

Trafikutskottets betänkande 2020/21:TU9

Väg- och fordonsfrågor

Sammanfattning

Utskottet föreslår att riksdagen avslår samtliga motionsyrkanden, främst med hänvisning till planerade eller redan vidtagna åtgärder och pågående beredningsarbete. Motionsyrkandena handlar om bl.a. fossilfria transporter, fordonsbesiktning, självkörande fordon, parkeringsfrågor, fordonsmålvakter, vinterväghållning och vägskyltning.

I betänkandet finns 46 reservationer (M, SD, C, V, KD, L).

Behandlade förslag

Cirka 190 yrkanden i motioner från allmänna motionstiden 2020/21.

Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut.....	4
Redogörelse för ärendet	11
Ärendet och dess beredning.....	11
Utskottets överväganden.....	12
En fossilfri fordonsflotta.....	12
Fordonsbesiktning	31
Tyngre och längre lastbilar	34
Enskilda vägar	38
Självkörande fordon	41
Parkeringsfrågor	45
Bilpooler.....	50
Övergivna fordon	52
Några registreringsfrågor.....	53
Fordonsmålvakter.....	57
Tillfälliga tunga transporter.....	61
Bestämmelser om vissa fordonstyper	63
Äldre fordon och motorhobbyn	66
Vinterväghållning.....	69
Vägskytning	72
Vissa vägfrågor.....	74
Tillståndsplikt för virkesupplag.....	78
Reservationer	80
1. Transportsektorns klimatmål, punkt 1 (SD)	80
2. Fossilfri tankning, punkt 2 (SD)	80
3. Fossilfri tankning, punkt 2 (C).....	81
4. Fossilfri tankning, punkt 2 (V)	82
5. Fossilfri tankning, punkt 2 (KD)	83
6. Strategi för elektrifiering, punkt 3 (C)	84
7. Strategi för elektrifiering, punkt 3 (KD).....	85
8. Elvägar, punkt 4 (M)	85
9. Elvägar, punkt 4 (SD).....	86
10. Elvägar, punkt 4 (KD)	87
11. Infrastruktur för laddning, punkt 5 (M)	88
12. Infrastruktur för laddning, punkt 5 (SD).....	89
13. Infrastruktur för laddning, punkt 5 (C)	89
14. Infrastruktur för laddning, punkt 5 (KD)	90
15. Andra styrmedel för att nå transportsektorns klimatmål, punkt 6 (M).....	91
16. Andra styrmedel för att nå transportsektorns klimatmål, punkt 6 (C) ..	92
17. Andra styrmedel för att nå transportsektorns klimatmål, punkt 6 (KD)	92
18. Miljökontroll i fordonsbesiktningen, punkt 7 (C).....	93
19. Miljökontroll i fordonsbesiktningen, punkt 7 (V).....	94
20. Miljökontroll i fordonsbesiktningen, punkt 7 (KD).....	95
21. Obesiktigade fordon, punkt 8 (SD, C)	96
22. Tyngre och längre lastbilar, punkt 9 (M, SD, KD)	97
23. Enskilda vägar, punkt 10 (L)	98
24. Självkörande fordon, punkt 11 (M)	99

25. Självkörande fordon, punkt 11 (SD).....	99
26. Självkörande fordon, punkt 11 (KD)	100
27. Självkörande fordon, punkt 11 (L)	101
28. Parkeringsfrågor, punkt 12 (M)	102
29. Parkeringsfrågor, punkt 12 (SD).....	103
30. Parkeringsfrågor, punkt 12 (C).....	104
31. Parkeringsfrågor, punkt 12 (V).....	105
32. Bilpooler, punkt 13 (M, SD, C)	106
33. Övergivna fordon, punkt 14 (SD).....	107
34. Några registreringsfrågor, punkt 15 (SD)	108
35. Några registreringsfrågor, punkt 15 (C)	109
36. Fordonsmålvakter, punkt 16 (SD, KD).....	109
37. Tillfälliga tunga transporter, punkt 17 (M, SD, C)	111
38. Bestämmelser om vissa fordonstyper, punkt 18 (M)	112
39. Bestämmelser om vissa fordonstyper, punkt 18 (SD).....	112
40. Äldre fordon och motorhobbyn, punkt 19 (SD).....	113
41. Vinterväghållning, punkt 20 (M, SD, C)	115
42. Vägskyltning, punkt 21 (M, KD).....	116
43. Vägskyltning, punkt 21 (SD).....	117
44. Vissa vägfrågor, punkt 22 (SD).....	117
45. Vissa vägfrågor, punkt 22 (L).....	119
46. Tillståndsplikt för virkesupplag, punkt 23 (SD)	120
<i>Bilaga</i>	
Förteckning över behandlade förslag	121
Motioner från allmänna motionstiden 2020/21	121

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. Transportsektorns klimatmål

Riksdagen avslår motion

2020/21:727 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkande 23.

Reservation 1 (SD)

2. Fossilfri tankning

Riksdagen avslår motionerna

2020/21:597 av Håkan Svenneling m.fl. (V) yrkande 12,

2020/21:1313 av Jens Holm m.fl. (V) yrkandena 5, 6, 19 och 22,

2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 80,

2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 13 och

2020/21:3171 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 8 i denna del och 23.

Reservation 2 (SD)

Reservation 3 (C)

Reservation 4 (V)

Reservation 5 (KD)

3. Strategi för elektrifiering

Riksdagen avslår motionerna

2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 6,

2020/21:3171 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 10 och

2020/21:3172 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 42.

Reservation 6 (C)

Reservation 7 (KD)

4. Elvägar

Riksdagen avslår motionerna

2020/21:945 av Lars Hjalmered (M) yrkande 2,

2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 78,

2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 5 och 7,

2020/21:3171 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 8 i denna del,

2020/21:3349 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkandena 21 och 22,

2020/21:3501 av Camilla Brodin m.fl. (KD) yrkande 30 och

2020/21:3617 av Cecilia Widegren (M).

Reservation 8 (M)

Reservation 9 (SD)

Reservation 10 (KD)

5. Infrastruktur för laddning

Riksdagen avslår motionerna

2020/21:945 av Lars Hjalmered (M) yrkande 1,

2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 4,
2020/21:2883 av Markus Wiechel m.fl. (SD) yrkandena 1, 6 och 7,
2020/21:3171 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 26,
2020/21:3349 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 16,
2020/21:3368 av Ulf Kristersson m.fl. (M) yrkandena 4 och 7,
2020/21:3467 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 10,
2020/21:3468 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 1–3 och
2020/21:3501 av Camilla Brodin m.fl. (KD) yrkande 28.

Reservation 11 (M)

Reservation 12 (SD)

Reservation 13 (C)

Reservation 14 (KD)

6. Andra styrmedel för att nå transportsektorns klimatmål

Riksdagen avslår motionerna

2020/21:2922 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 13,
2020/21:3171 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 8 i denna del och
25,
2020/21:3349 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 5 och
2020/21:3501 av Camilla Brodin m.fl. (KD) yrkande 27.

Reservation 15 (M)

Reservation 16 (C)

Reservation 17 (KD)

7. Miljökontroll i fordonsbesiktningen

Riksdagen avslår motionerna

2020/21:182 av Jens Holm m.fl. (V) yrkandena 1–5,
2020/21:318 av Rickard Nordin (C) yrkande 2,
2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 31 och
2020/21:3171 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 27.

Reservation 18 (C)

Reservation 19 (V)

Reservation 20 (KD)

8. Obesiktigade fordon

Riksdagen avslår motionerna

2020/21:1073 av Ann-Charlotte Hammar Johnsson m.fl. (M) och
2020/21:2536 av Johan Hedin och Anders Åkesson (båda C) yrkandena
3 och 4.

Reservation 21 (SD, C)

9. Tyngre och längre lastbilar

Riksdagen avslår motionerna

2020/21:729 av Mats Nordberg m.fl. (SD) yrkande 35,
2020/21:1087 av Lars Hjalmered (M) yrkandena 1–3,

2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 13,
 2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 46 och 47,
 2020/21:2948 av Helena Lindahl m.fl. (C) yrkandena 6 och 9,
 2020/21:3172 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 33.1 och 41 samt
 2020/21:3468 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 12.

Reservation 22 (M, SD, KD)

10. Enskilda vägar

Riksdagen avslår motionerna

2020/21:1025 av Per Åsling och Peter Helander (båda C) yrkande 2,
 2020/21:1089 av Betty Malmberg (M) yrkandena 1–4,
 2020/21:2865 av Lars Beckman (M),
 2020/21:3235 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 23 och
 2020/21:3545 av Cecilia Widegren (M) yrkande 2.

Reservation 23 (L)

11. Självkörande fordon

Riksdagen avslår motionerna

2020/21:1255 av Saila Quicklund (M),
 2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 83, 84 och 114,
 2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 12,
 2020/21:2981 av David Josefsson (M),
 2020/21:3235 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 24 och
 2020/21:3468 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 19.

Reservation 24 (M)

Reservation 25 (SD)

Reservation 26 (KD)

Reservation 27 (L)

12. Parkeringsfrågor

Riksdagen avslår motionerna

2020/21:199 av Michael Rubbestad (SD),
 2020/21:1313 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 10,
 2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 64,
 2020/21:2883 av Markus Wiechel m.fl. (SD) yrkande 3,
 2020/21:2988 av David Josefsson (M),
 2020/21:2990 av David Josefsson (M) yrkandena 1 och 2,
 2020/21:3287 av Martin Ådahl m.fl. (C) yrkandena 1 och 2,
 2020/21:3349 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkandena 19 och 20,
 2020/21:3368 av Ulf Kristersson m.fl. (M) yrkande 6,
 2020/21:3468 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 6 och 7 samt
 2020/21:3493 av Markus Wiechel och Alexander Christiansson (båda SD).

Reservation 28 (M)

Reservation 29 (SD)

Reservation 30 (C)

Reservation 31 (V)

13. Bilpooler

Riksdagen avslår motionerna

2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 17,

2020/21:2883 av Markus Wiechel m.fl. (SD) yrkande 5,

2020/21:3172 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 38 och

2020/21:3468 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 22 och 23.

Reservation 32 (M, SD, C)

14. Övergivna fordon

Riksdagen avslår motionerna

2020/21:1377 av Lotta Olsson (M),

2020/21:1982 av Lotta Finstorp (M),

2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 100 och

2020/21:2501 av Lars Mejern Larsson (S).

Reservation 33 (SD)

15. Några registreringsfrågor

Riksdagen avslår motionerna

2020/21:318 av Rickard Nordin (C) yrkande 1,

2020/21:774 av Daniel Bäckström (C),

2020/21:1008 av Hampus Hagman (KD),

2020/21:1718 av Lars Jilmstad (M),

2020/21:1784 av Lars Mejern Larsson och Pyry Niemi (båda S),

2020/21:1945 av Borianana Åberg (M),

2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 101, 102, 107 och 112 samt

2020/21:2536 av Johan Hedin och Anders Åkesson (båda C) yrkande 5.

Reservation 34 (SD)

Reservation 35 (C)

16. Fordonsmålvakter

Riksdagen avslår motionerna

2020/21:409 av Niels Paarup-Petersen (C) yrkandena 2–4,

2020/21:1046 av Mikael Oscarsson (KD) yrkandena 3 och 4,

2020/21:1616 av Angelica Lundberg m.fl. (SD) yrkandena 8, 9, 11 och 12,

2020/21:2163 av Katarina Brännström (M),

2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 63 och 105,

2020/21:2316 av Borianana Åberg (M) yrkandena 1–4,

2020/21:2569 av John Weinerhall och Viktor Wärnick (båda M) yrkandena 1–3,

2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 28–30,

2020/21:3272 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkande 58 och
2020/21:3307 av Andreas Carlson m.fl. (KD) yrkande 32.

Reservation 36 (SD, KD)

17. Tillfälliga tunga transporter

Riksdagen avslår motionerna

2020/21:1403 av Lotta Olsson (M),
2020/21:1564 av Monica Haider (S),
2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 59,
2020/21:3172 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 34 och
2020/21:3468 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 11.

Reservation 37 (M, SD, C)

18. Bestämmelser om vissa fordonstyper

Riksdagen avslår motionerna

2020/21:121 av Eric Palmqvist (SD),
2020/21:788 av Ola Johansson (C),
2020/21:1438 av Björn Wiechel och Åsa Karlsson (båda S),
2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 20, 37 och 57
samt
2020/21:3468 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 21.

Reservation 38 (M)

Reservation 39 (SD)

19. Äldre fordon och motorhobbyn

Riksdagen avslår motionerna

2020/21:424 av Per Lodenius och Per Åsling (båda C),
2020/21:514 av Josef Fransson (SD) yrkandena 2, 4 och 5,
2020/21:1268 av Jan Ericson (M),
2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 111 och 113,
2020/21:2783 av Marlène Lund Kopparklint och Sofia Westergren (båda
M),
2020/21:3199 av Sofia Westergren och Marlène Lund Kopparklint (båda
M),
2020/21:3613 av Cecilia Widegren (M) och
2020/21:3618 av Cecilia Widegren (M) yrkandena 1–3.

Reservation 40 (SD)

20. Vinterväghållning

Riksdagen avslår motionerna

2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 82,
2020/21:2539 av Per Åsling och Helena Lindahl (båda C),
2020/21:2864 av Lars Beckman (M),
2020/21:2866 av Lars Beckman (M),
2020/21:3163 av Helena Lindahl och Peter Helander (båda C),

2020/21:3172 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 43 och
2020/21:3468 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 14.

Reservation 41 (M, SD, C)

21. Vägskyltning

Riksdagen avslår motionerna

2020/21:29 av Matheus Enholm och Caroline Nordengrip (båda SD),
2020/21:318 av Rickard Nordin (C) yrkande 3,
2020/21:571 av Ulrika Heie och Fredrik Christensson (båda C)
yrkandena 1 och 2,
2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 8,
2020/21:2805 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 11 och
2020/21:3468 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 10 och 29.

Reservation 42 (M, KD)

Reservation 43 (SD)

22. Vissa vägfrågor

Riksdagen avslår motionerna

2020/21:317 av Rickard Nordin (C),
2020/21:1334 av Lotta Olsson (M),
2020/21:2123 av Angelika Bengtsson m.fl. (SD) yrkandena 2 och 8,
2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 18, 22, 25, 26,
53 och 73,
2020/21:2537 av Johan Hedin (C) yrkande 4,
2020/21:2868 av Lars Beckman (M),
2020/21:2883 av Markus Wiechel m.fl. (SD) yrkande 2 och
2020/21:3235 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 26.

Reservation 44 (SD)

Reservation 45 (L)

23. Tillståndsplikt för virkesupplag

Riksdagen avslår motion

2020/21:139 av Mikael Eskilander (SD).

Reservation 46 (SD)

Stockholm den 13 april 2021

På trafikutskottets vägnar

Jens Holm

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Jens Holm (V), Anders Åkesson (C), Magnus Jacobsson (KD), Teres Lindberg (S), Denis Begic (S), Maria Stockhaus (M), Jasenko Omanovic (S), Sten Bergheden (M), Jimmy Ståhl (SD), Anders Hansson (M), Thomas Morell (SD), Johan Büser (S), Elin Gustafsson (S), Helena Gellerman (L), Patrik Jönsson (SD), Emma Berginger (MP) och Åsa Coenraads (M).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I betänkandet behandlar utskottet 192 motionsyrkanden från allmänna motionstiden 2020/21. Förslagen rör en rad olika fordons- och vägtrafikrelaterade ämnen som bl.a. en fossilfri fordonsflotta, långa och tunga lastbilar, självkörande fordon, parkeringsfrågor och bilmålvakter. En förteckning över behandlade förslag finns i bilagan.

Vid utskottssammanträdet den 8 december 2020 informerade Trafikverket bl.a. i frågan om vinterväghållning.

I sammanhanget kan nämnas att utskottet under våren 2021 även har behandlat frågor om trafiksäkerhet i betänkande 2020/21:TU6 och kommer att behandla vissa frågor om väginfrastruktur i betänkandet 2020/21:TU16.

Utskottets överväganden

En fossilfri fordonsflotta

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om bl.a. transportsektorns klimatmål, fossilfri tankning, elektrifiering och andra styrmedel för att nå transportsektorns klimatmål.

Jämför reservation 1 (SD), 2 (SD), 3 (C), 4 (V), 5 (KD), 6 (C), 7 (KD), 8 (M), 9 (SD), 10 (KD), 11 (M), 12 (SD), 13 (C), 14 (KD), 15 (M), 16 (C) och 17 (KD).

Bakgrund

Klimatpolitiskt ramverk

År 2017 beslutade riksdagen om ett klimatpolitiskt ramverk (prop. 2016/17:146, bet. 2016/17:MJU24, rskr. 2016/17:320). Ramverket består av en klimatlag, klimatmål och ett klimatpolitiskt råd. Klimatlagen (2017:720) trädde i kraft den 1 januari 2018. Det långsiktiga målet innebär att Sverige inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser 2045. En del i riksdagens beslut om det klimatpolitiska ramverket var etappmålet för inrikes transporter. Målet innebär att växthusgasutsläppen från inrikes transporter (utom inrikes luftfart som ingår i EU:s utsläppshandelssystem) ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010.

Klimatpolitisk handlingsplan

Enligt klimatlagen ska regeringen vart fjärde år ta fram en klimatpolitisk handlingsplan. I enlighet med klimatlagen överlämnade regeringen i december 2019 den första klimatpolitiska handlingsplanen till riksdagen (prop. 2019/20:65). I propositionen redovisar regeringen hur det klimatpolitiska arbetet bör bedrivas under mandatperioden inklusive de beslutade och planerade åtgärder som bidrar till att nå de nationella och globala klimatmålen. I handlingsplanen presenteras vilka åtgärder som regeringen avser att vidta dels på tvärssektoriell nivå, dels för olika utsläppssektorer med ett särskilt fokus på transportsektorn.

En klimatstrategi för Sverige

I april 2018 överlämnade regeringen skrivelsen En klimatstrategi för Sverige (skr. 2017/18:238) till riksdagen. I skrivelsen presenterade regeringen de åtgärder som vidtagits för att nå klimatmålen och riktningen för det fortsatta arbetet. Skrivelsen innehåller en handlingsplan för bl.a. fossilfria transporter

och elektrifiering med en rad åtgärder som syftar till att ställa om till effektiva fordon och fossilfria drivmedel. Regeringen framhåller att det för att klimatmålen ska nås behövs en aktiv politik, en löpande uppföljning och att styrmedlen inom transportområdet utvecklas. Den aktuella handlingsplanen står på tre ben: ett transporteffektivt samhälle, energieffektiva och fossilfria fordon samt förnybara drivmedel. I handlingsplanen betonar regeringen bl.a. nödvändigheten av ett transporteffektivt samhälle som särskilt i och mellan olika städer underlättar för en ökad andel kollektivtrafik och gång- och cykeltrafik samt för ett effektivare transportsystem med låga utsläpp av växthusgaser, en fortsatt omställning till förnybara och hållbara drivmedel där de fossila drivmedlen fasas ut samt en övergång till fossilfria och energieffektiva fordon.

Trafikuskottets rapporter

Trafikuskottet har följt upp genomförande och konsekvenser av lagen om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel (rapport 2009/10:RFR7). Uppföljningen behandlades i betänkande 2009/10:TU15. Vidare har utskottet tagit fram en studie som kartlade icke-fossila drivmedel som skulle kunna användas i Sverige de kommande åren (rapport 2017/18:RFR13). I studien beskrevs och jämfördes flytande, gasformiga och elektriska drivmedel. Två frågor som togs upp var tillgången till drivmedel i hela Sverige och tillgången till inhemska råvaror för att producera drivmedel inom landet. Av rapporten framgår att diesel och bensin dominerar som drivmedel inom transportsektorn. I rapporten konstaterades samtidigt att det finns en god infrastruktur för distribution av etanol, HVO, biobensin, HEFA och FT. I delar av landet finns också en infrastruktur för distribution av biogas. Metanol och DME kräver uppbyggnad av nya system för distribution, och vätgas är jämförelsevis dyrt att distribuera. Trafikuskottet har vidare gjort en forskningsöversikt om mobilitet på landsbygden (rapport 2019/20:RFR10). Studien fokuserade på vilka mobilitetstjänster som skulle kunna öka tillgängligheten på landsbygden på kort och lång sikt samt vilka möjligheter och hinder som finns för genomförande av dessa.

Vägtrafikens utsläpp av växthusgaser

I februari 2020 redovisade Trafikverket att utsläppen av koldioxid från vägtrafiken minskade med 2 procent under 2019. Bakom minskningen ligger enligt Trafikverket en ökad användning av biodrivmedel och mer energieffektiva bilar. Trafiken var i stort sett oförändrad 2019 jämfört med tidigare år, vilket gör att den ökade användningen av biodrivmedel och mer energieffektiva bilar får genomslag. Det genomsnittliga utsläppet av koldioxid från en personbil var 120 gram per kilometer under 2019, vilket är en minskning på 2 gram per kilometer jämfört med föregående år. Andelen biodrivmedel ökade från 22 procent till 23 procent under 2019. Ökningen beror på reduktionsplikten som infördes under 2018 och som ställer krav på

drivmedelstillverkare att blanda in biodrivmedel i sina produkter. För att nå transportsektorns klimatmål till 2030 krävs en minskning av växthusgaserna med ca 8 procent per år enligt Trafikverket. Antalet nya eldrivna personbilar fördubblades under 2019 jämfört med föregående år. Också det antal hybridbilar som delvis kan drivas med el ökade jämfört med föregående år, vilket är förklaringen till minskningen av de genomsnittliga utsläppen från den nya personbilsflottan. Samtidigt ökar de genomsnittliga utsläppen från bilar som drivs med bensin eller diesel. Utsläppen från nya bensindrivna bilar har ökat till 130 gram per kilometer och är de högsta sedan 2013. För nya dieseldrivna bilar ligger utsläppen nu på 137 gram per kilometer, vilket är det högsta värdet sedan 2011. Av preliminära siffror från Trafikverket framgår att utsläppen från vägtrafiken minskade med 9 procent under 2020, huvudsakligen beroende på att biltrafiken minskade med tio procent under pandemin. Till minskningen bidrog även en kraftig minskning av koldioxidutsläppen från nya bilar genom elektrifiering och energieffektivisering.

Av Klimatpolitiska rådets rapport från mars 2021 framgår att transporterens utsläpp behöver minska med minst 8 procent per år för att målet för inrikes transporter till 2030 ska uppfyllas. År 2019 var utsläppen från inrikes transporter 17 procent lägre jämfört med 1990.

Enligt Trafikanalys årsredovisning från februari 2020 visar prognoserna för åren 2019–2022 på en något lägre nyregistrering av personbilar samt lätta och tunga lastbilar jämfört med tidigare år, om än fortfarande på en historiskt hög nivå. På personbilssidan bedöms nyregistreringen av dieslbilar minska de kommande åren, samtidigt som nyregistreringen av laddbara fordon bedöms fortsätta att öka. För lätta och tunga lastbilar är utbudet av fordon som kan drivas med alternativa drivmedel enligt Trafikanalys begränsat, och diesel är det dominerande drivmedlet. Bonus–malus-systemet påverkar även lätta lastbilar, men alternativet till diesel uppges vara få. Flera nya modeller med eldrift är enligt Trafikanalys på gång och nyregistreringen av lätta lastbilar med eldrift bedöms öka under prognosperioden. För tunga lastbilar uppges fordon med ren eldrift vara på väg att introduceras på marknaden, men dessa bedöms vara alltför få för att kunna prognostiseras under de kommande tre åren.

Gällande rätt

Lag om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel (pumplagen)

När det gäller åtgärder för att trygga tillgången till förnybara drivmedel beslutade riksdagen i december 2005 att anta regeringens förslag till lag om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel (prop. 2005/06:16, bet. 2005/06:TU6, rskr. 2005/06:134). Lagen syftar till att öka tillgängligheten till förnybara drivmedel i hela Sverige, främst mot bakgrund av att tillgängligheten hade bedömts som ett av de största hindren mot en ökad användning av förnybara drivmedel. I ett första steg berördes tankställen som

sålde mer än 3000 kubikmeter bensen eller diesel per år. Därefter skärptes kraven successivt till 2009 då alla säljställen med en försäljningsvolym överstigande 1000 kubikmeter motorbensen eller dieselbränsle skulle vara skyldiga att tillhandahålla minst ett förnybart drivmedel. I juni 2014 beslutade riksdagen om en lättnad i lagen genom att höja denna gräns för skyldigheten att tillhandahålla förnybara bränslen till 1 500 kubikmeter motorbränsle (prop. 2013/14:181, bet. 2013/14:TU13, rskr. 2013/14:301).

I proposition 2005/06:16 framhöll regeringen att kravet att tillhandahålla förnybara drivmedel i möjligaste mån bör vara teknikneutralt i fråga om de drivmedel som ska främjas. Vidare angavs att definitionen bör vara så bred att alla nu tänkbara drivmedel som kan betecknas som förnybara omfattas. Regeringen framförde dock att ett viktigt undantag från definitionen borde göras och pekade på att tillhandahållande av s.k. grön el teoretiskt sett skulle medföra att lagens skyldigheter uppfylldes om bränsleförsäljaren kunde visa att elen verkligen kom från en förnybar källa. Med hänsyn till att syftet med lagstiftningen är att öka tillgängligheten till förnybara drivmedel och att marknaden för elbilar i princip var försumbar riskerade syftet att förfelas om skyldigheten att tillhandahålla ett förnybart drivmedel skulle kunna fullgöras enbart genom att tillhandahålla grön el. Enligt pumplagen betraktas följaktligen inte elektricitet som ett förnybart drivmedel.

Förordningen (2020:486) om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar

Förordningen trädde i kraft den 1 juli 2020 och innehåller bestämmelser om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters inköp och leasing av bilar samt för myndigheters upphandling av bilhyra och taxiresor. Förordningens syfte är att främja användningen av miljöanpassade och trafiksäkra bilar och den gäller för myndigheter under regeringen. Förordningen omfattar bl.a. en ny miljöbilsdefinition, som innebär en skärpning av klimatkraven på de fordon som myndigheter köper in. Den skärpta miljöbilsdefinitionen följer regelverket för klimatbonusbilar.

Pågående arbete

Trafikverket

Trafikverket har i uppdrag från regeringen att öka berörda aktörers kunskap om hur transportsektorn kan reducera utsläppen av växthusgaser. Med nuvarande insatser når Sverige halvvägs för att uppnå etappmålet för inrikes transporter enligt Trafikverkets beräkningar. För att öka takten i reduktionen av utsläpp ska Trafikverket, tillsammans med andra myndigheter och aktörer, genomföra flera informations- och kunskapshöjande insatser, på samma sätt som myndigheten gör just nu för att nå klimatmålen.

Insatser som pågår under åren 2019–2022 via regeringsuppdraget:

- Grönt Ljus 2030, transportsektorns resultatkonferens för klimatmålen 2030 och 2045.
- I samband med Grönt Ljus 2030 publiceras en resultatredovisning som sätter fokus på åtgärder som ger stor klimatnytta, och som kan användas av berörda myndigheter och andra aktörer i den egna planeringen och verksamheten.
- Arena för fossilfri tillgänglighet och transporteffektivitet i städer. Genom erfarenhetsutbyte och kunskapsspridning skapar Trafikverket förutsättningar för att skala upp åtgärder och öka takten i arbetet med att nå klimatmålen.
- Tillsammans med andra parter ska Trafikverket genomföra insatser för att öka kunskapen om att äga och köra eldrivna fordon. Särskilda insatser ska göras mot bilhandlare och aktörer med verksamhet som riktar sig till trafikanter längs större vägar.
- Informations- och kunskapshöjande åtgärder som bidrar till att utveckla kommuners och regioners arbete med att ställa klimatkrav i upphandlingar inom transportinfrastrukturområdet.

Klimatpolitiska rådet

Senast den sista mars varje år lämnar Klimatpolitiska rådet en rapport till regeringen. I rapporten finns en bedömning av klimatarbetet och utsläppsutvecklingen, samt om regeringens politik leder till klimatmålen. Klimatpolitiska rådet överlämnade i mars 2019 en rapport till regeringen med särskilt fokus på transportsektorn. Rådet påpekar i sin rapport att elbilsförsäljningens tillväxt fortfarande är för liten för att ge utslag på fördelningen mellan användningen av olika energislag inom transportsektorn. I rapporten lämnas tio rekommendationer till regeringen för fossilfria transporter, varav fyra om ledarskap och styrning inom transportområdet och sex om styrmedel på transportområdet. Det handlar bl.a. om behovet av en handlingsplan för fossilfrihet, att bygga bort bilberoendet, att skynda på elektrifieringen och att bestämma ett slutdatum för försäljning av fossila drivmedel. Man pekar i rapporten på att regeringen i regeringsförklaringen 2019 aviserade att inga nya bensin- eller dieseldrivna bilar skulle få säljas efter 2030. Enligt Klimatpolitiska rådet framstår det dock som oklart hur ett sådant mål ska omsättas i praktiken eftersom samma bränslen i princip kan tillverkas av såväl fossil som förnybar råvara. Klimatpolitiska rådet anser att det är viktigt att i stället sätta en borte gräns för försäljningen av alla fossila drivmedel, vare sig det är bensin, diesel eller fossil fordonsgas. Vidare framhålls att ett stoppdatum för försäljning av fossila drivmedel kan kompletteras med att i närtid införa ett formellt krav på att alla nya bilar som säljs ska kunna drivas på ett fossilfritt drivmedel (inklusive el) eller på ett bränsle med en hög inblandning av biodrivmedel. Klimatpolitiska rådet överlämnade sin granskningsrapport för 2021 till regeringen i mars. Av rapporten framkommer bl.a. att exempel på insatser som Klimatpolitiska rådet

bedömer har positiv påverkan på förutsättningarna att nå klimatmålen är bl.a. skärpt reduktionsplikt för bensin och diesel, förstärkt miljöstyrning i bonus malus, cykelinfrastruktur, laddinfrastruktur för tunga fordon och förlängt biogasskydd.

Handlingsprogram för infrastrukturen för alternativa drivmedel

Regeringen beslutade den 17 november 2016 om ett handlingsprogram för infrastrukturen för alternativa drivmedel. Handlingsprogrammet tar sin utgångspunkt i att Sverige ska bli ett av världens första fossilfria välfärdsländer och ha en fossilfri fordonsflotta.

Utredningen om utfasning av fossila drivmedel och förbud mot försäljning av nya bensin- och dieseldrivna bilar

I december 2019 beslutade regeringen att tillsätta utredningen om utfasning av fossila drivmedel och förbud mot försäljning av nya bensin- och dieseldrivna bilar (dir. 2019:106). Utredaren ska bl.a. föreslå ett årtal för när fossila drivmedel ska vara utfasade i Sverige och vilka åtgärder som kan vidtas i ett långsiktigt perspektiv för att detta ska kunna genomföras på ett så kostnadseffektivt sätt som möjligt. Utredaren ska vidare analysera förutsättningarna för att införa ett nationellt förbud mot försäljning av nya bensin- och dieseldrivna bilar, analysera hur man kan införa ett EU-förbud mot försäljning av nya bensin- och dieseldrivna bilar och en utfasning av fossila drivmedel i EU, och lämna nödvändiga författningsförslag, dock inte inom skatteområdet där endast åtgärder får analyseras och konsekvensanalyser utföras. Uppdraget ska redovisas senast den 1 juni 2021.

Fossilfritt Sverige

Fossilfritt Sverige arbetar med att öka takten i klimatomställningen. Målet är att bygga en stark industri och skapa fler jobb och exportmöjligheter genom att bli fossilfria. Fossilfritt Sverige startades på initiativ av regeringen 2015 innan FN:s stora klimatmöte i Paris och samlar aktörer i form av företag, kommuner, regioner och organisationer som ställer sig bakom deklarationen om att Sverige ska bli ett av världens första fossilfria välfärdsländer. Initiativet drivs av ett kansli under ledning av en nationell samordnare. Genom samverkan med företag, branscher, kommuner och regioner arbetar Fossilfritt Sverige med att identifiera hinder och möjligheter för att accelerera utvecklingen. Utifrån det tar Fossilfritt Sverige fram politiska förslag som överlämnas till regeringen och samlar aktörer för att vidta åtgärder. Initiativet ska fortgå fram till den 31 december 2024.

Inom ramen för Fossilfritt Sverige har 22 olika branscher, inklusive åkerinäringen, tagit fram färdplaner för att visa hur de kan stärka sin konkurrenskraft genom att bli fossilfria eller klimatneutrala. Färdplanerna visar möjligheterna, identifierar hinder och innehåller förslag på lösningar, genom både egna åtaganden och politiska förslag.

Fossilfritt Sverige har även i januari 2021 överlämnat en vätgasstrategi till regeringen. Strategin är framtagen i samarbete med flera företag och andra aktörer inom vätgasens värdekedja och innehåller förslag på vad som behöver göras för att Sverige ska kunna utnyttja vätgasens fulla potential i arbetet med att minska utsläppen av växthusgaser och stärka företagens konkurrenskraft.

Konjunkturinstitutet

Den 19 december 2019 gav regeringen Konjunkturinstitutet i uppdrag att analysera förutsättningarna för att konvertera befintliga fordon till lågutsläppsfordon. Uppdraget ska redovisas till regeringen senast den 1 juni 2021.

Energimyndigheten

Regeringen har gett Energimyndigheten i uppdrag att analysera möjligheten att förbättra vägledningen till konsumenter om lätta fordons energianvändning och koldioxidutsläpp vid försäljning och marknadsföring. I uppdraget ingår att ta fram ett förslag på en vägledning, exempelvis i form av en märkning, som väger in energianvändning och koldioxidutsläpp, och som tar hänsyn till fordonets hela livscykel. I uppdraget ska såväl insatser på EU-nivå som nationella åtgärder övervägas. Uppdraget ska redovisas senast den 31 december 2021.

Regeringen har även gett Energimyndigheten i uppdrag att ta fram förslag till en övergripande strategi för vätgas och elektrobränslets roll i det svenska energisystemet, inklusive ammoniak. I uppdraget ingår bl.a. att analysera och kvantifiera potentialen för ökad produktion, lagring, transport och användning av vätgas, elektrobränslen och ammoniak i olika sektorer på kort, medellång och lång sikt med beaktande av ekonomiska perspektiv, analysera tekniska och ekonomiska förutsättningar för vätgas som energilager för flexibilitet i energisystemet och identifiera hinder mot en introduktion av vätgas som en del av det svenska energisystemet. Strategin och de eventuella åtgärdsförslagen ska syfta till att underlätta för omställningen till fossilfrihet och ska redovisas den 31 juli 2021.

Trafikanalys

Trafikanalys har den 25 mars 2021 fått i uppdrag att ta fram underlag med analyser och förslag som leder till transportsektorns klimatomställning. Uppdraget ska genomföras med stöd av Boverket, Energimyndigheten, Naturvårdsverket, Trafikverket och Transportstyrelsen.

Särskilt om elektrifiering

Ett laddbart fordon är ett fordon som kan ladda sitt batteri med el från elnätet. Det finns två olika typer av laddbara fordon, helelektriska och laddhybrider. Enligt uppgift från Energimyndigheten finns det drygt 70 000 laddbara fordon

i Sverige. Det är främst personbilar, men det finns även elbussar, elfärjor och andra typer av fordon. Av personbilarna är över 70 procent laddhybrider. Cirka 10 procent av nybilsförsäljningen gäller enligt Energimyndigheten laddbara fordon.

Laddning av elfordon kan ske konduktivt eller induktivt och genom statisk laddning (som snabbaddning eller hemmaladdning) eller genom dynamisk laddning (som elväg). Det finns olika typer av laddstationer. Det kan handla dels om icke-publik laddning, dvs. en laddstation som är placerad vid bostaden eller vid arbetsplatsen, dels om publik laddning, dvs. en laddstation som står placerad där vem som helst kan ladda bilen. Sverige har enligt Energi-myndigheten över 2 000 laddstationer med över 9 000 laddningspunkter med olika typer av kontakter och effekt.

Pågående arbete

Elektrifieringsstrategi

Hösten 2020 inledde regeringen arbetet med att ta fram en nationell elektrifieringsstrategi. Strategin ska bidra till att ge förutsättningar för en snabb, smart och samhällsekonomiskt effektiv elektrifiering. Strategin ska tas fram av en arbetsgrupp inom Infrastrukturdepartementet. Enligt den preliminära tidsplanen ska regeringen kunna fatta beslut om strategin senast den 29 oktober 2021. I strategin ska regeringen ta ett helhetsgrepp om förutsättningarna i energisektorn för att möjliggöra en ökad elektrifiering.

