



Vissa väg-, fordons- och trafikfrågor

Sammanfattning

I detta betänkande behandlar utskottet 55 motioner med totalt 63 yrkanden från de allmänna motionstiderna hösten 2007 respektive 2008. Motionerna rör bl.a. taxinäringen, åldersgräns för bussförare, kör- och vilotider för yrkestrafik, krav på vinterdäck, parkeringsfrågor, övergivna fordon, besiktningfrågor och tillhandahållandet av förnybara drivmedel.

Utskottet har valt att behandla vissa motionsyrkanden i förenklad form eftersom dessa överensstämmer med likadana eller snarlika förslag som har behandlats tidigare under valperioden eller gäller frågor där beslutskompetensen finns på en annan nivå än riksdagen.

Utskottet avstyrker samtliga motioner med hänvisning till framför allt pågående beredningsarbete. Utskottet förutsätter i flera fall att syftet med motionerna kan komma att tillgodoses.

I betänkandet finns nio reservationer av Socialdemokraterna, Vänsterpartiet och Miljöpartiet de gröna samt ett särskilt yttranden av Socialdemokraterna.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
Utskottets förslag till riksdagsbeslut	3
Motionsyrkanden som avstyrks av utskottet i förslagspunkt 21	7
Redogörelse för ärendet	8
Utskottets överväganden	9
Taxifrågor	9
Åldersgräns för bussförare	13
Kör- och vilotider	15
Trafikavgifter för utlandsregistrerade fordon	17
Registreringsskyltar för miljöbilar	19
Distribution av förnybara drivmedel	20
Träbroar	30
Fordonsbesiktning	32
Registreringsbesiktning för importerade fordon	34
Registrering av fordon på flera ägare	35
Övergivna fordon	36
EU:s regler om lastbilars vikt och längd	39
Lastvikt för husvagnar	40
Vinterdäck	41
Begreppet inhägnat område	45
Förbud mot ändring av vägmätare	47
Felparkeringsfrågor	48
Parkeringstillstånd för rörelsehindrade	50
Bilpooler med bilar för funktionshindrade	51
Brandsläckare i skolskjutsar	52
Motioner som bereds förenklat	54
Reservationer	55
1. Taxifrågor, punkt 1 (s, v, mp)	55
2. Åldersgräns för bussförare, punkt 2 (s, v, mp)	56
3. Distribution av förnybara drivmedel, punkt 6 (mp)	57
4. Fordonsbesiktning, punkt 8 – motiveringen (s, v, mp)	58
5. Övergivna fordon, punkt 11 (s, v, mp)	59
6. EU:s regler om lastbilars vikt och längd, punkt 12 (v, mp)	60
7. Vinterdäck, punkt 14 (s, mp)	61
8. Begreppet inhägnat område, punkt 15 (s, v, mp)	62
9. Felparkeringsfrågor, punkt 17 (s, v)	62
10. Felparkeringsfrågor, punkt 17 (mp)	63
Särskilt yttrande	65
Motioner som bereds förenklat, punkt 21 (s)	65
<i>Bilaga</i>	
Förteckning över behandlade förslag	66
Motion från allmänna motionstiden hösten 2007	66
Motioner från allmänna motionstiden hösten 2008	66

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. Taxifrågor

Riksdagen avslår motionerna

2008/09:T204 av Rolf Gunnarsson (m),

2008/09:T317 av Göran Persson i Simrishamn och Kerstin Engle (båda s),

2008/09:T444 av Emma Henriksson (kd) och

2008/09:T468 av Sylvia Lindgren och Börje Vestlund (båda s).

Reservation 1 (s, v, mp)

2. Åldersgräns för bussförare

Riksdagen avslår motionerna

2008/09:T340 av Kerstin Engle (s) och

2008/09:T493 av Christina Zedell och Tommy Waidelich (båda s).

Reservation 2 (s, v, mp)

3. Kör- och vilotider

Riksdagen avslår motion

2008/09:T472 av Lena Asplund (m).

4. Trafikavgifter för utlandsregistrerade fordon

Riksdagen avslår motion

2008/09:T250 av Hans Rothenberg och Jan Ericson (båda m).

5. Registreringsskyltar för miljöbilar

Riksdagen avslår motion

2008/09:T213 av Cecilia Widegren (m).

6. Distribution av förnybara drivmedel

Riksdagen avslår motionerna

2008/09:Sk352 av Magdalena Streijffert och Maryam Yazdanfar (båda s) yrkande 6,

2008/09:T235 av Jan Lindholm (mp),

2008/09:T255 av Jan Ericson (m),

2008/09:T266 av Sten Bergheden (m),

2008/09:T267 av Ann-Christin Ahlberg (s),

2008/09:T284 av Britta Rådström (s),

2008/09:T357 av Gunnar Sandberg m.fl. (s),

2008/09:T400 av Anders Åkesson och Staffan Danielsson (båda c),

2008/09:T412 av Tomas Tobé (m),

2008/09:T483 av Lena Olsson och Kent Persson (båda v) yrkandena 1–3,

2008/09:T517 av Lars Gustafsson (kd) yrkandena 1 och 2,

2008/09:T520 av Carina Adolfsson Elgestam m.fl. (s),
2008/09:N243 av Margareta B Kjellin (m) och
2008/09:N440 av Tina Ehn m.fl. (mp) yrkandena 10 och 14.

Reservation 3 (mp)

7. Träbroar

Riksdagen avslår motion

2008/09:T510 av Carina Adolfsson Elgestam och Ann-Kristine
Johansson (båda s).

8. Fordonsbesiktning

Riksdagen avslår motionerna

2008/09:T253 av Jan Ericson (m),
2008/09:T331 av Isabella Jernbeck (m) och
2008/09:T481 av Anne Marie Brodén m.fl. (m, fp, c, kd).

Reservation 4 (s, v, mp) – motiveringen

9. Registreringsbesiktning för importerade fordon

Riksdagen avslår motion

2008/09:T531 av Lars Gustafsson (kd).

10. Registrering av fordon på flera ägare

Riksdagen avslår motion

2008/09:T501 av Irene Oskarsson (kd).

11. Övergivna fordon

Riksdagen avslår motionerna

2008/09:T254 av Jan Ericson (m) och
2008/09:T536 av Helene Petersson i Stockaryd m.fl. (s).

Reservation 5 (s, v, mp)

12. EU:s regler om lastbilars vikt och längd

Riksdagen avslår motion

2008/09:T382 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkande 4.

Reservation 6 (v, mp)

13. Lastvikt för husvagnar

Riksdagen avslår motion

2008/09:T348 av Hans Backman (fp).

14. Vinterdäck

Riksdagen avslår motionerna

2008/09:T209 av Jan Ertsborn (fp),
2008/09:T278 av Jasenko Omanovic och Agneta Lundberg (båda s),
2008/09:T286 av Hans Hoff (s) och

2008/09:T519 av Sofia Arkelsten m.fl. (m) yrkandena 1 och 2.

Reservation 7 (s, mp)

15. Begreppet inhägnat område

Riksdagen avslår motion

2008/09:T387 av Lars Wegendal (s).

Reservation 8 (s, v, mp)

16. Förbud mot ändring av vägmätare

Riksdagen avslår motion

2008/09:T473 av Lars-Arne Staxäng och Betty Malmberg (båda m).

17. Felparkeringsfrågor

Riksdagen avslår motionerna

2008/09:T206 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkandena 28 och 29 samt

2008/09:T543 av Marie Granlund m.fl. (s).

Reservation 9 (s, v)

Reservation 10 (mp)

18. Parkeringstillstånd för rörelsehindrade

Riksdagen avslår motion

2008/09:T445 av Yilmaz Kerimo (s).

19. Bilpooler med bilar för funktionshindrade

Riksdagen avslår motion

2008/09:A402 av Maria Wetterstrand m.fl. (mp) yrkande 31.

20. Brandsläckare i skolskjutsar

Riksdagen avslår motion

2008/09:T270 av Carina Hägg (s).

21. Motioner som bereds förenklat

Riksdagen avslår de motionsyrkanden som finns upptagna under denna punkt i utskottets förteckning över avstyrkta motionsyrkanden.

Stockholm den 16 april 2009

På trafikutskottets vägnar

Lena Hallengren

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

Motionsyrkanden som avstyrks av utskottet i förslagspunkt 21

Motion	Motionärer	Yrkanden
21. Motioner som bereds förenklat		
2007/08:T471	Lars U Granberg m.fl. (s)	
2008/09:T211	Jan Ertsborn och Anita Brodén (båda fp)	
2008/09:T236	Eva Sonidsson och Agneta Lundberg (båda s)	
2008/09:T245	Jörgen Hellman och Christina Oskarsson (båda s)	
2008/09:T300	Agneta Gille (s)	
2008/09:T323	Kurt Kvarnström och Carin Runeson (båda s)	
2008/09:T326	Åke Sandström och Sven Bergström (båda c)	
2008/09:T453	Per Bill (m)	
2008/09:T478	Cecilia Widegren och Margareta Pålsson (båda m)	1 och 2
2008/09:T491	Lars U Granberg (s)	
2008/09:T492	Lars U Granberg m.fl. (s)	
2008/09:A402	Maria Wetterstrand m.fl. (mp)	32

Redogörelse för ärendet

Utskottet behandlar i detta betänkande 55 motioner med sammanlagt 63 yrkanden om olika frågor inom områdena yrkestrafik, fordonsfrågor, miljörelaterade vägfrågor och vägtrafiksäkerhet. De huvudsakliga frågorna som tas upp i betänkandet är taxinäringen, åldersgräns för bussförare, kör- och vilotider för yrkestrafik, vinterdäck, parkeringsfrågor, övergivna fordon, besiktningfrågor och drivmedelsstationer på landsbygden.

Svenska Taxiförbundet informerade utskottet den 12 november 2008 bl.a. om de åtgärder som förbundet arbetar med för att få bort missförhållanden.

Utskottets överväganden

Taxifrågor

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om olika åtgärder för att motverka olaglig taxiverksamhet. Utskottet anser att det behövs åtgärder för att komma åt den ekonomiska brottsligheten inom taxinäringen. Samtidigt konstateras att det på flera håll bedrivs arbete t.ex. tillsyn och utredningsinsatser som syftar till att åtgärda olika brister.

Jämför reservation 1 (s, v, mp).

Motionerna

I motion 2008/09:T204 av Rolf Gunnarsson (m) anges att den ”svarta omsättningen” inom taxibranschen uppgår till 1,5–2 miljarder kronor per år. Motionären anser att denna utveckling måste stävjas och begär att Vägverkets förslag om att uppgifter om taxichaufförernas deklarerade inkomster samkörs med bilarnas körjournaler ska genomföras.

I motion 2008/09:T317 av Göran Persson i Simrishamn och Kerstin Engle (båda s) understryks att fuskande taxichaufförer utan taxiförarlegitimation måste bort från marknaden. I Sverige har hundratals förare förlorat sin taxiförarlegitimation eftersom de har begått allvarliga brott men många kan fortsätta med att köra taxi eftersom information från de berörda myndigheterna inte översänds till arbetsgivaren eller taxibeställningscentraler. Motionärerna anser att frågan är utredd. Regeringen måste upphöra med att tillsätta nya utredningar och i stället gå från ord till handling.

I motion 2008/09:T444 av Emma Henriksson (kd) uppmärksammas överprissättningen i taxinäringen i framför allt Stockholmsområdet. Motionären uppger att det finns aktörer som utnyttjar den fria prissättningen till att medvetet lura kunder. Ofta försöker dessa åkare likna de något större bolagen, genom likartade namn och skyltarnas utformning. De som blir lurade är oftast turister som har begränsade möjligheter att känna till vilka bolag som finns och hur dessa kan särskiljas. Överprissättningen kan vara upp till flera hundra procent jämfört med normalt prisintervall. Motionären begär att det snarast bör utredas i vilken mån företeelsen kan undanröjas inom ramen för befintlig lagstiftning och vid behov vidta ytterligare åtgärder.

I motion 2008/09:T468 av Sylvia Lindgren och Börje Vestlund (båda s) uppmärksammas behov av regleringar och krav på taxibranschen för att skapa trygghet för passagerare och förare. Motionärerna anser att det behövs åtgärder för att komma till rätta med problem med oseriös konkurrens och ekonomisk brottslighet. Exempel på sådana åtgärder är tömnings-

centraler, att polisen kan få kopior av PK 1-rapporter (taxameterkontroll) och förbättrade möjligheter att koppla samman taxameter och kontokortsläsare. Möjligheten att minska kontanthanteringen bör också ses över och man bör placera övervakningskameror på utsatta ställen för att förebygga våld.

Kompletterande uppgifter

Gällande bestämmelser

Yrkestrafiklagen (1998:490) gäller yrkesmässig trafik, varmed bl.a. avses sådan trafik som innebär att fordon och förare mot betalning ställs till allmänhetens förfogande för transporter av personer eller gods. Yrkesmässig trafik kan drivas bl.a. som taxitrafik. Vidare innehåller lagen bestämmelser om vissa transporter i internationell trafik och – från den 1 april 2007 – även om otillåten taxitrafik. Yrkesmässig trafik får drivas endast av den som har trafik tillstånd; sådant får ges endast till den som med hänsyn till yrkeskunnande, ekonomiska förhållanden och gott anseende bedöms vara lämplig att driva verksamheten. Lagen innehåller särskilda regler för taxi-verksamhet, bl.a. krav på taxiförarlegitimation. Sådan taxiförarlegitimation får ges till den som

1. har fyllt 21 år,
2. sedan minst två år har körkort med behörigheten B eller har körkort med behörigheten D,
3. uppfyller de medicinska krav som är nödvändiga med hänsyn till säkerheten för passagerare och andra trafikanter,
4. i fråga om yrkeskunnande och laglydnad bedöms vara lämplig att tjänstgöra som förare i taxitrafik och
5. har avlagt godkänt körprov för taxiförarlegitimation.

En taxiförarlegitimation ska återkallas av prövningsmyndigheten om innehavaren genom brottslig gärning eller på grund av andra missförhållanden har visat sig olämplig att tjänstgöra som förare i linjetrafik eller taxitrafik.

Straffbestämmelser m.m. återfinns i 6 kap. i yrkestrafiklagen. Därav framgår att den som uppsåtligen driver yrkesmässig trafik enligt denna lag utan tillstånd döms för olaga yrkesmässig trafik till böter eller fängelse i högst ett år. En tillståndshavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot villkor som har meddelats i tillståndet döms till böter (1 §). Den nya bestämmelsen om s.k. svarttaxi innebär att den som uppsåtligen utan tillstånd till taxitrafik utför en persontransport med personbil eller lätt lastbil mot ersättning efter erbjudande om körning till allmänheten döms, om gärningen inte är straffbar enligt 1 §, för otillåten taxitrafik till böter (1 a §).

Ansvarig myndighet

Sedan den 1 januari 2009 har Transportstyrelsen det övergripande myndighetsansvaret för yrkestrafik på väg, i vilket taxifrågor ingår.

Den 1 januari 2010 kommer ansvaret för körkort och yrkestrafik att överföras från länsstyrelsen till Transportstyrelsen. När det gäller taxiverksamheten innebär detta att frågor om bl.a. körkorttillstånd, återkallelse och tillsyn kommer att hanteras av Transportstyrelsen.

Tidigare behandling

Utskottet har i flera sammanhang tidigare behandlat frågor rörande taxiverksamheten och understrukit i bred enighet att det är väsentligt att komma till rätta med den ekonomiska brottsligheten inom branschen. Vid utskottets senaste behandling i betänkandet 2007/08:TU6 underströks vikten av att komma till rätta med olika missförhållanden inom taxibranschen för att få en väl fungerande taxinäring som konkurrerar på lika villkor. Utskottet noterade med tillfredsställelse att det pågick ett brett arbete för att komma till rätta med den ekonomiska brottsligheten inom taxinäringen. Utskottet såg fram emot att ta del av resultatet av beredningsarbetet och eventuella förslag från regeringen för att åtgärda olika missförhållanden som kräver riksdagens ställningstagande. Utskottet förutsatte att frågan om att motverka den ekonomiska brottsligheten inom taxinäringen drivs skyndsamt och ansåg inte att det pågående beredningsarbetet skulle föregripas varför de aktuella motionsförslagen avstyrktes.

Utskottets ställningstagande

Utskottet delar motionärernas synpunkter om vikten av att komma till rätta med missförhållandena inom taxinäringen så att det uppstår en sund konkurrens som sker på lika villkor. Dessa synpunkter har utskottet framfört under många år i olika betänkanden. Utskottet har inte ändrat uppfattning i frågan och understryker återigen vikten av att åtgärder vidtas för att uppnå det önskvärda tillståndet. Enligt utskottets mening är det väsentligt att de insatser som genomförs är genomtänkta, kostnadseffektiva och i övrigt väl avvägda i förhållande till de resultat som ska uppnås. Detta kan således innebära att man behöver invänta resultat från olika utredningar. I sammanhanget vill utskottet framhålla att det är väsentligt att ta till vara på de erfarenheter som finns inom branschen. Utskottet har därför inhämtat information från Svenska Taxiförbundet vid ett särskilt möte i november 2008. Mot denna bakgrund anser utskottet att det är positivt att regeringen i januari 2009 överlämnade en skrivelse från Svenska Taxiförbundet om alternativ till redovisningscentraler till den statliga utredningen som genomför en översyn av lagstiftningen om vägtrafikregister. Utredningsarbetet ska vara slutfört senast den 4 januari 2010. Utskottet utgår från att branschens synpunkter blir väl omhändertagna i det pågående utredningsarbetet.

När det gäller det motionsförslag som behandlar överprissättning i taxinäringen bekräftar såväl företrädare för Länsstyrelsen i Stockholms län som Transportstyrelsen att överprissättning av taxiresor i Stockholm är ett problem som har ökat i omfattning under senare år. Utskottet har fått information om att åtgärder som syftar till att komma till rätta med överprissättningen bereds inom en samverkansgrupp bestående av Länsstyrelsen i Stockholms län, Transportstyrelsen och Polismyndigheten i Stockholms län. Länsstyrelsen i Stockholm län avser bl.a. att utfärda en föreskrift som innebär att krav ställs på relevant prisinformation, enligt de möjligheter som ges i yrkestrafikförordningen (1998:779) 11 kap. 10 §.

