



## Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en översyn av Vägverkets olika roller inom verksamheten med registreringsbesiktningar.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en översyn av fordonsbegreppen i Sverige.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen ska verka för att en definition entusisatfordon kommer till stånd.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen ska verka för att import av bilar och motorcyklar ska underlättas.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen ska verka för att fordonsägare ska kunna vända sig till en enda myndighet i tillståndsärenden.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att vara pådrivande i EU om ett införande av gemensam certifiering av chiptrimning.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att utreda möjligheterna för att sänka kostnaderna för dispenser för fordon med så kallade chiptrimning.

## 1 Inledning

Motorer har i över hundra år bidragit till att utveckla ett modernt samhälle där bilen förmodligen är den mest revolutionerande uppfinningen. Motordrivna fordon såsom bilar och motorcyklar används huvudsakligen som praktiska nyttor av oss människor.

Men det finns även en annan sida som är viktig: Motorhobbyn. I Sverige är motorhobbyn särskilt starkt utvecklad. Kanske det har att göra med att vi är en nation som sedan länge tillverkat bilar, flygplan, motorcyklar, mopeder, bussar och lastbilar?

Vi Kristdemokrater ser särskilda skäl till att uppmuntra och stödja motorhobbyn:

- Den skapar en social samhörighet.
- Den främjar teknikutvecklingen.
- Den bevarar en kulturhistoria.
- Den skapar jobb.

Kristdemokraterna vill i denna motion uppmärksamma riksdagen på vissa utvalda frågor som vi anser vara särskilt viktiga att lösa.

## **2 Stärkt rättssäkerhet i fordonsfrågor**

Under det senaste året har Kristdemokraterna kontaktats av ett antal medborgare som fått avslag på registreringsbesiktningar av fordon. Då man sedan överklagar beslutet eller ansöker om dispens är det mycket svårt att få ett beslut ändrat.

För oss står orsaken fullständigt klar eftersom det finns ett inbyggt systemfel.

Vägverket är den myndighet som har regeringens uppdrag att skriva föreskrifter.

Vägverket är den myndighet som har tolkningsföreträde och som därmed uppdrar åt Bilprovningen att verkställa föreskrifterna och riktlinjerna för detta. Vägverket är också den instans dit man överklagar beslut om registreringsbesiktningar. Det är hos Vägverket man ansöker om dispens och det är Vägverket som kan medge dispens. Vägverkets beslut kan sedan inte överklagas. Till saken hör att det är samma avdelning inom Vägverket som sköter samtliga dessa uppdrag.

I hela det svenska samhället i övrigt är rättssäkerheten baserad på en helt annan fördelning. Vi menar att det inbyggda systemfelet gör att den enskilde har mycket små möjligheter att få sin sak prövad objektivt. Den myndighet som skriver och tolkar regler bör ha en opartisk enhet som prövar medborgarnas dispenser och överklaganden.

Kristdemokraterna anser att dessa förhållande omgående måste förändras eftersom det inte är förenligt med svensk rättssäkerhet.

Kristdemokraterna anser att riksdagen ska tillkännage att regeringen ska se över Vägverkets olika roller inom verksamheten med registreringsbesiktningar.

### 3 Definition av fordonsbegrepp

Sverige är också ett land som är känt för sina unika bil- och mc-byggen i liten skala. Det vill säga garagebyggen av amatörer eller företag som på beställning modifierar åt kunder. Dessa byggen vinner ofta pris i internationella tävlingar och förekommer sällan i trafikolyckor. Detta är resultatet av ett långt samarbete mellan myndigheter som Vägverket, Bilprovningen och frivilligorganisationer som SFRO (Sveriges Fordonsbyggares Riksorganisation), SMC (Sveriges Motorcyklisters Centralorganisation), H-DCS, (Harley-Davidson Club Sweden) med flera. I Vägverkets föreskrifter finns ett kapitel som behandlar ombyggda och amatörbyggda bilar och motorcyklar. Det är något man försöker efterlikna i andra länder.