Elektrifieringskommissionen

Under hösten 2020 tillsatte regeringen en elektrifieringskommission med ett uppdrag på två år och med infrastrukturminister Tomas Eneroth som ordförande. Elektrifieringskommissionen ska vara ett rådgivande organ för löpande utbyte av erfarenheter mellan regeringen och företrädare för exempelvis näringsliv, intresseorganisationer, forskningsinstitut, universitet och högskolor, kommuner och regioner. I kommissionens uppdrag ingår bl.a. att analysera och beakta hur digitalisering, uppkoppling och innovativa lösningar ytterligare kan påskynda och effektivisera elektrifieringen inom transportområdet. Kommissionen ska i sitt arbete ha ett trafikslags-övergripande perspektiv och beakta vikten av hög energieffektivitet i hela transportsystemet. Åtgärder kopplade till viktiga godsstråk samt åtgärder som främjar samordnade godstransporter, intermodalitet och överflyttning till järnväg och sjöfart bör prioriteras. Elektrifieringskommissionen kommer särskilt att fokusera på hur regionala godstransporter, de statliga vägarna, för industrin viktiga stråk och transporter i bygg- och anläggningsprojekt kan elektrifieras. I kommissionens uppdrag ingår också följande:

- I samråd med berörda aktörer, exempelvis transportköpare, transportföretag, fordonsindustrin, batteriindustrin, aktörer på elmarknaden, intresseorganisationer, kommuner, regioner och statliga myndigheter,

identifiera åtgärder som de kan vidta för att takten i elektrifieringen på transportområdet ska öka. Analysen ska innefatta person- och godstransporter inom samtliga trafikslag.

- Tillsammans med näringslivet och berörda aktörer skyndsamt ta fram en handlingsplan för elektrifiering av de mest trafikerade vägarna i Sverige. Handlingsplanen ska peka ut den övergripande inriktningen för hur samhället gemensamt kan ställa om transporterna till eldrift genom att tydliggöra ansvarsfördelning och redovisa åtaganden från berörda aktörer.
- Särskilt fokusera på hur tunga vägtransporter inom de mest trafikerade områdena, inklusive eventuella angränsande områden, på ett samhälls-ekonomiskt effektivt sätt kan elektrifieras i en nära framtid, exempelvis i s.k. regionala elektrifieringspiloter som har fokus på statisk laddinfrastruktur.
- Särskilt belysa elvägars funktion och betydelse i omställningen till eldrivna transporter.
- Belysa finansieringsfrågor och möjliga affärsmodeller när det gäller elektrifiering inom samtliga trafikslag.
- Belysa frågor om miljöeffekter i bred bemärkelse avseende elektrifiering inom samtliga trafikslag.
- Belysa hur el vid behov snabbt kan dras fram till elväg och laddinfrastruktur för snabbladdning samt ange uppskattade kostnader för detta vid olika ambitionsnivåer.
- Belysa hur elektrifiering via vätgasdrift kan medverka till att uppnå en omställning till elektrifiering av transportsektorn.
- Belysa effekter på elförsörjningen av att transportsystemet ställer om till eldrift.
- Genomlys andra möjligheter till elektrifiering inom transportområdet.

Utredning om elvägar

Hösten 2020 utsåg regeringen en särskild utredare som ska analysera och föreslå hur en reglering av elvägar kan utformas och hur drift och underhåll av elvägar kan finansieras (dir. 2020:105). En utgångspunkt ska vara att utbyggnad, vidareutveckling, drift och underhåll av statliga elvägar är ett statligt åtagande på samma sätt som ansvaret för annan statlig transportinfrastruktur. Utgångspunkten ska vidare vara att brukaravgifter ska tas ut för de fordon som använder el på en elväg. Vidare ska utredaren utgå från att elvägar är undantagna från koncessionsplikt enligt ellagen. Utredaren ska redovisa sina förslag senast den 1 september 2021.

Utredaren ska bl.a.

- analysera i vilken utsträckning elvägar behöver regleras särskilt och hur den regleringen i så fall bör förhålla sig till befintlig reglering av vägar, elektriska anläggningar, elnät och elmarknad
- analysera och vid behov föreslå klargöranden av ansvarsfördelningen mellan väghållare och nätägare i fråga om elvägar

- föreslå hur kostnaderna för drift och underhåll av elvägar med tillhörande uttagsystem ska fördelas så att avgiften för brukarna blir effektiv och ändamålsenlig
- föreslå hur brukaravgifter skulle kunna tas ut och hur ansvarsfördelningen mellan de olika aktörerna i systemet, t.ex. myndigheter, privata aktörer och brukare ska se ut
- identifiera och överväga eventuella behov av regler om fordon som brukar elvägar, såsom fordonskrav och typgodkännande, och ta fram nödvändiga författningsförslag.

Trafikverket

I februari 2021 överlämnade Trafikverket två regeringsuppdrag till regeringen om dels förutsättningarna för en utbyggnad av elväg längs det statliga vägnätet, dels en analys av behovet av infrastruktur för snabbbladdning av tunga fordon.

Av rapporterna framkommer bl.a. att utvecklingen av batterier och eldrivna lastbilar har gått oerhört snabbt vilket har förändrat förutsättningarna för Trafikverkets arbete med elvägar. Även bränsleceller är i dag ett mycket mer realistiskt alternativ än när programmet startade 2015. Som en konsekvens har Trafikverkets arbetsprogram bytt namn från Elvägar till Elektrifiering av det statliga vägnätet för tunga transporter.

Trafikverket framhåller att de godstransporter på väg som bedöms ha störst nytta av ett elvägskoncept är den s.k. fjärrtrafiken med stora energibehov i kombination med att inte behöva stanna för att ladda. Trafikverket framhåller att den snabba batteriutvecklingen har bidragit till att man bedömer att den fordonsflotta som antas nyttja en elväg är betydligt mindre än vad man bedömde för bara något år sedan. Bedömningen är att den andelen av den tunga trafiken som förväntas använda elvägen har gått från 60–80 procent till knappt 25 procent 2040 vid ett utbyggt elvägssystem. Trafikverkets förslag till den fortsatta planeringen för en utbyggnad av elvägar är bl.a. följande:

- Fortsatt arbete under de närmaste åren med att ta fram kunskapsunderlag för att klargöra osäkerheter för hur vägtransportsektorn kan elektrifieras så effektivt som möjligt.
- Vid en utbyggnad föreslår Trafikverket en etappvis utbyggnad av elvägar i fyra etapper där de mest trafikerade stråken, inklusive viktiga anslutningsvägar till hamnar och terminaler, prioriteras i ett första skede.
- En storskalig utbyggnad av elvägar bör synkroniseras med en anpassning av reduktionsplikten och eventuellt en översyn av olika styrmedel för att få en hög nyttjandegrad av anläggningen så att potentiella nyttor kan realiseras.
- Trafikverket gör bedömningen att vid en storskalig utbyggnad av elvägar kommer det att krävas en samordnad planering och särskild tillämpning av planläggningsprocessen för att åtgärderna ska kunna rullas ut på ett effektivt sätt.

Vidare lyfter Trafikverket fram att för elektrifiering av tunga lastbilar behöver helheten fungera. Det krävs en laddinfrastruktur för stationär laddning som möter fordonsägarens hela logistikbehov. Med en hög reduktionsplikt och därmed snabbare ökande pris på drivmedel kan stationär laddning vara företagsekonomiskt lönsamt till 2035 utan ytterligare statligt stöd. Sådana statliga stöd fram till denna tidpunkt kan vara höjda drivmedelspriser, en miljölastbilspremie eller stöd för byggande av laddinfrastruktur för stationär laddning.

Trafikverket framhåller även att val av tekniska system måste ske harmoniserat och i samverkan med resten av EU eller en global marknad. För stationär laddning bedöms inte detta utgöra någon betydande risk eftersom stationärt laddade tunga fordon för framför allt lokal och regional distribution redan finns på marknaden i Sverige och i andra länder. Andra former av elektrifiering bedöms ha större risker i detta hänseende. Speciellt för elektrifiering av tunga fordon som används över större områden, har längre körsträckor eller har ett högre energibehov är teknikutvecklingen mer osäker.

Energimyndigheten

Regeringen gav i januari 2021 Energimyndigheten i uppdrag att föreslå åtgärder för att förbättra tillgången till laddning vid hemmet. Uppdraget ska genomföras i samarbete med Boverket och Lantmäteriet och ska redovisas senast den 30 augusti 2021.

Bakgrunden till uppdraget är att närmare 90 procent av laddningen av elfordon sker vid hemmet eller på jobbet när bilen står parkerad. Förutsättningarna för hemmaladdning skiljer sig emellertid åt mellan olika boendeformer. För boende i flerbostadshus, för boende med parkering i en samfällighet eller för dem som parkerar på gatan är det i dag ofta svårare att få tillgång till laddinfrastruktur än för boende i villa med egen parkering.

Regeringens uppdrag är brett och syftar till att ge en helhetssyn på de problem som finns i dag samt att lägga fram skarpa förslag på hur tillgången till laddning kan förbättras.

Motionerna

Transportsektorns klimatmål

I kommittémotion 2020/21:727 yrkande 23 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) framhåller motionärerna att målet om en fossiloberoende fordonsflotta till 2030 bör ses över. Motionärerna pekar på att en för tidig utfasning av fossila drivmedel i Sverige har ett litet värde globalt sett.

Fossilfri tankning

Håkan Svennerling m.fl. (V) anser i kommittémotion 2020/21:597 yrkande 12 att Sverige inom det nordiska samarbetet ska verka för ett förbud mot försäljning av nya bilar som drivs med fossila bränslen efter 2025.

Motionärerna framhåller att det behövs tydliga åtgärder i närtid för att en omställning till fossilfria vägtransporter ska kunna genomföras.

I kommittémotion 2020/21:1313 yrkande 5 föreslår Jens Holm m.fl. (V) att Sverige inför ett förbud mot försäljning av nya bilar som drivs med fossila bränslen efter 2025. I yrkande 6 föreslår motionärerna att Sverige verkar för ett förbud mot försäljning av nya bilar som drivs med fossila bränslen efter 2025 inom EU. I motionen konstateras att det i närtid behövs ytterligare åtgärder för att Sverige ska kunna genomföra en omställning till fossilfria vägtransporter. I yrkande 19 anförs att regeringen bör återkomma med förslag på nödvändiga regeländringar för att öka konverteringen av fordon senast 2021. Motionärerna pekar bl.a. på att många bilägare inte har ekonomiska resurser att köpa en ny bil med låga utsläpp samtidigt som en stor del av den befintliga fordonsparken som drivs med fossila drivmedel är möjlig att konvertera till t.ex. etanoldrift- (E85) eller biogasdrift. I yrkande 22 framhåller motionärerna att regeringen bör återkomma med förslag på åtgärder för att stärka tillgången till förnybara drivmedel i glesbygd. Motionärerna pekar bl.a. på att det krävs ökade statliga insatser för att öka tillgången på förnybara drivmedel i glesbygd.

I kommittémotion 2020/21:2218 yrkande 80 pekar Thomas Morell m.fl. (SD) på vikten av fler alternativa driftsformer för tunga fordon. Motionärerna framhåller att det viktiga är att man nyttjar den teknik som är mest lämplig för fordonet och dess uppdrag.

Magnus Jakobsson m.fl. (KD) anser i kommittémotion 2020/21:2809 yrkande 13 att pumplagen bör ändras så att även elektricitet eller laddning för bränsleceller från vätgasdrivna fordon uppfyller lagens krav. Motionärerna påtalar att det är nödvändigt för att främja elbilar och ellastbilar samt tekniken för vätgasdrivna fordon.

Anders Åkesson m.fl. (C) framhåller i kommittémotion 2020/21:3171 yrkande 8 i denna del att klimatpåverkan från transportsektorn kan minska genom att bl.a. främja ökad användning av klimateffektiva biodrivmedel. I yrkande 23 framför motionärerna att pumplagen behöver ses över för att möjliggöra för fler fossilfria drivmedel. Motionärerna framhåller vidare betydelsen av att förbättra möjligheterna för konvertering av bilar till mer miljövänlig drift.

Strategi för elektrifiering

Magnus Jakobsson m.fl. (KD) lyfter i kommittémotion 2020/21:2809 yrkande 6 fram betydelsen av en utvecklad strategi för elektrifiering av fordonsflottan. Motionärerna konstaterar att det finns stora möjligheter för Sverige att ligga i framkant i arbetet med elbilar och elvägar.

I kommittémotion 2020/21:3171 yrkande 10 av Anders Åkesson m.fl. (C) föreslås att den nationella strategin för en ökad elektrifiering av Sveriges transporter – med elinfrastruktur till aktuellt vägnät, en utbyggnadsplan för laddinfrastruktur anpassad till tunga transporter, översyn av beslutsprocesser

samt samarbete med andra länder för att sätta en standard – skyndsamt ska genomföras. I kommittémotion 2020/21:3172 yrkande 42 av samma motionärer finns ett likalydande yrkande.

Elvägar

I motion 2020/21:945 yrkande 2 anför Lars Hjalmered (M) att det behövs en strategi för elvägar. Motionären pekar på att det krävs krafttag och samordning för att lyckas med elektrifieringen.

I kommittémotion 2020/21:2218 yrkande 78 av Thomas Morell m.fl. (SD) konstaterar motionärerna att det behövs en strategi för elvägar. Motionärerna påminner om att elektrifiering kommer att vara en viktig del i omställningen av transportsektorn.

Magnus Jakobsson m.fl. (KD) framhåller i kommittémotion 2020/21:2809 yrkande 5 betydelsen av elektrifiering av de tunga vägtransporterna. Motionärerna pekar på att det finns flera studier på elektrifierade vägar i Sverige. I kommittémotion 2020/21:3501 av Camilla Brodin m.fl. (KD) yrkande 30 finns ett likalydande yrkande. I yrkande 7 i kommittémotion 2020/21:2809 påtalar motionärerna vikten av att trafikhuvudmännens ansvar för elektrifieringen tydliggörs på strategiskt utvalda vägar om man ska lyckas få fram välfungerande elektrifierade vägar.

Anders Åkesson m.fl. (C) framhåller i kommittémotion 2020/21:3171 yrkande 8 i denna del att klimatpåverkan från transportsektorn ska minska genom att bl.a. främja en ökad elektrifiering. Motionärerna understryker att det krävs konkreta åtgärder för att elvägar ska bli verklighet.

I kommittémotion 2020/21:3349 yrkande 21 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) framhåller motionärerna att det behövs ett teknikneutralt stöd till utbyggnad av elvägar och tank- och laddinfrastruktur för fossilfria tunga transporter. I yrkande 22 anser motionärerna att man bör se över regelverket i syfte att underlätta utbyggnad av elvägar och laddinfrastruktur för tunga fordon. Motionärerna påtalar att detta är nödvändiga åtgärder för omställningen av tunga fordon.

Cecilia Widegren (M) anser i motion 2020/21:3617 att möjligheten att göra E20 till en projektväg för elektrifiering bör övervägas. Motionären framhåller att en fungerande infrastruktur för elbilar i Sverige är ett steg mot en mer miljövänlig transportsektor.

Infrastruktur för laddning

I motion 2020/21:945 yrkande 1 anför Lars Hjalmered (M) att det behövs en strategi för laddinfrastruktur.

Magnus Jakobsson m.fl. (KD) anser i kommittémotion 2020/21:2809 yrkande 4 att laddinfrastrukturen för publik laddning av elbilar måste byggas ut. Motionärerna framhåller att det stora hindret för en ökad andel elbilar är

osäkerheten kring en otillräckligt utbyggd laddinfrastruktur. I kommittémotion 2020/21:3501 av Camilla Brodin m.fl. (KD) yrkande 28 finns ett likalydande yrkande.

Markus Wiechel m.fl. (SD) framhåller i motion 2020/21:2883 yrkande 1 vikten av en statlig satsning på infrastruktur för elbilar. I yrkande 6 önskar motionären att regeringen ser över hur privatpersoner och företag kan få hjälp med att installera egna laddstolpar. I yrkande 7 framhåller motionärerna att regeringen bör verka för att prioritera satsningar på infrastruktur för elfordon på landsbygden.

Anders Åkesson m.fl. (C) anser i kommittémotion 2020/21:3171 yrkande 26 att laddning av elfordon via befintlig infrastruktur såsom lyktstolpar bör underlättas. Motionärerna anser även att det bör tas fram standardiserade betalningsmöjligheter.

I kommittémotion 2020/21:3349 yrkande 16 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) påtalas vikten av ett teknikneutralt stöd till utbyggnad av tank- och laddinfrastruktur för att öka fossilfria transporter. I partimotion 2020/21:3368 av Ulf Kristersson m.fl. yrkande 4 och i kommittémotion 2020/21:3468 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 2 finns likalydande yrkanden. I yrkande 7 i partimotion 2020/21:3368 av Ulf Kristersson m.fl. och i kommittémotion 2020/21:3468 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 3 framhåller motionärerna att ett sådant stöd även är nödvändigt för tunga transporter.

Maria Stockhaus m.fl. (M) framhåller i kommittémotion 2020/21:3467 yrkande 10 att det behövs tydliga mål för utbyggnaden av laddinfrastruktur. I kommittémotion 2020/21:3468 yrkande 1 framhåller motionärerna att det krävs tydliga mål för 2030 avseende utbyggnaden av laddinfrastruktur i anslutning till vägar, rastplatser, tankställen, hamnar och företag.

Andra styrmedel för att nå transportsektorns klimatmål

I kommittémotion 2020/21:2922 yrkande 13 framhåller Rickard Nordin m.fl. (C) att offentlig verksamhet ska gå före i klimatomställningen. Motionärerna anser därför att regeringen bör se till att alla fordon som staten, regionerna och kommunerna köper in eller leasar är miljöbilar eller framdrivs av förnybara bränslen från 2021.

Anders Åkesson m.fl. (C) anför i kommittémotion 2020/21:3171 yrkande 8 i denna del att klimatpåverkan från transportsektorn ska minska genom att bl.a. främja mer effektiva transportlösningar. I yrkande 25 framhåller motionärerna att klimatomställningen kräver att offentlig verksamhet går före genom att se till att fordon som staten, regionerna och kommunerna upphandlar, köper in eller leasar är miljöbilar eller framdrivs av förnybara bränslen från 2021.

I kommittémotion 2020/21:3349 yrkande 5 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) påtalas vikten av att driva på för krav på utökad information om personbilars totala klimat- och miljöpåverkan vid nybilsförsäljning. En sådan

åtgärd kan enligt motionärerna bidra till större möjligheter för människor att göra medvetna val.

Camilla Brodin m.fl. (KD) anför i kommittémotion 2020/21:3501 yrkande 27 att arbetet med en fossilfri fordonsflotta måste prioriteras.

Utskottets ställningstagande

Transportsektorns klimatmål

Utskottet vill inledningsvis påminna om att riksdagen 2017 beslutade om ett klimatpolitiskt ramverk med det långsiktiga målet att Sverige inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser 2045. En del i beslutet var etappmålet för inrikestransporter. Målet innebär att växthusgasutsläppen från inrikes transporter (utom inrikes luftfart som ingår i EU:s utsläppshandelssystem) ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010. Genom 2020 års budgetproposition blev klimatmålet för inrikes transporter 2030 också ett etappmål inom de transportpolitiska målen. Transportsektorn står i dag för nära en tredjedel av Sveriges utsläpp av växthusgaser, och transportsystemets omställning är därför också central om de långsiktiga klimatmålen ska nås. Utskottet har vid flera tillfällen framhållit att omställningen till ett långsiktigt hållbart transportsystem är en av de största utmaningarna som transportpolitiken står inför. Utskottet anser att utsläppen från inrikes transporter behöver minska betydligt snabbare än hittills. Det krävs en långsiktig och resultatinriktad politik för att ställa om till en fossilfri fordonsflotta med tillhörande infrastruktur. Enligt utskottets uppfattning så fyller klimatmålet för transportsektorn här en betydande funktion för att Sverige ska kunna nå sina klimatmål och utskottet ser därför inte behov av att vidta några åtgärder med anledning av motion 2020/21:727 (SD) yrkande 23.

Fossilfri tankning

Utskottet konstaterar att många svenska personbilar är fordon med höga utsläpp som kommer att rulla på vägarna under lång tid framöver. I den tidigare nämnda klimatstrategin pekar regeringen på att förnybara drivmedel är nödvändiga för att klara klimatmålen. Utskottet delar regeringens bedömning att utsläppen från dessa fordon kommer att minska som en konsekvens av ökad inblandning av biodrivmedel enligt reduktionsplikten. Utskottet välkomnar därför att regeringen har beslutat om en lagrådsremiss om reduktionsplikt, som innebär krav på drivmedelsleverantörer att blanda in fossilfria bränslen i bensin och diesel. Enligt förslaget ska inblandningen öka successivt fram till 2030. Utskottet välkomnar också regeringens skrivningar i budgetpropositionen för 2021 om att regeringen för att öka produktionen av hållbara biodrivmedel i Sverige avser att uppdra åt Energimyndigheten att bl.a. analysera behovet av ytterligare styrmedel för att främja biodrivmedelsanläggningar med teknik som befinner sig bortom demonstrationsnivå och där kostnaden för den första fullskaliga anläggningen

är för hög för att drivmedlet ska vara konkurrenskraftigt. Likaså välkomnar utskottet att regeringen har stärkt klimatbonusen för fordon från den 1 april 2021. Utskottet vill också påminna om att det har tagit fram en studie som kartlade icke-fossila drivmedel som skulle kunna användas i Sverige de kommande åren (rapport 2017/18:RFR13). I studien beskrevs och jämfördes flytande, gasformiga och elektriska drivmedel. Två frågor som togs upp var tillgången till drivmedel i hela Sverige och tillgången till inhemska råvaror för att producera drivmedel inom landet. Trafikutskottet har vidare gjort en forskningsöversikt om mobilitet på landsbygden (rapport 2019/20:RFR10). Studien fokuserade på vilka mobilitetstjänster som skulle kunna öka tillgängligheten på landsbygden på kort och lång sikt samt vilka möjligheter och hinder som finns för genomförande av dessa. När det gäller motionsförslag om vätgas vill utskottet särskilt lyfta fram att regeringen i sin klimatpolitiska handlingsplan anger att vätgas kan komma att få en större roll i framtiden bl.a. när det gäller bränsleceller i fordon. Utskottet vill även påminna om att regeringen har gett Energimyndigheten i uppdrag att ta fram förslag till en övergripande strategi för vätgas. Uppdraget ska redovisas den 31 juli 2021. Vidare vill utskottet peka på att statsrådet Anders Ygeman i ett frågesvar (fr.2020/21:1098) har framhållit att vätgas är en av flera tekniker som på sikt kommer att krävas för att hantera de svåraste utmaningarna för att uppnå klimatneutralitet. Statsrådet lyfte bl.a. fram att mycket arbete redan pågår och att regeringen fortlöpande analyserar vilka ytterligare åtgärder som kan behövas för att utveckla möjligheterna att tillvarata vätgasens potential. I budgetpropositionen för 2021 föreslog regeringen att totalt drygt 1 miljard kronor avsätts under perioden 2021–2022 till regionala elektrifieringspiloter för tunga transporter, där även tankinfrastruktur för vätgas ingår. Utskottet välkomnar statsrådets uttalanden.

När det gäller motionsförslag om förbud mot försäljning av nya bensin- och dieseldrivna bilar vill utskottet uppmärksamma den utredning som regeringen har tillsatt om just utfasning av fossila drivmedel och förbud mot försäljning av nya bensin- och dieseldrivna bilar. Utredningen ska redovisa sina resultat den 21 juni 2021 och utskottet finner mot den bakgrunden inte skäl att ta något initiativ med anledning av motionsförslagen.

Utskottet anser vidare att det är positivt att regeringen har gett Konjunkturinstitutet i uppdrag att utreda förutsättningarna för ett konverteringsstöd. Utskottet välkomnar även att regeringen i budgetpropositionen för 2021 (utg.omr. 20) anför att en premie för konvertering av bilar från fossil drift till biodrivmedel eller biogas bör införas 2022 för att minska utsläppen från den befintliga fordonsflottan. Enligt utskottets uppfattning är detta viktiga åtgärder för att ytterligare öka takten i omställningen och göra det möjligt för ägare till äldre bilar att minska sina utsläpp.

Utskottet anser med hänvisning till vad som anförts ovan att det inte finns anledning att ta något initiativ med anledning av motionsförslagen. Motionerna 2020/21:597 (V) yrkande 12, 2020/21:1313 (V) yrkandena 5, 6,

19 och 22, 2020/21:2218 (SD) yrkande 80, 2020/21:2809 (KD) yrkande 13 och 2020/21:3171 (C) yrkandena 8 i denna del och 23 avstyrks därmed.

Strategi för elektrifiering

Utskottet vill understryka att elektrifiering är en viktig åtgärd för transportsystemets omställning till fossilfrihet. Infrastrukturstyrelsen Thomas Eneroth framhöll i februari 2021 i sitt svar på en skriftlig fråga (fr. 2020/21:1692) att det behövs kraftfulla åtgärder för att utsläppen från transporter ska minska i snabbare takt. Statsrådet framhöll vidare att för att elektrifieringen ska lyckas krävs att såväl offentlig som privat sektor växlar upp samarbetet och gör sin del. Hösten 2020 inledde också regeringen arbetet med att ta fram en nationell elektrifieringsstrategi. Strategin ska bidra till att ge förutsättningar för en snabb, smart och samhällsekonomiskt effektiv elektrifiering. Utskottet har tagit del av att det den 30 mars 2021 hölls ett digitalt intressentmöte med cirka 165 representanter för olika delar av samhället för att diskutera arbetet med elektrifieringsstrategin. Syftet var att presentera slutsatser från förstudiefasen för strategin. På mötet presenterades förslag på målbild och inriktning för det fortsatta arbetet med strategin baserat på 12 punkter för en framgångsrik elektrifiering. Enligt den preliminära tidsplanen ska regeringen fatta beslut om strategin senast den 29 oktober 2021. Utskottet välkomnar arbetet med att ta fram en strategi för elektrifiering och kommer att följa arbetet med mycket stort intresse. Mot bakgrund av pågående arbete finner inte utskottet att det finns anledning att ta något initiativ med anledning av motionsförslagen. Motionerna 2020/21:2809 (KD) yrkande 6, 2020/21:3171 (C) yrkande 10 och 2020/21:3172 (C) yrkande 42 avstyrks därmed.

Elvägar

Utskottet anser att elvägar kan bidra till att effektivisera godstransporterna och minska utsläppen av växthusgaser. Utskottet anser även att svensk kompetens på området kan skapa möjligheter till ett hållbart samhälle och även nya arbetstillfällen. Utskottet välkomnar därför de försöksverksamheter som bedrivs och anser att det behövs test- och demonstrationsmiljöer. Utskottet påminner om att regeringen hösten 2020 utsåg en särskild utredare som ska analysera och föreslå hur en reglering av elvägar kan utformas och hur drift och underhåll av elvägar kan finansieras. En utgångspunkt ska vara att utbyggnad, vidareutveckling, drift och underhåll av statliga elvägar är ett statligt åtagande på samma sätt som ansvaret för annan statlig transportinfrastruktur. Utredaren ska redovisa sina förslag senast den 1 september 2021. Utskottet ser mycket fram emot resultatet och kommer att följa arbetet noga. Utskottet vill även lyfta fram att regeringen i september 2019 gav Trafikverket i uppgift att samordna den del av det fransksvenska innovationspartnerskapet som avser elvägar. Inom ramen för uppdraget ska Trafikverket ta fram en handlingsplan för de konkreta åtgärder som ska vidtas

inom ramen för samarbetet under den kommande tvåårsperioden. Uppdraget ska redovisas till Regeringskansliet senast den 31 mars varje år, med början 2020. Uppdraget ska slutredovisas senast den 30 oktober 2022.

Mot bakgrund av pågående utredningsarbete finner inte utskottet att det finns skäl att för närvarande vidta några åtgärder med anledning av motionsförslagen. Motionerna 2020/21:945 (M) yrkande 2, 2020/21:2218 (SD) yrkande 78, 2020/21:2809 (KD) yrkandena 5 och 7, 2020/21:3171 (C) yrkande 8 i denna del, 2020/21:3349 (M) yrkandena 21 och 22, 2020/21:3501 (KD) yrkande 30 samt 2020/21:3617 (M) avstyrks därför.

Infrastruktur för laddning

Utskottet vill understryka att en viktig del i elektrifieringen av vägnätet är möjligheten till fossilfri laddning. Det är viktigt att en laddinfrastruktur byggs upp för att kunna nå etappmålet för inrikes transporter till 2030. En övergång till fossilfria vägtransporter och en elektrifiering av fordonsparken förutsätter också att det finns tillgång till bl.a. laddinfrastruktur i hela landet. Utskottet välkomnar därför att regeringen i uppdraget till Trafikverket i juni 2020 om att ta fram ett inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för en ny planperiod framhåller att förutsättningar måste skapas för en snabb elektrifiering av transporter. Utskottet vill även peka på det regeringsuppdrag som Trafikverket redovisade till regeringen i februari 2021 om bl.a. infrastruktur för snabbaddning av tunga fordon. Utskottet vill också lyfta fram det uppdrag Energimyndigheten fick av regeringen i januari 2021 om att föreslå åtgärder för att förbättra tillgången till laddning vid hemmet. Utskottet vill vidare påminna om att riksdagen i samband med behandlingen av budgetpropositionen för 2021 beslutade om ett stöd för laddinfrastruktur längs större vägar för att täcka de vita fläckar där laddinfrastruktur annars inte skulle kunna anläggas.

Utskottet vill i sammanhanget även framhålla att Trafikverket har fått i uppdrag att tillsammans med andra parter genomföra insatser för att öka kunskapen om att äga och köra eldrivna fordon. Särskilda insatser ska göras mot bilhandlare och aktörer med verksamhet som riktar sig till trafikanter längs större vägar. Energimyndigheten och Trafikverket har även ett uppdrag om hållbara nordiska städer med fokus på klimatsmart mobilitet. Inom ramen för det uppdraget ska myndigheterna bl.a. hitta lösningar för laddning av elfordon i städer.

Utskottet konstaterar att det pågår ett intensivt arbete inom regeringen, myndigheterna och branschen med att elektrifiera transportsektorn för att nå klimatmålen och fasa ut fossila bränslen, inte minst genom den elektrifieringskommission som regeringen tillsatte hösten 2020 och det pågående arbetet med en nationell strategi för elektrifiering. Utskottet har också tagit del av att Elektrifieringskommissionens ledamöter hade sitt andra möte den 18 mars 2021 där bl.a. frågor om en handlingsplan för elektrifiering av vägtransporterna, genomförandeplaner för att elektrifiera de regionala

godstransporterna och den nationella elektrifieringsstrategin diskuterades. Utskottet följer arbetet med ett stort och aktivt intresse. Utskottet finner dock inte skäl att för närvarande ta något initiativ med anledning av motionsförslagen. Motionerna 2020/21:945 (M) yrkande 1, 2020/21:2809 (KD) yrkande 4, 2020/21:2883 (SD) yrkandena 1, 6 och 7, 2020/21:3171 (C) yrkande 26, 2020/21:3349 (M) yrkande 16, 2020/21:3368 (M) yrkandena 4 och 7, 2020/21:3467 (M) yrkande 10, 2020/21:3468 (M) yrkandena 1–3 och 2020/21:3501 (KD) yrkande 28 avstyrks därmed.

Andra styrmedel för att nå transportsektorns klimatmål

Utskottet vill inledningsvis framhålla att i ett transporteffektivt samhälle kan tillgängligheten öka samtidigt som den mängd trafik som krävs för att uppnå motsvarande tillgänglighet kan minska. Utskottet konstaterar att transporteffektivitet åstadkoms genom en rad olika åtgärder, bl.a. samhällsplanering, tillgång till tillförlitlig kollektivtrafik, samordnade godstransporter, överflyttning till mindre energiintensiva transportsätt och fordon samt innovativa mobilitetslösningar. Utskottet delar motionärernas uppfattning att Sverige behöver bli ett mer transporteffektivt samhälle, där trafikarbetet kan minska utan att avkall görs på tillgängligheten. Utskottet är också medvetet om att det pågår ett stort arbete inom regeringen, myndigheterna, branschen och inte minst civilsamhället.

Utskottet vill påminna om det uppdrag som regeringen har gett till Energimyndigheten om att analysera möjligheten att förbättra vägledningen till konsumenter om lätta fordons energianvändning och koldioxidutsläpp vid försäljning och marknadsföring. I uppdraget ingår att ta fram ett förslag på en vägledning, exempelvis i form av en märkning, som väger in energianvändning och koldioxidutsläpp och som tar hänsyn till fordonets hela livscykel. Uppdraget ska redovisas senast den 31 december 2021.

Utskottet vill vidare peka på den förordning som trädde i kraft den 1 juli 2020 och som innehåller bestämmelser om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters inköp och leasing av bilar samt för myndigheters upphandling av bilhyra och taxiresor. Förordningens syfte är att främja användningen av miljöanpassade och trafiksäkra bilar och den gäller för myndigheter under regeringen. Utskottet har tagit del av att Upphandlingsmyndigheten har fått i uppdrag av regeringen att lämna förslag på åtgärder för att offentlig upphandling ytterligare ska kunna bidra till att nå klimatmål och för att de upphandlingsinsatser som ger störst klimatnytta för pengarna ska kunna prioriteras. Myndigheten har också tagit fram förslag på åtgärder som regeringen kan vidta för att offentlig upphandling ytterligare ska bidra till klimatmålen. Utskottet välkomnar detta.

Utskottet finner inte skäl att vidta några åtgärder med anledning av motionerna 2020/21:2922 (C) yrkande 13, 2020/21:3171 (C) yrkandena 8 i denna del och 25, 2020/21:3349 (M) yrkande 5 och 2020/21:3501 (KD) yrkande 27 som därmed avstyrks.

Fordonsbesiktning

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om miljökontroll i fordonsbesiktningen och obesiktigade fordon. Utskottet hänvisar bl.a. till pågående arbete för att säkerställa att fordonsbesiktningen är både träffsäker och rättssäker.

Jämför reservation 18 (C), 19 (V), 20 (KD) och 21 (SD, C).

Gällande rätt

Fordonsförordningen

I fordonsförordningen (2009:211) finns ett bemyndigande för Transportstyrelsen att meddela föreskrifter om bl.a. fordons beskaffenhet och utrustning, omfattningen av fordonskontrollen, den tekniska kompetensen och utrustningen samt kvalitetssäkringen hos besiktningsorgan och provningsorgan enligt fordonslagen (2002:574) samt utbildning och kompetens hos besiktningstekniker. Transportstyrelsen har också utnyttjat sitt bemyndigande och utfärdat föreskrifter om kontrollbesiktning, teknisk kontrollutrustning hos besiktningsorgan, registreringsbesiktning, mopedbesiktning och lämplighetsbesiktning samt utbildning och kompetens för certifiering av besiktningsmekaniker.

Periodiskt återkommande kontrollbesiktning ska ske enligt 6 kap. fordonsförordningen (2009:211). Transportstyrelsen har utfärdat föreskrifter och allmänna råd om kontrollbesiktning (TSFS 2017:54). Den som inte besiktigar ett fordon i tid får automatiskt körförbud (s.k. inträtt körförbud). Fordonet får då bara köras kortast lämpliga väg till en verkstad för reparation och till besiktningsföretag för kontrollbesiktning, under förutsättning att fordonet är påställt. Om fordonet är avställt får man bara köra kortast lämpliga väg till ett besiktningsföretag.

EU:s besiktningspaket

EU:s s.k. besiktningspaket består av dels Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/45/EU av den 3 april 2014 om periodisk provning av motorfordons och tillhörande släpvagnars trafiksäkerhet och om upphävande av direktiv 2009/40/EG, dels Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/47/EU om tekniska vägkontroller av trafiksäkerheten hos nyttofordon i trafik i unionen och om upphävande av direktiv 2000/30/EG. Det har genomförts i svensk rätt och tillämpas från den 20 maj 2018. Med anledning av EU-direktiven har Transportstyrelsen reviderat sina föreskrifter samt genomfört en översyn av föreskrifterna i övrigt.