I sammanhanget har utskottet erfarit att den ovan nämnda insatsen utgör en del i ett arbete mot ekonomisk brottslighet inom den yrkesmässiga trafiken som bedrivs av flera myndigheter inom en samverkansgrupp. Utöver de tidigare nämnda myndigheterna ingår Ekobrottsmyndigheten, Försäkringskassan, Skatteverket, Kronofogdemyndigheten, Arbetsförmedlingen samt Stockholms stads socialtjänst och arbetsmarknadsavdelning. Gruppen arbetar framför allt med tillsyn av bl.a. taxibranschen, vilket innebär att olika former av missförhållanden kan upptäckas och åtgärdas. Vid samordnade tillsynsinsatser kan samtliga myndigheter kontrollera den åkare som blir föremål för tillsynen. Försäkringskassan undersöker om personen är sjukskriven, uppbyr sjukpenning eller andra socialförmåner. Skatteverket kontrollerar deklarerad inkomst. Arbetsförmedlingen utvärderar om vederbörande erhåller någon form av arbetslöshetsersättning och polisen kan upptäcka brottslighet etc. Samordnade tillsynsinsatser har således stor betydelse för att man ska kunna upptäcka olika former av fusk inom taxibranschen.

Enligt utskottets mening är sådana tillsynsinsatser viktiga för att upptäcka brott och få bort oseriösa åkare från taxibranschen. Utskottet har också erfarit att denna verksamhet har fått efterföljare i övriga delar av landet, vilket utskottet anser är betydelsefullt för att upptäcka och motverka missförhållanden oavsett var i landet det sker. Således konstaterar utskottet med tillfredsställelse att det bedrivs ett brett arbete bland berörda myndigheter för att komma till rätta med den ekonomiska brottsligheten inom taxinäringen. När det finns resultat, från de av regeringen initierade utredningsinsatserna, utgår utskottet från att regeringen skyndsamt bereder frågan och presenterar sin bedömning till riksdagen med eventuella ytterligare åtgärder som behövs för att främja utvecklingen av en sund taxibransch. Sammanfattningsvis anser utskottet att det är viktigt att effektiva åtgärder vidtas av såväl regeringen som berörda myndigheter för att komma till rätta med den ekonomiska brottsligheten inom taxinäringen.

Med hänsyn till det ovan sagda avstyrker utskottet de här behandlade motionsförslagen eftersom det pågående beredningsarbetet inte bör föregripas.

Åldersgräns för bussförare

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår två motionsförslag om sänkt åldersgräns och utbildning för bussförare. Utskottet hänvisar till det pågående beredningsarbetet inom Regeringskansliet med anledning av körkortsutredningens förslag.

Jämför reservation 2 (s, v, mp).

Motionerna

I *motion 2008/09:T340 av Kerstin Engle (s)* uppges att kollektivtrafiken hotas av akut bussförarbrist och det finns därför ett stort behov av att anställa bussförare. Situationen kommer att förvärras av pensionsavgångar och av att EU:s kör- och vilotidsregler skärps. EU:s regler gör det möjligt att sänka körkortsåldern till 18 år för att få köra buss för att locka yngre personer till yrket. Motionären anser att Sverige bör ta vara på denna möjlighet när regler för yrkesförare ska inarbetas i den svenska lagstiftningen. Därför begärs att åldersgränsen för bussförare sänks och att en gymnasieutbildning för bussförare införs.

Även i *motion 2008/09:T493 av Christina Zedell och Tommy Waidelich (båda s)* uppmärksammas att kvaliteten i kollektivtrafiken i bl.a. Stockholms län hotas av bristen på bussförare. Den utbildning som bussföretagen hittills har erbjudit räcker inte till. Motionärerna menar att det behövs nya och flexibla former av utbildning på helger och kvällar samt t.ex. i kombination med svenskundervisning för invandrare som är avpassade för blivande bussförare. Samtidigt behöver åldern sänkas från nuvarande 21 år till 18 år för att ta D-körkort.

Kompletterande uppgifter

På grundval av ett regeringsuppdrag har en särskild utredare gjort en översyn av körkortsförfattningarna och med dem sammanhängande författningar samt analyserat hur EG:s tredje körkortsdirektiv ska genomföras i svensk rätt. Utredningen överlämnade sitt slutbetänkande i december 2008 (SOU 2008:130, En reformerad körkortslagstiftning – Genomförandet av tredje körkortsdirektivet). I utredningen behandlas bl.a. frågan om ålderskrav för bussförare eftersom yrkesförardirektivet (2003/59/EG) ger en möjlighet att tillåta 18-åringar som förvärvat yrkeskompetensbevis att med vissa begränsningar förvärvsmässigt köra buss inom landet. Det finns, enligt utredningen, argument såväl för som emot en sänkning av lägsta åldern. Mot en sänkning av ålderskravet talar bl.a. yrkets karaktär och ansvar och en 18-åringars bristande trafikerfarenhet. För en sänkning talar såväl arbetsmarknadsskäl som det faktum att ingen statistik påvisar att en ålderssänkning skulle utgöra någon ökad trafiksäkerhetsrisk. En ålderssänk-

ning kräver en yrkesmässig utbildning inom gymnasieskolan, vilken i kombination med utbildning enligt lagen om yrkesförarkompetens och prov garanterar trafiksäkerheten. Under förutsättning att utbildning för persontransporter med inriktning buss införs i gymnasieskolan kan, enligt utredningen, lägsta ålder för rätten att få köra buss förvärvsmässigt sänkas till 18 år.

Utskottets ställningstagande

Med anledning av tidigare motionsförslag om att den lägsta åldern för att få köra buss bör sänkas har utskottet behandlat ålderskrav för bussförare. I detta sammanhang var utskottet positivt till regeringens beslut om tilläggsdirektiv (dir. 2007:128) till den tidigare tillsatta Körkortsutredningen i enlighet med vad som framgår ovan. Mot denna bakgrund välkomnar utskottet att utredningen nu är slutförd och att det finns förslag som innebär att lägsta ålder för rätten att få köra buss förvärvsmässigt kan sänkas till 18 år under förutsättning att utbildning för persontransporter med inriktning buss införs i gymnasieskolan. Det kan påpekas att utredningen föreslår att åldersgränsen för taxiförare kan sänkas till 18 år om man på motsvarande sätt inför en utbildning för persontransporter med inriktning på taxi i gymnasieskolan. Tyngdpunkten i utbildningen ska, enligt utredningens förslag, ligga på trafiksäkerhetsfrågor och körträning. Utredningens förslag är föremål för remissbehandling.

Utskottet vill inte föregripa regeringens fortsatta beredning av utredningens förslag men konstaterar att en sänkning av ålderskravet vidgar rekryteringsbasen till yrket, vilket borde leda till att det behov som finns kan komma att tillgodoses bättre. Samtidigt kan sägas att bussföraryrket är ett tämligen krävande serviceyrke. Att vara yrkesförare är, enligt utskottets mening, ett ansvarsfullt jobb som i många sammanhang förutsätter hög kompetens och stresstålighet hos individen. Med hänsyn till detta förhållande är det därför positivt att utredningens förslag om en sänkt åldersgräns förutsätter att en särskild utbildning på gymnasieskolan införs. Utskottet utgår från att regeringen i sin beredning av frågan om särskild gymnasieutbildning för bussförare också beaktar frågor som syftar till att ta till vara nya svenskars erfarenheter, intressen och kompetens vilket ligger i linje med ett av de behandlade motionsförslagen.

Utskottet bedömer att motionärernas synpunkter kan komma att tillgodoses i det fortsatta beredningsarbetet med anledning av utredningens förslag. Därmed avstyrker utskottet motionerna 2008/09:T340 och 2008/09:T493.

Kör- och vilotider

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsförslag om en översyn av gällande regler om kör- och vilotider för yrkesförare. Regler är harmoniserade inom EU och utskottet anser att lagstiftningen är väl avvägd i förhållande till syftet med reglerna.

Motionen

I *motion 2008/09:T472 av Lena Asplund (m)* uppmärksammas effekterna av gällande regler om kör- och vilotider för yrkeschaufförer av tunga fordon. Enligt motionären får reglerna många gånger negativa konsekvenser för yrkeschaufförerna eftersom de innebär att körtiden får vara längst nio timmar per dag, och högst två gånger i veckan får man ha en körtid om som längst tio timmar per dag. Detta innebär att om en yrkeschaufförs körtid tar slut några mil hemifrån så måste han eller hon genast lägga sig att sova eller bli avlöst. Om yrkeschauffören väljer att lämna sin lastbil går det dock bra att sätta sig i en personbil och fortsätta att köra. Reglerna fyller en viktig funktion och syftar till att värna om yrkeschaufförernas säkerhet men motionären begär att tolkningen av kör- och vilotiderna ska ses över.

Kompletterande uppgifter

Transportstyrelsen

Transportstyrelsen har ett övergripande ansvar för yrkestrafiken på väg. Det innebär att verket bl.a. utformar och tillämpar regelverk för kör- och vilotider, yrkeskompetens för yrkesförare och blivande tillståndshavare, linjetrafiktillstånd och tunga fordons mått och vikt. Målet med verksamheten är att medverka till att åstadkomma en trafiksäker, miljövänlig och effektiv yrkestrafik som bedrivs under likvärdiga konkurrensförhållanden mellan företagen.

Kör- och vilotidsregler

Den 11 april 2007 gjordes en rad ändringar av reglerna i EU om kör- och vilotider för bussar och godstransportfordon tyngre än 3,5 ton. Reglerna syftar till att

- säkerställa en sund konkurrens mellan aktörerna i vägtransportsektorn
- ge förarna en god social situation
- bidra till ökad trafiksäkerhet.

Alla som arbetar med vägtransporter ska ha goda arbetsförhållanden. De ska ha rätt till regelbunden vila och de ska aldrig behöva köra orimligt långa arbetspass. Företagen är därför skyldiga att planera transporter så att reglerna kan följas.

Det finns två typer av regleringar för körtider och vilotider i den svenska yrkestrafiken. För lätta fordon gäller nationella regler och de gäller för lastfordon under 3,5 ton samt taxibilar. Föraren ska föra tidbok för att visa att reglerna följs. För tunga fordon gäller reglerna i EU. Reglerna i EU gäller för fordon och fordonskombinationer som är tyngre än 3,5 ton samt bussar oavsett vikt. Färdskrivare används för att säkerställa att reglerna följs. Liknande regler gäller också i ett stort antal länder utanför EU.

För såväl svenska anställda förare som utländska förare i Sverige gäller också lagen (2005:395) om arbetstid vid vägtransportarbete. I vägarbetstidslagen regleras bl.a. hur mycket en anställd får arbeta och när rast ska tas.

Utskottets ställningstagande

Inledningsvis konstaterar utskottet att kör- och vilotidsreglerna för tunga fordon och fordonskombinationer som är tyngre än 3,5 ton samt alla bussar är harmoniserade inom EU. Detta betyder att alla medlemsländer följer samma lagstiftning. Reglerna om dygnsvila ger en förare möjlighet att arbeta normalt upp till 13 timmar/24 timmarsperiod (vid reducerad dygnsvila 15 timmar 3 gånger/vecka) och av dessa timmar köra 9 alternativt 10 timmar 2 gånger/vecka. Den maximala körtidsbegränsningen per vecka är 56 timmar. Tolkningen av regelverket om körtider har vid ett flertal tillfällen prövats av domstol och befunnits vara 9 timmar alternativt 10 timmar 2 gånger/vecka. Detta innebär således att man behöver planera körningen på så sätt att man kan följa regelverket.

Utskottet har förståelse för att gällande regler kan skapa vissa problem eftersom det förhållande som motionären uppmärksammar kan inträffa. Att köra ett fordon som inte omfattas av regelverket för att lämna eller ta över ett fordon som inte står vid förarens hem eller vid arbetsstället där föraren normalt är stationerad räknas som ett annat arbete enligt vad utskottet erfarit. I sammanhanget vill utskottet påminna om att den ordinarie genomsnittliga arbetstid som tillämpas enligt den generella arbetstidslagstiftningen är begränsad till 40 timmar/vecka. Detta innebär således att gällande kör- och vilotidsregler för yrkesförare medger 16 timmar längre arbetstid per vecka jämfört med övriga arbetstagare.

Utskottet vill vidare framhålla sina tidigare ställningstaganden när det gäller trafiksäkerhet som har inneburit att trafiksäkerhetsarbetet måste intensifieras för att nå de uppställda målen. De yrkesförare som omfattas av gällande regler för kör- och vilotider framför vanligtvis tunga fordon och konsekvenserna av olyckor med tunga fordon blir ofta förödande.

I förhållande till samhällets mål inom övriga områden som trafiksäkerhet, arbetstidslagstiftningen och syftet med kör- och vilotidsreglerna nämligen att säkra rimliga arbetsförhållanden för yrkesförare förefaller, enligt utskottets mening, nuvarande lagstiftning väl avvägd. Det ankommer således på åkarna att planera och genomföra sina resor på ett sådant sätt att gällande regler efterlevs. Utskottet är därför inte berett att förorda att regeringen ska ta några särskilda initiativ med syfte att försöka förmå kommissionen att lägga fram ett förslag som innebär att gällande regler ändras. Därmed avstyrker utskottet motion 2008/09:T472.

Trafikavgifter för utlandsregistrerade fordon

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslaget om trafikavgifter för utlandsregistrerade fordon eftersom frågor som har anknytning till förslaget bereds inom såväl EU-samarbetet som i Sverige.

Motionen

I motion 2008/09:T250 av Hans Rothenberg och Jan Ericson (båda m) redovisas att många utlandsregistrerade fordon framförs på svenska vägar, men underhåll och nybyggnation av vägnätet finansieras via skatteintäkter. Motionärerna menar att kopplingen mellan att nyttja och finansiera vägnätet kan göras tydligare. Enligt motionärerna finns det flera exempel på länder som tar ut avgifter för de utlandsregistrerade fordonen som trafikerar deras vägar och man begär att möjligheterna att ta ut avgifter för utlandsregistrerade fordon på svenska vägar ska ses över.

Kompletterande uppgifter

Utländska tunga fordon betalar i dag en vägavgift för rätten att använda motorvägar och vissa vägar enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon. Vägavgift kan betalas per dag, vecka, månad eller år. Den dagliga vägavgiften uppgår för samtliga lastbilar till 8 euro. För svenska fordon tas en avgift, som i detta fall utgör en skatt, ut för hela det svenska vägnätet. För svenska fordon betalas vägavgiften för en avgiftsperiod om ett år oberoende av i vilken utsträckning vägnätet faktiskt används. Denna skatt är differentierad efter antalet axlar och vilka utsläppskrav fordonet uppfyller. Den svenska regleringen bygger på ett EG-direktiv, det s.k. Eurovinjettdirektivet (direktiv 1999/62/EG, ändrat genom direktiv 2006/38/EG). Uttaget av vägavgiften styrs också av avtal med Belgien, Danmark, Nederländerna och Luxemburg om vägavgiftssamarbete.

Utskottets ställningstagande

I motionsförslaget uppmärksammas finansieringen av det svenska vägnätet med inriktning på vägavgifter för utlandsregistrerade fordon som kör på de svenska vägarna. Som framgått av bakgrundsteckningen bygger de svenska reglerna på det s.k. Eurovinjettdirektivet (direktiv 1999/62/EG om avgifter på tunga godsfordon för användningen av viss infrastruktur). Frågan om den framtida regleringen av Eurovinjettsystemet är föremål för överväganden och utskottet har vid överläggningar med Näringsdepartementet fått information i ärendet. Utfallet av dessa förhandlingar kommer att bestämma maximala skattenivåer och differentieringsmöjligheter för ett svenskt kilometerskattesystem. Regeringen uppger i sin proposition 2008/09: 162, En sammanhållen klimat- och energipolitik, att det är angeläget att dessa processer avslutas innan det kan bli aktuellt att överväga ett införande av kilometerskatt. Av redovisningen framgår att Statens institut för kommunikationsanalys (Sika) och Institutet för tillväxtpolitiska studier (ITPS) har haft regeringens uppdrag att analysera konsekvenserna av en svensk kilometerskatt. Myndigheterna har avrapporterat sina uppdrag och underlaget har remissbehandlats.

Av redovisningen framgår att de flesta remissinstanser ser positivt på införandet av kilometerskatt. Flera pekar dock på att en kilometerskatt måste vara kostnadseffektiv ur administrativ synpunkt. Vidare pekar de på att en betydande del av samhällsvinsten går att hänföra till minskade utsläpp av koldioxid och att det därför bör övervägas om höjd skatt på drivmedel är ett alternativ till kilometerskatt. Vidare menar flera remissinstanser att ett införande av kilometerskatt förutsätter att ett likformigt system tas fram inom EU. Som remissinstanserna påpekat består samhällsvinsten av en kilometerskatt till betydande del av lägre utsläpp av koldioxid. Styrning mot minskade utsläpp av koldioxid är dock effektivare inom ramen för drivmedelsbeskattningen än genom ett kilometerskatteuttag.

Mot denna bakgrund konstaterar regeringen att det inte heller finns skäl att överväga ett införande av kilometerskatt om samhällsvinsten av en kilometerskatt inte påtagligt överstiger administrationskostnaden för ett sådant skatteuttag. Regeringen anser sammantaget att det för närvarande inte finns tillräcklig grund för att införa en kilometerskatt.

Utskottet vill vidare påpeka att skattefrågor hanteras av skatteutskottet som nyligen avstyrkt en rad förslag inom området med hänvisning till pågående beredningsarbete. Med hänvisning till det pågående beredningsarbetet såväl inom EU som i Sverige föreslår utskottet att det föreliggande motionsförslaget avslås.

Registreringsskyltar för miljöbilar

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår en motion (m) i vilken man begär särskilda registreringsskyltar för miljöbilar.