Men tiderna förändras. Nu byggs inte motorcyklar och bilar bara hemma i vedboden. Numera kan man beställa ett fordon från andra sidan jordklotet som man sett i på TV. Det kan också beställas hos ett custombygge-företag någonstans i Sverige. Det finns kataloger där man kan beställa ett antal delar som man sedan sätter ihop själv till en unik motorcykel eller bil. Idag har många mer pengar än tid och kanske inte heller har kunskapen om hur man bygger ett eget fordon. Det betyder att fordonsbyggarkulturen idag fått helt andra dimensioner än tidigare och därmed uppstår regeltolkningsproblem.

Dessutom är företagen som levererar delar, byggsatser och liknande ofta småföretag som drivs av entreprenörer. Genom utvecklingen som beskrivs ovan kan deras marknad växa och skapa fler arbetstillfällen, runt om i landet. Tyvärr har inte det svenska regelverket hängit med i utvecklingen. Enligt kontakter som frivilligorganisationerna haft med Bilprovningen och Vägverket, har de ingen avsikt att ändra regelverket så att den som bygger åt andra gör det inom lagens ramar. Byggsatsfordon som tidigare räknats som ombyggda får nu avslag av Vägverket. De enda fordonskategorier som Vägverket vill se är de vi har idag; original (nationellt typgodkänd eller helfordonsgodkänd), ombyggda och amatörbyggda.

Kristdemokraterna anser att Vägverkets tolkning är allt för snäv. Dessutom stämmer den inte överens med de uttalanden som tidigare gjorts av riksdagens trafikutskott. Vi vill ha ett modernt och flexibelt regelverk som stämmer överens med verkligheten. I verkligheten modifierar två tredjedelar av motorcyklisterna sina motorcyklar på något sätt. I verkligheten finns en lång rad företag i Sverige som bygger bilar och motorcyklar åt andra på beställning. I verkligheten säljs bilar och motorcyklar i hela eller delar av byggsatser. SFRO har klargjort att man kan åta sig att besiktiga dessa fordon för att säkra att de är trafiksäkerhetsdugliga. EG-rätt säger att varje medlemsland kan ha

nationella regler för fordon. I andra länder löser man detta genom entyckesbesiktningar. I Sverige bör detta vara möjligt även för fordon som inte idag klassas som amatörbyggt eller ombyggt fordon.

Kristdemokraterna vill se en översyn av fordonsbegreppen i Sverige. Översynen ska göra i samarbete med berörda organisationer. Syftet med översynen ska vara att modernisera och verklighetsanpassa gällande regler.

Riksdagen bör således tillkännage att regeringen ska låta se över fordonsbegreppen i Sverige.

### **3.1 Definition av entusiastfordon**

I flera år har det diskuterats hur man kan skilja s.k. entusiastfordon från andra fordon. Ibland används begreppet veteranbilar, ibland samlarbilar, ibland gammelbilar. Idag är bilar och motorcyklar samt lastbilar som ej är i yrkesmässig trafik skattebefriade när de är trettio år gamla. Detta är en bra reform som uppmuntrar fordonsentusiasterna. Men det finns också en risk att gamla, rostiga bilar körs i dagligt bruk för att de är billiga och skattebefriade. För att skilja dessa ifrån de välvårdade entusiastfordonen bör en definition skapas som ger rätt till skattebefrielse och eventuellt andra förmåner. Den enklaste definitionen bör enligt vår mening vara följande: "Fordon som innehar en entusiastförsäkring definieras som entusiastfordon". Vad som avses med "entusiastförsäkring" stadgas i samråd med försäkringsbranschen samt fordonshobbyns företrädare. Det finns idag ett antal entusiastförsäkringar för bilar och mc som begränsar fordonsinnehavaren. Man får inte använda fordonet i dagligt bruk, till och från jobbet. Man får bara ha en viss körsträcka per år och fordonet ska vara i gott skick. Då premieras innehavaren med en låg premie.

Reglerna för nummerskyltar bör vara mer flexibla än idag. Entusiastfordon bör ha en viss typ av nummerskyltar men friheten att sätta text på dem bör vara större.