Motionerna

Miljökontroll vid fordonsbesiktningen

I kommittémotion 2020/21:182 konstaterar Jens Holm m.fl. (V) att personbilar måste genomgå kontrollbesiktning regelbundet för att kunna bibehålla en hög standard när det gäller miljö- och trafiksäkerhet. Motionärerna föreslår flera åtgärder för en mer miljöanpassad fordonsbesiktning: nya föreskrifter för kontrollbesiktning där man återgår till de tidigare högre miljökraven för fordonsbesiktning (yrkande 1), uppdrag till Transportstyrelsen om att höja ambitionsnivån vid kontrollbesiktning genom åtgärder som inkluderar den tyska metoden för att räkna partiklar samt metoder för att mäta kväveoxider (yrkande 2), en uppdatering av besiktningsregelverket så att specifik kontroll av elsystemen införs vid besiktning av laddbara fordon (yrkande 3), en uppdatering av besiktningsregelverket för vätagasbilar som drivs med bränsleceller (yrkande 4) samt en utformning av regelverket på ett sätt som förbjuder besiktningens bransch att ta ut en extra kostnad från fordonsägaren vid kontroll av gasfordonens gastankar och ledningar (yrkande 5).

I motion 2020/21:318 yrkande 2 av Rickard Nordin (C) föreslår motionären att det på besiktningssprotokollet införs jämförelsenivåer när det gäller utsläpp. Motionären förklarar att det är ett sätt att skapa medvetenhet om den egna bilens utsläpp, men det ger också drivkraft till förbättring vid nästa bilköp.

Magnus Jakobsson m.fl. (KD) anser i kommittémotion 2020/21:2809 yrkande 31 att regeringen bör återkomma med förslag på hur man kan förbättra miljökontrollen på fordon så att Sverige inte har betydligt lägre krav på miljökontroll av fordon än andra europeiska länder. Motionärerna påminner om att de nya besiktningssreglerna innebär att en bil som har felaktig avgasrening kan passera besiktningen helt utan anmärkning, trots att den släpper ut långt mer än vad som är tillåtet vid försäljning av bilen.

Anders Åkesson m.fl. (C) föreslår i kommittémotion 2020/21:3171 yrkande 27 att Transportstyrelsen får i uppgift att utvärdera de besiktningssregler som gäller för gasfordon för att se över om de är proportionerliga.

Obesiktigade fordon

Ann-Charlotte Hammar Johnsson m.fl. (M) konstaterar i motion 2020/21:1073 att brister hos fordon kan vara en stor säkerhetsrisk. Motionärerna påtalar att det inte kan anses vara förenligt med lagstiftarens intention eller allmän trafiksäkerhet att olagliga fordon får framföras på våra vägar oavsett skäl. I motionen understryks att regeringen bör se över detta.

Johan Hedin och Anders Åkesson (båda C) framhåller i motion 2020/21:2536 yrkande 3 att kriminaliseringen bör utökas när det gäller framförandet av obesiktigade fordon. Vidare föreslår motionärerna i yrkande 4 att möjligheterna till förverkande av obesiktigade fordon ska bli större.

Utskottets ställningstagande

Miljökontroll i fordonsbesiktningen

Sedan maj 2018 tillämpas nya regler som en följd av EU:s besiktningsspaket. Flera av motionsförslagen pekar på att det har inneburit en sänkning när det gäller de miljökrav som ställs på fordon. Utskottet kan också konstatera att det i bl.a. fordonsbesiktningens årsrapport 2020 har framförts kritik från branschen mot att de nya reglerna i Sverige för hur besiktningen ska gå till gör att många miljö- och hälsoskadliga fordon godkänns vid besiktningen. Utskottet vill i det sammanhanget framhålla att regeringen har gett Transportstyrelsen och Naturvårdsverket i uppdrag att analysera klimat- och miljöeffekter av föreskrifterna om kontrollbesiktning och annan reglering som rör kontroll av motorfordon. Analysen inkluderar effekterna av de ändringar av föreskrifterna om kontrollbesiktning som trädde i kraft den 20 maj 2018. Utskottet har tagit del av att ändringarna i första hand blev nödvändiga på grund av ändrade EU-regler och innebar såväl höjningar som sänkningar av gränsvärden för fordons utsläpp av olika ämnen. På området finns harmoniserad EU-reglering som ska införas och respekteras men det finns möjlighet att göra vissa nationella tillämpningar. Utskottet konstaterar att Transportstyrelsen är ansvarig för att införa EU-regleringen så att den stämmer överens med olika villkor och på ett sådant sätt att fordonsägare kan få en rättssäker bedömning av sitt fordon. Utskottet har tagit del av att mer träffsäkra mätinstrument för kontroll av gränsvärden av utsläpp är under utveckling. Det kommer att göra det möjligt att minska osäkerheten i mätningarna. Utskottet finner därmed inte anledning att vidta någon åtgärd i denna fråga men anser att det är viktigt att fortsätta att följa utvecklingen.

Utskottet konstaterar vidare att de nya besiktningssregler som gäller sedan den 20 maj 2018 även gäller för fordon med bränslesystem för gas. Utskottet vill framhålla att det är viktigt att regelverket inte motverkar människors vilja att ha ett miljövänligt fordon. Som nämnts ovan så pågår arbete för att säkerställa att fordonsbesiktningen är både träffsäker och rättssäker.

Utskottet finner sammanfattningsvis inte skäl att ta något initiativ med anledning av motionerna. Motionerna 2020/21:182 (V) yrkandena 1–5, 2020/21:318 (C) yrkande 2, 2020/21:2809 (KD) yrkande 31 och 2020/21:3171 (C) yrkande 27 avstyrks därmed.

Framförande av obesiktigade fordon

Fordonsbesiktningen fyller en viktig funktion inte bara för att säkerställa att fordonet är trafiksäkert utan också av miljö- och konkurrensskäl. Enligt EU-lagstiftningen ska också de flesta fordon besiktigas regelbundet. Utskottet vill påminna om att ett körförbud inträder automatiskt om ett fordon inte har besiktigats i tid enligt nuvarande bestämmelser. Ett fordon kan likaså beläggas med körförbud om det vid en poliskontroll eller vid en kontrollbesiktning visar sig vara i så dåligt skick att det utgör en fara för trafiksäkerheten. Om fordonet har sådana brister att det inte kan godkännas vid en kontrollbesiktning men

bristerna inte är så allvarliga att det blir aktuellt med ett körförbud föreläggs ägaren i stället att göra en efterkontroll. Bristerna bör åtgärdas så snart som möjligt och ägaren återkomma till en efterkontroll inom viss tid. Om efterkontrollen inte görs inom utsatt tid beläggs fordonet automatiskt med körförbud. Bötesbeloppet för att framföra ett obesiktigt fordon uppgår till 1500 kronor. I sammanhanget påminner utskottet också om den möjlighet som sedan 2015 finns att förverka fordon som har använts vid trafikbrott. Utskottet finner inte anledning att ta några ytterligare initiativ med anledning av motionsförslagen och avstyrker därför motionerna 2020/21:1073 (M) och 2020/21:2536 (C) yrkandena 3 och 4.

Tyngre och längre lastbilar

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om längre och tyngre lastbilar. Utskottet framhåller att långa och tunga lastbilar bidrar till att öka möjligheterna för att effektivisera transportsystemet och minska miljöbelastningen från godstransporter på väg. Utskottet pekar även på pågående beredningsarbete och på att vägnätet för bärighetsklassen BK4 byggs ut steg för steg.

Jämför reservation 22 (M, SD, KD).

Gällande rätt

I lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner regleras bärighetsklass, BK, som är den klassificering som används för att gradera bärighet, dvs. hur tunga fordon en bro eller en väg i det allmänna vägnätet får belastas med. Reglerna för fordons vikter och dimensioner finns i trafikförordningens 4 kap. och bilagor. Enskilda vägar är inte klassificerade utan regleras med lokala bestämmelser. På det allmänna vägnätet, vägar och broar, har enligt Trafikverket 95 procent bärighetsklass 1 (BK1) där max 64 tons bruttovikt tillåts. På vägar med klassificeringen BK2 gäller max 51,4 tons bruttovikt, och på vägar med klassificeringen BK3 gäller max 37,5 tons bruttovikt. För vägar med klassificeringen BK4 gäller max 74 tons bruttovikt.

Bakgrund

De första statliga BK4-vägarna öppnades för trafik under 2018. Av de statliga vägarna håller 96 procent de högsta bärighetsklasserna BK1 och BK4, och på dessa vägar går mer än 99 procent av trafiken. Enligt Trafikverket byggs vägnätet för bärighetsklassen BK4 ut steg för steg.

Föreskrifter om att en allmän väg ska tillhöra BK4 meddelas av väghållaren. Kommunen i egenskap av väghållare beslutar därför om föreskrifter för BK4. Trafikverket tog i augusti 2019 fram information och råd

för kommuner om BK4. Där konstateras att det i många kommuner finns viktiga anslutningsvägar till bl.a. terminaler och större industrier, som utgör första eller sista delen för ett sammanhängande BK4-vägnät. Trafikverket bidrar med kunskap och information till kommuner i arbetet med att identifiera de mest optimala anslutningsvägarna som skulle kunna klassas om till BK4.

Av regeringens skrivelse Riksdagens skrivelser till regeringen – åtgärder under 2020 (skr. 2020/21:75) framgår att Trafikverkets ambition är att den successiva utbyggnadsplanen för BK4-vägar ska bidra till att det statliga vägnätet som har bärighetsklass BK4 utvecklas från nuvarande cirka 20 procent till att upp emot 40 procent av vägnätet är upplåtet för BK4 vid slutet av 2025. Vidare uppger regeringen att finansiering genom den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029 gör det möjligt att öppna 70–80 procent av de viktigaste statliga vägarna för BK4 fram till 2029.

Pågående arbete

I augusti 2018 gav regeringen Trafikverket i uppdrag att analysera om och var längre lastbilar kan tillåtas på det svenska vägnätet i syfte att öka transporteffektiviteten och minska godstransporternas klimatpåverkan. Uppdraget redovisades till regeringen i mars 2019 i rapporten Längre lastbilar på det svenska vägnätet – för mer hållbara transporter. Den konsekvensanalys som redovisas i rapporten visar på att storleken på nyttorna är svåruppskattad men att de sammanvägda effekterna av att tillåta längre lastbilar är otvetydigt positiva. Detta eftersom de positiva effekterna vida överstiger de negativa effekterna i den kvantitativa analysen, samtidigt som de uppskattade kostnaderna för åtgärder i infrastrukturen bedöms vara marginella i sammanhanget. Detta grundar sig på antagandet om ett samtidigt, oberoende upplåtande av vägnätet för tyngre lastbilar upp till 74 ton. Vidare framhåller Trafikverket i rapporten att de som gynnas mest av ett upplåtande för längre lastbilar på det svenska vägnätet är fordonsägare och godstransportköpare, men även att klimatet och miljön samt trafiksäkerheten gynnas. Detta gäller åtminstone på det vägnät som är aktuellt i den samhällsekonomiska konsekvensanalysen. Storleken på nyttorna med att tillåta längre lastbilar avgörs enligt rapporten delvis av hur effekter på överflyttningar och inducerad trafik, dvs. den trafik som nygenereras av vägkapacitet, ser ut. Genom att kombinera ett upplåtande av vägnätet för längre lastbilar med tillgång till kombiterminaler samt styrmedel och andra incitament kan enligt Trafikverket en överflyttning till järnväg och sjöfart samt intermodala transporter snarare främjas. Myndigheten tillägger dock också att det generellt behövs mer kunskap om effekter på framför allt trafiksäkerhet, säkerställande av regelefterlevnad, överflyttningar och intermodala godsflöden för att kunna göra en mer nyanserad och fullständig analys av effekterna av att tillåta längre lastbilar på det svenska vägnätet.

Trafikverkets rapport har varit på remiss och bereds enligt uppgift för närvarande inom Regeringskansliet.

Tidigare riksdagsbehandling

I maj 2015 riktade riksdagen ett tillkännagivande till regeringen om dels behovet av att skyndsamt utarbeta nödvändiga regeländringar så att lastbilar med en bruttovikt på upp till 74 ton tillåts att trafikera de delar av det allmänna vägnätet som har tillräcklig bärighet, dels behovet av en generösare dispensgivning och fortsatt utredning när det gäller frågan om att tillåta fordonsekipage på upp till 30 meter (bet. 2014/15:TU12, rskr. 2014/15:206). I proposition 2016/17:112 Godstrafikfrågor, som utskottet behandlade i betänkande 2016/17:TU14, föreslog regeringen att en ny bärighetsklass (BK) införs i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner. Den nya bärighetsklassen BK4 skulle göra det möjligt att använda fordon och fordonskombinationer som väger maximalt 74 ton på vissa delar av vägnätet jämfört med den tidigare maxvikten på 64 ton. Utskottet motsatte sig dock regeringens uttalanden i propositionen om att upplåtandet av ett vägnät för BK4 skulle vägledas av principen att införandet av en ny bärighetsklass inte fick åsidosätta regeringens ambition att flytta över godstransporter från väg till järnväg och sjöfart. Utskottet ansåg i stället att vägarnas bärighet ska vara avgörande för vilka delar av vägnätet som kan öppnas för fordon eller fordonskombinationer med den nya maxvikten. Riksdagen biföll utskottets förslag och riktade samtidigt ett tillkännagivande till regeringen om att den skyndsamt bör se över hur längre fordonståg i högre utsträckning kan tillåtas på det svenska vägnätet (rskr. 2016/17:238). Lagändringen trädde i kraft den 1 juli 2017.

Våren 2020 avslög riksdagen motionsförslag om längre och tyngre lastbilar. Utskottet hänvisade bl.a. till att vägnätet för bärighetsklassen BK4 byggs ut steg för steg.

Av regeringens skrivelse Riksdagens skrivelser till regeringen – åtgärder under 2020 (skr. 2020/21:75) framgår att riksdagens tillkännagivanden inte är färdigbehandlade.

Motionerna

I kommittémotion 2020/21:729 yrkande 35 framhåller Mats Nordberg m.fl. (SD) vikten av ett snabbt införande av 74 tons totalvikt på lastbils ekipage i Sverige. Motionärerna påtalar att processen för att tillåta tyngre ekipage (BK4) på en större del av vägnätet bör få högre prioritet för att öka svensk konkurrenskraft och för att hålla utsläppen nere.

I motion 2020/21:1087 yrkande 1 av Lars Hjalmered (M) framförs att det behövs skyndsamma konkreta regeländringar för att möjliggöra utökad användning av tyngre lastbilar med en vikt på upp till 74 ton. Vidare anser motionären i yrkande 2 att regeringen bör överväga att införa försök med tyngre lastbilar med en vikt på upp till 90 ton. I motionen framförs slutligen i

yrkande 3 att regeringen bör utreda och återkomma med förslag när det gäller längre lastbilar. Motionären framför bl.a. att möjligheterna är alltför begränsade för längre och tyngre fordon.

Thomas Morell m.fl. (SD) anser i kommittémotion 2020/21:2218 yrkande 13 att den högre bärighetsklassen BK4 skyndsamt bör införas på fler anpassade vägar. Motionärerna påminner om att det innebär att fordon med en vikt på upp till 74 ton då kan köra på dessa vägar.

Magnus Jakobsson m.fl. (KD) anser i kommittémotion 2020/21:2809 yrkande 46 att samhället behöver använda potentialen hos HCT-fordon för att öka transporteffektiviteten, reducera transportvolymerna, minska utsläppen och uppnå högre säkerhet. Motionärerna framhåller att det finns anledning och underlag att införa HCT som en integrerad del av det totala transportsystemet. I yrkande 47 föreslår motionärerna att lastbilar som väger upp till 74 ton ska tillåtas på samtliga vägar som har bärighet för detta. Motionärerna framhåller bl.a. att lastbilar på 74 ton reducerar utsläppen per ton transporterat gods då mer gods transporteras per körning.

I kommittémotion 2020/21:2948 yrkande 6 framhåller Helena Lindahl m.fl. (C) att åtgärder ska vidtas för att med stöd i genomförda utredningar och fattade beslut säkerställa att längre och tyngre lastbilar skyndsamt tillåts på ett tillräckligt, funktionellt och sammanhållet vägnät i hela Sverige. I yrkande 9 anser motionärerna att Trafikverket bör få i uppdrag att påskynda omklassningen av de kommunala vägnäten i anslutning till terminaler från BK1 till BK4 i syfte att stärka industrins konkurrenskraft.

Anders Åkesson m.fl. (C) understryker i kommittémotion 2020/21:3172 yrkande 33.1 att åtgärder ska vidtas för att med stöd i genomförda utredningar och fattade beslut säkerställa att längre och tyngre lastbilar skyndsamt tillåts på ett tillräckligt, funktionellt och sammanhållet vägnät i hela Sverige. I yrkande 41 anser motionärerna att Trafikverket bör få i uppdrag att inleda en dialog med kommuner, varuägare och godstransportörer för att bistå kommuner i omklassningen från BK1 till BK4 av det primärkommunala vägnätet i anslutning till terminaler, hamnar och industrier m.m.

I kommittémotion 2020/21:3468 yrkande 12 av Maria Stockhaus m.fl. (M) framhåller motionärerna att det är nödvändigt att prioritera investeringar i vägar för att klara tyngre och längre lastbilar.

Utskottets ställningstagande

Utskottet ser positivt på regeringens uttalanden i bl.a. den godstransportstrategi som beslutades i juni 2018 om att regeringen vill möjliggöra för längre och tyngre fordon och avser att fortsätta att investera i ett kapacitetsstarkt och effektivt transportsystem. Utskottet har tagit del av att det inom Regeringskansliet pågår beredningsarbete med anledning av Trafikverkets redovisning av uppdrag om att analysera om och var längre lastbilar kan tillåtas på det svenska vägnätet i syfte att öka transporteffektiviteten och minska godstransporternas klimatpåverkan.

Utskottet ser fram emot att ta del av resultatet. Utskottet vill också framhålla att regeringen i budgetpropositionen för 2021 framförde att bärighetsåtgärder har vidtagits för att säkerställa vägnätets robusthet och bibehålla kapaciteten. Regeringen konstaterade vidare att för att möta näringslivets efterfrågan på att använda tyngre fordon har delar av vägnätet under 2019 fortsatt att byggas ut för bärighetsklass BK4, och under 2019 öppnades ca 8100 kilometer vägar för BK4. Enligt uppgift från Trafikverket omfattar därmed BK4 vid början av 2020 omkring en femtedel av det statliga vägnätet. Utskottet välkomnar att vägnätet för bärighetsklassen BK4 byggs ut steg för steg.

Utskottet välkomnar vidare de försöksverksamheter och forskningsprojekt som har genomförts eller pågår för att möjliggöra för långa och tunga lastbilar. Enligt utskottets uppfattning så skapar det förutsättningar för ett säkert, effektivt och framgångsrikt införande av sådana transporter.

Utskottets uppfattning är att långa och tunga lastbilar och tåg bidrar till att öka möjligheterna för att effektivisera transportsystemet och minska miljöbelastningen från godstransporter på väg, och bidrar till att stärka konkurrenskraften för svenskt näringsliv och ser därför positivt på de insatser som gjorts och de utvecklingsprojekt som pågår för att tillåta tyngre och längre fordonsekipage på en växande del av vägnätet. Utskottet menar att regeringen behöver se till att – med stöd i genomförda utredningar och fattade beslut – säkerställa att längre och tyngre lastbilar skyndsamt tillåts på ett tillräckligt, funktionellt och sammanhållet vägnät i Sverige.

Det finns i utskottets mening inte anledning att i nuläget ta något initiativ med anledning av motionsförslagen. Motionerna 2020/21:729 (SD) yrkande 35, 2020/21:1087 (M) yrkandena 1–3, 2020/21:2218 (SD) yrkande 13, 2020/21:2809 (KD) yrkandena 46 och 47, 2020/21:2948 (C) yrkandena 6 och 9, 2020/21:3172 (C) yrkandena 33.1 och 41 samt 2020/21:3468 (M) yrkande 12 avstyrks därmed.

Enskilda vägar

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om enskilda vägar. Utskottet hänvisar bl.a. till vidtagna åtgärder.

Jämför reservation 23 (L).

Bakgrund

Vägnätet består av allmänna vägar, kommunala gator och enskilda vägar. De enskilda vägarna utgör med totalt ca 44 000 mil den största delen av Sveriges vägnät och är ett viktigt komplement till de allmänna vägarna för framkomlighet och tillgänglighet i hela landet.

Väghållning handlar om byggande och drift av väg. Beroende på vilken typ av väg det är finns det olika väghållare som ansvarar för vägen och flera

lagstiftningar som reglerar byggande och drift. Staten, via Trafikverket, eller kommuner, vägföreningar/samfällighetsföreningar eller enskilda fastighetsägare är väghållare för olika typer av vägar. Fördelningen av väghållaransvar kan beskrivas på följande sätt:

- Staten, genom Trafikverket, ansvarar för de allmänna vägarna. Undantaget är de allmänna vägar som ingår i kommunal väghållning.
- Kommunerna förvaltar kommunala gator och vägar.
- Enskilda vägar förvaltas av vägföreningar/samfällighetsföreningar eller av enskild fastighetsägare. Delar av det enskilda vägnätet kan under vissa villkor få bidrag till väghållningen från stat och/eller kommun.

Gällande rätt

Statsbidrag till enskild väghållning

Förordningen (1989:891) om statsbidrag till enskild väghållning innehåller bestämmelser om statsbidrag till byggande och drift av enskilda vägar samt för förrätningskostnader för fastställande av nya grunder för fördelning av kostnaderna för vissa gemensamhetsanläggningar. Trafikverket betalar ut ett statligt driftsbidrag till enskilda vägar bl.a. för att vägen ska hållas öppen för allmän trafik och för att underlätta för boende och näringsliv i glesbygden. Drygt 23 000 väghållare får statsbidrag för att sköta enskilda vägar.

Förändrat väghållaransvar

Förutsättningarna för förändring av en allmän väg till enskild och av en enskild väg till allmän regleras i väglagen (1971:948). En enskild väg får förändras till allmän, om vägen behövs för allmän samfärdsl eller annars är av synnerlig betydelse för det allmänna. En fråga om förändring av enskild väg till allmän prövas av Trafikverket efter samråd med länsstyrelsen. Om Trafikverket och länsstyrelsen har olika uppfattning hänskjuts frågan till regeringens prövning. Regeringen kan förordna att fråga om förändring av enskild väg till allmän i vissa fall ska prövas av länsstyrelsen. En väg får dras in, om den efter tillkomsten av en ny väg eller av något annat skäl inte längre behövs för det allmänna och åtgärden medför endast ringa olägenhet för bygden.

Motionerna

Per Åsling och Peter Helander (båda C) framhåller i motion 2020/21:1025 yrkande 2 att det behövs en översyn av vilka vägar som bör omklassificeras till allmänna vägar. Motionärerna understryker att enskilda vägar som också fyller en funktion som en allmän väg eller nyttjas av andra än andelsägarna i omfattning som en allmän väg också bör vara allmänna.

I motion 2020/21:1089 yrkande 1 av Betty Malmberg (M) framförs att nivån på ekonomiska schabloner vid överlåtelse av väghållaransvar för enskilda vägar måste revideras. I yrkande 2 anser motionären att regeringen

bör överväga att pausa Trafikverkets pågående handläggning av indragningsärenden samt överlåtelse av väghållaransvar till dess att en rättssäker nationell modell har genomförts. Motionären pekar i yrkande 3 på att Trafikverket måste hantera frågor om överlåtelse av väghållaransvar likvärdigt över landet. Slutligen menar motionären i yrkande 4 att överlåtelse av väghållaransvar måste ske rättssäkert.

Lars Beckman (M) understryker i motion 2020/21:2865 att myndigheter inte ska överföra allmänna vägar till enskilda vägar om någon motsätter sig detta. Motionären påminner om att det ska finnas bra vägar i hela Sverige.

I kommittémotion 2020/21:3235 yrkande 23 av Helena Gellerman m.fl. (L) anförs att man bör se över väglagens regler om ansvaret för enskilda vägar. Motionärerna framhåller bl.a. att staten bör ta ett betydande ekonomiskt ansvar för att upprätthålla en god standard på det enskilda vägnätet, och myndigheternas tillämpning av regelverken bör syfta till att underlätta för underhåll och reinvestering av dessa vägar.

Cecilia Widegren (M) anser i motion 2020/21:3545 yrkande 2 att väglagen behöver ses över och tydliggöras när det gäller vad som ska vara allmän väg och vad som ska vara enskild väg.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill understryka att ett väl fungerande enskilt vägnät är av stor vikt för att främja en positiv utveckling i hela landet, inte minst för sysselsättning och tillväxt. Utskottet vill peka på att Trafikverket har ansvar för att säkerställa att väghållaransvar överensstämmer med väglagen och att anpassa vägsystemet efter samhällets trafikbehov. Utskottet vill vidare peka på att Trafikverket har framfört att övervägandet om en väg behövs för det allmänna eller inte, bör grundas på en helhetssyn med målsättningen att åstadkomma en samhällsekonomisk och rationell väghållning. Utskottet har även tagit del av att det inom Trafikverket pågår ett arbete med att se över rutiner och arbetssätt för utredningar av förändrat väghållaransvar i syfte att skapa ett effektivt och rättssäkert arbete. Utskottet vill vidare påminna om att Trafikverket har tagit fram kriterier för när det är aktuellt att inleda en utredning om förändrat väghållaransvar. I sammanhanget vill utskottet även lyfta fram att infrastrukturminister Tomas Eneroth i sitt svar på en skriftlig fråga i november 2019 (fr. 2019/20:440) framförde att staten inte försöker överföra offentliga vägar till enskilda vägar. Statsrådet betonade att regeringen inte har gett Trafikverket något sådant uppdrag.

Utskottet vill också peka på att Trafikverket betalar ut ett statligt driftsbidrag till enskilda vägar bl.a. för att vägen ska hållas öppen för allmän trafik och för att underlätta för boende och näringsliv i glesbygden.

Slutligen vill utskottet framhålla att lagstiftning och trafikpolitiska mål beslutade av riksdagen styr Trafikverkets verksamhet. Utskottet finner inte skäl att tvivla på att verket hanterar frågor om ansvar för väghållning, överlåtelse av väghållningsansvar eller underhåll på ett tillfredsställande sätt

utifrån de förutsättningar som gäller. Motionerna 2020/21:1025 (C) yrkande 2, 2020/21:1089 (M) yrkandena 1–4, 2020/21:2865 (M), 2020/21:3235 (L) yrkande 23 och 2020/21:3545 (M) yrkande 2 avstyrks.

Självkörande fordon

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om självkörande fordon. Utskottet hänvisar till pågående arbete och vidtagna initiativ på området.

Jämför reservation 24 (M), 25 (SD), 26 (KD) och 27 (L).

Bakgrund

Utvecklingen av automatiserad körning på väg är en del av en mer omfattande utveckling av automatisering och uppkoppling av transportsystemet och av samhället i stort. Automatiserad körning kan sägas innebära att ett automatiserat körsystem utför delar av eller hela den dynamiska köruppgiften. Det finns inte någon allmänt vedertagen definition av automatiserade eller självkörande fordon. Med automatiserade fordon menas vanligen ett motordrivna fordon som kan föras av ett automatiskt körsystem.

Gällande rätt

I förordningen (2017:309) om försöksverksamhet med automatiserade fordon finns krav på tillstånd för att få bedriva försöksverksamhet med automatiserade fordon. Det är Transportstyrelsen som prövar frågor om tillstånd. Transportstyrelsen kan även förena ett beslut om tillstånd med villkor. Ett av grundvillkoren för att få tillstånd är att bevisa att försöksverksamheten kan bedrivas på ett trafiksäkert sätt. Det innebär att alla risker med försöket ska vara omhändertagna. De automatiserade funktionerna i försöket ska beskrivas och visas vara säkra för de som finns i fordonet och omgivningen. Reglerna för provningen finns i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2021:4).

Pågående arbete

Vägen till självkörande fordon – introduktion

Regeringen beslutade i november 2015 att ge en särskild utredare i uppdrag att analysera vilka regeländringar som behövs för en introduktion av förarstödjande teknik och helt eller delvis självkörande fordon på väg (dir. 2015:114). I mars 2018 överlämnade utredaren slutbetänkandet Vägen till självkörande fordon – introduktion (SOU 2018:16). Utredningens utgångspunkt var att Sverige i så stor utsträckning som möjligt ska bejaka en snabb

introduktion av fordon med automatiserade funktioner, som en del i ett större sammanhang där hela transportsektorn står inför stora förändringar. För att möta utvecklingen på området med automatiserad, elektrifierad och digitaliserad mobilitet så att denna kan ske på ett säkert och hållbart sätt, krävs enligt utredningen en regelutveckling i flera steg. Utredningens förslag var avsett att påbörja en anpassning av regelverken, så att dessa inte hindrar utvecklingen av nya lösningar för en förbättrad transportpolitisk målpuppfyllelse. Utredningen underströk att en säker utveckling av automatiserade transporter är en förutsättning för att få acceptans för den nya tekniken i samhället. Vidare ansåg utredningen att utvecklingen av automatiseringen inom yrkestrafiken samt för delade och kollektiva transporter är av särskilt intresse. Tekniken kan på sikt också ge nya möjligheter till mobilitet och transporter i glesbygd samt för personer som har begränsade möjligheter till egna transporter i dag. Utredningsbetänkandet har remissbehandlats, och ärendet bereds vidare inom Regeringskansliet.

Kommitté för samordnad och accelererad policyutveckling

Regeringen beslutade i augusti 2018 att inrätta en kommitté för samordnad och accelererad policyutveckling kopplad till den fjärde industriella revolutionens teknologier (dir. 2018:85). Kommitténs uppdrag är att identifiera och påskynda policyutveckling kopplad till den fjärde industriella revolutionens teknologier inom inledningsvis tillämpningsområdena precisionsmedicin, uppkopplad industri samt uppkopplade och automatiserade fordon, farkoster och system. Detta arbete inbegriper automatiserad körning på väg men också automatiseringen inom hela transportområdet. Kommittén ska slutredovisa sitt uppdrag senast den 31 december 2021.

EU-strategi för automatiserad och uppkopplad rörlighet

En övergripande EU-strategi för automatiserad och uppkopplad rörlighet har föreslagits med anledning av kommissionens meddelande om en EU-strategi för automatiserad och uppkopplad rörlighet (COM(2018) 283). Den nya tekniken förväntas innebära möjligheter i form av säkrare, mer tillgängliga och mer hållbara transporter. Teknikutvecklingen är både ett sätt att möta samhällsutmaningar, såsom klimat och hälsa, och en möjlighet att stärka konkurrenskraften och exportindustrin och skapa nya arbetstillfällen, såväl i Sverige som på EU-nivå. Kommissionens uppfattning är att det behövs ett ökat samarbete mellan EU, medlemsstaterna, regionala och lokala myndigheter samt industrin och akademien för att påskynda en säker och hållbar marknadsintroduktion av automatiserade och uppkopplade fordon. Kommissionen menar också att det är viktigt att nyckeltekniken utvecklas i Europa och att den rättsliga ramen är modern och skapar förutsättningar som gynnar teknisk utveckling. EU-kommissionen har vidare i december 2020 antagit en gemensam strategi för smart och hållbar mobilitet.

Tidigare riksdagsbehandling

Våren 2020 riktade riksdagen ett tillkännagivande till regeringen (bet. 2019/20:TU11, rskr. 2019/20:223) om att den dels bör verka för att nödvändiga beslut fattas som möjliggör storskaliga tester i verklig miljö, dels bör ge Trafikverket i uppdrag att utreda hur stor del av det svenska vägnätet som kan användas av självkörande fordon samt ta fram en underhållsstrategi för vägmarkeringar. Våren 2018 riktade riksdagen ett tillkännagivande till regeringen (bet. 2017/18:TU15, rskr. 2017/18:324) om att regeringen skyndsamt bör utarbeta en strategi för självkörande fordon. Som grund för tillkännagivandet hänvisade utskottet till de utmaningar som är förknippade med införandet av självkörande fordon och att det är nödvändigt att säkerställa att Sverige även fortsättningsvis ska kunna hävda sig på området. Med en utvecklad strategi ansåg utskottet att arbetet med att införa denna angelägna transportlösning kommer att underlättas och påskyndas. Enligt uppgift från Regeringskansliet bereds tillkännagivandena.

Motionerna

Saila Quicklund (M) framhåller i motion 2020/21:1255 att landsbygden bör prioriteras vid införande av självkörande fordon. Motionären konstaterar att landsbygden med sitt vägnät erbjuder bättre möjligheter för att utveckla tekniken.

I kommittémotion 2020/21:2218 yrkande 83 av Thomas Morell m.fl. (SD) anförs att frågor om ansvar för självkörande fordon bör utredas. Motionärerna pekar på att frågor om ansvar kan vara komplicerade då det finns flera inblandade aktörer, såsom fordonstillverkare, fordonsägare, väghållare, förare osv. I yrkande 84 understryker motionärerna att frågan om prioriteringar när det gäller självkörande fordon behöver utredas. Motionärerna pekar på att det kan uppstå svåra prioriteringar i komplicerade trafikmiljöer. I yrkande 114 framhåller motionärerna att det bör skapas tekniska testområden för utprovning av ny teknik. Motionärerna menar att det behöver vara enklare att testa ny teknik i verklig trafikmiljö.

Magnus Jacobsson m.fl. (KD) föreslår i kommittémotion 2020/21:2809 yrkande 12 att det ska tas fram en utvecklad strategi för självkörande bilar.

I motion 2020/21:2981 av David Josefsson (M) framhålls vikten av tydliga regelverk och strategier för testverksamhet och användande av autonoma och elektrifierade fordon.

Helena Gellerman m.fl. (L) anser i kommittémotion 2020/21:3235 yrkande 24 att det bör tas fram en handlingsplan för hur självkörande bilar ska introduceras i samhället. Motionärerna pekar på att självkörande bilar kan revolutionera hur varor och personer transporteras.

I kommittémotion 2020/21:3468 yrkande 19 av Maria Stockhaus m.fl. (M) framhåller motionärerna behovet av att utreda risker och bejaka möjligheter med automatisering av föraruppgiften. Motionärerna understryker att Sverige

bör vara ledande både när det gäller att införa ny teknik och när det gäller att beakta riskerna med den nya tekniken.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis framhålla att digitaliseringen påverkar hela samhället och att utvecklingen går fort också inom fordons- och transportindustrin. Självkörande fordon som drivs fossilfritt och framförs säkert kan få genomgripande konsekvenser och vara en viktig del i det framtida transportsystemet.

Det är också mot den bakgrunden som frågan om självkörande fordon i trafiken under senare år har behandlats i en rad utredningar av olika myndigheter. Utskottets arbetsgrupp för forskning och framtid har tagit fram rapporten *Mobilitet på landsbygder – forskningsöversikt och nulägesbeskrivning (2019/20:RFR10)*. I rapporten konstateras bl.a. att på landsbygder kan automatisering av fordon innebära möjligheter till ökad tillgänglighet. I rapporten framförs bl.a. att kollektivtrafik kan tillhandahållas till en lägre kostnad på stråk med få resande eftersom driftskostnaderna minskar stort när det inte behövs förare.

Utskottet vill lyfta fram det som statsrådet Eneroth framförde i sitt svar på en fråga (fr. 2019/20:663) i januari 2020 om att det i dag pågår en omfattande utrednings- och försöksverksamhet som syftar till att ställa om och förbereda transportsystemet till klimatsmarta och uppkopplade person- och godstransporter. Regeringens ambition är att Sverige ska vara en permanent världsutställning och då är testbäddar en viktig del. Statsrådet konstaterade att åtgärderna består av flera olika delar. Trafikverket och Transportstyrelsen arbetar på regeringens uppdrag med den nationella handlingsplanen för intelligenta transportsystem. Aktuella fokusområden är intelligenta transportsystem i bl.a. uppkopplade och självkörande fordon. Statsrådet pekade även på att Sverige deltar aktivt i EU-arbetet i frågor som rör självkörande fordon. Statsrådet sammanfattade att det pågår en omfattande utrednings-, utvecklings- och försöksverksamhet inom området där såväl kommuner som regioner är engagerade. Utskottet välkomnar regeringens ambitioner när det gäller självkörande fordon.