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, eller
- 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. På registreringsskylten ska varaktigt finnas angivet fordonets chassinummer eller motsvarande beteckning. Särskilda bestämmelser finns om registreringsskyltar för taxi, för vilka botten ska vara gul 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 så kallade 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 eller tre och sju tecken (bokstäver eller siffror eller en kombination därav).

Motionen

I motion 2008/09:T213 av Cecilia Widegren (m) framhålls att biltrafiken står för en stor del av de svenska koldioxidutsläppen. Ett viktigt bidrag för minskade utsläpp är att öka antalet miljöbilar på de svenska vägarna. Motionären anser att man bör se över möjligheterna att låta registreringsskyltarna på miljöbilar vara gröna. Detta skulle visa det goda exemplet, tydliggöra de variationer av miljöbilar som finns men också underlätta för bilägarna att få ”miljöförmåner” – t.ex. i form av gratis parkering – utan att de behöver ansöka om tillstånd.

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 avstyrker motion 2008/09:T213 av Cecilia Widegren (m) med det sagda.

Distribution av förnybara drivmedel

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår förslag i motioner (s, m, c, kd, v, mp) med krav av olika slag för ökad tillgänglighet till förnybara drivmedel. Utskottet hänvisar till genomförda, pågående och planerade åtgärder i detta syfte och finner att flertalet motionsförslag är eller kommer att bli tillgodosedda.

Jämför reservation 3 (mp).

Bakgrund

Tidigare behandling i riksdagen

I december 2005 antog riksdagen regeringens förslag till en lag om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel, den s.k. pumplagen (prop. 2005/06:16, bet. 2005/06:TU6, rskr. 2005/06:134)

Innebörden av riksdagens beslut är sammanfattningsvis att de största bensinstationerna måste sälja förnybart bränsle som t.ex. etanol eller biogas fr.o.m. den 1 april 2006 med stegvisa skärpningar så att allt fler bensinstationer skulle omfattas av de nya reglerna fram till 2010. Småföretag som säljer mindre än 1 000 kubikmeter fossila bränslen per år undantogs från reglerna Syftet var att minska koldioxidutsläppen genom att förbättra tillgången på förnybara bränslen. 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 måste 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.

Gällande regler

Lagen (2005:1248) om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel

Lagen syftar till ökad tillgänglighet av förnybara drivmedel. Med förnybart drivmedel avses sådant drivmedel, med undantag för elektricitet, som är avsett för transportändamål och som helt eller till övervägande del har framställts från förnybara energikällor enligt definitionen i EG-direktiv 2001/77/EG.

I lagen preciseras skyldigheten enligt följande. En bränslesäljare ska på säljställen som ingår i bränslesäljarens verksamhet genom en eller flera bränslepumpar eller på annat likvärdigt sätt tillhandahålla minst ett förnybart drivmedel

- fr.o.m. den 1 april 2006 t.o.m. den 28 februari 2007, om säljstället under kalenderåret 2004 haft en försäljningsvolym överstigande 3 000 kubikmeter motorbensin eller dieselbränsle
- fr.o.m. den 1 mars 2007 t.o.m. den 29 februari 2008, om säljstället under kalenderåret 2005 haft en försäljningsvolym överstigande 2 500 kubikmeter motorbensin eller dieselbränsle
- fr.o.m. den 1 mars 2008 t.o.m. den 28 februari 2009, om säljstället under kalenderåret 2006 haft en försäljningsvolym överstigande 2 000 kubikmeter motorbensin eller dieselbränsle
- fr.o.m. den 1 mars t.o.m. den 31 december 2009, om säljstället under kalenderåret 2007 haft en försäljningsvolym överstigande 1 000 kubikmeter motorbensin eller dieselbränsle
- fr.o.m. den 1 januari 2010 och varje därpå följande kalenderår, om säljstället under kalenderåret två år före haft en försäljningsvolym överstigande 1 000 kubikmeter motorbensin eller dieselbränsle.

Sedan den 1 januari 2009 är det Transportstyrelsen som utövar den centrala tillsynen över efterlevnaden av denna lag. Den eller de nämnder som fullgör uppgifter inom miljöområdet utövar den lokala tillsynen inom kommunen.

Förordningen (2006:1591) om statligt stöd till åtgärder för främjande av distribution av förnybara drivmedel

Som ett komplement till lagen infördes 2006 ett system med bidrag för tankställen. Syftet var att underlätta investeringar för andra förnybara drivmedel än etanol, eftersom sådana är dyrare att uppföra. Enligt förordningen får – om det finns medel – statligt stöd ges till kostnader för investeringar i åtgärder för distribution av förnybara drivmedel på försäljningsställen för motorbensin, dieselbränsle eller sådant förnybart drivmedel som avses i lagen (2005:1248) om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel.

Genom ett regeringsbeslut hösten 2008 förlängdes förordningens giltighet så att stöd får ges till den som ansöker om stöd för kostnader om de stödberättigande åtgärderna påbörjas senast den 31 december 2009 och avslutas senast den 31 december 2010.

En ansökan om stöd ska lämnas in till Naturvårdsverket som även i övrigt administrerar stödet. Naturvårdsverket ska förse Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser med uppgifter för uppföljning av stöd som har betalats ut.

Till och med januari 2009 hade sammanlagt 70 miljoner kronor beviljats i stöd till 61 tankställen för biogas. Dessa var belägna i 16 län och 48 kommuner. Enligt uppgift återstår omkring 86 miljoner kronor att fördela.

Trafikutskottets uppföljning

Som ett led i sin uppföljnings- och utvärderingsverksamhet beslutade utskottet våren 2008 att låta riksdagens utredningstjänst genomföra en uppföljning av lagen om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel. Huvudområdena som ska belysas är följande: Utbyggnaden av tankställen med förnybart drivmedel, konsekvenser för näringslivet, insatser för att öka utbudet av förnybara drivmedel och insatser för att öka efterfrågan på förnybara drivmedel. Enligt tidplanen bör en rapport kunna redovisas för utskottet hösten 2009.

Regeringsuppdrag till Konsumentverket

På uppdrag av regeringen (Näringsdepartementet) har Konsumentverket genomfört en sammanställning av de bedömningar som berörda länsstyrelser, regionala självstyrelseorgan och kommunala samverkansorgan har gjort när det gäller den framtida drivmedelsförsörjningen i gles- och landsbygder. Av rapporten Tillgänglighet till drivmedel i gles- och landsbygder (rapport 2008:14) framgår att antalet drivmedelsstationer i drygt hälften av länen hade minskat påtagligt de senaste åren. I cirka två tredjedelar av länen befarar man mer omfattande nedläggningar under den närmaste tiden.

Regeringsuppdrag till vissa länsstyrelser

Regeringen (Näringsdepartementet) gav i december 2008 i uppdrag till länsstyrelserna i Dalarnas och Värmlands län att under 2009 utarbeta modeller för att trygga tillgängligheten till kommersiell service i hela landet. Enligt uppdraget ska de prioriterade områdena vara drivmedelsförsörjning samt samverkan mellan kommersiell och offentlig service. Uppdraget innefattar även att skyndsamt inventera alla län och söka efter goda exempel där man på ett bra sätt samordnat aktörer, medel och modeller och på så sätt lyckats bevara en god tillgång till drivmedel.

Den delrapport som redovisades den 13 februari 2009 innehåller en belysning av problembilden när det gäller drivmedelsförsörjningen på landsbygden. De båda länsstyrelserna drar slutsatsen att huvudorsaken till

nedläggningarna är den strukturrationalisering som nu genomförs inom branschen. Även saneringsproblematiken anses påverka utvecklingen. Där- emot anser länsstyrelserna inte att den s.k. pumplagen har någon stor påverkan när det gäller nedläggningarna, eftersom få av de nedläggnings- hotade drivmedelsstationerna har en försäljningsvolym som gör att de omfattas av lagens krav.

I slutrapporten, som avses bli avlämnad den 1 november 2009, kommer länsstyrelserna att presentera förslag till hur servicen, bl.a. drivmedelsförsäljning, kan upprätthållas även i glest befolkade områden i landet.

Region Västerbottens kartläggning

Region Västerbotten har genomfört en kartläggning av hotande nedläggning av bensinstationer i Västerbotten. I rapporten från den 8 september 2008 konstateras att det är flera faktorer som har samverkat till nedläggningar och förändringar när det gäller tankställen. Sålunda nämns omstrukturering inom branschen, överetablering, vikande kundunderlag, lönsamhetsproblem bl.a. för lanthandlare med drivmedelsförsäljning, kostnader för sanering av förorenad mark samt priser på drivmedel och transporter. I rapporten nämns även krav på eller behov av investeringar, inte bara när det gäller nya pumpar för förnybara drivmedel utan även kortläsare och cisterner.

Regeringsuppdrag till Energimyndigheten

Regeringen har i februari 2009 uppdragit åt Energimyndigheten att i samverkan med Energimarknadsinspektionen, Transportstyrelsen och Vägverket lämna ett samlat kunskapsunderlag om marknaden för elbilar och laddhybridbilar. I uppdraget ingår bl.a. att beskriva teknikläget och den förväntade utvecklingen, tillgänglig marknad för befintlig infrastruktur för laddning samt, om det finns behov, föreslå lämpliga styrmedel för att stimulera utbyggnaden av sådan infrastruktur och för introduktionen av elbilar och laddhybrider. Uppdraget bör genomföras i samråd med företrädare för bilindustrin, eldistributörer, elproducenter, konsumenter, Sveriges kommuner och landsting (SKL) samt berörda myndigheter.

Ytterligare stöd för tillgången på service i gles- och landsbygder

Regeringen har i februari 2009 beslutat om utbetalning av ytterligare 30 miljoner kronor för att öka tillgängligheten till service i gles- och landsbygder. Detta innebär en satsning på stöd till kommersiell service för att stärka tillgången på drivmedel. Syftet är att möta den strukturuomvandling inom drivmedelsförsäljningen som har slagit hårt mot människor i gles- och landsbygden.

Enligt regeringens mening orsakas nedläggningarna av drivmedelsstationer på landsbygden i huvudsak av att de utgör ett led i bensinbolagens rationalisering. Det sägs vidare vara en missuppfattning att det skulle vara

den s.k. pumplagen som leder till sådana nedläggningar. Enligt den granskning som regeringen har genomfört berörs enbart 10–15 % av drivmedelsstationerna på landsbygden. Finns det bara en drivmedelsstation på orten kan investeringsstöd för pumpar med förnybara drivmedel sökas med upp till 85 % av kostnaden. Att samordna olika typer av service – såväl kommersiell som offentlig – kan ytterligare stärka dagligvarubutiker och drivmedelsstationer. Lokala och regionala initiativ till samordning ska uppmuntras genom stödet till kommersiell service, landsbygdsprogrammet och stödet på 41 miljoner kronor till organisationen Hela Sverige ska leva för åren 2008–2010. Nu fördelas ytterligare 30 miljoner kronor till insatser för att öka tillgängligheten till service i gles- och landsbygder. Medlen är ett tillskott utöver stödet till kommersiell service. Totalt för 2009 tillför regeringen 50 miljoner kronor extra för stöd till kommersiell service på landsbygden. Stödet utbetalas senast den 31 mars 2009. Det är länsstyrelser eller regionala självstyrelse- eller samverkansorgan som administrerar stödet.

Vissa propositioner m.m.

Klimatpropositionen

Regeringen lade den 17 mars 2009 fram en klimatproposition i vilken presenteras ett program för en transportsektor som är oberoende av fossila bränslen. Enligt regeringens bedömning bör arbetet med att minska transportsektorns klimatpåverkan utvecklas och år 2030 bör Sverige ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen. Betydande insatser krävs i Sverige, inom EU och på internationell nivå, sägs det. Generellt verkande styrmedel som sätter ett pris på utsläppen av växthusgaser bör utgöra grunden i arbetet. Dessa styrmedel behöver kompletteras med mer riktade styrmedel som ytterligare främjar utvecklingen mot det uppsatta målet. En satsning på förnybara drivmedel och energieffektivare fordonstekniker, såsom elhybridbilar och elbilar, bör vara en central del av den svenska klimatpolitiken. Styrmedel som stimulerar en introduktion av energieffektivare fordon och arbetsmaskiner är viktiga komplement till styrmedel som minskar utsläppen av växthusgaser.

Regeringen aviserar en rad åtgärder på olika områden, däribland befrielse från fordonsskatt för miljöbilar under fem år. Vidare påpekas att en ökad så kallad låginblandning av biodrivmedel i fossila bränslen möjliggörs genom en ändring i EG:s bränslekvalitetsdirektiv. För bensin ökas den högsta tillåtna inblandningen av etanol från 5 % till 10 % och för diesel får upp till 7 % biodiesel (FAME) blandas in. Direktivet ska vara genomfört i medlemsländerna senast den 31 december 2010.

Skrivelse om en strategi för att stärka utvecklingskraften i Sveriges landsbygder

I mars 2009 presenterade regeringen skrivelsen En strategi för att stärka utvecklingskraften i Sveriges landsbygder (skr. 2008/09:167). I ett avsnitt berörs frågan om tillgången till kommersiell service, och regeringen presenterar en rad olika åtgärder som också innefattar försäljningsställen för drivmedel.

Regionala serviceprogram införs för att samordna insatser för en ökad tillgänglighet till kommersiell och offentlig service i alla delar av landet. Enligt regeringens mening är det angeläget att man även i fortsättningen arbetar i programform för att på så sätt fortsätta att främja en god tillgång till kommersiell service för kvinnor, män och näringsliv. Med införandet av regionala serviceprogram, som ersätter de tidigare lokala utvecklingsprogrammen, vill regeringen skapa kontinuitet i det regionala arbetet. I de nya programmen bör tillgängligheten till drivmedel och samverkanslösningar med offentlig service uppmärksammas särskilt.

Vidare informerar regeringen om *stöd till lokalt anpassade servicelösningar*. Inledningsvis påminns om att riksdagen på förslag av regeringen har beslutat att avsätta ytterligare 50 miljoner kronor till regionala tillväxtåtgärder framför allt i syfte att stärka insatser inom serviceområdet (prop. 2008/09:1 utg.omr. 19, bet. 2008/09:NU2, rskr. 2008/09:139). Dessa medel kommer att finansiera olika åtgärder som tillsammans ska stärka butiker och drivmedelsstationer med strategisk betydelse för varuförsörjningen. I skrivelsen betonas vidare att olika typer av landsbygder har olika behov och förutsättningar för att upprätthålla en god kommersiell service. För att skapa förutsättningar för och uppmuntra lokalt anpassade lösningar säger sig regeringen därför ha för avsikt att satsa 17 av de 50 miljoner kronorna. Det handlar om att utveckla lokalt anpassade lösningar som tar hänsyn till varierande förutsättningar och behov, men också om att finna mer generella metoder som kan fungera i olika delar av landet. En utgångspunkt ska vara att öka samordningen mellan kommersiell och offentlig service. Lösningar som ökar tillgängligheten till drivmedel i landsbygder ska också eftersträvas, framhålls det i skrivelsen.

Vidare erinras om att *ytterligare medel om 30 miljoner kronor för att stödja den kommersiella servicen* har avsatts. Syftet är att bevara och utveckla servicen, i första hand tillgången till drivmedel, i s.k. serviceglesa områden mot bakgrund av att efterfrågan på stöd kan väntas öka. Att samordna olika typer av service, såväl kommersiell som offentlig, kan ytterligare stärka såväl dagligvarubutiker som drivmedelsstationer av strategisk betydelse för varu- och drivmedelsförsörjningen. De ökade medlen gör det också möjligt att genomföra olika typer av kompetens- och utvecklingsprogram riktade till lokala servicegivare.

Härutöver påminns i skrivelsen om det *uppdrag att sprida idéer som främjar en god kommersiell service* som regeringen har gett till länsstyrelserna i Värmlands och Dalarnas län. Uppdraget går ut på att utreda och

sprida kunskaper om insatser inom det kommersiella serviceområdet med särskild inriktning mot tillgänglighet till drivmedel. Regeringen har för detta ändamål avsatt 3 miljoner av de extra 50 miljoner kronor som avsatts till regionala tillväxtåtgärder inom serviceområdet (prop. 2008/09:1 utg.omr. 19, bet. 2008/09:NU2, rskr. 2008/09:139).

Propositionen om mål för framtidens resor och transporter

I den nyligen framlagda propositionen Mål för framtidens resor och transporter (prop. 2008/09:93) föreslår regeringen en förenklad målstruktur med ett övergripande transportpolitiskt mål samt ett funktionsmål (Tillgänglighet) och ett hänsynsmål (Säkerhet, miljö och hälsa). Under rubriken Preciseringar av hänsynsmålet miljö och hälsa redovisar regeringen sin bedömning. Transportsektorn ska bidra till att miljö kvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan ska nås genom en stegvis ökad energieffektivitet i transportsystemet och ett brutet beroende av fossila drivmedel. År 2030 bör Sverige ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen. Enligt regeringens mening kan svensk industri vara världsledande i omställningen, bl.a. genom utveckling av hybridfordon, elbilar och biodrivmedel.

Utskottet behandlar propositionen i sitt betänkande 2008/09:TU14.

Motionerna

I *motion 2008/09:Sk352 av Magdalena Streijffert och Maryam Yazdanfar (båda s)* efterlyser man lagstiftning om kravet på att tillhandahålla förnybara bränslen på alla mackar. I dag saknas möjligheten att få tag på förnybara bränslen på ett stort antal platser, anser motionärerna (yrkande 6).

I *motion 2008/09:T235 av Jan Lindholm (mp)* betonas nödvändigheten av ett infrastrukturansvar för de företag som distribuerar fordonsbränslen. Sådant ansvar bör regleras i lagstiftningen, anser motionären. All distribution bör underställas en tillståndsprövning, som förutom dagens miljökrav innehåller ett krav på nationell täckning. Detta bör lösas genom avtal mellan olika aktörer; varje enskilt företag behöver inte vara representerat på varje ort. Enligt motionärens mening är strukturen för distribution av drivmedel otymplig och gammalmodig, och den passar inte för de utmaningar som vi står inför. Regeringen bör tillsätta en utredning för att bereda en sådan ändring som begärs.