Kristdemokraterna anser att dessa särskilda förhållanden för entusiastfordon bör föranleda riksdagen att tillkännage att regeringen ska verka för att en definition entusiastfordon kommer till stånd.

## **4 Underlätta import av bilar och motorcyklar**

Att motorhobbyn i olika former är viktigt har tidigare uttalats av trafikutskottet ibland annat betänkandet 2001/02:TU13 samt 2002/03:TU2. Vid interpellationsdebatt den 29 april 2003 försäkrade ministern att regeringen och riksdagen har samma uppfattning samt att myndigheterna också ska underlätta för fordonshobbyn. Näringsminister Ulrika

Messing besvarade en fråga från Johnny Gylling. Hon sa då att import från EU och från tredje land ska underlättas samt att en arbetsgrupp bildats vid näringsdepartementet.

Grundläggande för en underlättad import är en förbättrad samordning inom EU av krav och besiktningsförfarande. Detta måste Sverige vara pådrivande för inom ramen för EU. Grundprincipen ska vara att besiktning och godkännande i ett EU-land gäller inom hela unionen.

#### **4.1 Motorcyklar missgynas särskilt**

Tyvär går utvecklingen nu i rasande fart i den motsatta riktningen. Alla motorcyklar som importerats från tredje land och tagits i bruk efter 17 juni 2003 har nekats registrering i Sverige. Alla som söker dispens vid Vägverket får avslag med motiveringen att regelverket ses över och nya regler ska komma tidigast i slutet av 2006.

Nu har det kommit till Kristdemokraternas kännedom att Vägverket och Bilprovningen aviserat att skärpa kraven ytterligare 1 oktober 2005. Då kommer inga motorcyklar som importeras från tredje land och som tagits i bruk efter 17 juni 1999 att godkännas genom diverse intygskrav. Motorcyklar som tagits i bruk efter 17 juni 1999 i ett annat EU-land och inte är helfordonsgodkända kommer inte att kunna godkännas som tidigare med registreringshandling som underlag. Ytterligare dokumentation i form av intyg som visar avgasutsläpp kommer att krävas för att de ska bli godkända. Huruvida detta är möjligt att ordna genom generalagent är oklart eftersom det inte fanns några EG-direktiv om avgasemissioner före 17 juni 1999. Dessutom kostar ett intyg pengar för den enskilde och skärpningen går stick i stäv med att EU-kommissionen för några år sedan anmodat Sverige till intygslättnader för motorcyklar. Skärpningen överensstämmer inte heller med att EU:s samtliga medlemsländer var överens om att nationellt godkända motorcyklar skulle få föras ut på den inre marknaden under en 4-årig övergångsperiod, 17 juni 1999 – 17 juni 2003, parallellt med de nya helfordonsgodkända motorcyklarna.

Under 2003 var över en tredjedel av nyregistrerade motorcyklar en motorcykel som kom via sidoimport från EU till Sverige. Det är en mycket högre procentuell andel jämfört med bilar. Samma år kom 248 motorcyklar hit från tredje land via undantagsreglerna, vilket är en lägre andel jämfört med bilar. Både privatpersoner och företag som handlar med parallellimport kommer att drabbas av skärpningen. Ingen

information har gått ut till allmänheten om de nya kraven och företag som ringer Vägverket får inga klara besked.

Undantagsreglerna som gäller för andra fordon fungerar sedan något år inte för motorcyklar. Vägverket och Bilprovningen hänvisar till att motorcyklarna inte är tillräckligt miljövänliga. Roten till problemet är att de undantag som finns för bilar och andra fordon saknas helt för motorcyklar i Förordning om motorfordons avgasrening (2001:1085) samt att inga dispenser beviljas av Vägverket i avvaktan på nya regler.

Kristdemokraterna ser det som mycket beklagligt att motorcyklarna särbehandlas negativt vid fordonsimport i förhållande till andra fordon av Vägverket och Bilprovningen. Det totala avgasutsläppen i Sverige kommer inte att öka genom några hundra motorcyklar tas in från tredje land årligen.