Utskottet välkomnar vidare de försöksverksamheter som pågår runt om i landet och vill peka på att Scania har beviljats tillstånd av Transportstyrelsen att testa självkörande lastbilar på E4 mellan Södertälje och Jönköping. Testerna kommer att genomföras tillsammans med företaget Tusimple som leder utvecklingen av autonoma fordon. Lastbilarna körs autonomt men övervakas av en förare, ett s.k. nivå-4-test. I både USA och Kina pågår redan test av lastbilar enligt nivå 4 på allmän väg, men Scania är först i Europa med att testa tekniken på motorväg och med nyttolast.

Sammanfattningsvis kan utskottet konstatera att det pågår mycket verksamhet när det gäller att utveckla självkörande fordon men också utredningar för att se till att frågor om krav på infrastruktur samt juridiska och

regulatoriska frågor tas om hand. Utskottet kan konstatera att det är komplicerade frågor som behöver utredas bl.a. eftersom utvecklingen av fordonen går snabbt och behoven när det gäller exempelvis vägnätet kan ändras. Det är också stor skillnad beroende på vilken trafikmiljö – städer eller landsbygd – som fordonet framförs i. Mot bakgrund av det aktiva arbete som bedrivs och de initiativ som har tagits på området finner inte utskottet att det finns skäl att för närvarande vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslagen. Utskottet följer utvecklingen på området mycket noga. Motionerna 2020/21:1255 (M), 2020/21:2218 (SD) yrkandena 83, 84 och 114, 2020/21:2809 (KD) yrkande 12, 2020/21:2981 (M), 2020/21:3235 (L) yrkande 24 och 2020/21:3468 (M) yrkande 19 avstyrks.

Parkeringsfrågor

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om parkeringsfrågor. Utskottet hänvisar till pågående beredningsarbete. Vidare framhåller utskottet vikten av att förhindra fusk med parkeringstillstånd för rörelsehindrade.

Jämför reservation 28 (M), 29 (SD), 30 (C) och 31 (V).

Bakgrund

Att ordna trafiken och utforma parkeringsmöjligheter är en kommunal fråga. Frågan om parkering regleras i bl.a. plan- och bygglagen (2010:900) och trafikförordningen (1998:1276). Genom lagstiftningen har kommunerna således getts mandat att besluta om utformningen av parkeringsplatser.

Kommunernas möjlighet att ta ut avgift för parkering regleras i lagen (1957:259) om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats, m.m. Av lagen framgår att en kommun får ta ut ersättning för rätten att parkera i den omfattning som behövs för att ordna trafiken. Bestämmelsen innebär att alla trafikanter ska behandlas lika och betala avgift enligt samma villkor. De enda undantag som en kommun kan besluta om gäller för nytoparkering, boendeparkering eller rörelsehindrade. En kommun kan gynna vissa kommunmedlemmar framför andra under vissa förutsättningar.

Gällande rätt

Parkeringstillstånd för rörelsehindrade

Reglerna om parkeringstillstånd för rörelsehindrade finns i 10 kap. 8 § trafikförordningen (1998:1276). Där framgår 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. Transportstyrelsen har meddelat föreskrifter och allmänna råd om parkeringstillstånd för rörelsehindrade (TSFS 2009:73).

Lagen om felparkeringsavgift

Enligt lagen (1976:206) om felparkeringsavgift får regeringen ange det högsta och det lägsta belopp som felparkeringsavgifter får fastställas till. Beloppen får varieras med hänsyn till skilda slag av parkeringsöverträdelser. Avgiftens belopp fastställs av regeringen eller den myndighet eller kommun som regeringen bestämmer. Enligt förordningen (1976:1128) om felparkeringsavgift fastställer kommunen felparkeringsavgiftens belopp. Avgiftens belopp får fastställas till lägst 75 och högst 1300 kronor. Felparkeringsavgift ska betalas i den ordning som Transportstyrelsen bestämmer.

Lagen om kontrollavgift vid olovlig parkering

Enligt lagen (1984:318) om kontrollavgift vid olovlig parkering får en markägare som upplåter ett område för parkering eller förbjuder parkering inom området ta ut en avgift (kontrollavgift) om ett fordon parkerats inom området i strid mot förbud eller villkor som markägaren har beslutat (olovlig parkering).

Pågående arbete

Bilpoolsutredningen föreslog i sitt betänkande Motorfordonspooler – på väg mot ökad delning av motorfordon (SOU 2020:22) att kommunerna ska ges möjlighet att genom lokala trafikföreskrifter reservera parkeringsplatser för delningsfordon på allmän platsmark. Utredningen föreslog att det genomförs genom ändringar i trafikförordningen (1998:1276). Utredningen gjorde bedömningen att en möjlighet för kommunen att reservera parkeringsplatser för specifika delningsfordon inte bör införas, bl.a. eftersom en sådan platsreservation inte kan anses innebära att allmänheten fortfarande har tillgång till platsen. Förslagen innebär att det är kommunerna som ska pröva frågor om parkeringstillstånd för delningsfordon. Utredningen framhöll att tillgång till parkeringsplatser är centralt för att främja bilpooler. Eftersom marknaden för motorfordonspooler i dag nästan uteslutande utgörs av bilpooler har utredningen inte kunnat belägga att motorcykel- och mopedpooler har något behov av parkeringsplatser.

Bilpoolsutredningens betänkande är föremål för remissbehandling till den 4 juni 2021.

Motionerna

Michael Rubbestad (SD) anser i motion 2020/21:199 att det är orimligt att blåljuspersonal och Polismyndigheten ska behöva avsätta tid och resurser under en pågående uttryckning för att en anmärkning eller avgift har utfärdats. Motionären föreslår därför att det görs en ändring i relevanta lagar, regler och förordningar så att det inte är tillåtet att ge blåljusfordon under pågående uttryckning parkeringsanmärkning eller kontrollavgift.

I kommittémotion 2020/21:1313 yrkande 10 föreslår Jens Holm m.fl. (V) att regeringen återkommer med förslag på ändringar i lagstiftningen så att det blir möjligt för kommunerna att minska biltrafikens miljö- och klimatpåverkan genom differentierade avgifter på parkeringsplatser. Motionärerna pekar på att om man utifrån fordonens miljöegenskaper använder differentierade parkeringsavgifter kan miljö- och klimatpåverkan från biltrafiken minskas.

I kommittémotion 2020/21:2218 yrkande 64 av Thomas Morell m.fl. (SD) framhåller motionärerna att bestämmelserna om överträdelser av lastzoner behöver skärpas. Motionärerna har uppmärksammat att andelen bilister som parkerar på ett sätt som kan hindra den som ska lasta eller lossa gods eller busstrafiken har ökat.

Markus Wiechel m.fl. (SD) framhåller i motion 2020/21:2883 yrkande 3 att elbilar bör få kostnadsfri parkering i hela landet. Motionärerna pekar bl.a. på att det är en nödvändig åtgärd för att efterfrågan på elbilar ska öka.

I motion 2020/21:2988 av David Josefsson (M) föreslås att man ska utreda hur lagstiftningen kan skärpas så att det blir förenat med straffansvar att parkera så att utryckningsvägar vid exempelvis badplatser blockeras. Motionären påminner om att det finns rapporter om att räddningsinsatser fördröjts på grund av felparkerade fordon.

I motion 2020/21:2990 yrkande 1 av David Josefsson (M) framhåller motionären att lagstiftningen bör ändras så att det blir tillåtet att differentiera parkeringsavgifter och trängselskatt samt övriga parkeringsvillkor i syfte att gynna bilar med mindre miljöpåverkan. I yrkande 2 framhåller motionären att lagstiftningen bör ändras på liknande sätt i syfte att gynna bilpooler och andra delningstjänster. Motionären framhåller att detta kan ge positiva incitament till ett mer miljövänligt bilåkande.

Martin Ådahl m.fl. (C) framhåller i motion 2020/21:3287 yrkande 1 att den s.k. kommunala avgiftslagen bör ses över så att det blir möjligt att differentiera parkeringsavgifter utifrån fordons miljöegenskaper. Motionärerna pekar på att det bör vara lägre parkeringsavgifter för miljöfordon som uppfyller särskilda miljökrav eller drivs med ett visst drivmedel, exempelvis el. I yrkande 2 anser motionärerna att kommunallagen bör ses över så att principen om likabehandling av kommuninvånare medger olika parkeringsavgifter om syftet är att förbättra den gemensamma miljön. Motionärerna framhåller att det bör framgå att det inte är invånarna som behandlas olika, utan fordonen.

I kommittémotion 2020/21:3349 yrkande 19 framhåller Jessica Rosencrantz m.fl. (M) att kommuner bör få möjlighet att differentiera parkeringsavgifter utifrån fordons miljö- och klimatpåverkan. I yrkande 20

anför motionärerna att kommuner bör få möjlighet att reservera parkeringsplatser för delningsfordon. Motionärerna påtalar att det är viktigt att ge kommunerna möjlighet att utifrån varje enskild kommuns förutsättningar och behov minska de skadliga partiklarna och förbättra luftkvaliteten, klimatet och hälsan. I partimotion 2020/21:3368 av Ulf Kristersson m.fl. (M) yrkande 6 framhåller motionärerna att kommunerna bör få fler miljöstyrande verktyg för att minska transporterens miljöpåverkan. I kommittémotion 2020/21:3468 yrkandena 6 och 7 av Maria Stockhaus m.fl. (M) finns likalydande yrkanden.

Markus Wiechel och Alexander Christiansson (båda SD) anser i motion 2020/21:3493 att det bör införas ett nationellt register för parkeringstillstånd för personer med nedsatt rörelseförmåga, för att motverka fusk med parkeringstillstånd.

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar att tillgången till parkeringsplatser är av stor betydelse för val av transportmedel och det finns därför stora möjligheter att använda parkering som ett styrmedel. Att uppmuntra människor till beteendeförändringar är också en viktig del av politiken för att minska transportsektorns klimatutsläpp. Tillgången till parkeringsplatser har också identifierats som en central fråga för att främja bilpoolsmarknadens tillväxt. Klimatpolitiska rådet föreslog t.ex. i sin rapport för 2019 att kommunerna ska ges rätt att upplåta allmän mark till särskilda parkeringar för bilpooler på ett liknande sätt som de i dag kan avsätta mark för särskilda parkeringar för rörelsehindrade. Utskottet har därför också vid flera tillfällen välkomnat det arbete som bedrivs i syfte att underlätta parkering för bilpoolsbilar men också för miljöbilar och har framhållit att det är viktigt att fortsätta följa frågan om hur ägare av miljöbilar kan premieras i arbetet med omställningen av transportsektorn till fossilfrihet. Utskottet ser därför positivt på det som regeringen konstaterar i propositionen En samlad politik för klimatet – klimatpolitisk handlingsplan (prop. 2019/20:65) om att kommunerna spelar en viktig roll i omställningen till ett transporteffektivt samhälle i kraft av det kommunala planmonopolet och i de fall kommunen är markägare. Vid nybyggnationer i städer och tätorter kan kommuner t.ex. arbeta med flexibla parkeringsnormer och låga parkeringstal.

När det gäller motionsförslag om att reservera parkeringsplatser för exempelvis bilpooler har utskottet tagit del av att Bilpoolsutredningen föreslog i sitt betänkande Motorfordonspooler – på väg mot ökad delning av motorfordon (SOU 2020:22) att kommunerna ska ges möjlighet att genom lokala trafikföreskrifter reservera parkeringsplatser för delningsfordon på allmän platsmark. Utredningens förslag är föremål för remissbehandling fram till den 4 juni 2021. I avvaktan på den fortsatta beredningen anser inte utskottet att det finns anledning att ta något initiativ med anledning av motionsförslagen om att reservera parkeringsplatser för särskilda fordon.

När det gäller differentierade parkeringsavgifter baserat på fordons miljöegenskaper konstaterar utskottet att detta enligt en dom i Högsta förvaltningsdomstolen inte är möjligt i andra fall än som anges i lagtexten (HFD 2014 ref. 57). Med anledning av en fråga om differentierade parkeringsavgifter har också statsrådet Tomas Eneroth i sitt svar på en skriftlig fråga (fr. 2018/19:125) framhållit att han kommer att fortsätta följa frågan om hur ägare av miljöbilar kan premieras i arbetet med omställningen av transportsektorn till fossilfrihet. Utskottet välkomnar detta.

Utskottet vill vidare lyfta fram att det är mycket viktigt att förhindra fusk med parkeringstillstånd för rörelsehindrade. De tillstånd som lämnas ut ska komma rätt person till del. Det är även viktigt för att systemet ska uppfattas som trovärdigt. Utskottet ser därför positivt på de förordningsändringar som gjordes 2016 och som innebär att ett fordon får flyttas om ett ogiltigt parkeringstillstånd för rörelsehindrade har använts. Ytterligare en ändring handlade om att böterna vid felparkering höjdes med 30 procent upp till 1300 kronor. Utskottet förutsätter att det även i fortsättningen bedrivs ett aktivt arbete för att förhindra fusk med parkeringstillstånd för rörelsehindrade.

När det gäller motionsförslag om felparkerade bilar vill utskottet peka på möjligheten att ta ut felparkeringsavgift eller kontrollavgift. Utskottet vill också framhålla att det är helt oacceptabelt att parkera sitt fordon på ett sådant sätt att räddningstjänsten hindras från att utföra sitt arbete. Utskottet utgår från att detta beivras på adekvat sätt. Utskottet välkomnar i sammanhanget att flera av landets badplatser också informerar om vikten av att parkera på avsedda parkeringsplatser.

Polisen uppger att polisen ska parkera bilen där det är lämpligt för uppdragets karaktär. Det kan innebära att bilen står direkt utanför en butiksentré eller centrumentré, utan parkeringsruta. Polisen behöver ha nära till bilen och dess utrustning. Utskottet utgår från att det finns stor respekt och förståelse för hur polisen behöver parkera sina fordon för att kunna genomföra sitt uppdrag.

Mot denna bakgrund anser utskottet inte att det finns anledning att ta några initiativ med anledning av motionsförslagen, och motionerna 2020/21:199 (SD), 2020/21:1313 (V) yrkande 10, 2020/21:2218 (SD) yrkande 64, 2020/21:2883 (SD) yrkande 3, 2020/21:2988 (M), 2020/21:2990 (M) yrkandena 1 och 2, 2020/21:3287 (C) yrkandena 1 och 2, 2020/21:3349 (M) yrkandena 19 och 20, 2020/21:3368 (M) yrkande 6, 2020/21:3468 (M) yrkandena 6 och 7 samt 2020/21:3493 (SD) avstyrks.

Bilpooler

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om bilpooler. Utskottet hänvisar till pågående beredningsarbete.

Jämför reservation 32 (M, SD, C).

Bakgrund

Det finns för närvarande inte någon juridisk definition av begreppet bilpooltjänst. En bilpool innebär dock att ett antal personer samsas om en eller flera bilar. Det finns två slags bilpooler: dels föreningsdrivna bilpooler där hushåll delar på några bilar, dels företag som driver bilpooler kommersiellt. Enligt Trafikverket finns det bilpooler på ett femtiotal orter i Sverige.

Pågående arbete

I april 2020 överlämnade Bilpoolsutredningen betänkandet Motorfordonspooler – på väg mot ökad delning av motorfordon (SOU 2020:22). Utredningen har haft i uppdrag att lämna förslag om hur bil-, motorcykel- och mopedpooltjänster, s.k. bilpooltjänster, ska kunna främjas. Utredningen har även haft i uppdrag att ta fram en definition av bilpooltjänst. Av kommittédirektiven följer att såväl bilar som motorcyklar och mopeder ska omfattas av definitionen. Utredningen föreslog därför att begreppet motorfordonspool används som benämning på dessa tjänster. Utredningen föreslog vidare att en lag om motorfordonspooler införs och att lagen ska syfta till att främja en ökad användning av motorfordonspooler och därigenom bidra till omställningen till ett transporteffektivt samhälle. Den föreslagna lagen innehåller en definition av begreppet motorfordonspool. Med motorfordonspool avses en tjänst där registrerade användare delar på användningen av ett eller flera motorfordon med undantag för moped klass II. Tjänsten ska vara allmänt tillgänglig. Fordonen ska kunna hyras under en begränsad tid och den kortaste hyrestiden ska vara en timme eller kortare. Vidare ska hyresavtal inte behöva ingås vid varje användningstillfälle. Det uppställs också krav på att tjänsten ska tillhandahållas av en juridisk person och att den juridiska personen ska vara registrerad som ägare till fordonen i vägtrafikregistret. Detta medför att peer-to-peer-pooler, som innebär att privatpersoner hyr ut motorfordon till varandra via en förmedlingstjänst, ofta i form av en digital plattform, utesluts från definitionens tillämpningsområde. Utredningen föreslog även att regeringen ger Trafikverket i uppdrag att tillsammans med Konsumentverket och Naturvårdsverket genomföra en informationssatsning som ska öka kunskapen hos konsumenterna om motorfordonspooler och hur dessa kan bidra till ett mer hållbart resande. En sådan informationssatsning bedöms kunna förstärka effekten av utredningens

föreslagna åtgärd att reservera parkeringsplatser för delningsfordon och leda till en ökad användning av motorfordonspooler.

Bilpoolsutredningens betänkande är föremål för remissbehandling till den 4 juni 2021.

Motionerna

I kommittémotion 2020/21:2218 yrkande 17 konstaterar Thomas Morell m.fl. (SD) att parkeringsplatser och bilpooles bör finnas med i samhällsplaneringen.

Markus Wiechel m.fl. (SD) framhåller i motion 2020/21:2883 yrkande 5 att det krävs att elbilspooler på sikt betraktas som mer grundläggande transportinfrastruktur än som privat transportverksamhet. Regeringen bör därför ta fram projekt, liknande bl.a. elbilspoolsprojektet i Frankrike, för att förbättra möjligheten att använda elfordon.

I kommittémotion 2020/21:3172 yrkande 38 anser Anders Åkesson m.fl. (C) att man bör ta fram en juridisk definition av begreppet bilpool, eller fordonspool, i syfte att ge kommuner större möjlighet att avsätta gatumark till delningstjänster inom transportsektorn.

Maria Stockhaus m.fl. (M) framför i kommittémotion 2020/21:3468 yrkande 22 att det bör tas fram en juridisk definition av begreppet bilpool. I yrkande 23 framhåller motionärerna behovet av att stimulera delningsekonomi. Motionärerna pekar bl.a. på att delningsekonomi kommer att vara en viktig del i omställningen till gröna transporter för både privatpersoner och företag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis betona att cirkulär ekonomi på en övergripande nivå till stor del handlar om hushållning med naturresurser. Ett sätt att optimera resursutnyttjande är att cirkulera produkter med så högt nyttjande som möjligt. Utskottet anser att det finns stor potential till resursutnyttjande för personbilstrafiken. Utskottet har därför också tidigare framfört att det ser fram emot det utredningsarbete som har bedrivits när det gäller bilpooles. Bilpoolsutredningen överlämnade sitt betänkande till regeringen i april 2020 och det är föremål för remissbehandling till den 4 juni 2021. Utskottet kan konstatera att många av de förslag som lyfts i motionerna också har behandlats av utredningen.

Mot bakgrund av pågående beredning finner inte utskottet att det finns anledning att ta något initiativ med anledning av motionsförslagen. Motionerna 2020/21:2218 (SD) yrkande 17, 2020/21:2883 (SD) yrkande 5, 2020/21:3172 (C) yrkande 38 och 2020/21:3468 (M) yrkandena 22 och 23 avstyrks.

Övergivna fordon

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om övergivna fordon. Utskottet hänvisar till arbete som bedrivs på området.

Jämför reservation 33 (SD).

Gällande rätt

Det är kommuner, polisen eller Trafikverket som får besluta om flyttning av ett fordon enligt lagen (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall och förordningen (1982:198) om flyttning av fordon i vissa fall. Regeringen bemyndigas att utfärda föreskrifter om rätt för statlig eller kommunal myndighet att flytta fordon i särskilt angivna fall, när det behövs för ordningen och säkerheten i trafiken eller av naturvårdsskäl. Flyttning får även ske om ett fordon under minst sju dygn i följd har varit felparkerat.

Enligt lagen får ett registrerat fordon flyttas också om det har varit parkerat på någon annans mark under minst sju dygn i följd efter det att markägaren underrättat fordonets ägare om att det inte får vara parkerat på platsen. Kan fordonets ägare inte anträffas får fordonet flyttas om det varit uppställt under minst en månad i följd efter det att markägaren påbörjat försök att underrätta fordonsägaren.

Enligt förordningen ska beslut om flyttning bl.a. föregås av en utredning. Vidare ska beslut om flyttning verkställas omedelbart, om det behövs med hänsyn till ändamålet med flyttningen.

Motionerna

Lotta Olsson (M) framhåller i motion 2020/21:1377 att det inte är rimligt att enskilda markägare eller enskilda vägföreningar behöver ta ekonomiskt eller praktiskt ansvar för bortforsel av övergivna fordon. Motionären anser därför att det bör övervägas om kommunen eller staten kan ta ansvar för bortforsling av fordon på annans mark då polisanmälan har gjorts och fordonet inte är bortfört inom en vecka av ägaren.

I motion 2020/21:1982 av Lotta Finstorp (M) föreslås att regeringen se över möjligheten att utfärda sanktioner mot människor som överger fordon vid vägrenar, parkeringsplatser eller diken. Motionären påpekar att förutom att skrotbilen är nedskräpning så kan den också betraktas som farligt avfall.

Thomas Morell m.fl. (SD) anser i kommittémotion 2020/21:2218 yrkande 100 att det behöver gå fortare att forsla bort övergivna fordon. Motionärerna påminner om att risken ökar att ett fordon som blir stående en längre tid blir vandaliserat eller plundrat.

I motion 2020/21:2501 framhåller Lars Mejern Larsson (S) behovet av åtgärder för att skydda markägare från kostnader i samband med bortforsling

av bilar som har dumpats på deras mark. Motionären pekar på att det i dag är oskyldiga markägare som får stå för kostnaden för att frakta bort bilar.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill understryka att övergivna fordon längs vägarna och i naturen är ett problem som måste tas på allvar ur både miljö- och trafiksäkerhetsperspektiv. Utskottet vill också framhålla att det ser allvarligt på den olägenhet som övergivna fordon innebär för både det offentliga och den enskilde markägaren. Utskottet konstaterar att det är en komplex fråga och att bestämmelserna skiljer sig åt för olika situationer och om fordonet är att anse som fordonsvrak eller inte. Utskottet välkomnar därför det arbete som bedrivs av ansvariga parter. Utskottet vill bl.a. peka på att Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) har gett ut en handbok om flyttning av fordon och att Naturvårdsverket på sin webbplats informerar om ansvar för övergivna bilar. Utskottet är också medvetet om det arbete som Trafikverket gör för att flytta övergivna fordon, ibland så snart som inom en timme. Utskottet vill också påminna om att det under 2021 är möjligt att använda anslaget för sanering och återställning av förorenade områden (anslaget 1:4, utg.omr. 20) för omhändertagande av övergivna och uttjänta fordon som utgör en risk för miljön.

Utskottet ser med tillförsikt på det arbete som bedrivs och finner för närvarande inte skäl att ta något initiativ. Motionerna 2020/21:1377 (M), 2020/21:1982 (M), 2020/21:2218 (SD) yrkande 100 och 2020/21:2501 (S) avstyrks.

Några registreringsfrågor

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om registreringsfrågor. Utskottet lyfter bl.a. fram att det förutsätter att behöriga myndigheter gör det som är möjligt för att stävja fordonsrelaterad brottslighet.

Jämför reservation 34 (SD) och 35 (C).

Gällande rätt

Vägtrafikregistret

Närmare bestämmelser om registrering av ägar- och fordonsuppgifter i vägtrafikregistret finns sedan den 1 juli 2019 i lagen (2019:370) om fordonsregistrering och användning, förordningen (2019:383) om fordonsregistrering och användning samt i vägtrafikdatalagen (2019:369) och

vägtrafikdataförordningen (2019:382). Transportstyrelsen är den myndighet som ansvarar för vägtrafikregistret.

Det övergripande syftet med vägtrafikregistret är att vara ett informationssystem inom vägtrafiksektorn såväl för enskilda som för företag och offentliga organ. Exempelvis används uppgifter i vägtrafikregistret vid omsättning av fordon, vid kontroll av ordning och säkerhet i trafiken, vid beslut om skatter eller avgifter samt vid utsökning och indrivning. Det förekommer även ett internationellt informationsutbyte. Det är uttryckligen reglerat vilka uppgifter som får behandlas i registret och dessa är tillgängliga för sökning enligt särskilda kriterier. Fordonsregistreringen i vägtrafikregistret utgör inte något ägarregister i civilrättslig mening. Registret tillhandahåller uppgifter om vem som är registrerad ägare till ett fordon, även om denne inte skulle vara civilrättslig ägare till fordonet. I förarbetena har uttalats att vägtrafikregistret trots detta bör ha till ändamål att tillhandahålla personuppgifter om vem som är registrerad som fordonsägare, för att förebygga brott i den allmänna omsättningen. Registret används i stor utsträckning för kontroll av ägande- eller förfoganderätt vid omsättning av fordon.

Vägtrafikdatalagen

Syftet med vägtrafikdatalagen är att ge tillgång till den information som finns i vägtrafikregistret samt att ge Transportstyrelsen möjlighet att behandla personuppgifter på ett ändamålsenligt sätt och skydda människor mot att deras personliga integritet kränks vid sådan behandling. Lagen gäller vid behandling av personuppgifter i Transportstyrelsens verksamhet på vägtrafikområdet som rör fordon, behörigheter, tillstånd och tillsyn. Transportstyrelsen är enligt vägtrafikdatalagen personuppgiftsansvarig för den behandling av personuppgifter som sker inom ramen för myndighetens verksamhet. Enligt lagen ska tillgången till personuppgifter begränsas till vad var och en behöver för att kunna fullgöra sina arbetsuppgifter.

Vägtrafikregisteravgift

I 2 kap. i vägtrafikdataförordningen finns reglering av vägtrafikregisteravgiften. Avgiften ska tas ut för ett fordon som har registrerats i vägtrafikregistret. Avgiften tas ut för varje bil, motorcykel, motorredskap, tung terrängvagn och släpvagn. För en moped klass I, ett terrängsläp och ett annat terrängmotorfordon än en tung terrängvagn tas det ut en engångsavgift för registerhållningen. Vägtrafikregisteravgiften tas i normalfallet ut i samband med att fordonet första gången ställs på, och därefter tas avgiften ut årligen. Syftet med avgiften är att den ska täcka Transportstyrelsens kostnader för att driva och utveckla vägtrafikregistret. I detta ingår, förutom utveckling och anpassning, kostnader inom it-området samt kostnader för tjänster kopplade till vägtrafikregistret, exempelvis ägarbyten samt av- och påställning av fordon.

Registreringsskyltar

Enligt förordningen (2001:650) om vägtrafikregister ska Transportstyrelsen i samband med registreringen av ett fordon tilldela det ett registreringsnummer. I februari 2017 beslutade regeringen att göra det möjligt för Transportstyrelsen att tilldela registreringsnummer där det sista tecknet kan vara både en siffra eller en bokstav. Registreringsnumret ska enligt 7 kap. 1 § därför numera bestå av antingen tre bokstäver och tre siffror eller tre bokstäver, två siffror och en bokstav. Det finns särskilda registreringsskyltar för tävlingsfordon (8 b §) och taxi (9 §).

Motionerna

I motion 2020/21:318 av Rickard Nordin (C) yrkande 1 föreslås att bokstavsbeteckningarna på registreringsskyltar ändras för att synliggöra miljöbilsinnehav. Motionären pekar bl.a. på att det kan ge en extra stolthet och möjlighet för nyfikna att lätt identifiera de bästa miljöbilarna.

I motion 2020/21:774 av Daniel Bäckström (C) yrkas att endast berörda myndigheter bör ha tillgång till information om vilka fordon en person äger. Motionären framhåller att det är viktigt ur ett brottsförebyggande perspektiv.

Hampus Hagman (KD) framhåller i motion 2020/21:1008 att man bör utreda hur den allmänna tillgången till fordonsregistret kan begränsas. Motionären pekar på att fordonsregistret annars kan användas av kriminella för att lokalisera och stjäla värdefulla bilar.

I motion 2020/21:1718 av Lars Jilmstad (M) framförs att i brottsförebyggande syfte bör tillgången till Transportstyrelsens fordonsregister försvåras. Motionären pekar på att i andra länder är möjligheten att få ut uppgifter om ägare till fordon begränsad på olika sätt.

Lars Mejern Larsson och Pyy Niemi (båda S) föreslår i motion 2020/21:1784 att det görs en översyn av lagstiftningen och sanktionerna mot användandet av avställda fordon.

Boriana Åberg (M) anser i motion 2020/21:1945 att tillgången till uppgifter i fordonsregistret ska försvåras. Motionären konstaterar att öppenheten i det svenska fordonsregistret är en bidragande orsak till organiserad brottslighet när det gäller bilstölder.

I kommittémotion 2020/21:2218 yrkande 101 föreslår Thomas Morell m.fl. (SD) att vissa personalgrupper såsom poliser, åklagare, domare m.fl. av säkerhetsskäl ska erbjudas möjlighet till låsta registreringsnummer. I yrkande 102 anser motionärerna att det krävs en översyn av påställning av sommarfordon och trafikillstånd. I yrkande 107 önskar motionärerna att vägtrafikregisteravgiften ses över. Motionärerna anser att det endast bör finnas en avgift när man nyregistrerar ett fordon och inte en årlig avgift. I yrkande 112 påtalar motionärerna att känsliga fordonsuppgifter i bilregistret bör skyddas för att minska stöldrisken.

I motion 2020/21:2536 yrkande 5 av Johan Hedin och Anders Åkesson (båda C) föreslås att man inför e-legitimering för att få tillgång till

fordonsuppgifter. Motionärerna framhåller bl.a. att möjligheten att söka i trafikregistret bör ses över för att minska risken för stölder av attraktiva fordon.

Utskottets ställningstagande

Utskottet kan konstatera att vägtrafikregistret innehåller personuppgifter som gör det möjligt att identifiera ägaren till ett visst fordon. Detta har medfört att information har kunnat utnyttjats för bilstölder av särskilt attraktiva fordon. Utskottet vill därför påminna om att regeringen i december 2018 lämnade en proposition till riksdagen om behandling av personuppgifter samt registrering och användning av fordon på vägtrafikområdet (prop. 2018/19:33, bet. 2018/19:TU12). Utskottet ansåg i sin behandling av propositionen att regeringens lagförslag var väl avvägda och att de kan bidra till att regelverket blir tydligare och mer överskådligt. Genom den nya lagstiftningen gavs Transportstyrelsen möjlighet att behandla personuppgifter på ett ändamålsenligt sätt och att värna människors rätt till skydd av personuppgifter vid sådan behandling. Utskottet menade att det är viktigt att säkerställa en väl avvägd balans mellan å ena sidan individers rätt till skydd av personuppgifter och å andra sidan samhällets rättmätiga krav på att verksamheten på vägtrafikområdet kan bedrivas på ett effektivt och välordnat sätt. Utskottet har inte ändrat uppfattning i dessa frågor.

Vägtrafikdatalagen har i uppgift att reglera personuppgiftsbehandling när det gäller fordon, behörigheter, tillstånd och tillsyn. Lagen om fordons registrering och användning reglerar förutsättningarna för ett fordons registrering och användning. De nya lagarna började gälla den 1 juli 2019. Transportstyrelsen är enligt vägtrafikdatalagen personuppgiftsansvarig för den behandling av personuppgifter som sker inom ramen för myndighetens verksamhet. Utskottet vill betona att tillgången till personuppgifter enligt lagen ska begränsas till vad var och en behöver för att kunna fullgöra sina arbetsuppgifter. Utskottet vill därför lyfta fram slutbetänkandet Så stärker vi den personliga integriteten (SOU 2017:52) som överlämnades till Justitiedepartementet i juni 2017, där Integritetskommittén kartlagt och analyserat sådana faktiska och potentiella risker för intrång i den personliga integriteten som kan uppkomma i samband med användning av informationsteknik i såväl privat som offentlig verksamhet. Utskottet är införstått med de utmaningar som finns när det gäller stölder och integritetsaspekter i anslutning till fordonsregistret. Utskottet förutsätter att behöriga myndigheter gör det som är möjligt för att stävja fordonsrelaterad brottslighet.

För att man ska kunna köra ett fordon måste det vara påställt. Det innebär att ägaren måste ha en trafikförsäkring och betala fordonsskatt för fordonet. Ett avställt fordon som man vill börja använda måste ställas på. Fordonet kan börja användas från påställningsdatumet. Man kan inte begära påställning från ett datum bakåt i tiden, utan påställningen gäller fr.o.m. den dag då anmälan

registreras. I vissa fall får fordonet inte användas trots att det ställts på. Det gäller om fordonet har körförbud på grund av utebliven kontrollbesiktning eller användningsförbud på grund av obetald fordonsskatt.

Utskottet finner inte anledning att ta något initiativ med anledning av motionsförslagen. Motionerna 2020/21:318 (C) yrkande 1, 2020/21:774 (C), 2020/21:1008 (KD), 2020/21:1718 (M), 2020/21:1784 (S), 2020/21:1945 (M), 2020/21:2218 (SD) yrkandena 101, 102, 107 och 112 samt 2020/21:2536 (C) yrkande 5 avstyrks.

Fordonsmålvakter

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om fordonsmålvakter. Utskottet hänvisar bl.a. till vidtagna åtgärder och pågående arbete.

Jämför reservation 36 (SD, KD).

Gällande rätt

Rätt att ta fordon i anspråk

Sedan den 1 juli 2014 gäller lagen (2014:447) om rätt att ta fordon i anspråk för fordringar på vissa skatter och avgifter (prop. 2013/14:176, bet. 2013/14:CU36, rskr. 2013/14:239). Vid indrivning av sådana fordringar som anges får Kronofogdemyndigheten besluta att ta i anspråk det fordon som skatten eller avgiften avser för betalning av gäldenärens skuld. Detta gäller under förutsättning att gäldenären saknar utmätningsbara tillgångar som räcker till betalning av skulden och att fordonet inte tillhör eller kan anses tillhöra gäldenären enligt bestämmelserna i utsökningsbalken.

Syftet med lagen är att dels minska de restförda fordonrelaterade skulderna till det allmänna, dels minska incitamentet att använda s.k. fordonsmålvakter. Genom att låta en fordonsmålvakt, normalt en person utan utmätningsbara tillgångar, stå som registrerad ägare till ett fordon kan den civilrättsliga ägaren och brukaren undandra sig det betalningsansvar som följer av ett fordonsinnehav.

Flyttning av fordon i vissa fall

Enligt lagen (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall har regeringen bemyndigats att utfärda föreskrifter om rätt för staten eller för en kommun att flytta felparkerade fordon vilkas registrerade ägare har obetalda och förfallna skulder i form av felparkeringsavgifter. Föreskrifter om sådan rätt finns i förordningen (1982:198) om flyttning av fordon i vissa fall.

Felparkeringsavgift

Den 1 januari 2021 trädde ändringar i kraft i lagen (1976:206) om felparkeringsavgift (prop. 2019/20:67, bet. 2019/20:TU13, rskr. 2019/20:306), som bl.a. innebär att det är förbjudet att använda ett fordon med obetalda felparkeringsavgifter som uppgår till mer än 5 000 kronor, om det har gått minst sex månader sedan beloppet senast skulle ha betalats. Användningsförbudet gäller till dess att den skuld som lett till förbudet har betalats. En polis eller en bilinspektör får ta hand om fordonets registreringsskyltar om användningsförbudet överträds.

Pågående arbete

Regeringen gav i september 2019 en utredare i uppdrag att göra en översyn av lagstiftningen om flyttning av fordon. I november 2020 överlämnades utredningens betänkande Översyn av lagstiftningen om flyttning av fordon m.m. (Ds 2020:20) till regeringen. Utredningens förslag har därefter varit på beredning inom Regeringskansliet och är nu föremål för remissbehandling fram till den 26 april 2021.

I skrivelsen föreslås ett antal åtgärder som ska minska mängden fordonsmålvakter, bl.a. att målvaktsparagrafen, som handlar om att flytta felparkerade fordon med skulder om minst 5 000 kronor, ska tillämpas även på tomtmark. Tidigare har det varit problem med att fordon ”dumpats” på tomtmark för att undkomma flyttning.