I *motion 2008/09:T255 av Jan Ericson (m)* framförs synpunkten att kraven på att små bensinstationer ska tillhandahålla alternativa bränslen bör lindras. Det faktum att antalet bensinstationer minskar medför stora problem på landsbygden med onödiga resor och ökade kostnader för invånarna. Motionären menar att lagstiftningen kom att motverka sitt miljösyfte.

I *motion 2008/09:T266 av Sten Bergheden (m)* begärs en översyn av pump-lagen för att även eldrift ska kunna utgöra ett godkänt alternativ. Klimat-förändringarna har medfört att fordonsindustrin i dag arbetar snabbt för att ta fram miljöbilar som drivs med bl.a. el, påpekar motionären.

I *motion 2008/09:T267 av Ann-Christin Ahlberg (s)* kräver motionären att regeringen inom EU verkar för att försörjningen och tillhandahållandet av förnybara drivmedel, t.ex. etanol (E85), utvecklas och möjliggörs i alla EU-länder. Den positiva utvecklingen för miljöbilsmarknaden i Sverige har sin orsak i de stimulansåtgärder som beslutats. De stora bekymren är när svenska miljöbilsägare kör utomlands, där de inte kan tanka sin bil med t.ex. E85.

I *motion 2008/09:T284 av Britta Rådström (s)* framhålls att den pågående och planerade nedläggningen av bensinstationer, som anges ha olika orsaker, innebär att kommersiell service och viss samhällsservice försvinner. Ytterligare en effekt är hinder för utveckling av turism och annat företagande i byarna. Regeringen måste utarbeta en försörjningsplan och tydliggöra ansvaret för en säkerställd distribution av drivmedel i hela landet, anför motionären.

I *motion 2008/09:T357 av Gunnar Sandberg m.fl. (s)* efterlyser man åtgärder mot nedläggningen av service på landsbygden. Det är, menar motionärerna, oförnuftigt och oansvarigt att överlåta till marknaden att lösa problemen med bristande service på landsbygden. Staten måste medverka för att motverka den negativa utvecklingen, bl.a. för att tillföra nya ekonomiska resurser för stimulans av lokala lösningar. Ett distributionsstöd bör införas för att säkra tillgången till drivmedel även i glesbygd.

Mycket talar för att biogas är det förnybara drivmedel som passar bäst för Gotland, sägs det i *motion 2008/09:T400 av Anders Åkesson och Staffan Danielsson (båda c)*. Motionärerna redovisar att en av de storskaliga anläggningar som projekteras där drivs av öns f.d. odlare av sockerbetor. Innan en lokal efterfrågan utvecklas till följd av en ny fordonspark måste biogasen som produceras transporteras till fastlandet. Med hänsyn till att Gotland saknar fast förbindelse med fastlandet och har en relativt liten egenmarknad har det offentliga ett särskilt ansvar att finna lösningar på problemet. En lösning som motionärerna pekar på kan vara att öka antalet möjliga turer per vecka under uppbyggnadsskedet. De anser att en regional produktion av biogas är möjlig, men att en sådan inte kan komma igång tillräckligt snart för att tillgodose efterfrågan på sådant drivmedel. Därför är det viktigt att finna lösningar på de initiala problem som uppstår innan produktion och efterfrågan matchar varandra.

Frågan om drivmedelsstationer i Gävleborgs län tas upp i *motion 2008/09:T412 av Tomas Tobé (m)*. Det minskande antalet tätorter, avfolkningen och teknikutvecklingen som lett bl.a. till större fordonstankar är några förklaringar till ett minskat antal bensinmackar, anför han. Pumppla-

gen anges också vara en orsak. Motionären ser en lösning i att andra aktörer än traditionella bensinbolag har en roll i teknikutvecklingen. Insatser krävs för att bryta den negativa utvecklingen, heter det.

I *motion 2008/09:T483 av Lena Olsson och Kent Persson (båda v)* heter det att regeringen bör verka för att underlätta ett vidgat lokalt ägande och inflytande över drivmedelslösningarna på landsbygden (yrkande 1). Vidare bör regeringen se till att pumplagen justeras i syfte att förlänga dispensperioden (yrkande 2). Motionärerna anser slutligen att regeringen snarast bör återkomma med förslag till en plan för försörjning av drivmedel på landsbygden (yrkande 3).

I *motion 2008/09:T517 av Lars Gustafsson (kd)* krävs att ikraftträdandet av kravet om förnybart bränsle på de minsta fordonsbränslestationerna skjuts upp (yrkande 1). Dessutom anser motionären att utbyggnaden av distributionsnätet för förnybara drivmedel ska betraktas som investering i infrastruktur (yrkande 2).

Nedläggningen av bensinstationer i glesbygd är ett hot mot olika slags service i glesbygden, anføres i *motion 2008/09:T520 av Carina Adolfsson Elgestam m.fl. (s)*. Människor är beroende av grundläggande service på sin bostadsort, fortsätter motionärerna, och kräver initiativ från regeringen till konkreta åtgärder för att underlätta bevarandet av pumpstationer.

I *motion 2008/09:N243 av Margareta B Kjellin (m)* erinras om att många tankställen under senare år har försvunnit i landsbygdsområden, inte minst i Gävleborgs län. Ett problem rör behovet av marksanering när en anläggning stängs. Motionären lyfter fram exempel på enskilda samarbeten och initiativ för att motverka nedläggningarna. I Norge används mobila tankar som inte behöver grävas ned och som därmed minskar risken för dyrbara saneringar och i Värmland har ägare av tankställen gått samman för att uppnå nödvändiga stordriftsfördelar. Motionären förespråkar ett offentligt stöd för att underlätta för sådana lokala initiativ och begär en utredning i frågan.

I *motion 2008/09:N440 av Tina Ehn m.fl. (mp)* hävdas att det bör krävas av kommunerna att de ökar andelen biogasdrivna fordon i kollektivtrafik, färdtjänst och bland egna fordon (yrkande 10). Ett mål bör ställas upp om minst en biogasmack i varje kommun senast år 2020 (yrkande 14).

Utskottets ställningstagande

Enligt utskottet måste transportsektorn bidra till minskade utsläpp av koldioxid för att motverka klimatförändringarna, bl.a. genom att beroendet av fossila drivmedel bryts. Viktiga steg på vägen har tidigare tagits bl.a. genom riksdagens beslut om lagen om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel och genom förordningen om statligt stöd till åtgärder för främjande av distribution av förnybara drivmedel.

Av grundläggande betydelse är att infrastrukturen för tillhandahållande av förnybara drivmedel samverkar med den tekniska utvecklingen av såväl fordon som förnybara drivmedel så att målet om oberoendet av fossila drivmedel kan nås. Det är mot den bakgrunden av stor vikt – vilket utskottet betonade i samband med behandlingen av lagförslaget hösten 2005 – att åtgärder för att främja förnybara drivmedel bör vara teknikneutrala.

Utskottet ställer sig bakom syftet med de aktuella motionerna, nämligen att distributionen av förnybara drivmedel bör säkerställas. Enligt vad utskottet har erfärut har ett stort antal tankställen, särskilt i gles- och landsbygder, lagts ned eller planeras bli nedlagda. Enligt vissa studier som hittills har genomförts är orsakerna till dessa nedläggningar komplexa. En orsak anges vara strukturomvandlingen i branschen; införandet av den så kallade pumplagen bedöms däremot inte ha den inverkan som befarats eller påståtts.

I det föregående har utskottet lämnat en översiktlig redovisning av utredningar och åtgärder som alla har till syfte att säkra tillgången till förnybara drivmedel av olika slag. I sammanhanget vill utskottet vidare framhålla att närings- och infrastrukturministrarna i januari 2009 förde överläggningar med företrädare för energibranschen i ämnet klimatsmarta transporter och samtidigt ökad svensk konkurrenskraft. Frågan gällde främst hur Sverige kan bygga upp en gemensam fungerande infrastruktur för laddhybrid- och elbilar. Sådana kan spela en stor roll i arbetet med att minska fordonssektorns utsläpp av CO₂. Elbolagen har en nyckelroll i ansvaret för att en infrastruktur finns och fungerar när bilarna introduceras i stor skala. Vikten av att underlätta och påskynda utvecklingen av framtidens fordon betonades liksom standardisering och öppenhet i systemet för att främja konkurrensen i hela landet och för att inte mindre bolag ska stängas ute. Vid mötet konstaterades en samsyn om att Sverige kan vara ledande i den globala introduktionen av elbilar. Det förutsätter samarbete mellan det offentliga och det privata och mellan olika branscher, inte minst mellan elleverantörerna och bilindustrin.

Som ett exempel på sådant samarbete vill utskottet peka på det samarbete som Stockholms stad nyligen har inlett med energibolaget Fortum Abp, ägare till stadens elnät. Samarbetet går ut på att öka förutsättningarna för användning av elbilar. Som ett led ska omkring 100 laddstolpar för elbilar placeras ut på olika ställen i staden under 2009. Vidare ska man testa infrastrukturen för laddning och verka för en standardisering. Inom ramen för samarbetet ska även frågor om betalningssystem och säkerhet vid laddning ingå. Visionen är att citytrafiken i princip ska vara utan utsläpp och buller till 2030.

Ytterligare praktiska projekt pågår i olika delar av landet för att bryta en negativ utveckling men också för att ta initiativ till att se till att infrastrukturen är på plats innan utvecklingen på drivmedels- och fordonssidan är fullt utvecklad. I Värmland, Dalarna/Älvdalen, Kalmar/Kronobergs län och Blekinge län pågår försök genom lokala eller regionala initiativ. Som redovisats i det föregående har länsstyrelserna i Värmlands och Dalarnas

län getts ett regeringsuppdrag att utreda och sprida kunskaper om framgångsrika insatser inom området kommersiell service. Dessa län har på senare tid varit särskilt aktiva och innovativa bl.a. när det gäller insatser för att motverka en försämring av tillgängligheten till drivmedel. I uppdraget sägs att särskilt åtgärder som rör framtida tillgänglighet till drivmedel ska uppmärksammas och insatser som rör samverkan mellan kommersiell och offentlig service ska beaktas. Resultaten bör vara användbara i andra delar av landet. Uppdraget förväntas resultera i kunskaper som blir viktiga i länens arbete med att ta fram och genomföra insatser inom de regionala serviceprogrammen.

När det gäller motionsförslaget om tillgång till förnybara drivmedel även i andra länder, ansluter sig utskottet i princip till tanken på att regeringen bör driva frågan i EU; liksom tidigare anser utskottet att kravet på teknikneutralitet måste iakttas även i detta sammanhang.

Utskottet vill också framhålla det uppföljningsprojekt som utskottet har initierat och vars resultat kommer att redovisas hösten 2009.

Sammanfattningsvis konstaterar utskottet att en rad åtgärder – genomförda, pågående och planerade – har samma syfte som förslagen i nu behandlade motioner. Utskottet finner därmed att flertalet motionsförslag är eller kommer att bli tillgodosedda genom dessa åtgärder. Mot bakgrund härav avstyrks här aktuella motioner i berörda delar.

Träbroar

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår en motion (s) med syftet att bygga av träbroar bör öka med hänvisning bl.a. till att det inte är riksdagens sak att uttala sig om val av bromaterial.

Motionen

I motion 2008/09:T510 av Carina Adolfsson Elgestam och Ann-Kristine Johansson (båda s) efterfrågas ett ökat byggande av broar i trä, och motionärerna hänvisar till Norge som en förebild. Motionärerna kritiserar det förhållandet att broar i Sverige i huvudsak är utförda i stål och betong. Det är viktigt att man gör en kretsloppsanalys, där olika byggmaterial jämförs i fråga om såväl ekonomisk som miljömässig hållbarhet. Därför bör Vägverkets miljöpolicy kompletteras i detta avseende.

Kompletterande uppgifter

Vägverkets miljöpolicy

Enlig den policy som antagits för Vägverket ska vägtransportsystemet utvecklas så att miljö, hälsa och välfärd inte äventyras nu eller i framtiden. Policyn läggs till grund för att vägtransportsystemet inklusive Vägverkets egen verksamhet utvecklas mot

- en acceptabel klimatpåverkan
- en hållbar energiförsörjning
- hållbara utsläpp av föroreningar
- acceptabla bullernivåer
- en hållbar hushållning med naturresurser samt en infrastruktur anpassad till natur och kulturmiljön.

Utredningen (SOU 2007:60) om Sverige inför klimatförändringarna – hot och möjligheter

Våren 2005 beslutade regeringen att tillsätta en särskild utredare för att kartlägga det svenska samhällets sårbarhet för globala klimatförändringar och de regionala och lokala konsekvenserna av dessa förändringar.

Uppdraget innefattade bl.a. följande.

- Kartlägga det svenska samhällets sårbarhet för globala klimatförändringar och de regionala och lokala konsekvenserna av dessa förändringar samt bedöma kostnader för skador som klimatförändringarna kan ge upphov till.
- Lägga fram förslag om åtgärder som minskar samhällets sårbarhet för både successiva klimatförändringar och enstaka extrema väderhändelser samt redovisa om det finns behov av ändrade uppgifter och förbättrad beredskap vid berörda myndigheter.
- Särskilt beakta klimatförändringarnas påverkan bland annat på infrastruktur, t.ex. vägar, järnvägar, telekommunikation m.m.

I slutbetänkandet berördes även frågan om temperatur och fuktpåverkan på träbroar. Det anfördes att limträkonstruktioner har blivit allt vanligare de senaste decennierna vid nybyggnad av broar. Framför allt är det gångbroar som byggts av trä men ett mindre antal vägbroar har också byggts. Träkonstruktioner måste skyddas mot fukt genom inklädnad eller impregnering för att inte ruttna eller mögla. I delar av landet som får ett fuktigare klimat kan träbroars livslängd bli kortare än avsett på grund av röta och mögel. Skador av detta slag kommer att upptäckas vid inspektioner innan bärförmågan blir kritiskt nedsatt. En anpassning till ett klimat med sämre beständighet kan därför antas ske genom en löpande anpassning antingen genom att andra byggnadsmaterial väljs vid utbyte av träbroar eller genom att träkonstruktionerna skyddas bättre.

Utskottets ställningstagande

Utskottet har vid en rad tillfällen behandlat likalydande förslag om huruvida ett ökat byggande av träbroar för vägtrafik borde främjas. När frågan behandlades senast, våren 2008, anförde utskottet (bet. 2007/08:TU6) bl.a. att det var viktigt att ett långsiktigt ansvar för klimat- och miljöfrågor genomsyrar hela transportområdet. Det gällde även vid byggandet av trafikens infrastruktur och vid avvägningen mellan olika konstruktionsmaterial. Utskottet fann det däremot inte lämpligt att riksdagen uttalar sig till förmån för val av lämpligt brommaterial. I stället förutsatte utskottet att Vägverket, som ansvarig sektorsmyndighet, med utgångspunkt från bl.a. sin miljöpolicy, beaktar de fördelar som finns när det gäller träbroar från miljösynpunkt och väger dessa mot de nackdelar som kan finnas rörande livslängd och underhållskostnader. Därmed avstyrktes den berörda motionen.

Utskottet har i denna fråga inte ändrat uppfattning. I sammanhanget vill utskottet dessutom peka på de särskilda risker med trämaterial som identifierades av utredningen om sårbarhet. Med det sagda avstyrker utskottet motion 2008/09:T510 av Carina Adolfsson Elgestam och Ann-Kristine Johansson (båda s).

Fordonsbesiktning

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om att AB Svensk Bilprovnings monopol på fordonsbesiktningen ska brytas. Utskottets ställningstagande grundas på att regeringen har aviserat en proposition i frågan under våren 2009 och därför vill inte utskottet föregripa den förutsedda berednings- och beslutsprocessen.

Jämför reservation 4 (s, v, mp).

Motioner

I *motion 2008/09:T253 av Jan Ericson (m)* uppmärksammas att vissa bilverkstäder har rätt att åtgärda anmärkningar från bilbesiktningen i samband med att reparation utförs utan att fordonet behöver ombesiktigas. Många verkstäder erbjuder också gratis förbesiktning som innefattar de flesta moment som Bilprovningen undersöker vid kontrollbesiktningen. Motionären anser att systemet bör kunna utvecklas så att auktoriserade bilverkstäder får rätt att göra en fullständig besiktning av alla fordon i samband med bilservice.

I *motion 2008/09:T331 av Isabella Jernbeck (m)* framhålls att AB Svensk Bilprovnings monopolställning bör brytas till förmån för en mer öppen marknad som innefattar enskilda privata aktörer. Utökade möjligheter för enskilda aktörer, såsom bilverkstäder, att genom ackreditering och

certifiering få utföra enskilda fordonsbesiktningar leder till många fördelar för såväl konsumenter som staten utan att trafiksäkerhet och miljökrav åsidosätts.

Även i *motion 2008/09:T481 av Anne Marie Brodén m.fl. (m, fp, c, kd)* uppges att den periodiska fordonskontrollen i Sverige fortfarande alltid genomförs av AB Svensk Bilprovning medan den i de flesta övriga EU-länder erbjuds av parallellt verksamma och konkurrerande företag. För svenska konsumenter och för samhällsekonomin innebär dagens ordning betydande nackdelar. Monopolet leder bl.a. till dålig tillgänglighet till besiktningstationer, begränsade öppettider i storstäderna och långa kötider för tunga och lätta fordon. Motionärerna begär att regeringen bör återkomma till riksdagen med en proposition om hur AB Svensk Bilprovnings monopol ska upphävas så att fordonsbesiktningensmarknaden öppnas för fri etablering för företag som uppfyller de ackrediteringskrav som gäller för fordonskontroll.

