har genom beslut den 7 september 2000 gjort en ändring i förordningen (1998:1263) om ändring i fordonskungörelsen (1972:595). Ändringen innebär att tidpunkten när EG-

direktivet skall genomföras har senarelagts från den 17 juni 2001 till den 17 juni 2003. Motionsyrkandet är därmed tillgodosett. Något initiativ från riksdagens sida är därför inte nödvändigt varför motionsyrkandet avstyrks.

Administration av felparkeringsavgifter

Utskottets förslag i korthet

Utskottet instämmer i syftet bakom en motion (m) om att administrationen av felparkeringsavgifter skall ske på ett effektivt sätt. Med hänvisning till att Regeringskansliet för närvarande bereder ett förslag om att reformera administrationen för felparkeringsavgifter avstyrks motionen. Utskottet förutsätter i sammanhanget att effektiva åtgärder vidtas mot det stigande antalet parkeringsanmärkningar mot fordon med utländska registreringsskyltar.

Gällande bestämmelser

Polisen och kommunerna får utfärda parkeringsanmärkningar mot fordon som parkerats felaktigt. Vägverket underrättas om varje utfärdad anmärkning och för in uppgifter om dem i felparkeringsregistret som förs av verket.

Fordonets förare eller dess ägare kan begära rättelse hos polismyndighet och därigenom få betalningsansvaret för parkeringsanmärkningar undanröjt. Vägverket skall underrättas om polisens beslut om undanröjande. Om polisen inte undanröjer betalningsansvaret kan ägaren begära domstolsprövning.

Alla betalningar bokförs av Vägverket. Om betalning inte skett inom den fastlagda tiden erinrar verket fordonsägaren skriftligt. Är avgiften obetald även efter den tid som fastställts i erinran åläggs fordonsägaren att inom ny fastställd tid betala en då med 150 kr förhöjd avgift. För att täcka statens kostnader avräknas 50 kr för varje inbetald avgift. Av dessa får Vägverket behålla 14 kr för att täcka sina kostnader.

Aktuellt utredningsarbete

Vägverket har nyligen i nära samarbete med Stockholms kommun utrett administrationen av felparkeringsavgifter (Vägverket Rapport 2000-07-06). Enligt utredningen skulle en överföring av ansvaret för administrationen av felparkeringsavgifter från Vägverket till kommunerna vara mycket lämplig för de kommuner som så önskar. Bland fördelarna anges att kommunerna kan skapa arbetsrutiner som sannolikt medför att fler avgifter för parkeringsanmärkningar kommer att bli betalda. Samordning av arbetsuppgifter och tillgången till kommunernas lokalkännedom skulle kunna medföra bättre service för bilisterna. Vidare skulle arbetsplanering och personalutveckling inom kommunerna kunna förbättras och möjligheterna att tekniskt utveckla arbets hjälpmedel och arbetsmetoder öka.

Med hänvisning till utredningen har Vägverket och Svenska Kommunförbundet i en gemensam skrivelse till regeringen den 6 december 2000 föreslagit att regeringen vidtar de åtgärder som krävs för att överföra ansvaret för handläggning av felparkeringsavgifter från Vägverket till kommunerna. Den praktiska hantering som i dag utförs av Vägverket förutsätts, oavsett ett eventuellt ändrat ansvar, att även fortsättningsvis bedrivs av Vägverket för de kommuner som så önskar.

Motionen

Carl Erik Hedlund uppmärksammar i motion T424 (m) att antalet parkeringsanmärkningar som utfärdats för fordon med utländska registreringsskyltar stiger kraftigt i framför allt storstäderna. Betalningsuppföljningen är dock obefintlig för dem som inte betalar direkt. Orsaken till detta är att aktuella och säkra uppgifter om namn och adress för dessa fordons ägare saknas. Enligt motionen har andra länder samma problem med utlandsregistrerade fordon och felparkeringar. Det finns därför företag som specialiserat sig på att driva in denna typ av betalningar. Många storstäder i Europa utnyttjar denna möjlighet att få in avgifterna. De får dessutom en bättre efterlevnad av gällande parkeringsregler. Motionären föreslår mot denna bakgrund att regeringen skyndsamt föreslår riksdagen de lagändringar som erfordras för att föra över administrationen av parkeringsavgifter till de kommuner som så önskar för att kommunerna skall kunna driva in betalningar från såväl inhemska som utländska fordonsägare.

Utskottets ställningstagande

Utskottet anser det viktigt att felparkeringsanmärkningar hanteras rationellt och ändamålsenligt. Det är även angeläget att effektiva åtgärder vidtas mot det stigande antal parkeringsanmärkningar som utfärdas för fordon med utländska registreringsskyltar. I sammanhanget kan erinras om riksdagens tillkännagivande till regeringen våren 2000 om att ett effektivt påföljdssystem bör skapas även för utländska fordonsförare (bet. 1999/2000:TU11, rskr. 1999/2000:238).

Enligt vad utskottet erfarit bereds för närvarande inom Regeringskansliet den aktuella skrivelsen från Vägverket och Svenska Kommunförbundet om administrationen av felparkeringsavgifter. Utskottet, som anser att regeringens ställningstagande bör avvaktas, avstyrker motion T424 (m).

Förteckning över behandlade förslag

Motioner från allmänna motionstiden 2000

2000/01:T212 av Johnny Gylling m.fl. (kd) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut:

18. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om typgodkännande för motorcyklar.

2000/01:T404 av Lars Björkman och Anders G. Högmark (båda m) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut:

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

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ett certifieringssystem av trimningsprodukter.

2000/01:T406 av Bertil Persson (m) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om EU-nationalitetsskyltar på bilarna.

2000/01:T424 av Carl Erik Hedlund (m) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om administrationen av felparkeringsavgifter.

2000/01:T428 av Hans Hoff (s) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om borttagande av undantag i svensk lagstiftning från det obligatoriska kravet på användning av vinterdäck.

2000/01:T439 av Harald Bergström och Lars Gustafsson (båda kd) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut:

1. Riksdagen begär att regeringen tillsätter en ny utredning med syftet att skapa en lagstiftning som grundar sig på fakta och med en bred representation från tillbehörs- och reservdelsbranschen, bilindustrin och samtliga berörda myndigheter.

2. Riksdagen tillkännager som sin mening vad i motionen anförs om att ackrediterings- och certifieringssystem för chipstrimming bör utarbetas.

3. Riksdagen tillkännager som sin mening vad i motionen anförs om att ackrediterings- och certifieringssystem för konverteringstrimming till alternativ bränslen bör utarbetas.

2000/01:T441 av Jan-Evert Rådström och Lars Björkman (båda m) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut:

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om regelsystemets utformning beträffande förhållandet mellan fordon och släpvagsvikter.

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att tillsätta en utredning som ser över regelsystemet vad gäller släpvagnars verkliga last och registreringsbevisets totalvikt för släpvagnen.

2000/01:T466 av Yilmaz Kerimo och Tommy Waidelich (båda s) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om registrering av bilar på minderåriga barn.

2000/01:T469 av Karin Olsson m.fl. (s) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut: Riksdagen begär hos regeringen en utredning om inrättande av ett certifieringsinstitut.

2000/01:T478 av Eskil Erlandsson och Sven Bergström (båda c) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om möjlighet för fler än biltillverkare att chipstrimma bilar.

2000/01:K340 av Lars Tobisson (m) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut:

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om godkännande utomlands och ökad användning i Sverige av EU-modellen för motorfordons registreringsskyltar.

2000/01:MJ845 av Lars Gustafsson m.fl. (kd) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut:

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