Felparkerade fordon ska framöver kunna flyttas omedelbart om de har körförbud, användningsförbud eller saknar föreskriven trafikförsäkring. Polisen ska också ges möjlighet att med omedelbar verkan kunna flytta felparkerade fordon genom att den s.k. fyra-dagarsregeln tas bort.

Dessutom föreslås ett antal åtgärder som ska minska kostnaderna för kommunerna; bl.a. ska uppställningstiden innan ett flyttat fordon tillfaller kommun/stat efter en kungörelsedelgivning kortas från tre till en månad.

Motionerna

Niels Paarup-Petersen (C) konstaterar i motion 2020/21:409 att både antalet bilar som ägs av bilmålvakterna och deras skulder till samhället har ökat. Motionären pekar på att en enskild bilmålvakt i Malmö äger knappt 4 000 bilar. I motionen föreslås därför att antalet bilar man kan äga utan särskild prövning begränsas (yrkande 2), att möjligheten att tvångsskriva ägarskap på brukare av bilar utreds (yrkande 3) och att en säker identifiering av personers identitet vid ägarbyte av bil, såsom digitalt ägarbyte, införs (yrkande 4).

Mikael Oscarsson (KD) anser i motion 2020/21:1046 yrkande 3 att regeringen bör se till att stärka kontrollen av id-uppgifter från Transportstyrelsen till Skatteverket vid utländska bilköp för att stoppa bilmålvakter. I yrkande 4 framhåller motionären att det antalet bilar som får registreras på ett samordningsnummer bör begränsas.

I kommittémotion 2020/21:1616 av Angelica Lundberg m.fl. (SD) lämnar motionärerna flera förslag på hur man kan förhindra att nya bilmålvakter tillkommer eller att fler bilar får ägare i redan existerande målvakter. Motionärerna anför bl.a. att man bör förhindra att den som har statliga fordonsrelaterade skulder blir ägare till flera fordon (yrkande 8), att man bör möjliggöra för Kronofogdemyndigheten att ta över ägandeskapet vid försök att kringgå nyägandeförbudet (yrkande 9), att man bör utreda hur man bättre kan arbeta förebyggande gällande bilägarskap (yrkande 11) och att samordningsnummer bör få registreras som ägare till maximalt ett fordon i Sverige (yrkande 12).

Katarina Brännström (M) anser i motion 2020/21:2163 att man för att motverka bilmålvakter bör se över hur antalet fordon kan begränsas per person.

I kommittémotion 2020/21:2218 Thomas Morell m.fl. (SD) föreslår motionärerna i yrkande 63 att problematiken med bilmålvakter utreds. I yrkande 105 anser motionärerna att möjligheten att upplysa om skuld på fordon vid ägarbyte ska utredas. Motionärerna pekar bl.a. på problematiken med ägarbyten av begagnade bilar med skulder.

Boriana Åberg (M) lämnar i motion 2020/21:2316 flera förslag på hur problemet med bilmålvakter kan stävjas. Motionären framhåller att det är en viktig del i kampen mot grov kriminalitet. I motionen föreslås bl.a. att kriminella ska hindras från att skaffa anonyma fordon (yrkande 1), att systemet för registrering av fordonsägare ska göras säkrare (yrkande 2), att bilägare med stora fordonskulder ska spärras från möjligheten att köpa och sälja bilar (yrkande 3) och att polisen eller Transportstyrelsen ska ges rätt att kontrollera ägaren till ett fordon som misstänks ha felaktiga ägaruppgifter (yrkande 4).

I motion 2020/21:2569 av John Weinerhall och Viktor Wärmick (båda M) föreslås att man ska se över hur bilmålvakter kan förbjudas att handla med fordon (yrkande 1), hur fordon som ägs av bilmålvakter kan förses med körförbud (yrkande 2) och hur fordonsägarbyten kan ske utan postförsändelser (yrkande 3).

Magnus Jacobsson m.fl. (KD) föreslår i kommittémotion 2020/21:2809 yrkande 28 att tiden för att meddela användningsförbud för fordon med obetalda parkeringsavgifter förkortas från sex till tre månader. Vidare anser motionärerna att en polis eller bilinspektör ska ha rätt att omhänderta ett fordon när ett användningsförbud överträds och fordonet används utan registrerings skylt (yrkande 29). Motionärerna anser även att en person med samordningsnummer ska få äga högst en bil i Sverige (yrkande 30). Motionärerna framhåller att bilmålvakter är ett viktigt verktyg för den organiserade brottsligheten.

I kommittémotion 2020/21:3272 yrkande 58 framhåller Johan Pehrson m.fl. (L) att det krävs en skärpt lagstiftning när det gäller bilmålvakter och flyttning av fordon. Motionärerna framhåller att olagliga fordon är ett av många allvarliga problem med koppling till annan brottslighet och fordonen används som flyktbilar, murbräckor eller gömmor för narkotika och stöldgods.

Andreas Carlson m.fl. (KD) anför i kommittémotion 2020/21:3307 yrkande 32 att det bör införas en maxgräns för det antalet fordon en person kan äga.

Utskottets ställningstagande

Utskottet kan konstatera att både riksdagen och regeringen har vidtagit en rad olika åtgärder de senaste åren för att skärpa reglerna mot bilmålvakter. Utskottet vill påminna om att riksdagen våren 2020 antog regeringens proposition 2019/20:67 Användningsförbud och avskyltning av fordon med obetalda felparkeringsavgifter (rskr. 2019/20:306). Utskottet framförde i betänkande 2019/20:TU13 att de lagändringar som föreslås i propositionen är motiverade och ändamålsenliga mot bakgrund av problemen med fordonsrelaterade skulder, fordonsmålvakter och målvaktsfordon. Regeringen framhöll i propositionen att den som äger ett fordon har ett offentligt och civilrättsligt ansvar inom ett flertal områden. Ägaren har t.ex. en skyldighet att betala fordonsskatt, felparkeringsavgifter, trängselskatter och infrastrukturavgifter som gäller fordonet. Ägaren har vidare ett ansvar för fel och brister i fordonets trafiksäkerhets- och miljöegenskaper. Inom fordonslagstiftningen definieras fordonets ägare ofta som den som är eller bör vara antecknad som ägare till fordonet i vägtrafikregistret. Regeringen framhöll även att arbetet med att se över om ytterligare åtgärder behöver vidtas i arbetet mot fordonsmålvakter kommer att vara angeläget även i fortsättningen. Utskottet välkomnar uttalandena.

Utskottet välkomnar också att regeringen i september 2019 gav en utredare i uppdrag att göra en översyn av lagstiftningen om flyttning av fordon. I november 2020 överlämnades utredningens betänkande Översyn av lagstiftningen om flyttning av fordon m.m. (DS 2020:20) till regeringen. Utredningens förslag har därefter varit på beredning inom Regeringskansliet och är nu föremål för remissbehandling fram till den 26 april 2021. I skrivelsen föreslås ett antal åtgärder som ska minska mängden fordonsmålvakter. Utskottet ser fram emot det fortsatta arbetet med stort intresse.

I sammanhanget vill utskottet också peka på att i e-tjänsten Fordonets skulder kan man se betalningsinformation för trängselskatt, fordonsskatt, felparkeringsavgift och infrastrukturavgift för ett fordon som man äger. Det går också att kontakta Transportstyrelsens kundtjänst för fordonsspår för att kontrollera om det finns obetalda fordonsrelaterade skulder på ett visst fordon. Kronofogden kan lämna besked om obetalda fordonsrelaterade skulder som överlämnats dit. För bilhandlare och kommuner finns information om fordonsrelaterade skulder tillgänglig via direktåtkomst.

Med hänvisning till pågående arbete finner inte utskottet att det för närvarande finns anledning att ta något initiativ med anledning av motionsförslagen. Motionerna 2020/21:409 (C) yrkandena 2–4, 2020/21:1046 (KD) yrkandena 3 och 4, 2020/21:1616 (SD) yrkandena 8, 9, 11 och 12, 2020/21:2163 (M), 2020/21:2218 (SD) yrkandena 63 och 105, 2020/21:2316 (M) yrkandena 1–4, 2020/21:2569 (M) yrkandena 1–3, 2020/21:2809 (KD)

yrkandena 28–30, 2020/21:3272 (L) yrkande 58 och 2020/21:3307 (KD) yrkande 32 avstyrks.

Tillfälliga tunga transporter

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om tillfälliga tunga transporter. Utskottet hänvisar bl.a. till pågående beredningsarbete. Jämför reservation 37 (M, SD, C).

Bakgrund

I 4 kap. trafikförordningen (1998:1276) finns bestämmelser om fordonsvikt, bredd och längd. Om ett fordon eller fordonståg, med eller utan last, måste vara bredare, längre eller tyngre än vad grundbestämmelserna medger är det möjligt att ansöka om undantag (dispens) för just den transporten. Dispensen är direkt kopplad till ett specifikt fordon. Det är Trafikverkets regioner eller kommunerna som prövar dessa ansökningar. Om transporten berör enbart en kommun ska ansökan skickas till kommunen, men när transporten berör flera kommuner ska ansökan skickas till Trafikverkets regionkontor i den region där färden påbörjas.

Ett beslut från Trafikverkets regioner om dispens från största tillåtna bredd, längd och vikt gäller normalt högst 30 dagar och för en färd (en enstaka transport). För dispenser som gäller för mer än en färd kan Trafikverket bevilja längre giltighetstid. Enligt Transportstyrelsens allmänna råd bör giltighetstiden inte överstiga fem år. En grundläggande förutsättning för dispens är att det som ska transporteras är odelbart. I vissa sammanhang kan Trafikverket bevilja generella dispenser.

Motionerna

Lotta Olsson (M) framför i motion 2020/21:1403 att Trafikverket bör få i uppgift att tillsammans med berörda parter arbeta fram ett nytt regelverk som säkerställer att mobila kranar kan förflyttas trafiksäkert, enkelt och effektivt.

I motion 2020/21:1564 anser Monica Haider (S) att hanteringen av dispenser för mobila kranar behöver förbättras och effektiviseras. Motionären pekar på att kommuner hanterar dispensansökningar på olika sätt och har också olika lång handläggningstid. I motionen framförs att det kan leda till att många transporter tvingas genomföras utan dispens för att arbetet på en byggarbetsplats inte ska stanna av helt.

Thomas Morell m.fl. (SD) föreslår i kommittémotion 2020/21:2218 yrkande 59 att tillstånden för att söka dispens för att transportera mobila kranar förenklas. Motionärerna framhåller att det inte är rimligt att ett hinder för att

komma fram snabbt till exempelvis en tågurspårning är en tidskrävande tillståndsprocess.

Anders Åkesson m.fl. (C) anser i kommittémotion 2020/21:3172 yrkande 34 att Trafikverket bör få ett övergripande ansvar för dispenshanteringen av transporter av mobila kranar och tunga fordon. Motionärerna lyfter fram att i dag är både kommunen och Trafikverket involverade i dispenshanteringen. Motionärerna påtalar att branschen efterlyser ett förenklat regelverk.

I kommittémotion 2020/21:3468 yrkande 11 av Maria Stockhaus m.fl. (M) framhåller motionärerna att det behövs en förenklad tillståndsprövning för tillfälliga tunga transporter. Motionärerna pekar på att det kvarstår administrativa problem som flera tillstånd hos exempelvis väghållaren, Trafikverket och kommunen.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis påminna om att riksdagen våren 2020 riktade ett tillkännagivande till regeringen om att dispenshanteringen för tunga transporter bör underlättas och förenklas, bl.a. genom att Trafikverket erbjuder kommuner möjligheten att till Trafikverket delegera beslut om dispenser för tunga transporter på väg (bet. 2019/20:TU11, rskr. 2019/20:223). Av regeringens skrivelse 2020/21:75 Riksdagens skrivelser till regeringen – åtgärder under 2020 framgår att Trafikverket har initierat och finansierat ett projekt kopplat till det som anförs i tillkännagivandet. I skrivelsen anges att projektet omfattar utvecklandet av en digital undantagsprocess (dispenshantering) och att syftet är att med systemstöd ge ett bättre utnyttjande av undantagsfordon och infrastruktur i tid och rum. Det ska kunna leda till snabbare och flexibla handläggning på lika villkor samt en bibehållen standard på väginfrastrukturen. Av skrivelsen framgår att tillkännagivandet bereds vidare inom Regeringskansliet.

I sina svar på skriftliga frågor i september 2020 framförde statsrådet Tomas Eneroth (fr. 2020/21:97-98) bl.a. att det i dag finns ett samarbete mellan kommuner och Trafikverket. Kommunerna kan t.ex. teckna avtal med Trafikverket om ”förenklat samråd”, vilket i praktiken gör att Trafikverket får ett samordnande ansvar för även den kommunala delen av processen. Statsrådet påminde också om att Trafikverket och SKR även har en pågående dialog om undantagstransporter. Vidare pekade statsrådet på i syfte att hitta sätt att effektivisera undantagsprocessen driver RISE Research Institutes of Sweden AB ett projekt om en digital undantagsprocess. Projektet bygger vidare på befintliga samarbeten och kommer bl.a. att innehålla en bred probleminventering och en omvärldsanalys och kommer att involvera myndigheter, kommuner och branschorganisationer. Statsrådet avslutade med att påpeka att han följer den fortsatta utvecklingen noga. Utskottet välkomnar statsrådets uttalanden och finner inte att det finns anledning att vidta något ytterligare initiativ med anledning av motionsförslagen om dispensförfarande för tillfälliga tunga transporter. Motionerna 2020/21:1403 (M), 2020/21:1564

(S), 2020/21:2218 (SD) yrkande 59, 2020/21:3172 (C) yrkande 34 och 2020/21:3468 (M) yrkande 11 avstyrks.

Bestämmelser om vissa fordonstyper

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om särskilda bestämmelser för vissa fordonstyper. Utskottet påminner bl.a. om gällande regelverk. Jämför reservation 38 (M) och 39 (SD).

Gällande rätt

Lagen om vägtrafikdefinitioner

De bestämmelser och de begränsningar som gäller för olika typer av fordon som är tillåtna i Sverige anges i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner och i förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner. Begränsningarna kan exempelvis handla om vikt eller hastighet för olika fordonskategorier. Bestämmelserna återspeglar i stora delar det som fastställs i EU:s övergripande lagstiftning på fordonsområdet. Kompletterande bestämmelser om krav på fordon finns i fordonslagen (2002:574) och i fordonsförordningen (2009:211).

Transportstyrelsen får utfärda föreskrifter om eller i enskilda fall medge undantag som avses i 4 § lagen om vägtrafikdefinitioner. Föreskrifter om undantag får dock utfärdas endast om det finns särskilda skäl och det kan ske utan fara för trafiksäkerheten.

Trafikförordningen

Hastighetsgränser på vägar regleras i trafikförordningen (1998:1276), Trafikverkets föreskrifter, Transportstyrelsens föreskrifter och lokala trafikföreskrifter. Enligt 3 kap. 14 § trafikförordningen ska hastigheten anpassas till vad trafiksäkerheten kräver, med hänsyn tagen till trafikförhållanden. Dessutom ska tillräckligt låg hastighet hållas bl.a. inom bebyggt område (3 kap. 15 §). Utöver dessa s.k. relativa hastighetsbegränsningar gäller även skyltade hastighetsbegränsningar.

Bestämmelser om vissa fordonstyper

Släpfordon

Ett släpfordon är ett fordon som är byggt för att kopplas till ett annat motordrivet fordon (inte moped klass II) och är avsett för person- eller godstransport. Släpfordon delas in i släpvagnar, släpslädar och terrängsläp samt i lätta släpfordon och tunga släpfordon. Man får köra i högst 80 kilometer per timme med bromsad släp- eller husvagn samt med obromsad släp- eller

husvagn (totalvikt högst 750 kg a) om totalvikten inte överstiger bilens halva tjänstevikt eller b) om släp- eller husvagnen är olastad och tjänstevikten inte överstiger bilens halva tjänstevikt. Man får köra i högst 40 kilometer per timme med släpvagn med ledad dragstång och påskjutsbroms (t.ex. styrande framaxel) samt med obromsad släp- eller husvagn (totalvikt högst 750 kg a) om totalvikten överstiger bilens halva tjänstevikt eller b) om släp- eller husvagnen är olastad och tjänstevikten överstiger bilens halva tjänstevikt.

Vissa övriga fordon

Trafikförordningen (1998:1276) innehåller bestämmelser som gäller alla trafikanter. Bestämmelserna gäller trafik på väg och i terräng. I 5 kap. trafikförordningen finns särskilda bestämmelser om trafik med terrängfordon och terrängsläp på väg. Av 5 kap. 1 § framgår att terrängfordon inte får föras på allmän väg. Detta gäller dock inte om det är fråga om att korsa allmän väg ("kortaste lämpliga sträcka") eller om terrängförhållandena gör det nödvändigt att färdas på en sådan väg (5 kap. 2 §). Tung terrängvagn på hjul får enligt 5 kap. 6 § färdas på allmän väg. Terrängfordon som förs på allmän väg eller enskild väg som inte endast trafikeras i ringa omfattning får inte föras med högre hastighet än 20 kilometer per timme (5 kap. 5 §).

Lastbilar delas in i lätta och tunga lastbilar. En lätt lastbil – s.k. lättlastare – har en totalvikt på högst 3,5 ton, medan en tung lastbil har en totalvikt som överstiger 3,5 ton. En lätt lastbil kan framföras av den som har körkort med behörighet B, dvs. den behörighet som gäller för personbilar. Den som vill bedriva yrkesmässig trafik på väg måste dock ha ett yrkestrafiktillstånd. Att utföra godstransporter med lastbil är ett ansvarsfullt arbete som ställer höga krav på kunskap och skicklighet. Därför krävs också en särskild yrkesförar-kompetens för att få utföra sådana transporter.

Motionerna

Eric Palmqvist (SD) anser i motion 2020/21:121 att möjligheten att införa en ny fordonsklass – lätt personbil – bör utredas. Motionären framhåller att det är dags för Sverige att modernisera lagstiftningen och öppna upp för att ge EPA- och A-traktorerna värdiga moderna efterföljare.

I motion 2020/21:788 av Ola Johansson (C) anser motionären att högsta tillåtna hastighet för motorfordon med bromsad släpvagn ska vara 90 kilometer per timme på motorväg och motortrafikled. Motionären pekar bl.a. på att den köbildning som uppstår när ett långsamtgående fordon inleder en omkörning kan orsaka kökrockar längre bak och att effekterna av inbromsningarna kan kvarstå länge.

Björn Wiechel och Åsa Karlsson (båda S) anför i motion 2020/21:1438 att regelverket för släpfordon behöver ses över. Motionärerna påtalar att reglerna är krångliga och svåra att efterleva vilket kan innebära en säkerhetsrisk.

Thomas Morell m.fl. (SD) menar i kommittémotion 2020/21:2218 yrkande 20 att dispensen när det gäller bruttovikter med konfiguration 6x6 behöver ses

över. Motionärerna påpekar att det skulle kunna ge en betydande miljövinst utan att påverka vägnätet negativt. I yrkande 37 framförs att man bör utreda en utökad möjlighet att framföra terrängfordon på allmän väg. En sådan åtgärd kan underlätta för både människor och företag. I yrkande 57 framhåller motionärerna att regelverket för lätta lastbilar behöver ses över. Motionärerna påtalar att dessa fordon har blivit populärare bl.a. eftersom de inte omfattas av en stor del av regelverket.

I kommittémotion 2020/21:3468 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 21 pekar motionärerna på att hastighetsbegränsningar för släpvagnar och husvagnar bör ses över.

Utskottets ställningstagande

När det gäller frågan om hastighetsbegränsningar för släpvagnar vill utskottet betona att hastigheten rent allmänt ska anpassas till vad trafiksäkerheten kräver, med hänsyn tagen till trafikförhållanden. Utskottet menar att regelverket när det gäller hastighetsbegränsning för släpvagnar framstår som väl avvägt och finner inga skäl att vidta någon åtgärd i frågan.

I april 2019 fattade regeringen beslut om att tillsätta en utredning som skulle lämna förslag om modernisering av lagstiftningen och hur terrängkörningen i Sverige kan bli hållbar. Utskottet har tagit del av att utredningens förslag har remissbehandlats och bereds inom Regeringskansliet. Utskottet anser därför inte heller att det finns anledning att vidta några åtgärder med anledning av motionsförslagen om terrängfordon.

Utskottet konstaterar vidare att en lätt lastbil får köras den hastighet som gäller för vägen och kan framföras av den som har körkort med behörighet B, dvs. den behörighet som gäller för personbilar. Utskottet vill betona att det är ett ansvarsfullt arbete att utföra godstransporter med lastbil, som ställer höga krav på kunskap och skicklighet. Därför krävs också en särskild yrkesförarkompetens för att få utföra sådana transporter. Det är viktigt att fortsätta följa utvecklingen av de lätta lastbilarnas inverkan på trafiksäkerheten.

Mot ovanstående bakgrund avstyrker utskottet motionerna 2020/21:121 (SD), 2020/21:788 (C), 2020/21:1438 (S), 2020/21:2218 (SD) yrkandena 20, 37 och 57 samt 2020/21:3468 (M) yrkande 21.

Äldre fordon och motorhobbyn

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om äldre fordon och motorhobbyn. Utskottet hänvisar bl.a. till det arbete som bedrivs på området.

Jämför reservation 40 (SD).

Bakgrund

Riksantikvarieämbetet (RAÄ) har konstaterat att begreppet historiska fordon rymmer en stor mängd olika slags fordon och att det är ett mångfasetterat kulturarv som framför allt berättar det moderna samhällets historia. Civilsamhällets organisationer spelar, i både nationellt och internationellt perspektiv, en betydande roll för de insatser som i dag görs för att bevara och använda det rörliga kulturarvet. Verksamheten kännetecknas av en stark medborgerlig förankring med ett mycket omfattande ideellt arbete som i huvudsak finansieras av olika föreningar och medlemmarna själva. De ideella krafter som i dag bevarar äldre transportmedel gör det i hög grad med den uttalade ambitionen att fordonen ska hållas fortsatt rörliga.

Gällande rätt

Dokumentationshantering

Lagen (2019:370) om fordonsregistrering och användning innehåller bestämmelser om registrering av motordrivna fordon och släpfordon hos Transportstyrelsen i vägtrafikregistret. Det handlar om registrering som förutsättning för rätten att använda fordon och undantag från registreringssplikten.

Enligt förordningen (2019:383) om fordonsregistrering och användning ska Transportstyrelsen göra en ursprungskontroll av ett fordon efter ansökan av fordonets ägare. Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2015:63) om registrering av fordon m.m. i vägtrafikregistret innehåller bl.a. bestämmelser om ursprungskontroll. Transportstyrelsen får begära in en kompletterande utredning om fordonets identitet. En kompletterande utredning ska bestå av en bedömning om att fordonet fysiskt har kontrollerats för att fastställa dess identitet, av Polismyndigheten, trafikförsäkringsbolag eller jämförligt organ som har tillgång till information som gör det möjligt att fastställa att ett fordon har en viss identitet. Av utredningen ska framgå att den som har kontrollerat fordonet har nödvändiga kunskaper för att på ett rättssäkert sätt identifiera fordon och göra en bedömning om identifieringen, och det ska finnas en detaljerad redogörelse för vad som har gjorts för att kontrollera fordonets identitet.

Tävling eller uppvisning med motordrivna fordon på väg

I 2 kap. 8 § ordningslagen (1993:1617) finns det bestämmelser om tillstånd till offentlig tillställning som avser tävling eller uppvisning med motordrivna fordon. Transportstyrelsen har beslutat nya föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2018:2) om tävling eller uppvisning med motordrivna fordon på väg med syfte att förbättra säkerheten för deltagare och åskådare samt minimera olägenheterna för utomstående i samband med tävling eller uppvisning med motordrivna fordon på väg. Föreskrifterna gäller tillstånd enligt 3 kap. 84 § trafikförordningen (1998:1276) att anordna tävling eller uppvisning med motordrivna fordon på väg. Ansökan om tillstånd till tävling eller uppvisning ska sändas till länsstyrelsen i det län där tävlingen eller uppvisningen ska starta. Ansökan ska, om det inte finns särskilda skäl för det, ha inkommit till länsstyrelsen senast fyra månader innan tävlingen eller uppvisningen ska äga rum.

Registreringsskyltar

I Sverige får ett registreringspliktigt fordon bara användas om det är försett med registreringsskylt. Enligt Transportstyrelsen finns det olika skyltar för olika fordon och situationer. Registreringsskyltar finns i tre storlekar. Vilken man kan beställa framgår av tekniska data om fordonet. Till de flesta typer av fordon används en enradig registreringsskylt.

Pågående arbete

I regleringsbrevet för 2020 gav regeringen RAÄ ett uppdrag om historiska transportmedel. RAÄ ska i samverkan med Statens maritima och transporthistoriska museer samt det civila samhällets organisationer, däribland Arbetslivsmuseernas Samarbetsråd och Transporthistoriskt Nätverk, verka för ökad kunskap och kunskapspridning om historiska transportmedel i syfte att främja ett bevarande av detta kulturarv. RAÄ ska redovisa insatser och resultat av arbetet till regeringen senast den 30 november 2021.

Motionerna

Per Lodenius och Per Åsling (båda C) föreslår i motion 2020/21:424 åtgärder för att bevara, använda och utveckla det motorhistoriska kulturarvet. Motionärerna anser att man bör följa upp hur Transportstyrelsen genomför dokumentkontrollen och hur man säkert fastställer fordons ursprung med stöd av dokument. Motionärerna framhåller vidare att man bör se över om förordningen om fordonsregistrering och användning bör ändras för att tydliggöra omfattning och begränsning vid ursprungskontrollen.

Josef Fransson (SD) konstaterar i motion 2020/21:514 yrkande 2 att ett aktivt motorutövande bidrar till bättre förare i trafiken. Motionären anser att om fler människor får möjlighet att lära sig att hantera ett motorfordon från

grunden så kommer trafiksäkerheten att öka. I yrkande 4 framhåller motionären att veteranfordonshobbyn måste värnas och föreslår åtgärder när det gäller bl.a. tillgång till bränslen och registrering. I yrkande 5 pekar motionären på vikten av åtgärder för att stimulera motorhobby för ungdomar. Motionären framhåller att motorhobbyn kan vara en ingång till yrken inom viktiga områden såsom svetsning, lackering och mekanik.

Jan Ericson (M) konstaterar i motion 2020/21:1268 att regler, avgifter och föreskrifter medför att arbetet med renovering och bevarande av det rullande kulturarvet försvåras. Motionären anser därför att det behövs en tydlig reglering som underlättar bevarandet av det rörliga kulturarvet.

I kommittémotion 2020/21:2218 yrkande 111 av Thomas Morell m.fl. (SD) föreslås att dokumentationskraven för historiska fordon ses över. Motionärerna påpekar att regler och avgifter inte alltid är utformade med hänsyn till de förutsättningar som gäller för historiska fordon. I yrkande 113 föreslår motionärerna att reglerna för ombyggda fordon ska ses över. Enligt motionärerna är reglerna krångliga och en översyn är därför nödvändig för att underlätta för fordonsägare och besiktningssorgan.

I motion 2020/21:2783 av Marlène Lund Kopparklint och Sofia Westergren (båda M) föreslås att man utreder förutsättningarna för att tilldela även veteranbilar fyrkantiga nummerskyltar, som i dag är reserverade för traktorer och motorcyklar. Motionärerna påminner om att det bidrar till att praktiken och originalkänslan när det gäller veteranbilar kan bevaras.

I motion 2020/21:3199 av Sofia Westergren och Marlène Lund Kopparklint (båda M) framhåller motionärerna att äldre fordon under vissa omständigheter bör undantas från kravet på ursprungshandlingar vid registrering. Motionärerna framhåller att detta är viktigt så att inte bristande dokumentation leder till att det kulturarv som fordonen står för går förlorat.

Cecilia Widegren (M) anser i motion 2020/21:3613 att tillståndsprövningen för uppvisning av fordon vid evenemang behöver ses över. Motionären pekar på att Sverige har och ska ställa tydliga krav när det gäller säkerhet och trygghet på vägarna, men föreskrifter i vissa fall kan försvåra motorträffar.

Camilla Widegren (M) föreslår i motion 2020/21:3618 förbättringar för det rullande kulturarvet. Motionären föreslår att regeringen ser över det oproportionella för civilsamhällets intressen när det gäller t.ex. föreskrifter, regler och administrering hos länsstyrelserna (yrkande 1), att Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd förändras för att underlätta för dem som förvaltar det rullande kulturarvet (yrkande 2) och att krångliga och otidsenliga föreskrifter som försvårar för Sveriges civilsamhälles motorentusiaster ses över (yrkande 3).

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill framhålla att äldre fordon har ett kulturhistoriskt värde och att motorhobbyn är av stor betydelse i samhället. Utskottet välkomnar därför det som statsrådet Tomas Eneroth framförde i sitt svar på en skriftlig fråga (fr.

2018/19:95) om att föreningslivet har en mycket stor betydelse för hela Sverige och är en viktig del av vårt demokratiska samhälle. Statsrådet framförde vidare att det därför är oerhört viktigt att värna om det svenska föreningslivet och förbättringar i föreskrifter eller liknande som underlättar en dialog med civilsamhället särskilt. Utskottet vill därför understryka att det är viktigt att regelverket för fordonshobbyn utformas på ett smidigt sätt som gör att denna verksamhet kan utvecklas i goda former som inte står i konflikt med trafiksäkerhet och miljöhänsyn. Utskottet vill även påminna om det uppdrag som RAÄ har fått att verka för ökad kunskap och kunskapsspridning om historiska transportmedel i syfte att främja ett bevarande av detta kulturarv.

Utskottet vill vidare peka på att i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2018:2) om tävling eller uppvisning med motordrivna fordon på väg har ansökningsförfarandet förenklats genom att de allmänna råden ger viss vägledning om vad som ska ingå i en ansökan om tävling eller uppvisning med motorfordon på väg och om arrangemanget behöver tillstånd eller inte. Statsrådet Tomas Eneroth konstaterade i tidigare nämnda frågesvar (fr. 2018/91:95) att han kommer att fortsätta att följa frågan eftersom det är viktigt att civilsamhällets engagemang tas tillvara. Utskottet välkomnar detta.

När det gäller motionsförslag om registreringsskyltar finner utskottet inte skäl att vidta något initiativ utan förutsätter att frågan hanteras på adekvat sätt hos behöriga myndigheter.

Utskottet finner således inte skäl att vidta något initiativ med anledning av motionerna 2020/21:424 (C), 2020/21:514 (SD) yrkandena 2, 4 och 5, 2020/21:1268 (M), 2020/21:2218 (SD) yrkandena 111 och 113, 2020/21:2783 (M), 2020/21:3199 (M), 2020/21:3613 (M) och 2020/21:3618 (M) yrkandena 1–3. Motionsyrkandena avstyrks därmed.

Vinterväghållning

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om vinterväghållning. Utskottet anser bl.a. att frågan är väl uppmärksammas hos regeringen.

Jämför reservation 41 (M, SD, C).

Bakgrund

Trafikverket ansvarar för skötsel och underhåll av det statliga vägnätet. Övriga vägar sköts av kommunala eller enskilda väghållare. Halkbekämpning är i första hand en framkomlighetsfråga. Alla statliga vägar har en standardklass. När det gäller vinterväghållning uppger Trafikverket att standardklassen avgör hur snabbt en väg ska plogas och om den ska vara snöfri eller inte en viss tid efter att det har slutat snöa. Klassningen baseras på vägens trafikmängd och Trafikverket uppger att man prioriterar högtrafikerade vägar. På vissa vägsträckor som kan vara extra besvärliga vintertid sätter man in ytterligare

resurser, t.ex. vid backar där tunga fordon ofta får stopp eller vid avsnitt som ofta sätts igen av snödrev. Vägslagskamerorna underlättar arbetet med att identifiera och planera åtgärder för att minska risken för halka och snödrev.

Motionerna

I kommittémotion 2020/21:2218 yrkande 82 av Thomas Morell m.fl. (SD) föreslår motionärerna att regeringen ser över Trafikverkets upphandlingar av vinterväghållning. Motionärerna pekar på att det annars finns risk för problem för boende längs vägar som har en vägsamfällighet som huvudman.

Per Åsling och Helena Lindahl (båda C) föreslår i motion 2020/21:2539 att det tas fram en strategi för minskad saltanvändning i områden med vinterväglag. Motionärerna påminner bl.a. om att saltet har lett till stora miljöproblem då klorider sprids i naturen, men också till stora rostangrepp på bilar.

Lars Beckman (M) anser i motion 2020/21:2864 att det behöver säkerställas att vinterväghållningen fungerar i hela Sverige. Motionären framhåller att det inte kan uteslutas att olyckor hade kunnat undvikas om vinterväghållningen och halkbekämpningen hade fungerat tillfredsställande.

Lars Beckman (M) anser i motion 2020/21:2866 att lagstiftningen om gaturenhållning bör ses över. Motionären påtalar att infarterna till småhusfastigheter ofta plogas igen. Orsaken kan vara, menar motionären, att det inte framgår tillräckligt tydligt av lagstiftningen att det inte är tillåtet.

I motion 2020/21:3163 framhåller Helena Lindahl och Peter Helander (båda C) att Trafikverket bör få i uppdrag att utforma upphandlingar med underentreprenörer så att det är möjligt att, inom en rimlig tidsram, utföra snöröjning åt såväl staten som enskilda vägsamfälligheter.

I kommittémotion 2020/21:3172 yrkande 43 anser Anders Åkesson m.fl. (C) att Trafikverket bör få i uppdrag att utforma upphandlingar med entreprenörer så att det är möjligt att – inom rimlig tidsram – utföra snöröjning, såväl åt staten som åt andra, t.ex. enskilda vägsamfälligheter. I motion 2020/21:3163 av Helena Lindahl och Peter Helander (båda C) framställs ett likalydande yrkande.

I kommittémotion 2020/21:3468 yrkande 14 framhåller Maria Stockhaus m.fl. (M) att det bör vara gemensamma och rättvisa villkor för lastbilar inom EU. Motionärerna pekar på att nuvarande lagstiftning inom EU inte tar tillräcklig hänsyn till respektive länders olika förutsättningar. Detta innebär att lastbilar och chaufförer från länder söder om Sverige ofta är dåligt rustade för att köra i svenskt vinterväglag.

Utskottets ställningstagande

Vinterväghållning är en viktig förutsättning för att säkerställa framkomlighet men också för trafiksäkerheten vintertid. Utskottet vill därför framhålla att det är av stor betydelse att vinterväghållningen håller en hög kvalitet över hela

landet. Det var också mot den bakgrunden som utskottet i december 2020 bjöd in företrädare för Trafikverket för att informera om bl.a. vinterväghållning. Trafikverket framförde bl.a. att verket ställer samma krav som tidigare på snöröjning på statliga vägar och arbetar för en förbättring av upphandlingen av statlig vinterväghållning. Vidare framhöll Trafikverket att det arbetar med stöd och information till enskilda väghållare. Utskottet välkomnar statsrådet Tomas Eneroths svar på en skriftlig fråga (fr. 2020/21:1279) från den 21 januari 2021 om att Trafikverket har de ekonomiska resurser som krävs, framtagna krav för vinterväghållningens standard samt rutiner och metoder för att följa upp entreprenörernas arbete på ett lämpligt sätt. Statsrådet framhöll att det skapar förutsättningar för en fungerande vinterväghållning. Vidare pekade statsrådet på att Trafikverket har framtagna krav för vad som ska gälla för vinterväghållningen på de statliga vägarna. Kraven ser olika ut beroende på vägtyp och trafikering men gäller lika i alla delar av landet. Trafikverket upphandlar genomförandet av vinterväghållningen och har utvecklat nya moderna metoder och arbetssätt för uppföljning. Bland annat används gps i fordonen vilket gör det möjligt att följa det utförda arbetet på en detaljerad nivå. Trafikverket anlitar även en tredje part som följer entreprenörernas utförda arbete och kontrollerar att insatser både startar och blir slutförda i rätt tid och har rätt kvalitet. Det är viktigt att säkerställa att entreprenörerna uppfyller sina åtaganden. Utskottet anser att frågan om vinterväghållning är väl uppmärksammas hos regeringen och Trafikverket och finner därmed inte att det för närvarande finns anledning att ta något initiativ med anledning av motionerna.