Kompletterande uppgifter

Inom Näringsdepartementet har omregleringen av fordonsbesiktningensmarknaden varit föremål för utredning och i februari 2009 publicerades en promemoria i frågan (Ds 2009:3, Fordonsbesiktning). I promemorian lämnas förslag till de lagändringar som krävs för att besiktningensverksamheten av fordon anpassas till den svenska huvudregeln om öppna system för provning och kontroll, dvs. att oberoende och självständiga organ i konkurrens utför bedömning av överensstämmelse. Förslaget innebär vidare att uppgiftsfördelningen mellan myndigheter tydliggörs genom att statliga åtaganden i form av myndighetsuppgifter som regelgivning och tillsyn klagörs. Den öppna fordonsbesiktningensmarknaden föreslås gälla fr.o.m. den 1 januari 2010.

Utskottets ställningstagande

Inledningsvis vill utskottet framhålla att motionsförslagen tar upp en aktuell fråga nämligen att fordonsbesiktningensmarknaden bör öppnas för fri etablering för företag som uppfyller de ackrediteringskrav som är avpassade för fordonskontroll. Det är därför, enligt utskottets mening, positivt att man inom Näringsdepartementet har utrett vilka lagändringar som behövs för att genomföra en omreglering av marknaden för fordonsbesiktning och öppna den för konkurrens. Utskottet konstaterar med tillfredsställelse att regeringen har aviserat att man ska tillstålla riksdagen en proposition om fordonsbesiktningen i maj 2009. Detta innebär således att riksdagen återkommer till frågan under hösten 2009. Utskottet vill inte föregripa den fortsatta berednings- och beslutsprocessen varför riksdagen bör avslå de aktuella motionsförslagen.

Registreringsbesiktning för importerade fordon

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsförslag om registreringsbesiktning i samband med import av fordon. Utskottet hänvisar till att de problem som motionären tar upp synes vara åtgärdade.

Motionen

I motion 2008/09:T531 av Lars Gustafsson (kd) uppges att reglerna för privatimport av fordon har förändras för att minska eventuella oegentligheter i samband med importen. För många människor har detta inneburit ett stort administrativt krångel och orimliga väntetider för att få importera ett fordon. Motionären anser att det är viktigt att det finns dokumentation för ett importerat fordon men att kraven måste vara rimliga. Av dessa skäl begärs att regeringen initierar en översyn med syfte att skapa rimliga villkor vid import av fordon.

Tidigare behandling

Våren 2007 beslutade riksdagen, på grundval av en proposition från regeringen, om ändring av fordonslagen (2002:574) som innebär att ursprungskontrollen av fordon förstärktes.

Syftet var att förhindra eller försvåra att stulna fordon eller fordon med oklar identitet registreras i Sverige och därför genomfördes ett antal förbättringar av den dokument- och registerkontroll som sker inom ramen för ursprungskontrollen av ett fordon. Den dåvarande ursprungskontrollen för fordon hade således brister. Stulna fordon hade registrerats i vägtrafikregistret, och det hade även upptäckts förfalskade dokument och oklara uppgifter i den dokumentation som fordonsägare hade lämnat in i samband med registreringsbesiktningen. Lagändringen trädde i kraft den 4 februari 2008.

Utskottets ställningstagande

Som framgått av bakgrundsbeskrivningen har den lagändring som motionären ifrågasätter endast gällt under drygt ett år. Lagändringen innebar att ansvaret för att utföra ursprungskontroller av privatimporterade fordon numera utförs av en behörig myndighet, vilket syftar till att ge en större trygghet för den enskilde i samband med köpet. Den förbättrade ursprungskontrollen innebär dels att privatimportörer och yrkesmässiga importörer behandlas lika, dels att Sverige tillser att andra länders fordon inte kan föras in i landet på oklara grunder.

Utskottet har erfarit att svensk privatimport av fordon uppgår till ungefär 45 000–50 000 bilar per år. Enligt uppgift från Näringsdepartementet hade Vägverket inledningsvis betydande inkörningsproblem vilket resulterade

rade i en handläggningstid som uppgick till 12 arbetsdagar i början av 2008. Dessa problem är sedan länge åtgärdade. Transportstyrelsen ansvarar sedan den 1 januari 2009 för ursprungskontrollen. Såväl Vägverket som Transportstyrelsen har upptäckt många fordon med oklar identitet varav ett flertal ärenden har överlämnats till polisen. På grundval av det ovan sagda anser utskottet att de brister i ursprungskontrollen som motionären uppmärksammar förefaller vara åtgärdade. Den nuvarande kontrollen förefaller, enligt utskottets mening, därutöver vara väl avvägd i förhållande till dess syfte och mål varför motion 2008/09:T531 bör avslås.

Registrering av fordon på flera ägare

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsförslag om att flera personer ska kunna vara registrerade ägare till ett fordon. Utskottet har erfarenhet att det nuvarande systemet har bl.a. administrativa och ekonomiska fördelar och är därför inte berett att förorda en förändring.

Motionen

I motion 2008/09:T501 av Irene Oskarsson (kd) redovisas att det endast är möjligt att skriva ett fordon, t.ex. en bil, på en ägare, och motionären anser att det finns anledning att se över reglerna. Principen om delat ägande finns redan när det gäller bostäder. I dag kan du köpa en ny bil för i stort sett samma summa som du investerar i ett hus på landsbygden. När en man och en kvinna köper en bil tillsammans är det av jämställdhets-skäl rimligt att de båda står som registrerade ägare. De problem som eventuellt skulle uppstå med två ägare till en bil vid trafikböter eller vid försäkringsärenden är praktiska problem som inte torde vara oöverstigliga. Mot bakgrund av vad som anförts bör regeringen se över reglerna så att det blir möjligt att registrera en bil på två ägare.

Kompletterande uppgifter

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.

Utskottets ställningstagande

Utskottet har erfarit att bakgrunden till att endast en person kan vara registrerad ägare är praktiska och ekonomiska skäl. 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 i förhållande till de administrativa och ekonomiska vinster som kan iakttas varför föreliggande motionsyrkande avstyrks.

Övergivna fordon

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om övergivna fordon. Enligt utskottets mening är övergivna fordon ett problem som måste tas på allvar. Samtidigt konstateras det att frågan är under beredning inom Regeringskansliet, och utskottet vill inte föregripa resultatet av detta arbete.

Jämför reservation 5 (s, v, mp).

Motionen

I *motion 2008/09:254 av Jan Ericson (m)* redovisas att skrotbilar som dumpas i naturen är ett tilltagande problem. Skrotbilar förorsakar staten, kommunerna och markägare kostnader och de är ett allvarligt miljöproblem. I dag finns möjlighet att få en skrotbil avregistrerad ur bilregistret även om den inte är skrotad av ägaren. Avregistreringen innebär också att beskattningen av fordonet upphör. Det är, enligt motionären, orimligt att man ska kunna lämna kvar sin bil i naturen, låta skattebetalarna betala för skrotningen och bortforslingen, och sedan ändå kunna få fordonet avregistrerat och slippa fordonsskatten. Avregistrering av ett fordon borde endast kunna ske via en auktoriserad bilskrotare. Den som inte lämnar in sitt fordon till skrotning skulle då aldrig slippa ifrån hela fordonsskatten, vilket skulle bli ett bra incitament för att inte överge fordonet på en parkering eller i naturen.

I *motion 2008/09:T536 av Helene Petersson i Stockaryd m.fl. (s)* påpekas att allt fler övergivna bilar står längs vägarna, vilket är både en trafiksäkerhetsrisk och en miljöfara. Kommuner kan få en viss ersättning för att forsla bort övergivna eller uttjänta bilar. För kommunerna och andra myndigheter är det stora problemet att spåra ägaren till det övergivna fordonet, vilket man ofta misslyckas med, och under en låg tid står fordonet kvar vid vägen. Genomförd utvärdering av det nuvarande regelsystemet visar,

enligt motionärerna, att det krävs tydligare riktlinjer för myndigheters ansvar och befogenheter vid flyttning av övergivna bilar. Motionärerna förordar enklare regler för att kommunerna ska få omhändertata och forsla bort övergivna fordon.

Kompletterande uppgifter

Enligt trafikförordningen (1998:1276) måste föraren, när ett fordon på grund av olyckshändelse, motorfel eller liknande orsak blivit stående på en plats där det inte får stannas eller parkeras, se till att det snarast 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, kommunal myndighet eller Vägverkets region. 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 behandling

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 samordning 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 hindra att uttjänta bilar överges. Vid denna tidpunkt, våren 2007, hade Vägverket nyligen redovisats resultatet av uppdraget som bl.a. innehåller förslag om att en kommun eller Vägverkets region 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 omhändertata 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 är 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.

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. På grundval av detta förhållande har utskottet tidigare välkomnat att regeringen uppdrog åt Vägverket att utreda frågan. I utskottets uppföljning av flyttning av fordon som redovisades i en särskild rapport (2006/07:RFR3) framkom att det pågick en översyn av den då gällande regleringen om flyttning av fordon i Finland. Det har kommit till utskottets kännedom att denna översyn har resulterat i en lagändring. Enligt utskottets mening kan det finnas skäl att undersöka om de erfarenheter som därvid har vunnits i vårt grannland kan vara till nytta i det fortsatta arbetet i Sverige. Utskottet har fått information om att Vägverkets förslag när det gäller övergivna fordon är föremål för beredning inom Regeringskansliet.

Utskottet utgår från att såväl miljö- som trafiksäkerhetsaspekter väger tungt i den fortsatta beredningen av frågan. Processen med omhändertagande och bortforsling av övergivna fordon behöver, enligt utskottets mening, vara både snabb och kostnadseffektiv för att olägenheterna ska kunna begränsas. Därmed avstyrker utskottet de aktuella motionsyrkandena. Syftet med motionsförslagen förutsätts dock till väsentlig del komma att tillgodoses i det fortsatta beredningsarbetet.

EU:s regler om lastbilars vikt och längd

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsförslag om att Sverige ska ändra bestämmelserna om vikt och längd för tunga fordon. Utskottet hänvisar till att en inskränkning av nuvarande regelverk skulle leda till en trafikökning med bl.a. ökade utsläpp av växthusgaser och trafiksäkerhetsrisker som följd.

Jämför reservation 6 (v, mp).

Motionen

I motion 2008/09:T382 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) begärs att det svenska undantaget från EU:s regler om maximivikt och längd för lastbilar ska tas bort frånsett transport av skogsråvara fram till förädling (*yrkande 4*). I Sverige tillåts lastbilar med en maximivikt på 60 ton medan EU i övrigt endast tillåter 44 ton. Skälet är att öka järnvägens konkurrenskraft i förhållande till lastbilstransporter. Åtgärden bör införas successivt i kombination med stora investeringar i järnvägar. Om den högsta tillåtna vikten sänks, kommer överföringen av gods från lastbil till järnväg och sjöfart att påskyndas samtidigt som vägarna blir bättre och de samhällsekonomiska kostnaderna för underhåll och anläggning av vägar minskar; även miljöpåverkan, olyckor och hälsoproblem minskar.

Tidigare behandling

Utskottet har tidigare behandlat motionskrav om vikt- och längdbestämmelser för tunga fordon, senast våren 2007 (bet. 2006/07:TU7). Utskottet erinrade om att Sverige, tillsammans med Finland, i samband med medlemsförhandlingarna fick möjlighet att frånga EU:s tidigare krav på vikt- och längdbestämmelser för inhemska transporter. I Sverige är det således tillåtet att framföra fordon på maximalt 60 ton och med en längd av 25,25 meter. Enligt utskottets mening är denna möjlighet att framföra tunga fordon mycket betydelsefull för Sverige och för miljön. Med längre fordonskombinationer förbättras bränsleeffektiviteten, enligt vissa uppgifter i genomsnitt med 20 %, vilket leder till minskade utsläpp av koldioxid och andra emissioner. Grovt räknat kan med de svenska och finska gränserna två lastbilar hantera lika mycket last som tre av EU-mått, vilket leder till minskad trängsel. Utskottet avstyrkte därför föreliggande motionsförslag.

Utskottets ställningstagande

Som framgått av bakgrundsteckningen behandlade utskottet motionskrav om vikt- och längdbestämmelser för inhemska transporter med tunga fordon våren 2007. Utskottet avstyrkte motionskraven eftersom det ansåg att

det var av stor betydelse för Sverige, inte minst ur miljöhänseende, att det är tillåtet att framföra fordon på maximalt 60 ton och med en längd av 25,25 meter. Utskottet vidhåller sina tidigare ställningstaganden eftersom motivet till att Sverige begärde och fick göra undantag från de gemensamma EU-reglerna kvarstår. Kortare fordon skulle, enligt utskottets bedömning, leda till mer trafik som i sin tur ökar såväl utsläppen av koldioxid som transportkostnaderna samtidigt som risken för olyckor blir större på grund av att trafikmängden på vägarna ökar. Av dessa skäl är det väsentligt att gällande vikt- och längdbestämmelser för inhemska transporter kvarstår. I sammanhanget har utskottet erfarit att inom EU-samarbete verkar Sverige för att man bilateralt ska kunna köra s.k. 25,25-kombinationer mellan länder som har liknande undantag. Detta skulle, enligt utskottets mening, underlätta godstransporter mellan Sverige och Finland eftersom Finland har ett motsvarande undantag från de EU-gemensamma reglerna. Mot denna bakgrund föreslår utskottet att riksdagen avslår det aktuella motionsförslaget.

Lastvikt för husvagnar

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsförslag om lastvikt för husvagnar på grundval av pågående beredning av utredningsförslag där frågan har behandlats.

Motionen

I *motion 2008/09:T348 av Hans Backman (fp)* uppmärksammas att många nya husvagnar har en sådan lyxutrustning att fordonet blir så tungt att det knappt går att lasta det med någon last alls innan det blir överlastat. Många husvagnsägare är dock ovetande om detta problem, och de lastar därför sina husvagnar med för tung last. Enligt motionären har polisen i Gävleborg noterat att nästan alla nya husvagnar som kontrollvägs är överlastade. Tidigare fanns det regler som innebar att husvagnar skulle ha en viss lastmarginal. Den tidigare regeln fastslog att det skulle vara möjligt att lasta minst 100 kg plus 10 kg per kvadratmeter golvyta innan fordonets maxlast överskreds. Motionären begär att dessa regler ska återinföras.

Utskottets ställningstagande

Inledningsvis vill utskottet påminna om att frågan om släpvagnsvikter har utretts inom ramen för 2007 års körkortsutredning och presenterats i ett särskilt delbetänkande. Av underlaget framgår att det allmänt kan sägas att i en husvagns tjänstevikt ingår sådan utrustning som är nödvändig för boendefunktionen såsom sängar, bord, handfat, vask, 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. Cirka 97 % av befintliga husvagnar har i dag en totalvikt som är i intervallet t.o.m. 1 600 kg. Den största andelen husvagnar befinner sig i intervallet t.o.m. 1 200 kg. När de nya reglerna införs innebär det att den sammanlagda totalvikten för 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 har erfarenhet att körkortsutredningens förslag för närvarande bereds inom Regeringskansliet. Utskottet vill inte föregripa resultatet av den pågående beredningen och avstyrker därför motionsförslaget.

Vinterdäck

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om vinterdäck eftersom utskottet inte vill föregripa pågående beredning av förslag om bl.a. ändrade regler.

Jämför reservation 7 (s, mp).

Motionerna

I *motion 2008/09:T209 av Jan Ertsborn (fp)* konstateras att Sverige varje år drabbas av snöoväder. Framför allt i södra Sverige kommer detta ofta överraskande och ställer till mycket stora problem i trafiken, och allvarliga trafikolyckor inträffar. Från och med den 1 december krävs vinterdäck på personbilar, men för större fordon saknas sådana krav. Motionären begär att lagstiftningen skärps så att även tunga fordon ska ha vinterdäck under vintern för att öka säkerheten och framkomligheten. Kravet ska också omfatta utländska fordon som kör på svenska vägar.

I *motion 2008/09:T278 av Jasenko Omanovic och Agneta Lundberg (båda s)* uppmärksammas för- och nackdelar med dubbdäck. Dubbdäck behövs sannolikt av trafiksäkerhetsskäl i vissa delar av landet under vintertid. Samtidigt utgör dubbdäcken ett stort miljö- och hälsoproblem och på grund av vägslitage och sjukvårdskostnader ett ekonomiskt problem för samhället. Därför bör större krav ställas på däcktillverkarna att utveckla däcktekniker. Mot denna bakgrund begärs att regeringen tar initiativ till att

stimulera forskning som utvecklar nya miljövänliga dubbdäck som orsakar mindre skador på miljö och människors hälsa men som ger lika stor trafik-säkerhet som dubbdäcken på dagens marknad.

I *motion 2008/09:T286 av Hans Hoff (s)* redovisas att alla personbilar, lätta lastbilar och bussar med en totalvikt av högst 3,5 ton samt släpvagnar som dras av sådant fordon i Sverige ska vara försedda med vinterdäck eller likvärdig utrustning fr.o.m. den 1 december t.o.m. den 31 mars när vinterväglag råder. De fordon som kommer från utlandet och kör på svenskt vinterväglag är undantagna från detta obligatorium. Undantaget gäller resor till och från länder som t.ex. inte tillåter dubbade vinterdäck och innebär att ett fordon inte behöver vara försett med vinterdäck vid färd som påbörjas eller avslutas i utlandet. Undantaget gäller också fordon som är registrerade i utlandet. Motionären begär att den obligatoriska användningen av vinterdäck även ska omfatta utländska bilister.

I *motion 2008/09:T519 av Sofia Arkelsten m.fl. (m)* begärs att lagen om krav på vinterdäck vid vinterväglag ska avskaffas (*yrkande 1*). Vinterväglag är svårt att definiera, och det finns stora skillnader i Sverige som är 200 mil långt. Om kravet på vinterdäck avskaffades skulle detta leda till stora miljöförbättringar eftersom luftkvaliteten påverkas av dubbdäcksanvändningen. Dagens regler ger inte utrymme för lokala bestämmelser i städer där dubbdäcksanvändningen ger dålig luft. Det borde vara upp till varje kommun att själv kunna införa regler eller styrmedel för att förbättra sin luftkvalitet. Av detta skäl bör dubbdäcksanvändning regleras lokalt (*yrkande 2*).