## 4.2 Import från tredje land

Många minns också hur Vägverket för några år sedan beslutade om ett plötsligt importstopp från tredje land (länder utanför EU) för privatpersoner. Även bilar och mc som arvegods skulle hindras att tas in från USA. Detta skapade en kraftig proteststorm i landet. Även USA:s ambassad protesterade. Vägverket tvingades backa från beslutet men tyvärr verkar det som om attityden lever kvar hos myndigheten. TV-programmet ”Uppdrag granskning” visade ett exempel där en mamma importerat en handikappanpassad bil som inte Bilprovningen godkände. Efter nästan ett års turer med krånglig pappersexercis kunde bilen godkännas. Så får det inte gå till.

Kristdemokraterna är klara i åsikten att måste bli ett slut på diskriminering av importerade specialfordon. Många av dessa är entusiastfordon som endast körs till utställningar. De kan knappast betecknas som miljöproblem eller trafiksäkerhetsfaror.

## 4.3 Import av miljöbilar

För att möjliggöra en identifiering av bilar som klassas som miljöbilar har Vägverket föreslagit att bilar som uppfyller kraven för miljöbil ska ges en särskild hantering i vägtrafikregistret. Underlag för denna hantering ska ges av generalagenten i samband med registrering av bilen.

Att binda uppdraget till generalagenterna försvårar för privatimport och för företag som från länder utanför EU importerar sådana bilar som inte finns i utbudet hos generalagenterna. Bland dessa finns modeller av hybridbilar eller *flexifuel vehicles* (FFV), exempelvis Ford Escape, Honda Accord, Toyota Highlander, Chevrolet Tahoe,

Chevrolet Suburban, Chevrolet Silverado, Nissan Titan, Ford Explorer samt Ford F-150.

Vägverket har aviserat att man ska se över reglerna för direktimport av bilar från länder utanför EU och hösten 2006 komma med ett förslag till nya importregler. I det sammanhanget är det olyckligt om man redan nu låser importen av miljöfordon enbart till generalagenterna och utestänger direktimportörerna från möjligheten att välja de miljövänligaste fordonen. Man borde enligt Kristdemokraternas uppfattning utnyttja den handlingskraft och initiativförmåga som finns hos direktimportörerna för en snabbare introduktion av miljöfordon.

Kristdemokraterna föreslår att riksdagen tillkännager att regeringen ska verka för att import av bilar och motorcyklar ska underlättas.

## **5 En myndighet att vända sig till**

Som konstateras i flera av motionens avsnitt möts Kristdemokraterna ofta av vittnesbörd om myndighetsrelaterade problem i diverse fordonsfrågor, såsom svårtolkade föreskrifter, överdriven byråkrati och obegripliga förbud. Det gäller inte minst ärende för att registrera och godkänna fordon. Detta gäller både för svensktillverkade och importerade fordon. Seriösa svenska fordonsbyggare och importörer har mötts av oklara regler, olika besked och bollats mellan flera myndigheter.

Till följd av gällande lagstiftning och regelverk måste de som sysslar med hobbyn vända sig till en rad olika myndigheter för tillstånd, råd och godkännande, bland annat Vägverket, Naturvårdsverket och Svensk Bilprovning. Inte sällan uppstår problem då myndigheter lämnar olika besked, har olika uppfattningar och hänvisar till regler som står i motsats till varandra. Inte sällan hamnar den enskilde i en omöjlig situation, då tydliga vägar till att kunna registrera och använda sitt fordon saknas.

Givetvis innebär nämnda krångel och problem onödiga svårigheter för de som är verksamma inom fordonsbranschen. Dessutom riskeras många arbetstillfällen och utvidgad produktion av de konkurrensnackdelar som ett krångligt, oklart och orimligt besiktningssystem medför.

Det behövs en radikal förbättring och översyn av myndighetssamverkan när det gäller besiktningsförfarande av fordon. Klara, tydliga regler för besiktning och registrering av fordon, som underlättar för företag i fordonsbranschen. Företag och enskilda ska endast behöva vända sig till en instans för att få alla besked.

I syfte att underlätta för fordons hobbyn anser Kristdemokraterna riksdagen ska tillkännage att regeringen ska verka för att fordonsägare ska kunna vända sig till en enda myndighet i tillståndsärenden.