Utskottet vill vidare peka på att såväl tunga som lätta fordon, och även utlandsregistrerade fordon, ska ha vinterdäck eller likvärdig utrustning från den 1 december–31 mars om det är vinterväglag.

Utskottet vill även påminna om det som dåvarande miljö- och klimatminister Isabella Lövin konstaterade i mars 2019 med anledning av interpellation 2018/19:76 om att dåligt utförd snöröjning kan leda till äventyrad trafiksäkerhet och bristande framkomlighet och betonade att lagstiftningen inte tvingar kommunerna att lägga över ansvaret på fastighetsägarna men att det finns en möjlighet att göra det.

När det gäller motionsyrkanden om saltning som halkbekämpningsmetod konstaterar utskottet att saltningen sker eftersom ingen annan halkbekämpningsmetod fungerar. Utskottet är dock medvetet om att saltning har negativa effekter. Det är därför angeläget att Trafikverket gör en noggrann avvägning av vilken halkbekämpningsmetod som är nödvändig. Utskottet har tagit del av att Trafikverket saltar på högtrafikerade vägar och på vägar där det ofta är snabba temperaturväxlingar. För att bekämpa halkan på de högtrafikerade vägarna uppger Trafikverket att det i dag inte finns några alternativ som har mindre påverkan på miljön.

Utskottet finner inte att det finns skäl att ta något initiativ med anledning av motionsförslagen. Motionerna 2020/21:2218 (SD) yrkande 82,

2020/21:2539 (C), 2020/21:2864 (M), 2020/21:2866 (M), 2020/21:3163 (C), 2020/21:3172 (C) yrkande 43 och 2020/21:3468 (M) yrkande 14 avstyrks.

Vägskyltning

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om vägskyltning. Utskottet förutsätter att behöriga myndigheter är väl skickade att göra en väl avvägd bedömning mellan trafiksäkerhet, tillgänglighet och önskemål från bl.a. det lokala näringslivet och turismen.

Jämför reservation 42 (M, KD) och 43 (SD).

Bakgrund

Det är regeringen som fastställer Sveriges vägmärken, och det är till väghållningsmyndigheten som en ansökan om vägvisning till en anläggning eller ett turistmål ska göras. Enligt 43 § väglagen får inom ett vägområde inte andra åtgärder vidtas utan väghållningsmyndighetens tillstånd som kan inverka menligt på trafiksäkerheten eller vara till olägenhet för vägens bestånd, drift eller brukande. Den som vill sätta upp en reklamskylt inom vägområdet till en allmän väg måste ha tillstånd av väghållningsmyndigheten. Trafikverkets regioner är väghållningsmyndigheter för de statliga allmänna vägarna. I övrigt kan det vara kommunen som är väghållare. Utanför vägområdet är det länsstyrelsen som beslutar om tillstånd, förutom inom detaljplanlagt område, där kommunen beslutar om bygglov inom ramen för plan- och bygglagen. Länsstyrelsen är skyldig att höra Trafikverkets uppfattning (54 § vägkungörelsen). Kommunen samråder med Trafikverket i samband med bygglovgivning. I samråd med väghållningsmyndigheten kan kommunerna också utarbeta riktlinjer för skyltning utanför planlagt område. Det är också kommunen som ansvarar för tillsyn av skyltar utan tillstånd.

Transportstyrelsen är den myndighet som förvaltar regelverket. Det är den som har ansökt om vägvisning till en allmän inrättning, serviceanläggning eller turistmål som ska betala för tillverkning och uppsättning. En variant av vägvisning till företag eller andra anläggningar är s.k. förenklad vägvisning. Det kan fungera på mindre vägar vid säsongsbetonade verksamheter som bara har öppet i dagsljus. Förenklad vägvisning innebär att man får sätta upp skylten själv och att den bara ska sitta uppe så länge som verksamheten pågår.

Motionerna

Matheus Enholm och Caroline Nordengrip (båda SD) framhåller i motion 2020/21:29 betydelsen av att förhindra olaglig skyltning. Motionärerna pekar på att skyltning kan innebära en stor trafikfara.

I motion 2020/21:318 yrkande 3 av Richard Nordin (C) föreslås att man skyltar till laddstationer på samma sätt som till andra drivmedel. Motionären framhåller att det är orimligt att regelverket missgynnar laddstationer.

Ulrika Heie och Fredrik Christensson (båda C) framhåller i motion 2020/21:571 yrkande 1 att det behövs en generösare bedömning av skyltningsregler vid allmänna vägar. I yrkande 2 pekar motionärerna på att det krävs skyltning om kunderna ska kunna hitta till landsbygdsföretag. Motionärerna framhåller att många företag på landsbygden marknadsför sin verksamhet i första hand för bilburna personer och därför är beroende av att bilister kan ta av från den större vägen för att hitta till bl.a. gårdsbutiker.

I kommittémotion 2020/21:2218 yrkande 8 av Thomas Morell m.fl. (SD) framförs önskemål om att stärka kulturarvet på svenska vägar. Motionärerna framhåller att ett nationellt eller lokalt kulturarv såsom exempelvis skyltar som beskriver traktens historia bör premieras när man bygger exempelvis vägar.

Magnus Jakobsson m.fl. (KD) föreslår i kommittémotion 2020/21:2805 yrkande 11 att användandet av digitala skyltar ska öka. Motionärerna framhåller bl.a. att väderförhållanden kan ställa väldigt varierande krav på föraren och bilens förutsättningarna att ta sig fram.

I kommittémotion 2020/21:3468 yrkande 10 av Maria Stockhaus m.fl. (M) framhålls att det bör utredas hur den digitala tekniken på sikt kan reducera antalet skyltar vid svenska vägar. I yrkande 29 framhåller motionärerna betydelsen av förenklade regler för tillstånd att sätta upp tillfälliga skyltar vid väg.

Utskottets ställningstagande

Utskottet är medvetet om att näringsidkare är beroende av att kunna marknadsföra sin verksamhet genom bl.a. skyltar utmed allmänna vägar, men vill understryka att detta inte får göras på ett sätt som äventyrar trafiksäkerheten. Utskottet delar således det som statsrådet Tomas Eneroth framförde i sitt svar på en skriftlig fråga (fr. 2018/19:383) om att trafiksäkerheten är och ska vara överordnad enskilda näringsidkares behov av marknadsföring utmed de allmänna vägarna. Det ska inte finnas för många skyltar på samma ställe, och de ska vara konsekventa och lättbegripliga. Utskottet konstaterar att det är Trafikverket och i vissa fall kommunerna som ger tillstånd för skyltar längs det allmänna vägnätet. Utskottet finner inte skäl att ifrågasätta att de också är väl skickade att göra en väl avvägd bedömning mellan trafiksäkerhet, tillgänglighet och önskemål från bl.a. det lokala näringslivet och turismen. Utskottet vill också peka på den möjlighet som finns till förenklad vägvisning och som innebär att man får sätta upp skylten själv och att den bara ska sitta uppe så länge som verksamheten pågår. Utskottet vill vidare påminna om de vägledningar som har tagits fram av myndigheter när det gäller bl.a. reklamskyltar i landskapet längs allmänna vägar men också den kulturmiljöstrategi som tagits fram av Trafikverket och som berör samtliga av Trafikverkets verksamhetsområden.

När det gäller motionsförslag om digital skyltning så förutsätter utskottet att Trafikverket använder modern teknologi för att styra, påverka och kommunicera med trafikanterna. Utskottet finner därmed inte att det finns någon anledning att ta något initiativ med anledning av motionsförslagen.

Därmed avstyrker utskottet motionerna 2020/21:29 (SD), 2020/21:318 (C) yrkande 3, 2020/21:571 (C) yrkandena 1 och 2, 2020/21:2218 (SD) yrkande 8, 2020/21:2805 (KD) yrkande 11 och 2020/21:3468 (M) yrkandena 10 och 29.

Vissa vägfrågor

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om bl.a. körfält för kollektivtrafik, rondellers utformning och ridvägar. Utskottet påminner om gällande regelverk.

Jämför reservation 44 (SD) och 45 (L).

Bakgrund

Körfält för kollektivtrafik

Enligt trafikförordningen (1998:1276) får särskilda trafikregler meddelas genom lokala trafikföreskrifter, bl.a. att ett visst körfält eller en viss körbana ska vara körfält eller körbana för fordon i linjetrafik m.fl. I ett körfält eller en körbana för fordon i linjetrafik m.fl. får endast fordon i linjetrafik föras samt, om körfältet eller körbanan är beläget till höger i färdriktningen, cykel och moped klass II. Vilka fordon som får framföras på de vägar och gator där kommunen är väghållare regleras i lokala trafikföreskrifter inom ramen för det kommunala ansvaret. Länsstyrelser har motsvarande mandat för det statliga vägnätet. Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) informerar om hur lokala trafikföreskrifter, dispenser och tillstånd i enlighet med gällande trafiklagstiftning lämpligast kan utformas.

Vägar och gators utformning

Trafikverket tar fram regler för vägar och gators utformning. Reglerna används vid all projektering av statliga vägar. Det nuvarande regelverket gäller sedan den 1 januari 2021. Reglerna är anpassade till olika entreprenadformer och används vid både nybyggnad och större ombyggnader. Reglerna bidrar på sikt till att trafiken kommer fram på ett smidigt och säkert sätt. Reglerna är obligatoriska för arbeten på statliga vägar. För övriga väghållare är de enbart vägledande och inte kravställande. SKR har gett ut ett antal publikationer inom Trast, Trafik för en attraktiv stad, som ska vara ett stöd i kommunernas arbete. SKR uppger att ett hållbart transportsystem kan förverkligas med en

trafikplanering som präglas av en helhetssyn. Med det menas att alla aspekter av stadsplaneringen beaktas – trafiksäkerhet, tillgänglighet, miljö, trygghet, hälsa och jämställdhet. SKR och Trafikverket har tagit fram flera nationella riktlinjer och råd som ska fungera som stöd i kommunernas arbete med trafikplanering.

Vägbelysning

Svenska krav och råd för vägbelysning ges av regelverket Vägar och gators utformning (VGU). Regelverkets kravdel är styrande för det statliga vägnätet, dvs. de vägar Trafikverket ansvarar för. För kommunerna fungerar VGU som ett rådgivande dokument. Utöver VGU har Trafikverket tagit fram tekniska kravdokument för vägbelysning. Riktlinjerna i VGU bygger delvis på internationella standarder framtagna av Europeiska standardiseringskommittén (CEN). Dessa standarder har anpassats till svenska förhållanden utifrån erfarenhet och tillgänglig kunskap. Enligt Trafikverket är standarder som rör ljus och ljusmätning i många fall framtagna av Internationella belysningskommissionen (CIE), som arbetar med tekniska och vetenskapliga metoder, standarder och rekommendationer inom ljus- och belysningsområdet.

Ledstråk

Förordningen (2001:526) om de statliga myndigheternas ansvar för genomförande av funktionshinderspolitiken innebär att myndigheter ska utforma och bedriva sin verksamhet med beaktande av de funktionshinderspolitiska målen. Myndigheterna ska bl.a. verka för att personer med funktionsnedsättning ges full delaktighet i samhällslivet och jämlikhet i levnadsvillkor.

Motionerna

Richard Nordin (C) anser i motion 2020/21:317 att man bör arbeta för minskade effekter av ljusföroreningar. Motionären pekar på att när det inte finns någon trafik skulle man med ny teknik kunna släcka ned eller minska belysningen för bil-, cykel- och gångväg.

Lotta Olsson (M) framhåller i motion 2020/21:1334 att det bör tas fram skyltning för större vägar av plötsligt kommande nedförsbacke. Motionären pekar bl.a. på att om man kör med en tung transport på en väg man är obekant med – under vintern – räcker det inte att hålla hastighetsbegränsningar och vara observant.

Angelika Bengtsson m.fl. (SD) framhåller i motion 2020/21:2123 yrkande 2 vikten av säkra ridvägar. Motionären pekar på att genom att hänvisa ryttare och körekipage till ridleder minimeras markskador. Den svenska kulturhistoriska miljön kan man vårda utmed ridlederna genom att ta tillvara gamla hagar och unika platser. Motionären framhåller att det leder till att värdefulla

kulturhistoriska intressen kan tillvaratas samtidigt som hästekipage flyttas från trafikerade vägar. I yrkande 8 efterfrågar motionären en ridled som sträcker sig från norr till söder i Sverige och som tas fram tillsammans med experter. Motionären påtalar att hästturism är en växande näring i Sverige.

I kommittémotion 2020/21:2218 yrkande 18 av Thomas Morell m.fl. (SD) framhålls att rondellers utformning ska baseras på säkerhet. I yrkande 22 anser motionärerna att det bör göras en inventering av vägbeläggning och skyltar. I yrkande 25 önskar motionärerna att det ska finnas en lägsta ljudnivå för elfordon. Motionärerna pekar på att det är rimligt att elfordon som används i allmän trafikmiljö och vid hastigheter understigande 20 kilometer per timme avger ett varnande ljud för att skydda personer med funktionsnedsättning. Motionärerna anför i yrkande 26 att motorcyklar bör kunna få använda körfält avsedda för kollektivtrafik. I yrkande 53 framhåller motionärerna att möjligheten för taxi att använda kollektiva körfält bör utredas. Motionärerna påtalar att dessa körfält inte nyttjas optimalt. I yrkande 73 lämnar motionärerna förslag om att möjligheten att införa ett standardiserat farthinder som exempelvis falluckor bör utredas. Motionärerna påminner om att farddämpande vägbulor har orsakat arbetsmiljöproblem för yrkeschaufförer.

Johan Hedin (C) föreslår i motion 2020/21:2537 yrkande 4 att regelverket bör ändras så att huvudregeln blir att kollektivkörfälten får användas av motorcyklister.

I motion 2020/21:2868 påtalar Lars Beckman (M) vikten av vägbelysning i hela landet. Motionären framhåller att en viktig del i trafiksäkerheten är att säkerställa att vägar är ordentligt upplysta på kvällar och nätter.

Markus Wiechel m.fl. (SD) framhåller i motion 2020/21:2883 yrkande 2 att Sverige tillfälligt ska tillåta att elbilar får tillgång till bussfiler. Motionärerna pekar bl.a. på att det krävs för att efterfrågan på elbilar ska öka.

Helena Gellerman m.fl. (L) framhåller i kommittémotion 2020/21:3235 yrkande 26 att åtgärder behöver vidtas för att säkra framkomligheten i offentlig miljö för personer med synnedsättning. Motionärerna föreslår bl.a. att en ny symbol införs i 4 kap. 9 § vägmärkesförordningen (2007:90) som gör omgivningen uppmärksam på när en yta är avsedd som ledstråk och därför inte ska blockeras.

Utskottets ställningstagande

Det nationella målet för funktionshinderspolitiken är att, med utgångspunkt i FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning, uppnå jämlikhet i levnadsvillkor och full delaktighet för personer med funktionsnedsättning i ett samhälle med mångfald som grund. Utskottet vill framhålla vikten av att säkra framkomligheten i offentlig miljö genom bl.a. ledstråk och att detta i grunden är en demokratifråga. Av vägmärkesförordningen följer att vägmärken och andra anordningar ska vara utformade och placerade samt i sådant skick att de kan upptäckas i tid och förstås av de trafikanter som de är avsedda för. De får inte sättas upp så att de innebär fara för eller onödigtvis

hindrar trafikanter. Särskild hänsyn ska tas till barn, äldre och personer med funktionsnedsättning. Utskottet vill också betona att statliga myndigheter ska utforma och bedriva sin verksamhet med beaktande av de funktionshinderspolitiska målen och bl.a. verka för att personer med funktionsnedsättning ges full delaktighet i samhällslivet och jämlikhet i levnadsvillkor. Utskottet förutsätter att regeringen och ansvariga myndigheter ser till att vägmärken är utformade och placerade på ett tillfredsställande sätt.

När det gäller motionsförslag om utformningen av vägar m.m. vill utskottet peka på att det är Trafikverket som tar fram regler för vägar och gators utformning, VGU. Reglerna används vid all projektering av statliga vägar och det nuvarande regelverket gäller sedan den 1 januari 2021. För övriga vägghållare är VGU enbart vägledande. Utskottet finner inte skäl att tvivla på att ansvariga aktörer utformar vägar i enlighet med VGU och på ett sätt som bidrar till att trafiken kommer fram på ett smidigt och säkert sätt.

Utskottet konstaterar vidare att vägbelysning används för att förbättra synförhållandena i trafikmiljön men också för att skapa trygghet, trivsel och tillgänglighet. Utskottet har även noterat att en av de frågor som tas upp i Trafikverkets vägbelysningshandbok är vikten av att minimera mängden ljusföroreningar. Trafikverket konstaterar att för mycket ljus eller felriktat ljus skapar ljusföroreningar, som är negativa både ur ett ekologiskt och ur ett ekonomiskt perspektiv. Utskottet har inte skäl att tvivla på att arbete görs för att säkerställa att vägbelysningsanläggningar uppfyller både trafiksäkerhetskrav och miljöhänsyn.

Mot bakgrund av motionsyrkandena om att öppna upp körfält för kollektivtrafik för annan typ av trafik vill utskottet peka på att det är en komplex fråga, och enligt Trafikverket verkar effekten variera beroende på typ av trafikmiljö, trafikflöde och om andra oskyddade trafikanter också är tillåtna. Vagnätet behöver användas på mest effektiva sätt samtidigt som trafiksäkerheten inte får åsidosättas. Utskottet konstaterar att det är en fråga där beslut fattas på lokal nivå. Utskottet finner inte skäl att ifrågasätta att det också är det mest ändamålsenliga.

I fråga om säkra ridvägar vill utskottet framhålla att hästverksamhet är en betydelsefull näring i många kommuner och även en meningsfull fritidssysselsättning för både barn och vuxna. Utskottet vill dock påminna om att planläggning är en kommunal uppgift. Utskottet har tagit del av att det finns flera exempel på att kommuner arbetar med bl.a. ridvägar och hästrelaterad samhällsplanering, inte minst tillsammans med ridföreningar. Utskottet noterar även att Naturvårdsverket och Boverket har tittat på frågor som rör ridning i både natur och tätbebyggt område.

Mot bakgrund av vad som anförts ovan avstyrker utskottet motionerna 2020/21:317 (C), 2020/21:1334 (M), 2020/21:2123 (SD) yrkandena 2 och 8, 2020/21:2218 (SD) yrkandena 18, 22, 25, 26, 53 och 73, 2020/21:2537 (C) yrkande 4, 2020/21:2868 (M), 2020/21:2883 (SD) yrkande 2 och 2020/21:3235 (L) yrkande 26.

Tillståndsplikt för virkesupplag

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår en motion om tillståndsplikt för virkesupplag. Utskottet hänvisar till pågående beredning. Jämför reservation 46 (SD).

Bakgrund

Gällande rätt

För att få lägga upp virke intill en allmän väg krävs tillstånd enligt 43 § väglagen (1971:948). I lagen anges att inom ett vägområde får inte utan väghållningsmyndighetens tillstånd uppföras byggnader, göras tillbyggnader eller utföras andra anläggningar eller vidtas andra åtgärder som kan inverka menligt på trafiksäkerheten eller vara till olägenhet för vägens bestånd, drift eller brukande. I samband med tillstånd får väghållningsmyndigheten utfärda de föreskrifter som behövs. Ett tillstånd kan när som helst återkallas. Om tillstånd saknas eller har återkallats får väghållningsmyndigheten vidta de åtgärder som behövs för rättelse. Enligt 6 kap. 8 § vägförordningen (2012:707) tas i vissa fall ut en avgift för prövning av ansökan enligt väglagen. Detta gäller bl.a. prövning av ansökan om att lägga upp virke intill en allmän väg. För ansökningsavgiftens storlek m.m. gäller bestämmelserna i avgiftsförordningen (1992:191).

Trafikverkets tillståndsgivning

För att lägga upp virke vid en allmän eller enskild väg måste man ha tillstånd. Frågan om tillstånd beror på om upplaget placeras inom eller utanför vägområdet och om det är vid allmän eller enskild väg. Vid allmän väg krävs tillstånd enligt väglagen. Trafikverket ska kontaktas när det gäller upplag inom vägområdet. Det är då Trafikverkets region som beslutar enligt 43 § väglagen. Trafikverket lämnar dels generella tillstånd, dels särskilda tillstånd:

- Generella tillstånd för upplag inom vägområdet gäller för flera vägar inom ett helt län för två kalenderår i taget. Denna möjlighet gäller på vägar som har en högsta tillåten hastighet på 80 kilometer per timme och en trafikmängd på högst 2 000 fordon per dygn i genomsnitt under året.
- Särskilda tillstånd krävs för varje upplag vid vägar där det inte är möjligt att få ett generellt tillstånd eller att följa säkerhetsbestämmelserna.

Trafikverkets tillstånd gäller enbart upplag av virke eller skogsbränsle. De gäller inte för flisning, lastning eller lossning. Tillstånden ska innehålla detaljerade föreskrifter om vad som gäller. När det gäller upplag utanför vägområdet ska markägaren och länsstyrelsen kontaktas. Om virket ska ligga helt och hållet utanför vägområdet är det länsstyrelsen som beslutar enligt 47 §

väglagen. Denna bestämmelse gäller inom 12 meter från vägområdet, men för vissa större vägar har avståndet ökat till 30 eller 50 meter. För enskilda vägar gäller väghållarens instruktioner. När det gäller upplag inom vägområdet ska väghållaren, som ofta är en vägsamfällighet, kontaktas. När det gäller upplag utanför vägområdet ska markägaren kontaktas.

Motionen

Mikael Eskilandersson (SD) anser i motion 2020/21:139 att tillståndsplikten för att lägga upp virke på den egna marken bör tas bort. Motionären framhåller att tillstånden i sig inte har påverkat trafikmiljön så att den blivit säkrare eller i övrigt löst något problem.

Utskottets ställningstagande

Våren 2020 tillkännagav riksdagen för regeringen att den bör dels verka för en återgång till en ordning där det inte tas ut några avgifter för tillstånd till virkesupplag utmed allmän väg, dels verka för att Trafikverket snarast underlättar administrationen för skogsföretagen via ytterligare utveckling av exempelvis e-tjänster och generella tillstånd i samband med ansökan om tillstånd för virkesupplag utmed allmän väg (bet. 2019/20:TU11, rskr. 2019/21:223). Utskottet betonade bl.a. vikten av trafiksäkerhet samtidigt som en rationell hantering för skogsbruket och skogsindustrin uppnås. I Regeringens skrivelse Riksdagens skrivelser till regeringen – åtgärder under 2020 (skr. 2020/21:75) anger regeringen att Trafikverket har initierat och finansierar ett projekt kopplat till det som anförs i tillkännagivandet. Projektet omfattar utvecklandet av en digital undantagsprocess (dispenshantering). Syftet är att med systemstöd ge ett bättre utnyttjande av undantagsfordon och infrastruktur i tid och rum. Det ska kunna leda till snabbare och flexiblare handläggning på lika villkor samt en bibehållen standard på väginfrastrukturen. Regeringen uppger vidare att riksdagens tillkännagivande bereds inom Regeringskansliet. Utskottet anser inte att det finns skäl att föregripa beredningsprocessen, och motion 2020/21:139 (SD) avstyrks därmed.

Reservationer

1. Transportsektorns klimatmål, punkt 1 (SD)

av Jimmy Ståhl (SD), Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion
2020/21:727 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkande 23.

Ställningstagande

Vi anser att målet om en fossiloberoende fordonsflotta till 2030 bör ses över. Vi vill peka på det som Finanspolitiska rådet har konstaterat om att en för tidig utfasning av fossila drivmedel i Sverige har ett litet värde globalt eftersom oljekonsumtionen i stället styrs mot nya marknader. Vi delar den bilden. Vi menar att det finns ett värde i att vänta in utvecklingen för el- och vätgasdrift innan fossila drivmedel fasas ut. Vi anser således att regeringen bör se över målet om en fossiloberoende fordonsflotta till 2030.

2. Fossilfri tankning, punkt 2 (SD)

av Jimmy Ståhl (SD), Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion
2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 80 och
avslår motionerna
2020/21:597 av Håkan Svenneling m.fl. (V) yrkande 12,
2020/21:1313 av Jens Holm m.fl. (V) yrkandena 5, 6, 19 och 22,
2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 13 och
2020/21:3171 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 8 i denna del och 23.

Ställningstagande

Vi anser att för att åstadkomma klimatanpassade transporter är det viktigaste att man använder den teknik som är mest lämplig för uppdraget och miljön som fordonet ska verka i. Vi vill peka på att det pågår forskning när det gäller vätgas och flytande biogas men också mer traditionella dieselliknande bränslen som har sitt ursprung i biomassa. Utvecklingen går fort och fordonen blir allt effektivare. I stadsnära områden kan bilarna med fördel drivas med el, men vi vill påminna om att på landsbygden är fortfarande den traditionella förbränningsmotorn det enda fungerande alternativet. Vi vill dock understryka att oavsett val av driftsform ska energin vara klimatneutral. En viktig aspekt, menar vi, är också att tunga fordon är gränsöverskridande i avsevärt större omfattning än exempelvis lätta personbilar. Vi anser därför att regeringen bör se till att möjligheten till fler alternativa driftsformer för tunga fordon utreds skyndsamt.

3. Fossilfri tankning, punkt 2 (C)

av Anders Åkesson (C).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2020/21:3171 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 8 i denna del och 23, bifaller delvis motion

2020/21:1313 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 19 och avslår motionerna

2020/21:597 av Håkan Svenneling m.fl. (V) yrkande 12,

2020/21:1313 av Jens Holm m.fl. (V) yrkandena 5, 6 och 22,

2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 80 och

2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 13.

Ställningstagande

Jag anser att det går att förena en ökad mobilitet med en minskad klimatpåverkan. Svensk miljöteknik är, och kan fortsätta att vara, en exportframgång som bereder väg för miljövänliga transporter över världen. Jag vill framhålla att det krävs många olika lösningar och tekniker för att bryta beroendet av fossila bränslen och för att minska klimatutsläppen. Jag vill lyfta fram att olika förnybara bränslen behöver utvecklas och kommersialiseras – något som gäller för alla trafikslag. I sammanhanget vill jag särskilt peka på ökad biodrivmedelsanvändning, vätgas och bränsleceller. Jag anser därför att

regeringen ska verka för att klimatpåverkan från transportsektorn minskar genom att främja en ökad användning av klimateffektiva biodrivmedel.

Jag vill också framhålla att det finns skäl för regeringen att överväga att främja viss konvertering av fordon och att se över pumplagen.

4. Fossilfri tankning, punkt 2 (V)

av Jens Holm (V).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna
2020/21:597 av Håkan Svenneling m.fl. (V) yrkande 12 och
2020/21:1313 av Jens Holm m.fl. (V) yrkandena 5, 6, 19 och 22,
bifaller delvis motion
2020/21:3171 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 23 och
avslår motionerna
2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 80,
2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 13 och
2020/21:3171 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 8 i denna del.

Ställningstagande

För att Sverige ska kunna genomföra en omställning till fossilfria vägtransporter behövs ytterligare åtgärder i närtid. Jag vill påminna om att i flera europeiska länder diskuteras och förbereds förbud mot nyförsäljning av bilar som är drivna med bensin eller diesel. Jag anser att det är hög tid även för Sverige att ansluta sig till en sådan målsättning. En tydlig sådan målsättning skulle också ge goda förutsättningar att utveckla en modern fordonsindustri i Sverige. Jag påminner även om att Klimatpolitiska rådet anser att ett stoppdatum för försäljning av fossila drivmedel kan kompletteras med att i närtid införa ett formellt krav om att nya bilar som säljs ska kunna drivas på ett fossilfritt drivmedel (inklusive el) eller på ett bränsle med hög inblandning av biodrivmedel. Jag anser att ett förbud först 2030 – som regeringen har valt att utreda – ligger för sent för att Sverige ska kunna reducera utsläppen för transportsektorn med 70 procent till 2030. Jag anser därför att regeringen bör se till att Sverige inför ett förbud mot försäljning av nya bilar som drivs med fossila bränslen efter 2025. Likaså anser jag att regeringen bör se till att Sverige inom ramen för det nordiska samarbetet och EU verkar för ett förbud mot försäljning av nya bilar som drivs med fossila bränslen efter 2025.

I klimathandlingsplanen gör regeringen bedömningen att förutsättningarna för, och kostnadseffektiviteten i, konverteringsstöd för omställning av befintliga bilar till lågutsläppsfordon bör analyseras. Jag anser att det är en defensiv hållning till en åtgärd som stärker klimaträttvisan och som har stor potential att minska utsläppen i den befintliga fordonsflottan. Jag påminner om att många bilägare inte har ekonomiska resurser att köpa en ny bil med låga utsläpp. En stor del av den befintliga fordonsparken som drivs med fossila drivmedel är möjlig att konvertera till t.ex. etanol- (E85) eller biogasdrift. Jag är dock medveten om att för att så många bilägare som möjligt ska kunna ställa om sina bilar till miljövänlig drift och ta del av statligt stöd behöver även regelverket förbättras och förenklas. Jag anser därför att regeringen senast 2021 ska återkomma till riksdagen med förslag på nödvändiga regeländringar för ökad tillämpning av konvertering av fordon.

Jag vill också påminna om att förutsättningarna för en omställning till ett fossilfritt och transporteffektivt samhälle skiljer sig åt mellan stad och landsbygd. Även om Trafikverkets bedömning är att potentialen för ett transporteffektivare samhälle är störst i större städer så har även mindre tätorter viss potential till energieffektivare transporter. Jag vill i sammanhanget påminna om att i glesbygder behövs en ökad tyngdpunkt på åtgärder som stärker tillgången till förnybara drivmedel, bl.a. ökade statliga insatser. Jag anser därför att regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag på åtgärder för att stärka tillgången på förnybara drivmedel i glesbygd.

5. Fossilfri tankning, punkt 2 (KD)

av Magnus Jacobsson (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 13,

bifaller delvis motion

2020/21:3171 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 23 och avslår motionerna

2020/21:597 av Håkan Svenneling m.fl. (V) yrkande 12,

2020/21:1313 av Jens Holm m.fl. (V) yrkandena 5, 6, 19 och 22,

2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 80 och

2020/21:3171 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 8 i denna del.

Ställningstagande

Jag vill påminna om att för att få fler elbilar och ellastbilar men också vätgasdrivna fordon i Sverige så krävs det ökade möjligheter till laddning av elbilar eller bränsleceller i hela landet. Jag anser därför att pumplagen bör ändras så att även elektricitet eller laddning för bränsleceller från vätgasdrivna fordon kan utgöra grund för att uppfylla kraven i lagen.

Jag anser därför att regeringen bör återkomma med förslag på en sådan ändring i pumplagen.

6. Strategi för elektrifiering, punkt 3 (C)

av Anders Åkesson (C).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 3 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2020/21:3171 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 10 och

2020/21:3172 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 42 och

bifaller delvis motion

2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 6.

Ställningstagande

Jag anser att det bör tas fram en nationell strategi för ökad elektrifiering av den svenska fordonsflottan, inklusive tunga transporter. Jag vill framhålla att fortsatta satsningar på elektrifiering av vägstråk är viktigt och jag anser att Trafikverket i högre utsträckning än i dag måste – och i större samverkan med transportbranschen m.fl. - prioritera kommersialisering och utrustning av system för eldrift. Jag vill påminna om att när ny teknik införs ökar också behovet av nya affärsmodeller så att tekniken också kan kommersialiseras. Jag anser att en sådan nationell strategi för ökad elektrifiering ska inkludera ambitiösa mål för den svenska fordonsflottan, inklusive tunga transporter, och den tillhörande laddinfrastrukturen. Jag menar också att det bör finnas en bred definition av elektrifiering som inkluderar såväl batteridrift som vätgas och bränsleceller. Jag anser därför att regeringen ska ta fram en nationell strategi för ökad elektrifiering av Sveriges transporter. En sådan nationell strategi bör bl.a. behandla frågor om elinfrastruktur till aktuellt vägnät, utbyggnadsplan för lastbilanpassad laddinfrastruktur, översyn av beslutsprocesser samt samarbete med andra länder för att upprätta en gemensam standard.

7. Strategi för elektrifiering, punkt 3 (KD)

av Magnus Jacobsson (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 3 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 6 och
bifaller delvis motionerna

2020/21:3171 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 10 och

2020/21:3172 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 42.

Ställningstagande

Jag vill framhålla att i arbetet för att nå en fossilfri fordonsflotta finns det en stor potential i elektricitet som drivmedel. Tekniken är på stark frammarsch och försäljningen växer. Jag vill dock påminna om att trots att Sverige har en fordonsindustri som alltid legat i framkant när det gäller trafiksäkerhet och minskade utsläpp finns det fortfarande mycket arbete att göra innan vi kan se ett teknikskifte. Jag vill peka på att det i arbetet med elbilar finns stora möjligheter för Sverige att ligga i framkant. Jag anser därför att regeringen bör se till att Sverige tar fram en heltäckande strategi för elektrifiering av fordonsflottan.

8. Elvägar, punkt 4 (M)

av Maria Stockhaus (M), Sten Bergheden (M), Anders Hansson (M) och Åsa Coenraads (M).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2020/21:3349 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkandena 21 och 22,
bifaller delvis motionerna

2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 78,

2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 5 och

2020/21:3501 av Camilla Brodin m.fl. (KD) yrkande 30 och

avslår motionerna

2020/21:945 av Lars Hjalmered (M) yrkande 2,

2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 7,
2020/21:3171 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 8 i denna del och
2020/21:3617 av Cecilia Widegren (M).

Ställningstagande

Elektrifiering är en av nycklarna till att Sverige ska kunna minska utsläppen från transportsektorn och nå klimatmålen. För att omställningen ska öka i fart behöver Sverige gå från pilotvägar till riktiga elvägar där det är lämpligt. Vi vill påminna om att lastbilstillverkare framhåller att det är enkelt att anpassa lastbilarna till olika tekniska lösningar. Det finns alltså ingen anledning att vänta på en slutgiltig standard. Vi anser därför att regeringen bör se till att det införs ett teknikneutralt stöd till utbyggnad av elvägar för tunga transporter. Vidare anser vi att regeringen bör se till att regelverket ses över i syfte att underlätta för utbyggnaden av elvägar för tunga fordon.

9. Elvägar, punkt 4 (SD)

av Jimmy Ståhl (SD), Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 78,

bifaller delvis motionerna

2020/21:945 av Lars Hjälmered (M) yrkande 2,

2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 5,

2020/21:3349 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 22 och

2020/21:3501 av Camilla Brodin m.fl. (KD) yrkande 30 och

avslår motionerna

2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 7,

2020/21:3171 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 8 i denna del,

2020/21:3349 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 21 och

2020/21:3617 av Cecilia Widegren (M).

Ställningstagande

Världen över pågår en spännande och intensiv utveckling av teknik för att skapa fossilfria transporter. Vi kan tyvärr konstatera att det fortfarande finns ett antal flaskhalsar i tekniken, främst kopplade till överföringen av energin i elnätet. Vi vill påminna om att 2016 invigdes en teststräcka för elväg på E16 mellan Sandviken och Kungsgården. Lastbilarna som körs på teststräckan har

i princip inte några utsläpp av växthusgaser, och bullret som vanligtvis uppstår från den här typen av transporter har minskat. Vi ser mycket positivt på detta och menar att det behövs en strategi för elvägar. Vi anser att det är viktigt att regeringen ser över och tar fram ett förenklat regelverk för utbyggnad av elvägar.

10. Elvägar, punkt 4 (KD)

av Magnus Jacobsson (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 5 och 7 samt

2020/21:3501 av Camilla Brodin m.fl. (KD) yrkande 30 och

avslår motionerna

2020/21:945 av Lars Hjalmered (M) yrkande 2,

2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 78,

2020/21:3171 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 8 i denna del,

2020/21:3349 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkandena 21 och 22 samt

2020/21:3617 av Cecilia Widegren (M).

Ställningstagande

Om den tunga trafiken använder sig av el i stället för dagens drivmedel kommer det att vara en av de viktigaste reformerna för att minska koldioxidutsläppen i Sverige. För att Sverige ska få välfungerande elektrifierade vägar är det dock viktigt att ansvaret tydliggörs på strategiskt utvalda vägar. Som exempel vill jag peka på att det för Trafikverkets del innebär att man bör utreda kostnaden för att elektrifiera vägsträckorna Stockholm–Göteborg, Stockholm–Malmö, E6:an Oslo–Göteborg–Köpenhamn, E18 Stockholm–Oslo samt E4 längs med Norrlandskusten. Jag vill lyfta fram att en affärsmodell skulle kunna vara att huvudmannen för vägen hyr ut den till en operatör som bygger infrastrukturen, och därefter kan operatören tjäna pengar på att sälja el till de transportföretag som kör på vägen. Mot denna bakgrund anser jag att regeringen bör se över huvudmannskapet för elvägar.