Kompletterande uppgifter

Vägverket har på grundval av ett uppdrag från regeringen utrett vilka regler om vinterdäck som bör gälla. Av såväl Vägverkets rapport som regeringsuppdraget framgick att vinterdäck lokalt orsakar stora miljöproblem¹. Vägverket föreslår 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. För att förbättra luftkvaliteten i vissa större städer föreslår Vägverket ett antal åtgärder, bl.a. att kommuner med luftkvalitetsproblem ska kunna förbjuda fordon med dubbdäck på vissa gator. Vägverket föreslår också åtgärder som minskar problemen med stopp i trafiken och som förbättrar trafiksäkerheten.

Av rapporten framgår vidare att en minskning av dubbdäcksanvändningen är samhällsekonomiskt lönsam, genom minskade hälso- och miljöeffekter orsakade av partiklar, buller, koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning samt minskat vägslitage. Vägverket uppskattar att de åtgärder som

¹ Vägverket, Samlad lägesrapport om vinterdäck – Redovisning av ett regeringsuppdrag, FO 30 A 2008:68231, 2009-01-07.

föreslås leder till en besparing på ca 480 miljoner kronor. Lönsamheten varierar beroende på var minskningen sker, och lönsamheten är störst i Stockholm.

Kostnaderna för stopp i trafiken uppskattas till ca 250 miljoner kronor per år; den tunga trafiken orsakar en betydande del av dessa kostnader. En minskning av stoppen kan åstadkommas genom att krav införs på att tunga fordon ska ha vinterdäck på drivaxeln och minst 5 mm mönsterdjup på däcken, samt genom en förbättrad vinterväghållning.

Sammantaget bedöms förslagen leda till att framkomligheten ökar och att luftkvaliteten i tätorter förbättras. Med en ökad användning av dubbfria däck anpassade för nordiska förhållanden och en förbättrad vinterväghållning, liksom en konsekvent introduktion av tekniska stödsystem som anti-sladd, kan trafiksäkerheten säkerställas. Vägverket föreslår också att kommunerna ska kunna införa förbud mot dubbdäck på vissa gator.

Vidare föreslås följande:

- Perioden då dubbdäck är tillåtna begränsas fr.o.m. den 1 oktober t.o.m. den 15 april förutom då vinterväglag råder.
- Antalet tillåtna dubbar i dubbdäck begränsas. En sådan åtgärd bedöms minska såväl slitage som partikelhalter.
- Krav på vinterdäck med 3 mm mönsterdjup för utländska fordon med totalvikt av högst 3,5 ton, vilket leder till att utländska fordon blir säkrare i vinterväglag.
- Krav på vinterdäck för svenskregrerade fordon vid färd till och från utlandet införs.
- Krav på vinterdäck på drivaxeln på tunga fordon införs. Krav som gäller både svensk- och utlandsregrerade fordon bedöms leda till att olyckorna minskar och att framkomligheten förbättras genom att antalet stopp skulle bli färre.
- Krav på 5 mm mönsterdjup på däck på tunga fordon exklusive släpfordon införs.

Vägverket föreslår också ytterligare utredning av bl.a. ökat krav på mönsterdjup för personbilsdäck, dubbdäcksavgifter i större städer – vilket har använts i Oslo sedan länge – och förkortning av dubbdäcksperioden i södra Sverige.

Tidigare behandling

Utskottet behandlade senast våren 2008 motionsyrkanden om vinterdäck för tung trafik och förslagen avstyrktes med hänvisning till pågående beredningsarbete. I sammanhanget konstaterade utskottet att det fanns flera exempel på att den tunga trafiken hade haft besvärande problem vid halt väglag och vid snöoväder med framkomligheten, vilket också drabbat övrig trafik samtidigt som risken för olyckor ökade. Enligt utskottets bedömning var väglagsanpassade däck viktiga för en bra säkerhet och framkom-

lighet på våra vägar. Utskottet ansåg därför för sin del att det är viktigt att särskilda åtgärder vidtas vintertid för den tunga trafiken i syfte att främja uppfyllelsen av de transportpolitiska delmålen om bl.a. trafiksäkerhet och hög transportkvalitet. Utskottet välkomnade därför det arbete som Vägverket hade inlett i syfte att införa krav på vinterdäck med ett mönsterdjup på minst 5 mm för den tunga trafiken, dvs. fordon med mer än 3,5 tons totalvikt. Kraven skulle också omfatta utlandsregistrerade fordon.

Utskottets ställningstagande

I likhet med motionärerna anser utskottet att åtgärder behöver vidtas för att, i förhållande till behovet, åstadkomma en effektiv användning av vinterdäck när vinterväglag råder. Detta innebär dels att vinterdäck ska användas när det behövs, dels att eliminera negativ påverkan på människor och miljö av användningen. Mot denna bakgrund välkomnar utskottet regeringens uppdrag till Vägverket som har resulterat i ett förslag i enlighet med vad som framgår ovan. Det är, enligt utskottet, särskilt glädjande att de föreslagna åtgärderna bedöms leda till betydande besparingar. Utskottet konstaterar vidare att de åtgärder som föreslås i hög grad berör de väckta motionsförslagen. Detta gäller exempelvis förslaget om att krav införs på vinterdäck för utländska fordon, vilket avser såväl personbilar som tunga fordon. Det finns vidare förslag om åtgärder för att begränsa de negativa effekterna av att använda dubbdäck i vinterväglag. Därutöver föreslås fortsatta utredningsinsatser för att ytterligare begränsa dubbdäcksanvändningen.

När det gäller motionsförslaget om att regeringen bör ta initiativ till att stimulera forskning för att utveckla nya miljövänliga dubbdäck är utskottet inte berett att förorda att riksdagen vidtar någon sådan åtgärd. Utskottet finner det troligt att efterfrågan på dubbdäck som är skadliga för såväl miljö som människor sannolikt kommer att minska i takt med att konsumenterna blir medvetna om alternativen. En vikande marknad för sådana däck inskräper ytterligare behoven av att däcktillverkare själva utvecklar nya miljövänliga alternativ. En sådan utveckling kan, enligt utskottets bedömning, komma att påskyndas av det reformarbete som regeringen har initierat och som inledningsvis har resulterat i förslag från Vägverket om åtgärder. Förslaget är, enligt vad utskottet erfarit, föremål för remissbehandling. Utskottet förutsätter att regeringen både skyndsamt bereder frågan och i övrigt tar de initiativ som behövs för att klara ut de kvarstående frågorna om t.ex. dubbdäcksavgifter och förkortad dubbdäcksperiod i södra Sverige samt eventuellt andra åtgärder. Utskottet ser fram emot att ta del av resultatet av detta beredningsarbete och eventuella förslag från regeringen som kräver riksdagens ställningstagande. Därmed avstyrks de aktuella motionsförslagen.

Begreppet inhägnat område

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsförslag om ett förtydligande i lagstiftningen av begreppet inhägnat område. Utskottet utgår dels från att såväl Transportstyrelsen som regeringen följer frågan, dels att eventuella förslag till ändringar tillställs riksdagen om sådana behov föreligger.

Jämför reservation 8 (s, v, mp).

Motionen

I *motion 2008/09:T387 av Lars Wegendal (s)* uppges att det finns en uppsjö av motordrivna fordon för barn som definieras som lekfordon. Många av dessa uppfyller inte kraven för att definieras som lekfordon, därför att de har förbränningsmotor eller går fortare än 6 km/h. Sådana fordon har blivit allt populärare, men det finns stora kunskapsbrister bland såväl användare som myndigheter. Många tror t.ex. att man kan köra dem hemma i trädgården om man har staket, eftersom lagen säger att sådana fordon kan köras inom inhägnat område. Dessa förhållanden leder till dels irritation bland de boende på grund av buller och avgaser, dels betydande olycksrisker när fordon framförs på gator. Det finns, enligt motionären, stora tolknings- och gränsdragningsproblem med vad som avses med inhägnat område. Därför begär motionären att begreppet inhägnat område ska förtydligas.

Kompletterande uppgifter

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 (Hovrätens 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 2:10 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).

Utskottets ställningstagande

Av bakgrundsteckningen framgår att innebörden av begreppet inhägnat område inte är definierat 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 preciseras om ett sådant behov finns. Å andra sida 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 på frågan om 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 2008/09:T387.

Förbud mot ändring av vägmätare

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslaget. Utskottet förutsätter att gällande reglering tillgodoser det uppmärksammade problemet.

Motionen

I motion 2008/09:T473 av Lars-Arne Staxäng och Betty Malmberg (båda m) uppmärksammas att Sverige är ett av de länder där det fortfarande är tillåtet att ändra vägmätare på fordon för att framställa fordonet i bättre dager. Motionärerna anser att om bilköparen har vilseletts om körsträckan på fordonet, kan detta jämföras med ett vanligt bedrägeri eftersom köparen i dessa fall oftast betalar flera tiotusentals kronor för mycket. I Tyskland har man, enligt motionärerna, förbjudit fordonsbranschen att ändra vägmätare, vilket ökar benägenheten att genom en justering av vägmätare komma åt lättförtjänta pengar i Sverige i stället. När det gäller legitima byten av trasiga vägmätare bör auktoriserade verkstäder få möjlighet att göra dessa byten med dokumentation i bilens egen servicebok. Motionärerna begär att regeringen ska överväga att göra de ändringar som är nödvändiga för att förbjuda ändringar i vägmätare för fordon.

Kompletterande uppgifter

Det saknas krav, både nationellt och i EG-rättsakter, på att motorfordon ska vara utrustade med 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 körsträcka. Detta innebär att förekomsten av vägmätare utgår från relationen mellan tillverkare och ägare och inte mellan staten och ägaren. Att manipulera vägmätare kan redan i dag vara straffbart som bedrägeri enligt brottsbalken, uppger Transportstyrelsen.

Utskottets ställningstagande

Utskottet är inte berett att vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslaget om förbud mot ändring av vägmätare i fordon och hänvisar till allmänna köprättsliga regler i samhället för att tillgodose konsumentintresset. Motion 2008/09:T473 avstyrks följaktligen.

Felparkeringsfrågor

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om åtgärder i samband med felparkerade fordon och indrivning av felparkeringsavgifter med hänvisning till pågående beredningsarbete.

Jämför reservationerna 9 (s, v) och 10 (mp).

Motionerna

I *motion 2008/09:T206 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp)* anføres att felparkerade bilar kan vara ett bekymmer i kollektivtrafiken, t.ex. för framkomlighet för bussar. Enligt förslag från Parkeringsutredningen (SOU 2006:109) bör ett parkerat fordon få flyttas redan efter tre dygn om övriga förutsättningar för flyttning är uppfyllda. Motionärerna förslår ytterligare en skärpning så att ett parkerat fordon får flyttas redan efter ett dygn om övriga förutsättningar för flyttning är uppfyllda och begär att regeringen ska återkomma till riksdagen med ett sådant förslag (*yrkande 28*). Vidare begärs att regeringen ska återkomma till riksdagen med förslag om förändring i parkeringslagstiftningen så att en möjlighet införs att under vissa särskilda förutsättningar använda mekaniska anordningar för att låsa fast ett fordon's hjul, s.k. klampning (*yrkande 29*).

I *motion 2008/09:T543 av Marie Granlund m.fl. (s)* föreslås att kommuner får eftersöka ägare till utlandsregistrerade fordon som har fått parkeringsböter. Kommuner i Danmark har rätt att söka upp ägare till utlandsregistrerade bilar för att driva in parkeringsböter. Malmö kommun förlorar varje år 5 miljoner kronor, vilket motionärerna vill komma till rätta med genom att ändra lagstiftningen.

Kompletterande uppgifter

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).

När det gäller frågan om internationell verkställighet av felparkeringsavgifter framgår av betänkandet att det i dag inte finns möjligheter till en internationell verkställighet av felparkeringsavgifter. Problemet med den internationella verkställigheten av felparkeringsavgifter är framför allt kännbart lokalt, och i vissa gränskommuner ignorerar många utländska trafikanter parkeringsbestämmelserna.

Utredningen behandlande också frågan om s.k. klampning. Därvid framkom att vid utformningen av regler för användande av ingående tvångsmedel mot felparkerade fordon, såsom t.ex. ”wheel-clamps”, skulle enligt utredningen en särskild hänsyn behöva tas till proportionalitetsprincipen eftersom felparkeringsavgifter aldrig uppgår till några högre belopp. Det har också framkommit att problemet egentligen anses vara att den nordiska verkställighetslagen (NVL) eller någon annan internationell samarbetslagstiftning inte är tillämplig på dessa typer av avgifter. Problemets lösning har alltså egentligen ansetts ligga i ett skapande av möjligheter att driva in avgifterna internationellt snarare än i ett skapande av möjligheter till tvångsåtgärder mot de utländska fordonen. I utredningen nämns att det finns ett antal företag som erbjuder hjälp med indrivning av utfärdade kontrollavgifter utomlands. Några av dessa är Euro Parking Collection och Park Trade Europe AB. Euro Parking Collection (EPC) hanterar enligt uppgifter på bolagets hemsida identifiering, utfärdanden och administration av obetalda avgifter och böter för ett flertal myndigheter i Europa. Exempelvis har EPC fullmakt från bl.a. Malmö Parkering, Stockholm Parkering och Stockholms stads gatu- och fastighetskontor att driva in kontrollavgifter utfärdade för utlandsregistrerade fordon.

Utskottets ställningstagande

Inledningsvis konstaterar utskottet att de frågor som väcks i motionsförslagen har belysts av den ovan nämnda Parkeringsutredningen. Vidare behandlade utskottet förra våren ett identiskt motionsyrkande om att kommuner ska ha rätt att eftersöka ägare till utlandsregistrerade bilar. I sammanhanget hänvisade utskottet till att det fanns vissa möjligheter att driva in parkeringsavgifter från utländska fordon. Med hänvisning till denna möjlighet och att resultatet av Parkeringsutredningen var under beredning inom Regeringskansliet avstyrkte utskottet motionsförslaget.

Med hänsyn till den utveckling som har skett under de senaste 20 åren då regelverket inom parkeringsområdet utformats anser utskottet att det är önskvärt att de frågor som motionärerna tar upp blir föremål för fortsatta analyser och överväganden. Detta gäller såväl åtgärder i samband med felparkering som indrivning av felparkeringsavgifter för utlandsregistrerade fordon. Utskottet har erfarit att regeringen har aviserat att man bereder en proposition om vissa parkeringsfrågor för riksdagsbehandling under hösten 2009. Utskottet, som inte vill föregripa riksdagens förutsedda behandling av regeringens förslag, avstyrker därför motionerna 2008/09:T206 yrkandena 28 och 29 och 2008/09:T543.

Parkeringstillstånd för rörelsehindrade

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsförslag om att frågan om missbruk av parkeringstillstånd för rörelsehindrade ska ses över. Motionärens förslag har tillgodosetts genom att frågan är föremål för utredning.

Motionen

I *motion 2008/09:T445 av Yilmaz Kerimo (s)* anføres att parkeringstillstånd för rörelsehindrade har blivit hårdvaluta på den svarta marknaden. Ett stulet handikapptillstånd har i dag ett värde på tiotusentals kronor. Stulna tillstånd genom inbrott i bilar leder bl.a. till kostnader och olägenheter för dem som drabbas. Ett annat problem är vidare att alltfler parkeringstillstånd kommer ut på marknaden, vilket minskar antalet lediga platser för de rörelsehindrade som verkligen behöver dem. Mot denna bakgrund föreslås en översyn av regelverket så att missbruk förhindras. Motionären menar att en möjlig lösning är att parkeringstillstånden registreras på en bil i stället för en person.

Kompletterande uppgifter

I 13 kap. 8–9 § trafikförordningen (1998:1276) regleras frågan om parkeringstillstånd för rörelsehindrade. Av trafikförordningen framgår bl.a. att för rörelsehindrade personer kan ett särskilt parkeringstillstånd utfärdas. Tillståndet kan utfärdas både till rörelsehindrade som själva kör motordrivna fordon och till andra rörelsehindrade som regelbundet behöver hjälp av föraren utanför fordonet. Ett tillstånd får endast utfärdas till en rörelsehindrad som har ett varaktigt funktionshinder som innebär att han eller hon har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand. Frågor om parkeringstillstånd prövas av den kommun där sökanden är folkbokförd eller, om sökanden inte är folkbokförd i riket, där han eller hon vistas.

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om utformningen av parkeringstillstånd för rörelsehindrade samt om hur sådana tillstånd utfärdade i något annat land ska gälla här i riket. Transportstyrelsen får vidare meddela föreskrifter om hur parkeringstillstånd för rörelsehindrade ska användas. Förordning (2008:1109).

Utskottets ställningstagande

Utskottet delar motionärens uppfattning att det är väsentligt att förhindra ett missbruk av parkeringstillstånd för rörelsehindrade. I likhet med motionären har utskottet erfarit att dessa tillstånd är eftertraktade på den svarta marknaden eftersom de många gånger gör det lättare att finna en parker-

ingsplats till bilen. Det är, enligt utskottets mening, angeläget att de tillstånd som har utfärdats är i rätta händer så att de som behöver tillståndet också kan åtnjuta förmånen. Det är därför, enligt utskottets mening, positivt att frågan är föremål för analyser inom Vägtrafikregisterutredningen (dir. 2008:53) som enligt regeringsbeslut i januari 2009 fick ett uppdrag att överväga frågan. I sammanhanget har utskottet erfarit att det kan finnas nackdelar med att ändra det nuvarande systemet som innebär att parkeringstillståndet följer personen till att tillståndet kopplas till fordonet. Ett tillstånd som kopplas till ett särskilt fordon skulle kunna leda till begränsningar av den personliga friheten för den enskilde individen. Möjligheter att hyra och låna en bil skulle försvåras. Det skulle också kunna bli problem att låna ut sin bil till exempelvis en familjemedlem. Med hänsyn till den vikt utskottet lägger vid att systemet med parkeringstillstånd för rörelsehindrade fungerar väl anser utskottet att det är positivt att frågan blir föremål för analys av systemets funktion och eventuella förbättringsmöjligheter. Utskottet avstyrker därmed motion 2008/09:T445.