## **6 Miljökonvertering - chiptrimning**

Chiptrimning är en tilläggsutrustning som normalt utvecklas av fristående företag. Syftet med ett chiptrimning är främst att öka bilars prestanda och samtidigt göra dem mer bränsleekonomiska. Framförallt nyttjar tekniken chiptrimning det bättre bränslet med 95-98 oktan som saluföres i Sverige. Bilfabrikanternas originalprogram är främst anpassade för sämre bränslekvalitéer. Tekniken kan även användas för att optimera motorn för andra bränslen, exempelvis etanol.

Chiptrimning innebär ett förändrat program jämfört med originalprogrammet i motorns centraldator. Detta program styr förbränningen och påverkar därmed i hög grad utsläppens storlek.

### **6.1 Certifieringssystem**

När en bil chiptrimmats skall den registreringsbesiktigas för att få användas i allmän trafik. Chiptrimningen skall därför vara av ett typgodkänt utförande för att bilen skall få brukas. Problemet idag är att det inte finns något accepterat certifieringssystem för chiptrimning för oberoende tillverkare. För att ett sådant system skall kunna införas krävs att EU antar ett gemensamt regelverk. Detta kan vara fördelaktigt ur miljösynpunkt, bland annat då ett sådant system garanterar att de chiptrimningar som säljs inte leder till ökade utsläpp.

Regeringen har tidigare meddelat att man inte är beredd att införa ett nationellt system med dispenser då detta gäller lagstiftning som är totalharmoniserad inom EU.

Kommissionens arbete är dock komplicerat eftersom det krävs separata godkännandesystem för varje komponent. Den prioriterar därför de områden som ur ekonomisk synpunkt kan antas vara mest intressanta för bilägarna. Hittills har endast regler för utbyteskatalysatorer antagits. Närmast i tur är ett system för godkännande av lambdasonder. Frågan om ett godkännandesystem för chiptrimning är inte prioriterad av kommissionen.

Frågan borde vara prioriterad eftersom dagens situation innebär påtaglig konkurrensnackdel och ett handelshinder för fristående företag i förhållande till bilproducenter. Bristen på svensk certifieringsmöjlighet medför handelshinder inom EU



för svenska företag. Svenska företag drabbas eftersom Tysklands certifiering, som görs av TÜV, accepteras i flera länder inom och utom EU, dock inte i Sverige.

Ytterligare ett starkt vägande skäl att påskynda ett certifieringssystem inom EU är att chiptrimning/miljökonvertering ger möjlighet till avsevärt reducerade avgasutsläpp. Detta kan ske både genom en effektivare förbränning, med mindre utsläpp som följd, och genom att metoden möjliggör en optimering av motorn vid inblandning av etanol i bränslet.

## **6.2 Dispenser**

Det finns möjlighet att i speciella fall, till exempel i utvecklingsyfte, få dispens av Naturvårdsverket. Naturvårdsverket är dock mycket restriktivt med dispenser och varje enskild dispens kostar nu 7 000 kronor per fordon. Regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag på hur kostnaden för dispenser kan sänkas och hur varje dispens kan infatta ett större antal fordon.

## **6.3 Teknikföretag finns inom landet**

Ett ledande företag inom chiptrimning är BSR Svenska AB i Växjö. De har genomfört flera lyckade projekt med bland annat etanol. Företaget har genom flera emissionstester hos MTC (Svensk Bilprovnings Motortestcenter) kunnat påvisa reducerade utsläpp. Denna innovativa högteknologiska verksamhet är angelägen för framtiden, såväl för miljö som för sysselsättning. Utvecklingen får inte hindras av initiativbrist och omoderna konkurrenshinder.

Stockholm den 5 oktober 2005

*Lars Gustafsson (kd)*

*Tuve Skånberg (kd)*

*Ragnwi Marcelind (kd)*

*Björn von der Esch (kd)*

*Olle Sandahl (kd)*

*Sven Gunnar Persson (kd)*

*Dan Kihlström (kd)*

*Annelie Enochson (kd)*

*Johnny Gylling (kd)*