11. **Infrastruktur för laddning, punkt 5 (M)**

av Maria Stockhaus (M), Sten Bergheden (M), Anders Hansson (M) och Åsa Coenraads (M).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2020/21:3349 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 16,
2020/21:3368 av Ulf Kristersson m.fl. (M) yrkandena 4 och 7,
2020/21:3467 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 10 och
2020/21:3468 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 1–3,
bifaller delvis motionerna
2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 4,
2020/21:2883 av Markus Wiechel m.fl. (SD) yrkande 1 och
2020/21:3501 av Camilla Brodin m.fl. (KD) yrkande 28 och
avslår motionerna
2020/21:945 av Lars Hjälmered (M) yrkande 1,
2020/21:2883 av Markus Wiechel m.fl. (SD) yrkandena 6 och 7 samt
2020/21:3171 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 26.

Ställningstagande

Vi vill se tydliga mål för utbyggnaden av laddinfrastruktur längs stora, och för transporter viktiga, vägar till 2030. Vi menar att målet ska vara att man ska kunna ladda bilar och lastbilar var man än befinner sig i Sverige. Vi vill framhålla att när människor investerar i en fossilfri bil måste de kunna känna sig trygga med att det går att ladda bilen över hela Sverige. Framtidens laddning ska ske på exempelvis rastplatser, affärscentrum, tankställen, flygplatser och hamnar. Vi anser därför att regeringen skyndsamt bör tillsätta en utredning med tydliga mål för utbyggnaden av laddinfrastruktur till 2030. Vi vill också framhålla att den tekniska utvecklingen från fossila till fossilfria motorer går mycket snabbt. Vi anser att staten ska stötta men inte styra denna utveckling. Vi vill därför att regeringen ser till att det införs ett teknikneutralt stöd för utbyggnaden av tank- och laddinfrastruktur för fossilfria transporter över hela Sverige. Vi anser vidare att ett sådant stöd bör införas även för tunga transporter. Stödet bör kunna användas till att medfinansiera investeringar i bl.a. publik laddinfrastruktur och bör också kunna omfatta exempelvis infrastruktur för tankning av bränslecells- och vätgasbilar.

12. Infrastruktur för laddning, punkt 5 (SD)

av Jimmy Ståhl (SD), Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2020/21:2883 av Markus Wiechel m.fl. (SD) yrkandena 1 och 7 samt avslår motionerna

2020/21:945 av Lars Hjalmered (M) yrkande 1,

2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 4,

2020/21:2883 av Markus Wiechel m.fl. (SD) yrkande 6,

2020/21:3171 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 26,

2020/21:3349 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 16,

2020/21:3368 av Ulf Kristersson m.fl. (M) yrkandena 4 och 7,

2020/21:3467 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 10,

2020/21:3468 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 1–3 och

2020/21:3501 av Camilla Brodin m.fl. (KD) yrkande 28.

Ställningstagande

Vi kan konstatera att i dag domineras bilindustrin – trots utsläppen – av förbränningsmotorer. Vi menar därför att staten bör öka incitamenten för människor att köra elbil. Sådana bilar har fördelar för miljön, inte minst när det gäller minskning av buller. Vi anser att elbilar behöver göras mer tillgängliga och att det behövs en statlig satsning på infrastruktur för elbilar. Vi anser i sammanhanget vidare att regeringen bör verka för att prioritera satsningar på infrastruktur för elfordon på landsbygden.

13. Infrastruktur för laddning, punkt 5 (C)

av Anders Åkesson (C).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2020/21:3171 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 26 och avslår motionerna

2020/21:945 av Lars Hjalmered (M) yrkande 1,

2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 4,
2020/21:2883 av Markus Wiechel m.fl. (SD) yrkandena 1, 6 och 7,
2020/21:3349 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 16,
2020/21:3368 av Ulf Kristersson m.fl. (M) yrkandena 4 och 7,
2020/21:3467 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 10,
2020/21:3468 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 1–3 och
2020/21:3501 av Camilla Brodin m.fl. (KD) yrkande 28.

Ställningstagande

För att öka takten i elektrifieringen av transportsektorn är en utbyggd laddinfrastruktur avgörande. Jag anser därför att det bör vara tillåtet att ladda elfordon via gatubelysningen. Det är, menar jag, smart, enkelt och billigt jämfört med att dra fram el till helt nya laddstolpar. Jag vill även se nya marknadsmodeller växa fram som ökar möjligheten att ladda sin bil på olika platser och vid olika laddpunkter samt med hjälp av olika operatörer. Jag anser vidare att det är olyckligt att det fortfarande finns juridiska otydligheter när det gäller hur samfälligheter ska agera för att reglera laddplatser. Min uppfattning är att onödiga och otydliga regler är det sista som behövs i omställningen av fordonsflottan. Jag anser därför att regeringen bör se till att lagstiftningen på detta område ändras i syfte att underlätta laddning av elfordon via befintlig infrastruktur såsom lyktstolpar. Jag anser även att regeringen bör se till att det tas fram standardiserade betalningsmöjligheter.

14. Infrastruktur för laddning, punkt 5 (KD)

av Magnus Jacobsson (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 4 och
2020/21:3501 av Camilla Brodin m.fl. (KD) yrkande 28 och
avslår motionerna

2020/21:945 av Lars Hjälmered (M) yrkande 1,
2020/21:2883 av Markus Wiechel m.fl. (SD) yrkandena 1, 6 och 7,
2020/21:3171 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 26,
2020/21:3349 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 16,
2020/21:3368 av Ulf Kristersson m.fl. (M) yrkandena 4 och 7,
2020/21:3467 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 10 och
2020/21:3468 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 1–3.

Ställningstagande

Det är glädjande att försäljningen av laddhybrider och elbilar har utvecklats mycket snabbt de senaste åren. Jag är dock medveten om att det stora hindret för en ännu större andel av elbilar är den osäkerheten som följer med en otillräckligt utbyggd laddinfrastruktur. Jag vill därför understryka att det är viktigt att laddinfrastrukturen i Sverige utvecklas. Jag anser därför att det behövs ett fortsatt stöd till investeringar i laddinfrastruktur. Ett sådant stöd ska kunna ges till företag, bostadsrättsföreningar, privata och kommunala bostadsföretag samt kommuner runt om i landet och ska kunna användas till publikt tillgängliga laddstolpar för såväl snabbaddning som normalladdning. Jag vill även peka på vikten av elektrifiering av de tunga transporterna.

15. Andra styrmedel för att nå transportsektorns klimatmål, punkt 6 (M)

av Maria Stockhaus (M), Sten Bergheden (M), Anders Hansson (M) och Åsa Coenraads (M).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2020/21:3349 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 5 och avslår motionerna

2020/21:2922 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 13,

2020/21:3171 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 8 i denna del och 25 samt

2020/21:3501 av Camilla Brodin m.fl. (KD) yrkande 27.

Ställningstagande

Vi vill framhålla att för att få en rättvisande bild av ett fordon's miljöpåverkan behöver man få veta hur bilen och dess delar har producerats, hur mycket energi som har gått åt i produktionen och varifrån den energin har kommit. Det spelar exempelvis stor roll om elbilens batteri har tillverkats med vattenkraft eller med kolkraft. Samtidigt anser vi att man bör kunna få upplysning om förhållandena vid utvinningen av de råvaror som har krävts för biltillverkningen. Vi föreslår därför utökade krav på redovisning av bilars totala klimat- och miljöpåverkan. Frågan bör framför allt drivas på EU-nivå eftersom det finns andra EU-regler om konsumentinformation vid bilköp. Regeringen bör därför verka för krav på utökad information om personbilars totala klimat- och miljöpåverkan vid nybilförsäljning.

16. Andra styrmedel för att nå transportsektorns klimatmål, punkt 6 (C)

av Anders Åkesson (C).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2020/21:2922 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 13 och

2020/21:3171 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 8 i denna del och 25 samt

avslår motionerna

2020/21:3349 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 5 och

2020/21:3501 av Camilla Brodin m.fl. (KD) yrkande 27.

Ställningstagande

För att vi ska nå klimatmålen behöver ambitionsnivån öka när det gäller transportsektorn. Jag vill dock framhålla att det i dagens samhälle och ekonomi är centralt att människor kan resa och att företag kan transportera varor. Jag vill också påminna om att behovet av effektiv logistik och snabba transporter kommer att fortsätta öka när digitaliseringen och e-handeln växer. Det är mycket positivt att teknikutvecklingen är snabb när det gäller effektivisering, elektrifiering och nya förnybara drivmedel. Jag vill framhålla vikten av mer hållbara transportmodeller och transportsystem där utsläppen och miljöpåverkan från transporterna minskar – men inte mobiliteten. Klimatomställningen kräver också att offentlig verksamhet går före i arbetet mot en fossilfri fordonsflotta. Jag anser därför att alla fordon som staten, landstingen, regionerna och kommunerna upphandlar, köper in eller leasar ska vara miljöbilar eller framdrivas av förnybara bränslen från 2021. Jag anser därför att regeringen bör verka för en sådan utveckling.

17. Andra styrmedel för att nå transportsektorns klimatmål, punkt 6 (KD)

av Magnus Jacobsson (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2020/21:3501 av Camilla Brodin m.fl. (KD) yrkande 27 och avslår motionerna

2020/21:2922 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 13,

2020/21:3171 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 8 i denna del och 25 samt

2020/21:3349 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 5.

Ställningstagande

Jag vill lyfta fram att arbetet med att nå fossiloberoende transporter måste prioriteras. För att minska utsläppen från trafiken krävs både en kostnadseffektiv omställning av fordonsflottan och en smart utformning av infrastrukturen. Jag vill dock understryka att det är angeläget att utsläppen från inrikes transporter minskas på ett hållbart sätt. Utvecklingen ska också vara förenlig med samhällsekonomiska mål, och ny teknik ska främjas. Som exempel vill jag lyfta fram att det behövs satsningar på forskning och utveckling av fossilfria bränslen, elbilar och elhybrider. Jag anser att bilen är ett redskap för frihet; den bidrar till social hållbarhet genom att överbygga avstånd mellan människor och det är därför angeläget att det är utsläppen som bekämpas. Jag anser därför att regeringen bör verka för det som jag har anfört.

18. Miljökontroll i fordonsbesiktningen, punkt 7 (C)

av Anders Åkesson (C).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 7 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2020/21:3171 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 27 och avslår motionerna

2020/21:182 av Jens Holm m.fl. (V) yrkandena 1–5,

2020/21:318 av Rickard Nordin (C) yrkande 2 och

2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 31.

Ställningstagande

För att nå målet om fossilfria transporter behövs resultatnriktade incitament i kombination med riktade satsningar på ett flertal tekniker och lösningar. Jag anser att regeringen bör ge Transportstyrelsen i uppgift att utvärdera de

besiktningssregler som gäller för gasfordon i syfte att se över om de är proportionerliga.

19. Miljökontroll i fordonsbesiktningen, punkt 7 (V)

av Jens Holm (V).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 7 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2020/21:182 av Jens Holm m.fl. (V) yrkandena 1–5,

bifaller delvis motion

2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 31 och

avslår motionerna

2020/21:318 av Rickard Nordin (C) yrkande 2 och

2020/21:3171 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 27.

Ställningstagande

För att personbilar ska kunna bibehålla hög standard för miljö- och trafiksäkerhet ska de regelbundet genomgå kontrollbesiktning. De parametrar ett fordon besiktigas mot säger något om myndigheternas ambitionsnivå på området. Därför var det mycket förvånande att regeringen i maj 2018 lät släppa fram Transportstyrelsens nya föreskrifter för kontrollbesiktning (TSFS 2017:54), med kraftigt sänkta nivåer på miljöområdet. Jag kan konstatera att på åtminstone tre viktiga områden sänktes miljöambitioner kraftigt med de nya föreskrifterna. Jag vill också påminna om att sedan maj 2018 har antalet bensinbilar som underkänns halverats, och antalet dieselbilar som underkänns är bara en tredjedel så många i dag som innan 2018. Med de nya föreskrifterna har Sverige plötsligt de lägst ställda miljökraven av alla länder i EU. Det här är mycket anmärkningsvärt. Jag anser därför att regeringen omgående ska ta initiativ till nya föreskrifter för kontrollbesiktning som innebär att man återgår till de tidigare högre miljökraven för fordonsbesiktning.

Jag vill påminna om att andra länder systematiskt har skärpt miljökraven för bilkontroller. Tyskland har exempelvis sänkt gränsvärdena ytterligare för vissa bilmodeller och landet väntas dessutom fr.o.m. 2021 införa nya sätt att mäta partikelutsläpp där man frångår den tidigare opacitetsmätningen (där partikelthet mäts) till en mer exakt partikelräkningsmodell. I Tyskland skärper man också metoderna för att mäta utsläpp av kväveoxider. Jag anser att detta är något Sverige skulle kunna inspireras av. Jag anser därför att regeringen bör ge Transportstyrelsen i uppdrag att höja ambitionsnivån vid

kontrollbesiktning genom åtgärder som inkluderar den tyska metoden att räkna partiklar samt metoder för att mäta kväveoxider.

Försäljningen av elbilar och laddhybrider ökar kraftigt i Sverige. Dessvärre har regelverket för kontrollbesiktning inte följt med i utvecklingen och i dagsläget görs ingen specifik kontroll av elbilarnas elsystem vid besiktningen. Jag vill påminna om att Norge, som har kommit längre än Sverige med laddbara fordon, uppdaterade sitt regelverk för besiktning av elbilar och laddhybrider 2015. Jag anser därför att regeringen bör ta initiativ till att uppdatera besikttningsregelverket så att specifik kontroll av elsystemen införs vid besiktning av laddbara fordon. Vidare anser jag att regeringen bör ta initiativ till att uppdatera besikttningsregelverket för vätagbilar som drivs med bränsleceller.

Jag kan slutligen konstatera att som en följd av Transportstyrelsens nya föreskrifter från 2018 måste gasbilars tankar och ledningar kontrolleras separat vid bilbesiktning. Detta har blivit en stor extra kostnad för landets 50 000 gasbilsinnehavare och är följderna av dålig kvalitetsuppföljning av leverantörerna av gasfordonen. Det är fullt rimligt att ställa höga säkerhetskrav även på gasbilar, men det är orimligt att den stora kostnaden ska läggas på de konsumenterna som försöker göra en insats för miljön. Jag anser därför att regeringen bör se till att regelverk utformas som förbjuder besikttningsbranschen att ta ut en extra avgift från fordonsägaren vid kontroll av gasfordonens gastankar och ledningar.

20. Miljökontroll i fordonsbesiktningen, punkt 7 (KD)

av Magnus Jacobsson (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 7 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna
2020/21:182 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 1 och
2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 31 och
avslår motionerna
2020/21:182 av Jens Holm m.fl. (V) yrkandena 2–5,
2020/21:318 av Rickard Nordin (C) yrkande 2 och
2020/21:3171 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 27.

Ställningstagande

Jag vill framföra att kraven på besiktning av utsläpp från personbilar är otillräckliga i dagsläget. De nya besikttningsreglerna innebär att en bil som har felaktig avgasrening kan passera besiktningen utan anmärkning, trots att den

släpper ut betydligt mer än vad som är tillåtet när bilen säljs. Genom att i samband med fordonsbesiktningen kontinuerligt kontrollera och fånga upp de fordon som har för höga utsläpp kan utsläppen från personbilar minska. Jag kan tyvärr konstatera att den möjligheten för närvarande är liten i Sverige. Utsläppens skadliga effekter på människors hälsa och miljö har inneburit att andra länder har sänkt sina gränsvärden för vilka utsläpp som tillåts från en personbil. I Sverige går utvecklingen tyvärr åt motsatt håll, då de tillåtna utsläppsnivåerna för svenska bilar har höjts kraftigt. Jag anser därför att regeringen ska återkomma till riksdagen med förslag på hur miljökontrollen av fordon kan förbättras så att Sverige inte har betydligt lägre krav på utsläpp från personbilar än andra europeiska länder.

21. Obesiktigade fordon, punkt 8 (SD, C)

av Anders Åkesson (C), Jimmy Ståhl (SD), Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2020/21:2536 av Johan Hedin och Anders Åkesson (båda C) yrkandena 3 och 4 samt

avslår motion

2020/21:1073 av Ann-Charlotte Hammar Johnsson m.fl. (M).

Ställningstagande

Vi kan konstatera att den som vid upprepade tillfällen gör sig skyldig till olovlig körning ofta är en fara för sig själv och för andra. Vi anser att det behövs skärpta straff för upprepade olovlig körning men det behövs också utökade möjligheter till förverkande av obesiktigade fordon. Vår uppfattning är därför att regeringen bör se till att utöka kriminaliseringen av framförande av obesiktigade fordon liksom möjligheterna till förverkande av obesiktigade fordon.

22. Tyngre och längre lastbilar, punkt 9 (M, SD, KD)

av Magnus Jacobsson (KD), Maria Stockhaus (M), Sten Bergheden (M), Jimmy Ståhl (SD), Anders Hansson (M), Thomas Morell (SD), Patrik Jönsson (SD) och Åsa Coenraads (M).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2020/21:729 av Mats Nordberg m.fl. (SD) yrkande 35,

2020/21:1087 av Lars Hjälmered (M) yrkandena 1 och 3,

2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 13,

2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 46 och 47 samt

2020/21:3468 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 12,

bifaller delvis motionerna

2020/21:2948 av Helena Lindahl m.fl. (C) yrkandena 6 och 9 samt

2020/21:3172 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 33.1 och 41 samt avslår motion

2020/21:1087 av Lars Hjälmered (M) yrkande 2.

Ställningstagande

Vi konstaterar inledningsvis att det går att få stora miljö- och samhällsnyttor med tyngre och längre lastbilar på det svenska vägnätet. Tyngre och längre lastbilar innebär att ledig kapacitet utnyttjas bättre, att utsläppen av bl.a. koldioxid minskar och att konkurrenskraften för transportberoende näringar förbättras. Att tillåta tyngre och längre lastbilar på de delar av vägnätet där det är möjligt med hänsyn till bärighet och säkerhet är därför, menar vi, en viktig reform för både jobb och miljö. Vi har också tagit del av att forskare, bl.a. på Chalmers med koppling till Volvo lastvagnar, framhåller att inom ett decennium kommer även de tyngsta lastbilarna att kunna köra fossilfritt. Vi anser därför att en större del av det svenska vägnätet skyndsamt bör byggas ut och öppnas för bärighetsklassen BK4 och därmed lastbilar upptill 74 ton. Vi anser att det behöver ske betydligt snabbare än vad som görs i dag och att regeringen därför ska ge Trafikverket i uppdrag att prioritera arbetet med att anpassa vägarna till tyngre lastbilar. För att effektivisera transportsystemet är det enligt vår uppfattning även av stor vikt att regeringen ser till att arbetet med att göra det möjligt för längre lastbilar att trafikera det svenska vägnätet påskyndas.

23. Enskilda vägar, punkt 10 (L)

av Helena Gellerman (L).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2020/21:3235 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 23 och
avslår motionerna

2020/21:1025 av Per Åsling och Peter Helander (båda C) yrkande 2,

2020/21:1089 av Betty Malmberg (M) yrkandena 1–4,

2020/21:2865 av Lars Beckman (M) och

2020/21:3545 av Cecilia Widegren (M) yrkande 2.

Ställningstagande

Jag konstaterar att det är väghållarna, exempelvis enskilda markägare, vägföreningar eller samfälligheter, som är ansvariga för de enskilda vägarna. Av dessa får en mindre del statsbidrag som ska bidra till att vägarna tillgodoser behoven och håller hög transportkvalitet. Jag vill påminna om att en väl fungerande infrastruktur är en grundläggande förutsättning för en levande landsbygd och att de enskilda vägarna är en viktig del i detta. Jag anser därför att staten även fortsättningsvis bör ta ett betydande ekonomiskt ansvar för att upprätthålla en god standard på det enskilda vägnätet, och myndigheternas tillämpning av regelverken bör syfta till att underlätta för underhåll och reinvestering av dessa vägar. Jag vill understryka att landsbygdens behov av transporter alltid måste vara i centrum när en allmän väg görs om till en enskild väg. Det är viktigt att det inte innebär en övervältring av kostnader från staten till kommunerna eller enskilda fastighetsägare om en allmän väg dras in. SKR har en överenskommelse med Trafikverket som slår fast att staten bör ha ansvar för allmänna vägar på landsbygden och för ett övergripande vägnät i tätort. Överenskommelsen är av avgörande principiell betydelse för ansvarsfördelningen. Jag anser dock att det finns anledning för regeringen att se till att väglagens regler om ansvaret för enskilda vägar ses över.

24. Självkörande fordon, punkt 11 (M)

av Maria Stockhaus (M), Sten Bergheden (M), Anders Hansson (M) och Åsa Coenraads (M).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion
2020/21:3468 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 19 och
avslår motionerna
2020/21:1255 av Saila Quicklund (M),
2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 83, 84 och 114,
2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 12,
2020/21:2981 av David Josefsson (M) och
2020/21:3235 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 24.

Ställningstagande

Vi vill framhålla att den tekniska utvecklingen när det gäller automatisering av föraruppgiften innebär stora möjligheter. Redan i dag kan nya bilar förarlöst backa in på trånga platser och i garage. Vi vill påminna om att detta bara är början. Möjligheten för lastbilar och bussar att köra förarlöst kommer i framtiden att spara pengar och öppna upp för bl.a. tätare turer. Vi vill understryka att detta är mycket positivt. Men vi vill också påminna om att förarlösa fordon kan innebära risker i trafiken i form av förändrat beteende. Vi anser att Sverige bör vara ledande både när det gäller att införa ny teknik och när det gäller att beakta riskerna med den nya tekniken. Vi anser därför att regeringen bör tillsätta en utredning som tittar brett på alla aspekter av frågor om automatisering av föraruppgiften för att utreda risker men också för att bejaka möjligheter.

25. Självkörande fordon, punkt 11 (SD)

av Jimmy Ståhl (SD), Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion
2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 83, 84 och 114 samt

avslår motionerna

2020/21:1255 av Saila Quicklund (M),

2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 12,

2020/21:2981 av David Josefsson (M),

2020/21:3235 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 24 och

2020/21:3468 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 19.

Ställningstagande

Självkörande fordon skapar nya möjligheter för både personer och företag, men även för samhället i sin helhet. Vi vill dock påminna om att det finns både fördelar och nackdelar med den nya tekniken. Vi vill i sammanhanget peka på frågor om bl.a. vem som bär ansvar vid en olycka, hur tekniken värderar olika oundvikliga scenarier och hur självkörande fordon kommer att klara trafikens alla olika situationer. Vi anser exempelvis att det behöver klarläggas vem som är ansvarig om något inträffar, fordonstillverkaren, fordonsägaren, väghållaren eller den som för tillfället vistas i fordonet. Vi vill också peka på frågor om nödbromsning och väjningsfunktioner i fordonet. I en komplicerad trafikmiljö kan svåra prioriteringar uppstå i systemen. Vi vill understryka att den här typen av avvägningar måste vara klara innan ett system med självkörande bilar tas i bruk. En annan viktig fråga enligt vår mening gäller kravet på uppgraderingar av programvara. Vi anser därför att regeringen ska utreda frågor om ansvar och prioriteringar när det gäller självkörande fordon.

Vi vill också lyfta fram att det bör vara enklare att få testa i verklig trafikmiljö när ny teknik tas fram. Det är först i naturlig miljö som eventuella brister visar sig. Vi anser därför att det behöver införas regellättnader så att fordonstillverkare och systemutvecklare ska få ett så bra underlag som möjligt i sina forskningsstudier. Vi anser även att det behöver skapas tekniska testområden för utprovning av ny teknik.

Vi anser att regeringen bör vidta åtgärder i linje med vad vi har framfört.

26. Självkörande fordon, punkt 11 (KD)

av Magnus Jacobsson (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 12 och

avslår motionerna

2020/21:1255 av Saila Quicklund (M),

2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 83, 84 och 114,

2020/21:2981 av David Josefsson (M),
2020/21:3235 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 24 och
2020/21:3468 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 19.

Ställningstagande

Jag vill understryka att det i dag inträffar för många olyckor på grund av att förare bryter mot trafikregler eller är oaktsamma. Jag anser att detta skulle kunna minska med hjälp av självkörande bilar. Jag kan också konstatera att självkörande fordon kan underlätta arbetspendling för de som är beroende av bilen. Exempelvis kan förarlösa bussar fungera i vanlig stadsmiljö som ett miljövänligt transportalternativ. Även godstransportsektorn skulle gynnas av fler självkörande fordon. Jag vill lyfta fram att i en inte alltför avlägsen framtid skulle fler godstransporter då kunna automatiseras. Mot bakgrund av att Sverige har bil- och lastbilstillverkare i världsklass så vill jag understryka att Sverige också har möjlighet att vara ett föregångsland för självkörande fordon. Jag anser därför att regeringen bör se till att ta fram en heltäckande strategi för självkörande fordon i Sverige.

27. Självkörande fordon, punkt 11 (L)

av Helena Gellerman (L).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2020/21:3235 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 24,
bifaller delvis motionerna

2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 114,
2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 12 och
2020/21:2981 av David Josefsson (M) samt

avslår motionerna

2020/21:1255 av Saila Quicklund (M),
2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 83 och 84 samt
2020/21:3468 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 19.

Ställningstagande

Självkörande bilar kan revolutionera hur både varor och människor transporteras. Det innebär att de också kan förändra hur vi bygger och utformar vägar och tätorter. Ett exempel är att behoven av parkeringsytor centralt i städerna kan minska drastiskt. De frigjorda ytorna kan användas för att öka

framkomligheten och innebära grönare stadsmiljöer, och inte minst göra att man kan omvandla utrymmet för parkeringshus till bostäder. Jag vill dock påminna om att för att detta ska bli verklighet krävs politiska beslut som säkrar att teknikintensiva företag kan utveckla och inte minst testa sina produkter på ett säkert sätt. Jag anser att en successiv introduktion av självkörande bilar kräver politiska beslut som gör det möjligt för storskaliga tester i verklig miljö. Jag anser även att upphandlingar bör ske framtidsinriktat när man bygger nytt i kommunerna. Jag vill också peka på att det krävs en utökad samverkan mellan olika samhällsaktörer. Jag anser därför att regeringen bör ta fram en handlingsplan för hur självkörande bilar ska introduceras i samhället.

28. Parkeringsfrågor, punkt 12 (M)

av Maria Stockhaus (M), Sten Bergheden (M), Anders Hansson (M) och Åsa Coenraads (M).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2020/21:3349 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkandena 19 och 20,

2020/21:3368 av Ulf Kristersson m.fl. (M) yrkande 6 och

2020/21:3468 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 6 och 7,
bifaller delvis motionerna

2020/21:1313 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 10,

2020/21:2990 av David Josefsson (M) yrkandena 1 och 2 samt

2020/21:3287 av Martin Ådahl m.fl. (C) yrkande 1 och
avslår motionerna

2020/21:199 av Michael Rubbestad (SD),

2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 64,

2020/21:2883 av Markus Wiechel m.fl. (SD) yrkande 3,

2020/21:2988 av David Josefsson (M),

2020/21:3287 av Martin Ådahl m.fl. (C) yrkande 2 och

2020/21:3493 av Markus Wiechel och Alexander Christiansson (båda SD).

Ställningstagande

Vi anser att kommuner bör få möjlighet att differentiera parkeringsavgifter utifrån fordons miljö- och klimatpåverkan. Bakgrunden till det är att nya tjänster växer fram med plattformar som erbjuder delning av motorfordon som bil, motorcykel eller moped. Det är tjänster som kan innebära stora nyttor för den enskilde men också för samhället i stort genom ett ökat resursutnyttjande och minskad trängsel. Vi vill påminna om att för många människor, inte minst

i våra större städer, är möjligheten att dela bil ett bra och prisvärt alternativ till den privatägda. Vi är medvetna om att en genomsnittlig bil står oanvänd 97 procent av tiden, vilket innebär att parkerade bilar tar mycket mark i anspråk i städerna men också att fordonsparken underutnyttjas. Bildelning möjliggör ett större resursutnyttjande och den enskilde behöver bara betala för bilen när han eller hon faktiskt har användning för den. Vi kan tyvärr konstatera att det i dag dock inte finns laglig rätt för kommuner att reservera parkeringsplatser för delningsfordon på allmän platsmark. För att uppmuntra användningen av miljövänliga bilar anser vi att regeringen bör se till att kommuner ges möjlighet att differentiera parkeringsavgifter utifrån fordons miljö- och klimatpåverkan.

29. Parkeringsfrågor, punkt 12 (SD)

av Jimmy Ståhl (SD), Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2020/21:199 av Michael Rubbestad (SD),

2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 64 och

2020/21:3493 av Markus Wiechel och Alexander Christiansson (båda SD)

samt

avslår motionerna

2020/21:1313 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 10,

2020/21:2883 av Markus Wiechel m.fl. (SD) yrkande 3,

2020/21:2988 av David Josefsson (M),

2020/21:2990 av David Josefsson (M) yrkandena 1 och 2,

2020/21:3287 av Martin Ådahl m.fl. (C) yrkandena 1 och 2,

2020/21:3349 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkandena 19 och 20,

2020/21:3368 av Ulf Kristersson m.fl. (M) yrkande 6 och

2020/21:3468 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 6 och 7.

Ställningstagande

Vi anser att det är orimligt att blåljuspersonal och Polismyndigheten under pågående utryckning ska behöva lägga tid och resurser på att hantera en utfärdad anmärkning eller avgift. Vi anser därför att regeringen bör se till att lagstiftningen ändras så att blåljusfordon under pågående utryckning inte får beläggas med parkeringsanmärkning eller kontrollavgift.

Vi vill vidare påminna om att lastzoner är till för att företag ska kunna leverera varor men också få leveranser av varor. Vi är medvetna om att fler

och fler bilister parkerar i lastzoner, trots att det råder parkeringsförbud för andra trafikanter än de som har ett uppdrag att lasta eller lossa gods. Vi anser därför att regeringen bör se till att påföljden för överträdelser av parkeringsförbud skärps när det gäller överträdelser av lastzoner.

Vi anser vidare att det bör införas ett nationellt register för parkeringstillstånd för personer med nedsatt rörelseförmåga för att motverka fusk med sådana tillstånd. Att kunna transportera sig i en egen bil är en av möjligheterna till ökad delaktighet i samhället men detta är inte alltid helt enkelt för personer med funktionsnedsättning. Mot den bakgrunden bör regeringen vidta åtgärder i enlighet med vad vi har framfört.

30. Parkeringsfrågor, punkt 12 (C)

av Anders Åkesson (C).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2020/21:3287 av Martin Ådahl m.fl. (C) yrkandena 1 och 2,

bifaller delvis motionerna

2020/21:1313 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 10,

2020/21:3349 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 19 och

2020/21:3468 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 6 och

avslår motionerna

2020/21:199 av Michael Rubbestad (SD),

2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 64,

2020/21:2883 av Markus Wiechel m.fl. (SD) yrkande 3,

2020/21:2988 av David Josefsson (M),

2020/21:2990 av David Josefsson (M) yrkandena 1 och 2,

2020/21:3349 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 20,

2020/21:3368 av Ulf Kristersson m.fl. (M) yrkande 6,

2020/21:3468 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 7 och

2020/21:3493 av Markus Wiechel och Alexander Christiansson (båda SD).

Ställningstagande

Jag anser att regeringen bör se över den s.k. kommunala avgiftslagen så att det blir möjligt att differentiera parkeringsavgifter utifrån fordons miljöegenskaper. Vidare anser jag att regeringen bör se över kommunallagen så att principen om likabehandling av kommuninvånare medger olika parkerings-

avgifter om syftet är att förbättra miljön och på så sätt gynna kommuninvånarna som helhet och det framgår att det inte är invånarna som behandlas olika, utan fordonen.

Detta är enligt min uppfattning viktigt för att transportsektorn ska kunna bidra till att Sverige når sina klimatmål, och för att svenska storstäder ska kunna vara ledande i klimatomställningen.

31. Parkeringsfrågor, punkt 12 (V)

av Jens Holm (V).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion
2020/21:1313 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 10,
bifaller delvis motionerna
2020/21:2990 av David Josefsson (M) yrkande 1,
2020/21:3287 av Martin Ådahl m.fl. (C) yrkande 1,
2020/21:3349 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 19 och
2020/21:3468 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 6 och
avslår motionerna
2020/21:199 av Michael Rubbestad (SD),
2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 64,
2020/21:2883 av Markus Wiechel m.fl. (SD) yrkande 3,
2020/21:2988 av David Josefsson (M),
2020/21:2990 av David Josefsson (M) yrkande 2,
2020/21:3287 av Martin Ådahl m.fl. (C) yrkande 2,
2020/21:3349 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 20,
2020/21:3368 av Ulf Kristersson m.fl. (M) yrkande 6,
2020/21:3468 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 7 och
2020/21:3493 av Markus Wiechel och Alexander Christiansson (båda SD).

Ställningstagande

Jag vill påminna om att markanvändningen och den fysiska planeringen har stor betydelse för hur våra resor och transporter kommer att utvecklas. Genom att använda parkeringsavgifter som styrmedel kan miljö- och klimatpåverkan från biltrafiken minska. Jag vill framhålla att Tyskland har gjort det möjligt för kommuner att sänka eller ta bort parkeringsavgiften för exempelvis fordon i bilpooler eller andra delningstjänster. För att kommunerna ska kunna använda parkeringsavgifterna som ett redskap för transporteffektivare tätorter krävs dock förändringar i lagstiftningen. Jag anser därför att regeringen bör

återkomma med förslag på ändringar i relevant lagstiftning för att göra det möjligt för kommunerna att genom differentierade avgifter på parkeringsplatser minska biltrafikens miljö- och klimatpåverkan.

32. Bilpooler, punkt 13 (M, SD, C)

av Anders Åkesson (C), Maria Stockhaus (M), Sten Bergheden (M), Jimmy Ståhl (SD), Anders Hansson (M), Thomas Morell (SD), Patrik Jönsson (SD) och Åsa Coenraads (M).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 13 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 17,

2020/21:3172 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 38 och

2020/21:3468 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 22 och 23 samt avslår motion

2020/21:2883 av Markus Wiechel m.fl. (SD) yrkande 5.

Ställningstagande

Vi kan konstatera att en vanlig personbil står stilla 97 procent av tiden. Genom att dela bilen med andra kan man därför bidra till ett mer effektivt resursutnyttjande. Vi vill framhålla att bilpooler är ett exempel på resursutnyttjande som samtidigt ökar mobiliteten. I dag saknas dock en juridisk definition av begreppet bilpool, vilket försvårar när det gäller bl.a. moms- och regelfrågor. Vi vill därför framhålla att i Bilpoolsutredningens betänkande Från värdekedja till värdecykel (SOU 2017:22) föreslås att det tas fram en juridisk definition av begreppet bilpool. Vi vill påminna om att det skulle ge kommunerna möjlighet att reservera gatumark för bilpooler. Vi anser därför att regeringen omgående bör inleda ett arbete med att så snabbt som möjligt definiera begreppet bilpool i lagstiftningen. Vi vill dock peka på att för att även inkludera exempelvis elsparkcyklar vore det bättre med uttrycket fordonspool.

Vi kan vidare konstatera att parkeringsplatser är mycket eftertraktade för handeln, företagande och boende i dagens städer. Vi har tagit del av att fler och fler föreningar också överväger att starta bilpooler. Efterfrågan ökar vidare bland boende, särskilt eftersom det har blivit svårare att få tag i en egen parkeringsplats. Vi anser att för att fortsättningsvis kunna planera och generera största möjliga samhällsnytta behöver, utöver vanliga parkeringsplatser, även bilpooler finnas med i samhällsplaneringen.

Vi anser vidare att delningsekonomin bör stimuleras. Delningsekonomi kommer att vara en viktig del i omställningen till gröna transporter. Vi vill

påminna om att slutresultatet av den ovan nämnda Bilpoolsutredning nyligen presenterades. Vi kan konstatera att denna utredning redan från början var otillräcklig då den exkluderade biluthyrningsföretag. Vi anser därför att regeringen bör tillsätta en utredning som syftar till att ta ett samlat grepp över hela delningsekonomi där både bilpooler och hyrbilsföretagande inkluderas.