Bilpooler med bilar för funktionshindrade

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsförslag om bilpooler med fordon för funktionshindrade.

Motionen

I motion 2008/09:A402 av Maria Wetterstrand m.fl. (mp) framhålls att bilpooler är ett kostnadseffektivt och miljövänligt alternativ för många, inte minst storstadsbor. Poolerna bildas både av privatpersoner i samverkan, biluthyrningsföretag och offentliga aktörer, exempelvis kommuner som gör sina bilar tillgängliga under kvällar och helger. För att göra det möjligt för personer med funktionsnedsättning att delta i bilpooler bör incitament, i form av bidrag eller skattelättnader, inrättas för att få en del av bilbeståndet i poolerna anpassade för de mest förekommande funktionsnedsättningarna. Riksdagen bör därför tillkännage för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att incitament bör skapas för bilpooler med bilar som är anpassade för personer med funktionsnedsättning (*yrkande 31*).

Kompletterande uppgifter

En bilpool innebär att personer och företag delar på en eller flera bilar och tillsammans delar på bilens kostnader. Vägverket har definierat begreppet på följande sätt: Bildelning innebär att ett antal personer delar på användningen av en eller flera bilar i en bilpool. Användaren bokar bil före

körningen och betalar sedan en avgift baserad på körsträcka och använd tid. Till denna definition hör rekommenderade kvalitetskrav på en bilpools-administratör, minst sex förare per bil, en god redovisning, en juridisk fordonsägare samt att bilarna ska vara högst fyra år gamla och ha fått minst fyra stjärnor i krocktestet Euro-NCAP.

Utskottets ställningstagande

Utskottet anser att motionären väcker ett intressant förslag, nämligen att bilpools ska kunna vara tillgängliga för funktionshindrade personer. Utskottet har emellertid erfarit att det i praktiken kan vara komplicerat att tillgodose särskilda behov som kan finnas för de funktionshindrade. Enligt vad utskottet erfar skulle handreglage för gas och broms vara en möjlig anpassning, men enligt vad utskottet har funnit finns det inte någon efterfrågan på bilar inom bilpools som är anpassade för funktionshindrade. Ofta har funktionshindrade ett mer frekvent behov av att använda en egen bil som transportmedel. Det finns vidare personbilar att hyra vid en av landets biluthyrningsföretag som vid behov kan komplettera sina fordon med handreglage för gas och broms, vilket torde tillgodose dem som har ett mer oregelbundet behov av att använda bil. Dessutom har funktionshindrade ofta behov av en parkeringsplats i nära anslutning till hemmet, vilket ytterligare minskar möjligheterna att kunna ingå i en bilpool. Med hänsyn till det ovan sagda avstyrker utskottet motion 2008/09:A402 yrkande 31.

Brandsläckare i skolskjutsar

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsförslag om att även andra fordon än bussar som används för skolskjutsar ska förses med brandsläckare.

Motionen

I motion 2008/09:T270 av Carina Hägg (s) uppmärksammas vikten av att skolskjutstransporter är säkra och trygga. I Vägverkets föreskrifter om skolskjutsning finns därför bl.a. bestämmelser om dörrlås, bilbälte och särskilda skyddsanordningar för barn. Däremot saknas bestämmelser om brandsläckare. I andra sammanhang finns emellertid bestämmelser om särskilda krav på bussar, t.ex. i 39 kap. 3 § Vägverkets föreskrifter om bilar och släpvagnar som dras av bilar (VVFS 2003:22), vilka bl.a. innefattar krav på att brandsläckare ska finnas. Dessa bestämmelser gäller således för de skolskjutsar som sker med buss. Då skolskjuts sker med andra typer av fordon, t.ex. taxitrafik med personbil eller minibuss, finns inga motsvarande bestämmelser. Mot denna bakgrund begärs att riksdagen tillkännager

för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av bestämmelser om brandsläckare vid taxitransport av skolelever i personbilar och minibussar.

Kompletterande uppgifter

Gällande säkerhetskrav på bussar är i hög grad harmoniserade inom EU och grundas på de krav som angavs i bussdirektivet, 2001/85/EG, vilket innefattade bestämmelser om bl.a. brandskydd. Dessa bestämmelser återfinns i Vägverkets föreskrifter om bilar och släpvagnar som dras av bilar (VVFS 2003:22). Med anledning av att ett nytt ramdirektiv, 2007/46/EG, inom fordonsområdet har nya föreskrifter utarbetats vilka är avsedda att träda i kraft den 29 april 2009.

Utskottets ställningstagande

Utskottet delar motionärens grundsyn om att åtgärder som vidtas för att öka trafiksäkerheten för barn är särskilt angelägna eftersom trafikolyckor med barn inblandade är särskilt tragiska. Av denna anledning beslutade riksdagen efter förslag från utskottet om ett tillkännagivande våren 2001. På grundval av detta förhållande gjorde regeringen en återredovisning om frågor som rör barns trafiksäkerhet i proposition Säkra förare på mopeder, snöskotrar och terränghjulingar (2008/09:60). Utskottet välkomnade i sitt betänkande (2008/09:TU8) med samma namn regeringens redovisning och konstaterade att det pågick ett intensivt reformarbete för en ökad trafiksäkerhet för barn. Detta gäller i synnerhet skolskjutsar. Utskottet har i sammanhanget erfarit att de flesta olyckor som inträffar i samband med skolskjuts sker utanför bussen vid av- och påstigning, då barn går över vägen eller väntar vid hållplatsen. Som framgått av bakgrundsbeskrivningen finns krav på brandskydd i bussar, på så sätt omfattas all skolskjutsverksamhet som sker med buss av dessa bestämmelser. Det saknas dock underlag som visar att brandfara är en särskild risk som behöver åtgärdas i samband med skolskjutsar som inte sker med buss. Brand i personbil är, enligt uppgift från Vägverket, förhållandevis ovanligt. Utskottet är generellt positivt till åtgärder som vidtas för att öka trafiksäkerheten för barn, men konstaterar att det i första hand ankommer på Vägverket som ansvarig sektorsmyndighet för trafiksäkerhet att bedöma behovet av särskild utrustning t.ex. brandsläckare, i personbilar som används för skolskjutsning. Med hänsyn till det ovan sagda föreslår utskottet att motion 2008/09:T270 avslås.

Motioner som bereds förenklat

Utskottets förslag i korthet

Utskottet avstyrker i förenklad ordning en rad motioner som motsvarar motioner som har behandlats tidigare under mandatperioden.

Jämför särskilt yttrande (s).

I betänkandet behandlas motionsförslag som utskottet har valt att behandla i förenklad form eftersom dessa överensstämmer med likadana eller snarlika förslag som har behandlats tidigare under valperioden. Även frågor där beslutskompetensen finns på en annan nivå än riksdagen omfattas av den förenklade hanteringen. Innehållet i de motionsförslag som bereds förenklat handlar om:

- skoterpolitik m.m.
- övergivna fordon vid motorvägarna
- reflexvästar
- skyltning till länmuseer
- vinterdäck som standardutrustning
- undantag från utmärkning av lokal trafikföreskrift
- besiktningintervall för äldre bilar
- viktgränser för fordon
- tillgänglighet i kollektivtrafiken för funktionshindrade.

Utskottet har behandlat dessa motioner i något av följande betänkanden: 2006/07:TU7, 2007/08:TU6, 2007/08:TU14 eller 2008/09:TU2. I ett fall hänvisas till att frågan bör hanteras på en annan beslutsnivå än riksdagen.

Riksdagen har, i enlighet med utskottets förslag, avslagit motionsyrkandena. Utskottet ser ingen anledning att nu göra någon annan bedömning och avstyrker därför motionsförslagen.

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. **Taxifrågor, punkt 1 (s, v, mp)**

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

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

2008/09:T317 av Göran Persson i Simrishamn och Kerstin Engle (båda s) och

2008/09:T468 av Sylvia Lindgren och Börje Vestlund (båda s) samt avslår motionerna

2008/09:T204 av Rolf Gunnarsson (m) och

2008/09:T444 av Emma Henriksson (kd).

Ställningstagande

Det verkar som om alla utom regeringen har förstått att åtgärder behöver vidtas för att komma till rätta med de missförhållanden som finns inom taxibranschen. Exempelvis är branschorganisationen Svenska Taxiförbundet och arbetstagarorganisationen Svenska Transportarbetareförbundet överens om att det krävs åtgärder för att komma till rätta med problemen med inte minst den oseriösa konkurrensen och den ekonomiska brottsligheten. På grundval av detta förhållande anser vi att det är dags att sluta upp med att tillsätta nya utredningar och i stället genomföra förslagen i utredningen Ekonomisk brottslighet inom taxinäringen (SOU 2004:102). Detta innebär bl.a. att snarast besluta att tömning av taxameterar måste ske i en av tillsynsmyndigheten fastställd redovisningscentral och att polisen får rätt att beslagta slutrapporter från taxametrar. Vidare bör också möjligheten att minska kontanthantering ses över.

Fuskande taxichaufförer utan taxiförarlegitimation måste också bort från marknaden. I Sverige har hundratals förare förlorat sin taxiförarlegitimation eftersom de har begått allvarliga brott, men många kan ändå fortsätta att köra taxi eftersom information från de berörda myndigheterna inte överlämnas till arbetsgivaren eller taxibeställningscentralerna. Länsstyrelsen kan

i dag besluta om indragning av förarlegitimationen för den som dömts för brott. Det finns dock inga krav på att den informationen förs vidare till förarens arbetsgivare eller till beställningscentralen. Därmed är det möjligt för en förare att fortsätta att köra taxi trots att legitimationen dragits in.

Vi vill att regeringen snarast genomför åtgärder så att den ekonomiska brottsligheten inom taxibranschen minskar radikalt. Det gäller bl.a. bestämmelser om att återkallelse av legitimation, körkort och trafikillstånd ska rapporteras till den som begär detta och att berörda myndigheter bör prioritera tillsynen av taxibranschen. Taxibranschen utför en stor mängd privattransporter och en rad viktiga transporter för samhällets räkning. Färdtjänst och skolskjutsar är viktiga instrument som måste fungera i såväl storstad som glesbygd. Alla, inte minst barn, gamla och personer med funktionsnedsättning, har rätt att få sina transporter utförda på ett trafiksäkert sätt och med hög kvalitet.

Detta bör riksdagen ge regeringen till känna.

2. Åldersgräns för bussförare, punkt 2 (s, v, mp)

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

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

2008/09:T340 av Kerstin Engle (s) och

2008/09:T493 av Christina Zedell och Tommy Waidelich (båda s).

Ställningstagande

Det krävs en ökad satsning på kollektivtrafiken om utsläppen av växthusgaser inom transportsektorn ska kunna minska. Kollektivtrafiken hotas dock av akut bussförarbrist och redan i dag finns stora behov av att anställa bussförare. Bristen på bussförare i Stockholms län är särskilt bekymmersam eftersom många människor väljer ett miljövänligt alternativ för att ta sig till arbete och skolor. Situationen kommer att förvärras av pensionsavgångar och skärpningen av EU:s kör- och vilotidsregler för yrkesförare. De nya reglerna medför att förarna måste köra kortare pass och att det därför måste anställas fler förare. Bara under de närmaste åren beräknas att 5 000 nya bussförare behöver anställas.

Vi anser därför att åtgärder måste sättas in omgående. Kollektivtrafiken är helt beroende av att kunna rekrytera välutbildade och serviceinriktade förare. För att kunna rekrytera bussförare och locka ungdomar att välja detta yrke krävs en gymnasieutbildning för bussförare parallellt med att

föraråldern sänks för dem som har genomgått en sådan utbildning. EU:s lagstiftning gör det möjligt att sänka körkortsåldern för buss till 18 år för att locka yngre till yrket. Det är nödvändigt att ta vara på denna möjlighet när EU:s regler för yrkesförarkompetens ska inarbetas i svensk lagstiftning. Att yngre förare är överrepresenterade vid trafikolyckor är inget bärande argument eftersom statistiken avser yngre personbilsförare. Det dystra faktum att yngre personbilsförare är överrepresenterade vid trafikolyckor har inte hindrat att vi tillåter 18-åringar att köra lastbil. I vårt grannland Finland har man beslutat att sänka bussföraråldern till 18 år, efter en yrkesanpassad treårig gymnasieutbildning. I den tyska delstaten Baden-Württemberg har även försök gjorts under ett års tid med sänkt åldersgräns till 18 år för bussförare som genomgått en särskild gymnasieutbildning. Den oberoende utvärderingen av försöket visade att de unga förarna fick höga betyg för säker och ansvarsfull körning.

Vi anser också att det behövs nya rekryteringsmetoder om vi ska kunna upprätthålla kvaliteten i busstrafiken. Många invandrare som kommer till vårt land har förutsättningar att bli bra bussförare. Genom att ge svenskundervisning som är anpassad för blivande bussförare kan man ta till vara potentialen hos den stora gruppen invandrare som har den vilja och de egenskaper som krävs. Det behövs också insatser för att få fler kvinnor att söka sig till bussföraryrket.

Detta bör riksdagen ge regeringen till känna.

3. Distribution av förnybara drivmedel, punkt 6 (mp)

av Karin Svensson Smith (mp).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 6 borde ha följande lydelse:

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

2008/09:N440 av Tina Ehn m.fl. (mp) yrkandena 10 och 14 samt avslår motionerna

2008/09:Sk352 av Magdalena Streijffert och Maryam Yazdanfar (båda s) yrkande 6,

2008/09:T235 av Jan Lindholm (mp),

2008/09:T255 av Jan Ericson (m),

2008/09:T266 av Sten Bergheden (m),

2008/09:T267 av Ann-Christin Ahlberg (s),

2008/09:T284 av Britta Rådström (s),

2008/09:T357 av Gunnar Sandberg m.fl. (s),

2008/09:T400 av Anders Åkesson och Staffan Danielsson (båda c),

2008/09:T412 av Tomas Tobé (m),

2008/09:T483 av Lena Olsson och Kent Persson (båda v) yrkandena 1–3,

2008/09:T517 av Lars Gustafsson (kd) yrkandena 1 och 2,
2008/09:T520 av Carina Adolfsson Elgestam m.fl. (s) och
2008/09:N243 av Margareta B Kjellin (m).

Ställningstagande

Den största klimatpolitiska utmaningen i Sverige finns i transportsektorn. Det finns en utbredd uppfattning om att biogas är det mest miljövänliga fordonsbränslet som i dagsläget finns kommersiellt tillgängligt. Det kan konstateras att biogas skiljer sig från övriga alternativ till fossila drivmedel genom att den har en dubbel klimateffekt. Den ena effekten är således att ersätta fossila produkter. Den andra effekten är att själva framställningen av biogas innebär att det metan som uppkommer i avfallsdeponier och avloppsvatten tas till vara; därmed hindras en förvärrad klimatpåverkan, särskilt som metanets växthuseffekt är väsentligt värre än koldioxidens. Ytterligare en fördel med biogas som huvudsakligt drivmedel är att sårbarheten i drivmedelsförsörjningen minskar eftersom det inte behövs någon import och råvaran är lokal.

Enligt min uppfattning har biogas alltså förutsättningar att bli ett av de drivmedel som används för att driva framtidens fordon. Det är därför strategiskt viktigt att användningen av biogas som drivmedel ökar. En förutsättning är givetvis att det samtidigt finns tankställen som tillhandahåller biogas på strategiska platser; man måste kunna lita på att man kan få tag på sitt drivmedel. Visserligen finns ett statligt stöd för att säkerställa distributionen, och antalet tankställen som tillhandahåller biogas har också ökat. Men fördelningen i landet av sådana tankställen är inte optimal, även om man kan tanka biogas i såväl Ystad som Luleå. Därför bör det finnas minst ett tankställe för biogas i varje kommun senast år 2020.

Detta bör ges regeringen till känna.

4. Fordonsbesiktning, punkt 8 – motiveringen (s, v, mp)

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

Ställningstagande

Vi konstaterar att den borgerliga majoriteten vill avreglera och konkurrensutsätta den nuvarande fordonskontrollen som utförs av AB Svensk Bilprovning. Vi anser att detta skulle vara särskilt olyckligt eftersom vi värnar om regional tillgänglighet och effektivitet. Om regeringen privatiserar AB Svensk Bilprovning finns det dessutom betydande risker för att det blir betydligt dyrare för fordonsägare att besiktiga sina fordon. Det visar tydligt erfarenheterna från avregleringen av bilprovningen i Danmark och Finland. Vi befarar också att tillgängligheten dessutom blir betydligt sämre. Vilken privat aktör kommer att vilja genomföra kontrollbesikt-

ningar i exempelvis Norrlands inland där lönsamheten är begränsad? Vi kan också konstatera att AB Svensk Bilprovning har utvecklat sina tjänster som de utför med hög effektivitet. Att privatisera en verksamhet som bedrivs med hög effektivitet och god kostnadskontroll är enligt vår mening felaktigt.

Mot denna bakgrund avstyrker vi de aktuella motionsförslagen.

5. Övergivna fordon, punkt 11 (s, v, mp)

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

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2008/09:T536 av Helene Petersson i Stockaryd m.fl. (s) och avslår motion 2008/09:T254 av Jan Ericson (m).

Ställningstagande

Vi anser att övergivna bilar längs vägarna utgör dels en trafiksäkerhetsrisk, dels en miljöfara. Åtgärder måste omgående vidtas för att få bort fordonen. Från den 1 juni 2007 gäller nya regler för skrotning av uttjänta bilar, där producentansvaret innebär att bilägaren ska kunna lämna en bil kostnadsfritt för skrotning till producentens mottagningssystem. Kommuner kan även få en ersättning på 1 500 kronor för transportkostnader för att samla in övergivna eller uttjänta bilar, men det största problemet med övergivna bilar är svårigheterna att hitta deras ägare. Kommunerna och andra myndigheter lägger ned stora resurser på att spåra ägarna, men detta misslyckas man ofta med och fordonen står kvar längs vägarna under en lång tid. Detta är självfallet olyckligt ur miljö- och trafiksäkerhetssynpunkt men också för att det skapar otrivsel och uppmuntrar till annan nedskräpning. En genomförd utvärdering av det nuvarande regelsystemet visar också att det krävs tydligare riktlinjer om ansvar och befogenheter för de inblandade myndigheterna för att övergivna bilar ska kunna flyttas.

Mot denna bakgrund anser vi att regeringen måste agera snabbt och ändra nuvarande regler. Det måste bli enklare för kommunerna att omhänderta och forsla bort övergivna fordon. Om ett fordon har övergetts och dess ägare inte har gett sig till känna, eller kunnat spåras inom rimlig tid, exempelvis några veckor, bör äganderätten ha förverkats och kommunen ha rätt att forsla bort den övergivna bilen till skrot.

Detta bör riksdagen ge regeringen till känna.

6. EU:s regler om lastbilars vikt och längd, punkt 12 (v, mp)
av Peter Pedersen (v) och Karin Svensson Smith (mp).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 12 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2008/09:T382 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkande 4.

Ställningstagande

Vi vill bedriva en politik som innebär att hållbara transportlösningar gynnas i stället för motsatsen. Av detta skäl anser vi att det svenska undantaget från EU:s regler om maximivikt och maximilängd, frånsatt för transport av skogsråvara fram till förädling, bör tas bort. I Sverige tillåts lastbilar med en maximivikt på 60 ton medan EU i övrigt endast tillåter 44 ton. Borttagandet av de svenska särreglerna och harmoniseringen av lastbilsnormerna bör införas successivt och i kombination med stora investeringar i järnvägar. Att EU-anpassa den svenska maximivikten alltför snabbt skulle under en övergångsperiod kunna leda till ett ökat antal lastbilar eftersom kapaciteten i järnvägsnätet är högt utnyttjad. På sikt skulle det emellertid innebära en strukturell förändring som gynnar järnvägstransporter. Ett annat skäl att sänka lastbilarnas maximivikt är de stora samhällskostnader och trafikproblem som orsakas av lastbilarnas vägslitage. En fullastad 60 tons långtradare orsakar samma slitage på vägbanan som 75 000 personbilar. Lastbilstrafiken svarade 2005 för 62 % av vägslitage men bara för 25 % av vägskatterna, enligt Vägverket och Riksdagens utredningstjänst. Fordonens längd påverkar också dimensioneringen av vägnätet genom att större och tyngre fordon kräver förstärkning av broar och större svängradier i korsningar etc. Hela vägsystemet måste förstärkas och underhållskraven ökar. Om maximivikten sänktes skulle det bli billigare att anlägga nya vägsträckor där detta krävs. Om den högsta tillåtna vikten sänks från 60 till 44 ton kommer överföringen av gods från lastbil till järnväg och sjöfart att påskyndas samtidigt som vägarna blir bättre och de samhällsekonomiska kostnaderna för underhåll och anläggning av vägar, miljöpåverkan, olyckor och hälsoproblem minskar. Regeringens politik innebär således att lastbilstrafiken gynnas i förhållande till klimativänliga transportmedel, vilket leder till att utsläppen av koldioxid från transportsektorn ökar och att vägslitage blir onödigt stort. Detta är självfallet inte en hållbar politik.

Detta bör riksdagen ge regeringen till känna.

7. Vinterdäck, punkt 14 (s, mp)

av Lena Hallengren (s), Christina Axelsson (s), Hans Stenberg (s), Claes-Göran Brandin (s), Pia Nilsson (s), Karin Svensson Smith (mp) och Lars Mejern Larsson (s).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 14 borde ha följande lydelse:

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

2008/09:T286 av Hans Hoff (s) och

avslår motionerna

2008/09:T209 av Jan Ertsborn (fp),

2008/09:T278 av Jasenko Omanovic och Agneta Lundberg (båda s) och

2008/09:T519 av Sofia Arkelsten m.fl. (m) yrkandena 1 och 2.

Ställningstagande

Alla personbilar, lätta lastbilar och bussar med en totalvikt av högst 3,5 ton samt släpvagnar som dras av ett sådant fordon ska i Sverige vara försedda med vinterdäck eller likvärdig utrustning från den 1 december till den 31 mars när vinterväglag råder. De fordon som kommer från utlandet och kör i svenskt vinterväglag är undantagna från detta obligatorium. Undantaget gäller resor till och från länder som t.ex. inte tillåter dubbade vinterdäck och innebär att ett fordon inte behöver vara försett med vinterdäck under en färd som påbörjas eller avslutas i utlandet. Undantaget gäller också fordon som är registrerade i utlandet. Detta innebär att utländska förare kör med sommardäck på de svenska vintervägarna, vilket innebär stor risk för trafikolyckor.

Enligt vår mening är det hög tid att Sverige skärper kraven på vinterdäck så att alla bilister som färdas på våra vägar vintertid ska vara utrustade med däck som klarar vinterväglag. Biltrafiken mellan Sverige och övriga Europa har ökat markant under de senaste åren. Det är vanligt med bl.a. polsk och baltisk arbetskraft som pendlar mellan länderna i sina bilar. Med den växande trafiken har också olyckorna på vintervägarna ökat. På samma sätt som svenska bilister exempelvis i Tyskland måste känna till att det är obligatoriskt att ha reflexvästar i bilen i landet borde utländska bilister under vintertid vara rustade med däck som klarar våra vintervägar. Vi anser därför att undantaget för vinterdäck på utländska bilar tas bort.

Detta bör riksdagen ge regeringen till känna.

8. Begreppet inhägnat område, punkt 15 (s, v, mp)

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

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 15 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2008/09:T387 av Lars Wegedal (s).

Ställningstagande

I dag finns det en uppsjö av motordrivna fordon för barn, som definieras som lekfordon. Många av dessa uppfyller inte kraven för att definieras som lekfordon därför att de har förbränningsmotor eller går fortare än 6 km/h. Dessa fordon klassificeras enligt lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner som t.ex. moped, motorcykel eller terrängskoter. Sådana fordon har blivit populära i och med att utbudet har ökat och priset gått ned. Tyvärr finns det alltför stora kunskapsbrister i vad som gäller för användandet av fyrhjulingar och andra fordon med förbränningsmotorer. Det är uppenbart att det finns stora tolknings- och gränsdragningsproblem med vad som avses med inhägnat område. Dessutom råder det stor okunskap om gällande regelverk exempelvis hos försäljare, lokalpolis och kommun. Också andra myndigheter som länsstyrelsen, Rikspolisstyrelsen och Vägverket gör helt olika bedömningar av regelverket och vad som avses med inhägnat område. Vi anser att det är uppenbart att lagtexten om framförandet av fordon och att begreppet inhägnat område snarast måste förtydligas eftersom denna typ av fordon ökar i antal.

Detta bör riksdagen ge regeringen till känna.

9. Felparkeringsfrågor, punkt 17 (s, v)

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

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 17 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2008/09:T543 av Marie Granlund m.fl. (s) och avslår motion

2008/09:T206 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkandena 28 och 29.

Ställningstagande

Varje år förlorar Malmö 5 miljoner kronor eftersom parkeringsböter på utlandsregistrerade bilar inte kan drivas in. Av 10 000 parkeringsböter som skrivs ut på fordon som är registrerade i andra länder betalas endast 500 frivilligt. Svenska kommuner saknar möjligheter att, enligt gällande lag, driva dessa fall till inkasso. Endast p-böter för svenskregistrerade bilar kan därför drivas in. Under senare år har många danskar flyttat till Malmö, vilket ytterligare spätt på problemet. Det är nämligen fullt möjligt att arbeta i Danmark, bo i Sverige och felparkera sin danska bil i Malmö utan påföljd. I Danmark går det däremot inte att felparkera utan påföljd. Där har nämligen kommunerna rätt att söka upp ägarna till de felparkerade bilarna, även när fordonen är utlandsregistrerade, och driva in skulden. Mot denna bakgrund är det nu hög tid att även Sverige gör något åt de ”gränsöverskridande” felparkeringarna. Med tanke på den ökade integrationen i Öresund och andra gränsregioner bör lagstiftningen anpassas så att den blir mer modern och effektiv. Det är inte rimligt att svenska kommuner ska förlora stora belopp för att det finns en lucka i lagen som gynnar felparkerare, särskilt inte när andra länder har kunnat lösa problemet. Vi anser därför att regeringen bör se över gällande reglering för att främja en mer smidig hantering av parkeringsavgifter. Det är särskilt viktigt i ekonomiskt kärva tider att kommunernas ekonomi inte urholkas ytterligare på grund av föråldrade lagar.

Detta bör riksdagen ge regeringen till känna.

10. Felparkeringsfrågor, punkt 17 (mp)

av Karin Svensson Smith (mp).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 17 borde ha följande lydelse:

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

2008/09:T206 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkandena 28 och 29 samt

avslår motion

2008/09:T543 av Marie Granlund m.fl. (s).

Ställningstagande

Jag anser att det är hög tid att göra någonting åt alla felparkerade bilar som många gånger är ett bekymmer för kollektivtrafiken, t.ex. för bussarnas framkomlighet. Parkeringsutredningen (SOU 2006:109) föreslår att ett felparkerat fordon ska få flyttas redan efter tre dygn om övriga förutsätt-

ningar för flyttning är uppfyllda. Jag anser att det behövs ytterligare en skärpning så att ett felparkerat fordon får flyttas redan efter ett dygn om övriga förutsättningar för flyttning är uppfyllda. Parkeringsutredningen föreslår även möjligheten att under vissa särskilda förutsättningar använda mekaniska anordningar för att låsa fast ett fordon's hjul, s.k. klampning. Det är nu flera år sedan utredningen presenterade dessa förslag. Nu väntar jag på förslag från regeringen som visar att man tar problemen med alla felparkerade fordon på allvar.

Detta bör riksdagen ge regeringen till känna.

Särskilt yttrande

Motioner som bereds förenklat, punkt 21 (s)

anför:

Utskottet har genom förenklad motionsberedning avstyrkt de motionsförslag som finns upptagna i förslagspunkt 21. När det gäller motionsförslag om reflexvästar (mot. 2008/09:T236 och mot. 2008/09:T300) hänvisar vi till Socialdemokraternas tidigare ställningstagande i motsvarande fråga i betänkande 2007/08:TU14 (res. 14). Beträffande motionsförslag om viktgränser för fordon (mot. 2008/09:T491) hänvisar vi till Socialdemokraternas tidigare ställningstagande i motsvarande fråga i betänkande 2008/09:TU6 (res. 5).

Vi vidhåller de synpunkter som framförts i ovan nämnda sammanhang men avstår från att här ge uttryck för dem i en reservation.

BILAGA

Förteckning över behandlade förslag

Motion från allmänna motionstiden hösten 2007

2007/08:T471 av Lars U Granberg m.fl. (s):

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

Motioner från allmänna motionstiden hösten 2008

2008/09:Sk352 av Magdalena Streijffert och Maryam Yazdanfar (båda s):

6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om lagstiftning om kravet på att tillhandahålla förnybara bränslen på alla mackar.

2008/09:T204 av Rolf Gunnarsson (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om åtgärder för att komma åt den ”svarta omsättningen” inom taxibranschen.

2008/09:T206 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp):

28. Riksdagen begär att regeringen återkommer till riksdagen med förslag om förändring i parkeringslagstiftningen så att felparkerat fordon får flyttas efter ett dygn om övriga förutsättningar för flyttning är uppfyllda.
29. Riksdagen begär att regeringen återkommer till riksdagen med förslag om 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.

2008/09:T209 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.

2008/09:T211 av Jan Ertsborn och Anita Brodén (båda fp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i lagen (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall införa föreskrifter om att övergivna fordon på och utmed motorvägarna omedelbart ska forslas bort.

2008/09:T213 av Cecilia Widegren (m):

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

2008/09:T235 av Jan Lindholm (mp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om nödvändigheten av ett infrastrukturansvar för de företag som distribuerar fordonsbränslen.

2008/09:T236 av Eva Sonidsson och Agneta Lundberg (båda s):

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

2008/09:T245 av Jörgen Hellman och Christina Oskarsson (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om brunvit skyltning till landets läns museer.

2008/09:T250 av Hans Rothenberg och Jan Ericson (båda m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en översyn av möjligheten att ta ut avgifter för utlandsregistrerade fordon på svenska vägar.

2008/09:T253 av Jan Ericson (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om kontrollbesiktning i samband med bilservice.

2008/09:T254 av Jan Ericson (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att avregistrering av en skrotbil endast bör kunna ske via en auktoriserad bilskrotare.

2008/09:T255 av Jan Ericson (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att kraven på små bensinstationer att tillhandahålla alternativa bränslen bör lindras.

2008/09:T266 av Sten Bergheden (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en översyn av pumplagen för att även klassa in eldriftsalternativet som ett godkänt alternativ.

2008/09:T267 av Ann-Christin Ahlberg (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen inom EU bör verka för att försörjningen och tillhandahållandet av förnybara drivmedel, t.ex. etanol (E 85), utvecklas och möjliggörs i alla EU-länder.

2008/09:T270 av Carina Hägg (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av bestämmelser om brandsläckare vid taxitransport av skolelever i personbilar och minibussar.

2008/09:T278 av Jasenko Omanovic och Agneta Lundberg (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av att regeringen stimulerar forskning när det gäller framtagandet av miljövänliga dubbdäck.

2008/09:T284 av Britta Rådström (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om tillgång till drivmedel i hela landet.

2008/09:T286 av Hans Hoff (s):

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

2008/09:T300 av Agneta Gille (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att reflexvästar ska ingå som säkerhetsutrustning i alla bilar.

2008/09:T317 av Göran Persson i Simrishamn och Kerstin Engle (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om fuskande taxiförare utan legitimation.

2008/09:T323 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.

2008/09:T326 av Åke Sandström och Sven Bergström (båda c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av en översyn av finansiering av snöskoterledernas byggande, drift och underhåll.

2008/09:T331 av Isabella Jernbeck (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ökade möjligheter för enskilda aktörer att utföra besiktningar av fordon.

2008/09:T340 av Kerstin Engle (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om sänkt åldersgräns för bussförare och gymnasieutbildning för bussförare.

2008/09:T348 av Hans Backman (fp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeln om att en husvagn ska kunna lasta minst 100 kilo plus 10 kilo per kvadratmeter golvyta innan fordonets maximala vikt överskrids åter ska införas.

2008/09:T357 av Gunnar Sandberg m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om åtgärder mot nedläggningen av service på landsbygden.

2008/09:T382 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp):

4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör ta bort det svenska undantaget från EU:s regler om lastbilars maximivikt.

2008/09:T387 av Lars Wegedal (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.

2008/09:T400 av Anders Åkesson och Staffan Danielsson (båda c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om de speciella förhållanden som råder på Gotland för att finna lösningar på de initiala problem som uppstår innan den regionala produktionen och efterfrågan av biogas matchar varandra.

2008/09:T412 av Tomas Tobé (m):

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

2008/09:T444 av Emma Henriksson (kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om åtgärder för att komma till rätta med överprissättningen i taxinäringsen.

2008/09:T445 av Yilmaz Kerimo (s):

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

2008/09:T453 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.

2008/09:T468 av Sylvia Lindgren och Börje Vestlund (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av regleringar och krav på taxibranschen för att skapa trygghet för passagerare och förare.

2008/09:T472 av Lena Asplund (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om kör- och vilotider för yrkeschaufförer av tunga fordon.

2008/09:T473 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.

2008/09:T478 av Cecilia Widegren och Margareta Pålsson (båda m):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att gränsen för större besiktningintervall ska vara 35 år.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att bilar tillverkade före 1961 ska besiktigas vart femte år.

2008/09:T481 av Anne Marie Brodén m.fl. (m, fp, c, kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av att avreglera den svenska fordonsbesiktningmarknaden.

2008/09:T483 av Lena Olsson och Kent Persson (båda v):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör verka för att underlätta ett vidgat lokalt ägande och inflytande över drivmedelslösningarna på landsbygden.

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör se till att pumplagen justeras i syfte att förlänga dispensperioden.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen snarast bör återkomma med förslag till en plan gällande försörjning av drivmedel på landsbygden.

2008/09:T491 av Lars U Granberg (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av att justera den totalvikt ett ekipage får ha när man framför det med B-körkort.

2008/09:T492 av Lars U Granberg m.fl. (s):

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

2008/09:T493 av Christina Zedell och Tommy Waidelich (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av att rekrytera bussförare.

2008/09:T501 av Irene Oskarsson (kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om möjligheten att kunna skriva en bil på två ägare.

2008/09:T510 av Carina Adolfsson Elgestam och Ann-Kristine Johansson (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om byggande av träbroar.

2008/09:T517 av Lars Gustafsson (kd):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att skjuta upp ikraftträdandet av kravet om förnybart bränsle på de minsta fordonsbränslestationerna.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utbyggnaden av tillgängligheten till förnybara bränsleslag bör ses som investeringar i infrastruktur.

2008/09:T519 av Sofia Arkelsten m.fl. (m):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att avskaffa lagen om krav på vinterdäck vid vinterväglag.

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att tillåta att dubbdäcksanvändning regleras lokalt.

2008/09:T520 av Carina Adolfsson Elgestam m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att motverka nedläggning av bensinstationer i glesbygd.

2008/09:T531 av Lars Gustafsson (kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att initiera en översyn av registreringsbesiktningen.

2008/09:T536 av Helene Petersson i Stockaryd m.fl. (s):

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

2008/09:T543 av Marie Granlund m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att kommuner bör få eftersöka felparkerare med utlandsregistrerade fordon.

2008/09:N243 av Margareta B Kjellin (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om stöd till bensinmackar i glesbygd.

2008/09:N440 av Tina Ehn m.fl. (mp):

10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ställa krav på kommunerna att öka andelen biogasdrivna fordon i kollektivtrafik, färdtjänst och bland egna fordon.
14. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om mål om minst en biogasmack i varje kommun senast 2020.

2008/09:A402 av Maria Wetterstrand m.fl. (mp):

31. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att incitament bör skapas för bilpooler med bilar som är anpassade för personer med funktionsnedsättning.
32. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att tillgängligheten i kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning behöver förbättras.