Vi anser att regeringen bör vidta åtgärder i linje med vad vi har anfört.

33. Övergivna fordon, punkt 14 (SD)

av Jimmy Ståhl (SD), Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna
2020/21:1377 av Lotta Olsson (M),
2020/21:1982 av Lotta Finstorp (M) och
2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 100 och
avslår motion
2020/21:2501 av Lars Mejern Larsson (S).

Ställningstagande

Vi vill framhålla att ett stort problem med stulna bilar är att de ofta blir stående länge på det ställe där de lämnas. Polisen undersöker i dessa fall fordonet, konstaterar att fordonet är stulet och placerar därefter ett märkt band på bilen. Vi vill påminna om att om en bil blir stående för länge uppstår risken att den blir vandaliserad, plundrad eller sätts i brand. För att undvika detta måste fordonet forslas bort snarast. I dag är regelverket snårigt och det är inte en självklarhet att ett övergivet fordon kan flyttas av myndigheter. Vi anser därför att regeringen måste se till att det utreds hur övergivna fordon snabbare ska kunna forslas bort.

Vidare anser vi att det inte är rimligt att enskilda markägare eller enskilda vägföreningar ska ta ekonomiskt eller praktiskt ansvar för att frakta bort övergivna fordon. Vi anser att det i stället bör övervägas om kommunen eller staten kan ta ansvar för bortforsling av bilar på annans mark.

Vi vill peka på att det i dag är ett utbrett problem att bilar överges vid vägrenar, på parkeringsplatser eller i diken under mycket lång tid. Vi anser därför att regeringen bör se över möjligheten att utfärda böter för fordon som överges vid vägrenar, parkeringsplatser eller diken.

34. Några registreringsfrågor, punkt 15 (SD)

av Jimmy Ståhl (SD), Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 101, 102, 107 och 112, bifaller delvis motionerna

2020/21:1008 av Hampus Hagman (KD) och

2020/21:1718 av Lars Jilmstad (M) samt

avslår motionerna

2020/21:318 av Rickard Nordin (C) yrkande 1,

2020/21:774 av Daniel Bäckström (C),

2020/21:1784 av Lars Mejern Larsson och Pyy Niemi (båda S),

2020/21:1945 av Boriana Åberg (M) och

2020/21:2536 av Johan Hedin och Anders Åkesson (båda C) yrkande 5.

Ställningstagande

För att minska risken för stöld av fordon bör möjligheten att söka i trafikregistret ses över. Vi anser att åtkomsten till fordonsuppgifter bör begränsas, speciellt om det är fråga om exklusiva eller i övrigt eftertraktade fordon. Ett effektivt sätt att begränsa möjligheten att söka efter eftertraktade fordon är, enligt vår mening, att den som vill hämta ut en fordonsuppgift måste legitimeras sig, exempelvis genom bank-id.

Vi vill vidare framhålla att det finns flera yrkesgrupper, exempelvis poliser, åklagare, domare och väktare, som utsätts för bl.a. hot, misshandel och skadegörelse. Tyvärr kan dessa personer lätt spåras i det fordonsregister som finns tillgängligt för alla via Transportstyrelsens webbplats. Vi anser därför att vissa personalgrupper ska erbjudas möjlighet till låsta registreringsnummer, dvs. de ska inte vara synliga för allmänheten, för att förhindra den här möjligheten.

2020 går till historien som det är då många verksamheter fick lägga ned eller ställa om. Inom besöksnäringen och kanske främst inom bussbranschen var detta påtagligt. Tyvärr fick bolag som tvingades ställa av sitt enda fordon snabbt meddelande om att de skulle mista sitt tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik. Vi anser att Transportstyrelsen borde bevilja förlängning av tillstånden till nästföljande år.

Vi anser vidare att det är hög tid att se över vägtrafikregisteravgiften. Vi anser att det är rimligt att det finns en avgift för att nyregistrera ett fordon, men

att årligen ta ut en avgift då det mesta görs digitalt är inte befogat. Därför anser vi att vägtrafikregisteravgiften behöver ses över.

Vi anser att regeringen bör vidta åtgärder i linje med vad vi har anfört.

35. Några registreringsfrågor, punkt 15 (C)

av Anders Åkesson (C).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2020/21:2536 av Johan Hedin och Anders Åkesson (båda C) yrkande 5,
bifaller delvis motionerna

2020/21:1718 av Lars Jilmstad (M) och
2020/21:1945 av Boriana Åberg (M) samt
avslår motionerna

2020/21:318 av Rickard Nordin (C) yrkande 1,

2020/21:774 av Daniel Bäckström (C),

2020/21:1008 av Hampus Hagman (KD),

2020/21:1784 av Lars Mejern Larsson och Pyy Niemi (båda S) och

2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 101, 102, 107 och 112.

Ställningstagande

Vi anser att det bör införas e-legitimering för att få tillgång till fordonsuppgifter. Detta skulle vara ett effektivt sätt att begränsa möjligheten att söka i trafikregistret och därmed minska risken för stölder av attraktiva fordon. Vi anser därför att regeringen bör vidta åtgärder i enlighet med vad vi har sagt.

36. Fordonsmålvakter, punkt 16 (SD, KD)

av Magnus Jacobsson (KD), Jimmy Ståhl (SD), Thomas Morell (SD)
och Patrik Jönsson (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 16 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2020/21:1616 av Angelica Lundberg m.fl. (SD) yrkandena 8, 9, 11 och 12,

2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 63 och 105 samt
2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 28–30,
bifaller delvis motionerna
2020/21:1046 av Mikael Oscarsson (KD) yrkande 4,
2020/21:2163 av Katarina Brännström (M) och
2020/21:3272 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkande 58 och
avslår motionerna
2020/21:409 av Niels Paarup-Petersen (C) yrkandena 2–4,
2020/21:1046 av Mikael Oscarsson (KD) yrkande 3,
2020/21:2316 av Boriana Åberg (M) yrkandena 1–4,
2020/21:2569 av John Weinerhall och Viktor Wärnick (båda M) yrkandena 1–
3 och
2020/21:3307 av Andreas Carlson m.fl. (KD) yrkande 32.

Ställningstagande

Vi vill understryka att bilmålvakter är ett stort problem. De 100 mest skuldtyngda målvakterna hade i februari 2018 en sammanlagd skuld om 367,6 miljoner kronor, och dessa 100 gäldenärer var samtidigt ägare till 25 019 fordon. Vi anser dock att det går att försvåra för bilmålvakterna genom att bl.a. lägga en spärr på personer med fordonskulder och genom att förändra processen för ägarbyte. Vi anser därför att regeringen bör utreda processen för ägarbyten av bil och arbeta fram förslag på ett system där det endast är möjligt att registrera ägarbyte av fordon digitalt. Vidare anser vi att regeringen bör utreda hur fordonsköpare automatiskt ska kunna få tillgång till fordonets skulder innan köp via transportstyrelsens app och/eller webben. Vi vill även lyfta fram att ett problem är att en och samma person, som inte är svensk medborgare, kan skapa flera samordningsnummer och därmed äga ett flertal bilar. Vi anser därför att en person med samordningsnummer endast ska få äga en bil i Sverige. Det är angeläget att regelverket skärps. Tiden för att meddela ett användningsförbud bör förkortas från sex till tre månader och en polis eller bilinspektör ska ha rätt att omhänderta ett fordon när ett användningsförbud överträds och fordonet används utan registreringsskylt. Vi anser även att en viktig åtgärd är att Kronofogdemyndigheten kan ta över ägandeskapet vid försök att kringgå nyägandeförbudet. Avslutningsvis anser vi att det är nödvändigt att regeringen ser till att utreda hur man bättre kan arbeta förebyggande när det gäller bilägarskap.

37. Tillfälliga tunga transporter, punkt 17 (M, SD, C)

av Anders Åkesson (C), Maria Stockhaus (M), Sten Bergheden (M), Jimmy Ståhl (SD), Anders Hansson (M), Thomas Morell (SD), Patrik Jönsson (SD) och Åsa Coenraads (M).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2020/21:1564 av Monica Haider (S),

2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 59,

2020/21:3172 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 34 och

2020/21:3468 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 11 och
avslår motion

2020/21:1403 av Lotta Olsson (M).

Ställningstagande

Vi vill inledningsvis framhålla att mobila och snabbt flyttbara lyftkranar med hög lyftkapacitet är en förutsättning för ett fungerande samhälle. Kranarna är tunga och för att skydda vägnätet finns ett regelverk för var och hur kranar och andra tunga transporter, har tillstånd att åka. För att förflytta mobilkranar och tunga transporter, behövs en dispens som anger vägsträcka, villkor för hastighet, tider och broar samt vägtransportledare. Vi vill påminna om att i dag är både kommunen och Trafikverket involverade i dispenshanteringen. Branschen efterlyser därför ett förenklat regelverk för att öka tiden hos sina kunder – och därmed kunna skapa större nytta. Vi vill också peka på att det är vanligt att lyftarbetet på ett bygge förskjuts eller att en beställning ändras, och företaget behöver då snabbt kunna få en ny transportdispens. Även olyckor med behov av snabb inställelse och tunga lyft är ett problem att hantera inom ramen för dagens regelverk. Vi anser att ett sätt att möta denna utmaning kan vara att Trafikverket får i uppdrag att efter samråd med andra berörda väghållare, framför allt kommuner, hantera all dispenshantering för transporter av mobila kranar och tunga fordon. Vi vill i sammanhanget också påminna om det tillkännagivande som riksdagen har riktat till regeringen om att regeringen bör verka för att dispenshanteringen för tunga transporter underlättas och förenklas (bet. 2019/20:TU11, rskr. 2019/20:223). Vi anser att regeringen bör fortsätta arbetet med att se över det befintliga regelverket för att ytterligare förenkla processen för tunga transporter.

38. Bestämmelser om vissa fordonstyper, punkt 18 (M)

av Maria Stockhaus (M), Sten Bergheden (M), Anders Hansson (M) och Åsa Coenraads (M).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 18 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2020/21:3468 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 21,

bifaller delvis motionerna

2020/21:788 av Ola Johansson (C) och

2020/21:1438 av Björn Wiechel och Åsa Karlsson (båda S) samt

avslår motionerna

2020/21:121 av Eric Palmqvist (SD) och

2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 20, 37 och 57.

Ställningstagande

Vi vill påminna om att utvecklingen går framåt när det gäller släp- och husvagnar. Ett exempel är s.k. Tempo 100-husvagnar. Regeringen bör därför tillsätta en utredning för att se över möjligheten att höja tillåten hastighet för vissa av dessa.

39. Bestämmelser om vissa fordonstyper, punkt 18 (SD)

av Jimmy Ståhl (SD), Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 18 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 20, 37 och 57 samt

avslår motionerna

2020/21:121 av Eric Palmqvist (SD),

2020/21:788 av Ola Johansson (C),

2020/21:1438 av Björn Wiechel och Åsa Karlsson (båda S) och

2020/21:3468 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 21.

Ställningstagande

Terrängskoter eller en lätt terrängvagn får inte framföras på allmän väg utan bara på enskilda vägar, med vissa undantag. Den som vid färd med ett sådant terrängmotorfordon behöver korsa en väg som inte är enskild, är tillåten att göra det via den kortaste lämpliga sträckan. Vi anser att det bör finnas möjligheter till fler undantag som underlättar människors vardag och företagande men som inte nämnvärt påverkar trafiksäkerhet eller miljö. Regeringen bör därför utreda om möjligheten att framföra terrängfordon på allmän väg kan utökas. Likaså anser vi att regeringen bör se till att det görs en översyn av beräkningsmodellen för överlast. Vi anser att detta måste ske skyndsamt.

Vi vill vidare påminna om att Transportstyrelsen i samband med uppdatering av datasystemet skickade ut nya registreringsbevis till ägare av tunga fordon. Den högsta tillåtna bruttovikten sattes till 25 ton på fordonskonfigurationen 6x6. I trafikförordningen framgår det att ett fordon med tre axlar och med drivning på de två bakre axlarna (fordonskonfiguration 6x4) har en tillåten bruttovikt på 28 ton, givet att det har en vägvänlig fjädring med dubbelmonterade hjul och vikten inte överstiger 9,5 ton på någon av axlarna. Vi är medvetna om att syftet med viktbegränsningar givetvis är att skydda vägnätet. För fordon med vägvänlig fjädring och konfigurationen 6x4 är alltså högsta tillåtna bruttovikt 28 ton. För fordonskonfigurationen 6x6 tillåts dock endast 25 ton som högsta tillåtna bruttovikt, även om fordonet är utrustat med luftfjädring eller annan vägvänlig fjädring. Fordonstypen 6x6 används nästan uteslutande i fordon för tung anläggningstrafik, räddningstjänst, bärgning eller liknande. Ur miljösynpunkt finns stora vinster i att tillåta en bruttovikt på 28 ton även för 6x6 eftersom det ger möjlighet att medföra ytterligare 3 ton nyttolast. Mot denna bakgrund anser vi att regeringen bör se till att dispens för konfigurationen 6x6 i nationell trafik möjliggörs.

40. Äldre fordon och motorhobbyn, punkt 19 (SD)

av Jimmy Ståhl (SD), Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 19 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2020/21:514 av Josef Fransson (SD) yrkandena 4 och 5 samt

2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 111 och 113,

bifaller delvis motionerna

2020/21:424 av Per Lodenius och Per Åsling (båda C),

2020/21:1268 av Jan Ericson (M) och

2020/21:3199 av Sofia Westergren och Marlène Lund Kopparklint (båda M) samt avslår motionerna
2020/21:514 av Josef Fransson (SD) yrkande 2,
2020/21:2783 av Marlène Lund Kopparklint och Sofia Westergren (båda M),
2020/21:3613 av Cecilia Widegren (M) och
2020/21:3618 av Cecilia Widegren (M) yrkandena 1–3.

Ställningstagande

Vi vill framhålla att veteranfordon är en viktig del av den svenska kulturen och historien. Vid sidan av det historiska värdet skapas arbetstillfällen runt om i landet då personer lägger ned tid och pengar på att reparera och underhålla äldre fordon eller sköta en museiverksamhet. Vi vill därför lyfta fram att det blir ett problem när nya regler och avgifter inte alltid utformas med hänsyn till de förutsättningar som gäller för historiska fordon. Vi vill bl.a. peka på att ett av de krav som kan innebära problem är att ägaren av ett historiskt fordon, vid avsaknad av ett registreringsbevis i original eller en av svenskt arkiv vidimerad kopia, ska kunna uppvisa ett tillverkarintyg. Det är ett intyg som är svårt, ibland till och med omöjligt, för ägaren att kunna få fram. Mot den bakgrunden bör det genomföras en översyn av kraven på dokumentation för historiska fordon. Vi anser även att det är angeläget att hålla skatter nere på motorhobby t.ex. genom att värna 30-årsregeln och förenkla import av veteranbilar och reservdelar. Det är även angeläget menar vi att se till att det finns tillgång på bränslen som fungerar i äldre fordon.

Vi vill också lyfta fram att motorintresse är tätt kopplat till teknikintresse. Ska Sverige även framgent vara en högteknologisk kunskapsnation är det av yttersta vikt att fånga ungdomars teknikintresse. Vi kan konstatera att motorhobby för många kan vara en viktig ingång till högre studier inom ingenjörsvetenskaperna. Det är även en meningsfull fritidssysselsättning som kan hålla ungdomar på en sund väg i livet.

Vi vill också peka på att när det gäller ombyggda fordon så är reglerna krångliga, och besiktningsmännen inom SFRO, Sveriges fordonsbyggares riksorganisation, få. Den svenska kulturen kring amatörbyggda fordon behöver värnas och regelförenklningar införas för att underlätta ombyggnad av fordon på ett trafiksäkert och miljömässigt korrekt sätt. För att underlätta för besiktningsorgan och fordonsägare och för att säkerställa att de fordon som körs på vägarna är besiktigade och i omodifierat skick så måste enligt vår uppfattning regeringen se till att reglerna moderniseras.

41. Vinterväghållning, punkt 20 (M, SD, C)

av Anders Åkesson (C), Maria Stockhaus (M), Sten Bergheden (M), Jimmy Ståhl (SD), Anders Hansson (M), Thomas Morell (SD), Patrik Jönsson (SD) och Åsa Coenraads (M).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 20 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 82,

2020/21:2864 av Lars Beckman (M),

2020/21:3163 av Helena Lindahl och Peter Helander (båda C),

2020/21:3172 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 43 och

2020/21:3468 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 14 och avslår motionerna

2020/21:2539 av Per Åsling och Helena Lindahl (båda C) och

2020/21:2866 av Lars Beckman (M).

Ställningstagande

Vi vill lyfta fram betydelsen av en fungerande vinterväghållning i hela Sverige. Inledningsvis vill vi peka på att nuvarande lagstiftning inom EU inte tar tillräcklig hänsyn till respektive länders olika förutsättningar. Detta innebär att lastbilar och chaufförer från länder söder om Sverige ofta är dåligt rustade att köra i svenskt vinterväglag. Vi kan som exempel nämna regler om EU-trailer, krav på snökedjor i bil, kvalitet på gummisammansättning i däck och bristande utbildning hos chaufförer. Vi anser att regeringen bör verka för gemensamma och rättvisa villkor på området för lastbilar inom EU.

Vi kan tyvärr även konstatera att i dag är vinterväghållningen på en del samfällt förvaltade enskilda vägar undermålig. En av anledningarna till detta är Trafikverkets nya regelverk för snöröjning. Det innebär att många vägsamfälligheter måste göra en separat upphandling eller beställning av vinterväghållning. Detta är naturligtvis extra kostsamt för vägsamfälligheten, innebär ett dåligt utnyttjande av samhällsresurser och leder till brist på plogbilar samt är inte särskilt miljövänligt. Det är inte någon hemlighet att det under vintertid snöar relativt ofta i den norra delen av landet. Det innebär att brandkår, polis, ambulans eller för den delen hemtjänst riskerar att inte nå fram till den medborgare som behöver hjälp om denna har oturen att bo längs en väg som vinterväghålls i en vägsamfällighet som drabbats av ovan nämnda problem. Vi anser därför att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att utforma upphandlingar med entreprenörer så att det är möjligt – inom rimlig

tidsram – att utföra snöröjning, såväl åt staten som åt andra, t.ex. enskilda vägsamfälligheter.

Vi vill också särskilt peka på att många allvarliga trafikolyckor har inträffat på E4 genom Gävleborg de senaste åren på grund av bristande halkbekämpning och vinterväghållning. Vi kan tyvärr konstatera att det inte kan uteslutas att olyckorna hade kunnat undvikas om vinterväghållningen och halkbekämpningen hade fungerat tillfredsställande. Detta går rakt emot riksdagens nollvision för döda i trafiken. Vi vill understryka att den här utvecklingen måste vändas och att regeringen därför bör se till att vinterväghållningen fungerar i hela Sverige.

42. Vägs skyltning, punkt 21 (M, KD)

av Magnus Jacobsson (KD), Maria Stockhaus (M), Sten Bergheden (M), Anders Hansson (M) och Åsa Coenraads (M).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 21 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2020/21:2805 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 11 och

2020/21:3468 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 10 och 29 samt avslår motionerna

2020/21:29 av Matheus Enholm och Caroline Nordengrip (båda SD),

2020/21:318 av Rickard Nordin (C) yrkande 3,

2020/21:571 av Ulrika Heie och Fredrik Christensson (båda C) yrkandena 1 och 2 samt

2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 8.

Ställningstagande

Vi vill lyfta fram att väderförhållanden kan ställa väldigt varierande krav på föraren och bilens förutsättningar att ta sig fram. Vi anser därför att digitala skyltar bör användas i större utsträckning för att främja flexibilitet kring högsta tillåtna hastighet. Vi vill också framhålla att tekniken med gps i bilar och smarta telefoner har förändrat förutsättningarna för såväl yrkesförare som privatbilister. Detta bör långsiktigt även få effekt i antalet fysiska skyltar vid vägar och infarter. Vi anser därför att Sverige behöver se över sina rutiner så att framtida investeringar motiveras utifrån nya tekniska förutsättningar. Vi anser således att regeringen bör se till att arbetet med att modernisera skyltningen vid svenska vägar intensifieras.

Slutligen vill vi peka på att dagens situation, där små näringsidkare såväl som politiska partier måste ansöka om tillfälligt tillstånd hos länsstyrelsen för

att få sätta upp en skylt vid vägar, måste förenklas. Vi anser därför att regeringen bör initiera en översyn av det tillfälliga tillståndsgivandet för skyltning vid väg i syfte att förenkla och tillgängliggöra.

43. Vägskyltning, punkt 21 (SD)

av Jimmy Ståhl (SD), Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 21 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion
2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 8 och
avslår motionerna
2020/21:29 av Matheus Enholm och Caroline Nordengrip (båda SD),
2020/21:318 av Rickard Nordin (C) yrkande 3,
2020/21:571 av Ulrika Heie och Fredrik Christensson (båda C) yrkandena 1
och 2,
2020/21:2805 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 11 och
2020/21:3468 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 10 och 29.

Ställningstagande

Vi anser att nationella eller lokala kulturarv bör uppmärksammas vid byggnation av exempelvis vägar eller övrig infrastruktur. En rastplats kan exempelvis utsmyckas med skyltar eller tavlor som beskriver traktens historia eller annat som berikar orten. Naturligtvis får detta inte ske på bekostnad av trafiksäkerheten. Andra värden som kan marknadsföras är exempelvis det lokala näringslivet, kända personer eller kommunen i sin helhet. Vi anser därför att regeringen bör verka för att stärka kulturarvet på svenska vägar.

44. Vissa vägfrågor, punkt 22 (SD)

av Jimmy Ståhl (SD), Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 22 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion
2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 18, 22, 25, 26, 53 och
73,

bifaller delvis motion

2020/21:2537 av Johan Hedin (C) yrkande 4 och

avslår motionerna

2020/21:317 av Rickard Nordin (C),

2020/21:1334 av Lotta Olsson (M),

2020/21:2123 av Angelika Bengtsson m.fl. (SD) yrkandena 2 och 8,

2020/21:2868 av Lars Beckman (M),

2020/21:2883 av Markus Wiechel m.fl. (SD) yrkande 2 och

2020/21:3235 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 26.

Ställningstagande

Rondeller, eller s.k. cirkulationsplatser, är ett effektivt sätt att öka flödet där vägar korsas. Dessutom minskar skadorna i samband med sammanstötningar mellan fordon. Vi vill dock peka på att det tyvärr finns brister i utformningen av vissa cirkulationsplatser. Vi menar att en cirkulationsplats ska vara utformad med säkerhet som fokus. Det innebär exempelvis att alla hårda och siktskymmande installationer ska tas bort och att vägbanan ska konstrueras så att den inte blir feldoserad. Regeringen bör därför se till att cirkulationsplatser utformas med säkerhet i fokus.

Vi vill vidare framhålla att det är av stor vikt att vägbeläggningar har hög friktion. Vi kan tyvärr konstatera att olyckor kan orsakas av s.k. hal vägbeläggning. Vi anser därför att regeringen ska se till att Trafikverket snarast inventerar och åtgärdar de vägar som har alltför låg friktion i syfte att höja säkerheten.

Vi vill vidare peka på att det finns EU-lagstiftning om att alla el- och hybridbilar som säljs i Europa ska vara försedda med ett akustiskt fordonsvarningssystem. Det innebär att fordonet ska sända ut ljud när bilen är i rörelse och ljudet ska aktiveras automatiskt och låta i hastigheter från noll upp till 20 kilometer per timme och även när bilen backar. Med hänsyn till människor med funktionsnedsättning anser vi att det är rimligt att alla eldrivna fordon som används i allmän trafikmiljö och vid hastigheter understigande 20 kilometer per timme, ska avge ett varnande ljud. Vi anser därför att regeringen bör verka för detta.

Vi kan konstatera att i större städer byggs allt fler körfält endast avsedda för kollektivtrafik. Dessa körfält används inte optimalt och kan enligt vår uppfattning utnyttjas i större utsträckning. Vi anser därför att regeringen bör se till att möjligheten för motorcyklar och taxi att nyttja kollektiva körfält där det är möjligt utreds.

Vi vill avslutningsvis också peka på att vid särskilt utsatta platser kan incidenter med fordon även i låga hastigheter resultera i svåra olyckor. Som motåtgärder förekommer flera olika typer av fartdämpande hinder. Dessvärre har fartdämpande vägbulor orsakat arbetsmiljöproblem för yrkeschaufförer. Vi menar att fartdämpande åtgärder är positivt, men de som används behöver standardiseras och vara skonsamma för yrkesförare. Vi vill peka på att en

lösning kan vara användandet av s.k. falluckor. Regeringen bör därför se till att möjligheten att införa ett standardiserat farthinder som liknar falluckor utreds.

45. Vissa vägfrågor, punkt 22 (L)

av Helena Gellerman (L).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 22 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2020/21:3235 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 26 och avslår motionerna

2020/21:317 av Rickard Nordin (C),

2020/21:1334 av Lotta Olsson (M),

2020/21:2123 av Angelika Bengtsson m.fl. (SD) yrkandena 2 och 8,

2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 18, 22, 25, 26, 53 och 73,

2020/21:2537 av Johan Hedin (C) yrkande 4,

2020/21:2868 av Lars Beckman (M) och

2020/21:2883 av Markus Wiechel m.fl. (SD) yrkande 2.

Ställningstagande

Jag anser att alla ska kunna delta i samhället, oavsett funktionsvariation. Jag vill också påminna om att plan- och bygglagen därför stadgar att människor med nedsatt orienteringsförmåga ska kunna ta sig fram och använda allmänna platser och att alla hinder för detta som är enkla att avhjälpa följaktligen också ska avhjälpas. Jag vill framföra att personer med synnedsättning, som inte har möjlighet att läsa skyltar eller se miljöer på långt håll, har stor hjälp av ledstråk och ledytor för att orientera sig. Jag anser att ett arbete för att förbättra kunskaperna hos de personer som är involverade i utformningen av ledstråk bör inledas. Vidare anser jag att en ny symbol bör införas i 4 kap. 9 § vägmärkesförordningen (2007:90) som gör att omgivningen görs uppmärksam på när en yta är avsedd som ledstråk och därför inte ska blockeras. Jag anser därför att regeringen måste se till att åtgärder vidtas för att säkra framkomligheten i offentlig miljö för personer med synnedsättning.

46. Tillståndsplikt för virkesupplag, punkt 23 (SD)

av Jimmy Ståhl (SD), Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 23 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion
2020/21:139 av Mikael Eskilandersson (SD).

Ställningstagande

I dag krävs det tillstånd för att lägga upp virke på sin egen mark. Vi vill påminna om att tillstånden är en ganska ny företeelse. Vi kan konstatera att tillstånden i sig inte har påverkat trafikmiljön så att den har blivit säkrare eller löst något annat problem. Snarare är tillstånden ett sätt att smygbeskatta skogsbranschen. Vi anser att kostnaden på 3 000 kronor per upplag är ett direkt hot mot den svenska skogsnäringen och anser därför att regeringen bör se till att tillståndsplikten för att lägga upp virke på den egna marken snarast tas bort.

BILAGA

Förteckning över behandlade förslag

Motioner från allmänna motionstiden 2020/21

2020/21:29 av Matheus Enholm och Caroline Nordengrip (båda SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om olaglig skyltning och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:121 av Eric Palmqvist (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten att införa en ny fordonsklass, ”lätt personbil”, enligt finsk modell och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:139 av Mikael Eskilandersson (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta bort tillståndsplikten för att lägga upp virke på den egna marken och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:182 av Jens Holm m.fl. (V):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen omgående bör ta initiativ till nya föreskrifter för kontrollbesiktning där man återgår till de tidigare högre miljökraven för fordonsbesiktning och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge Transportstyrelsen i uppdrag att höja ambitionsnivån vid kontrollbesiktning genom åtgärder som inkluderar den tyska metoden för att räkna partiklar samt metoder för att mäta kväveoxider och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ta initiativ till att uppdatera besikttningsregelverket så att specifik kontroll av elsystemen införs vid besiktning av laddbara fordon och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ta initiativ till att uppdatera besikttningsregelverket för vätgasbilar som drivs med bränsleceller och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör tillse att regelverk utformas som förbjuder besikttningsbranschen att ta ut en extra kostnad från fordonsägaren vid kontroll av gasfordonens gastankar och ledningar och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:199 av Michael Rubbestad (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förbjuda utfärdandet av parkeringsanmärkning och kontrollavgift till blåljusfordon under pågående utryckning och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:317 av Rickard Nordin (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att arbeta för minskade effekter av ljusföroreningar och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:318 av Rickard Nordin (C):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ändra bokstavsbezeichnungarna på registreringsskyltar för att synliggöra miljöbilsinnehav och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa jämförelsenivåer kring utsläpp på besiktningsskylten och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skylta laddstationer på samma sätt som för andra drivmedel och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:409 av Niels Paarup-Petersen (C):

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att begränsa antalet bilar man kan äga utan särskild prövning och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten att tvångsskriva ägarskap på brukare av bilar och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om säker identifiering av personers identitet vid ägarbyte av bil och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:424 av Per Lodenius och Per Åsling (båda C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att enligt motionens intentioner följa upp hur Transportstyrelsen genomför dokumentkontrollen och hur fordons ursprung säkert fastställs med stöd av dokument samt att se över om förordningen (2019:383) om fordons registrering och användning bör ändras för att tydliggöra omfattning och begränsning vid ursprungskontrollen, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2020/21:514 av Josef Fransson (SD):

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om trafiksäkerhet kopplat till motorutövande och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om veteranfordonshobby och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om motorhobby för ungdomar och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:571 av Ulrika Heie och Fredrik Christensson (båda C):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om generösare bedömning av skyltningsregler vid allmänna vägar och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vägskyltning för att kunderna ska kunna hitta till landsbygdsföretag och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:597 av Håkan Svenneling m.fl. (V):

12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige inom det nordiska samarbetet ska verka för ett förbud mot försäljning av nya bilar som drivs med fossila bränslen efter 2025 och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:727 av Martin Kinnunen m.fl. (SD):

23. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över målet om en fossiloberoende fordonsflotta och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:729 av Mats Nordberg m.fl. (SD):

35. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om snabbare införande av 76 tons totalvikt på lastbilsekipage i Sverige och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:774 av Daniel Bäckström (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att endast berörda myndigheter bör ha tillgång till information om vilka fordon en person äger och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:788 av Ola Johansson (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att högsta tillåtna hastighet för motorfordon med bromsad släpvagn ska vara 90 km/tim på motorväg och motortrafikled och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:945 av Lars Hjalmered (M):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att ta fram en strategi för laddinfrastruktur och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att ta fram en strategi för elvägar och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:1008 av Hampus Hagman (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda hur den allmänna tillgången till fordonsregistret kan begränsas och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:1025 av Per Åsling och Peter Helander (båda C):

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en översyn av vilka enskilda vägar som bör omklassificeras till allmänna vägar och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:1046 av Mikael Oscarsson (KD):

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör stärka kontrollen av id-uppgifter från Transportstyrelsen till Skatteverket vid utländska bilköp för att stoppa bilmålvakter och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör begränsa antalet bilar som får registreras på ett samordningsnummer och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:1073 av Ann-Charlotte Hammar Johnsson m.fl. (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att se över relevanta lagrum och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:1087 av Lars Hjalmered (M):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen skyndsamt ska återkomma till riksdagen med konkreta regelförändringar för att möjliggöra utökad användning av tyngre lastbilar med vikt upp till 74 ton och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör överväga att införa försök med tyngre lastbilar med vikt upp till 90 ton och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda och återkomma med förslag om längre lastbilar och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:1089 av Betty Malmberg (M):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att nivån på ekonomiska schabloner vid överlåtelse av väghållaransvar för enskilda vägar måste revideras och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att pausa Trafikverkets pågående handläggning av indragningsärenden samt överlåtelser av väghållaransvar till dess att en rättssäker nationell modell har implementerats och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket måste hantera frågor om överlåtelse av väghållaransvar likvärdigt över landet och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överlåtelse av väghållaransvar måste ske rättssäkert och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:1255 av Saila Quicklund (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att prioritera landsbygden vid införande av självkörande fordon och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:1268 av Jan Ericson (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att underlätta bevarandet av det rörliga kulturarvet och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:1313 av Jens Holm m.fl. (V):

5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige ska införa ett förbud mot försäljning av nya bilar som drivs med fossila bränslen efter 2025 och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige inom EU ska verka för ett förbud mot försäljning av nya bilar som drivs med fossila bränslen efter 2025 och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag på ändringar i relevant lagstiftning för att möjliggöra för kommunerna att genom differentierad avgift på parkeringsplatser minska biltrafikens miljö- och klimatpåverkan, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag på nödvändiga regeländringar för ökad tillämpning av konvertering av fordon senast 2021 och tillkännager detta för regeringen.
22. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag på åtgärder för att

stärka tillgången till förnybara drivmedel i glesbygd och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:1334 av Lotta Olsson (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta fram en skyltning av plötsligt kommande nedförsbacke och implementera den på våra större vägar och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:1377 av Lotta Olsson (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om bortforsling av fordon och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:1403 av Lotta Olsson (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Trafikverket i uppgift att med berörda parter arbeta fram ett nytt regelverk som säkerställer att mobila kranar kan förflyttas trafiksäkert, enkelt och effektivt och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:1438 av Björn Wiechel och Åsa Karlsson (båda S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av att se över regelverket för släpfordon och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:1564 av Monica Haider (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för att effektivisera och förbättra förutsättningarna för hantering av dispenser för mobila kranar och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:1616 av Angelica Lundberg m.fl. (SD):

8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förhindra att den som har statliga fordonsrelaterade skulder blir ägare till flera fordon och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att möjliggöra för Kronofogdemyndigheten att ta över ägandeskapet vid försök att kringgå nyägandeförbudet och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda hur man bättre kan arbeta förebyggande gällande bilägarskap och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att samordningsnummer bör få registreras som ägare till maximalt ett fordon i Sverige och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:1718 av Lars Jilmstad (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i brottsförebyggande syfte försvåra tillgången till Transportstyrelsens fordonsregister och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:1784 av Lars Mejern Larsson och Pyry Niemi (båda S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av en översyn av lagstöd och sanktioner mot användandet av avställda fordon och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:1945 av Boriana Åberg (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillgången till uppgifter i fordonsregistret ska försvåras och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:1982 av Lotta Finstorp (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att utfärda sanktioner mot fordon som överges vid vägrenar, parkeringsplatser eller diken, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2020/21:2123 av Angelika Bengtsson m.fl. (SD):

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om säkra ridvägar och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen tillsammans med berörda experter bör utforma en ridled som sträcker sig från norr till söder i Sverige och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:2163 av Katarina Brännström (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om hur antalet fordon kan begränsas per person i syfte att motverka bilmålvakter och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD):

8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stärka kulturarvet på svenska vägar och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att högre bärighetsklass BK4 bör införas skyndsamt på fler anpassade vägar och tillkännager detta för regeringen.
17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att parkeringsplatser och bilpooler bör tas med i beaktande vid samhällsplanering och tillkännager detta för regeringen.

18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att rondellers utformning ska baseras på säkerhet och tillkännager detta för regeringen.
20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över dispensen gällande bruttovikter med konfigurationen 6x6 och tillkännager detta för regeringen.
22. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inventera vägbeläggning och skyltar och tillkännager detta för regeringen.
25. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om elfordon och en lägsta ljudnivå för dessa och tillkännager detta för regeringen.
26. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda att motorcyklar ska kunna nyttja kollektiva körfält och tillkännager detta för regeringen.
37. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda utökad möjlighet att framföra terrängfordon på allmän väg och tillkännager detta för regeringen.
53. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten att taxi bör kunna nyttja kollektiva körfält och tillkännager detta för regeringen.
57. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regelverket kring lätta lastbilar ses över och tillkännager detta för regeringen.
59. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förenkla tillstånden för att söka dispens för att transportera vissa fordon och tillkännager detta för regeringen.
63. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda problematiken med bilmålvakter och tillkännager detta för regeringen.
64. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skärpa lagen gällande överträdelse av lastzoner och tillkännager detta för regeringen.
73. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten att införa ett standardiserat farthinder och tillkännager detta för regeringen.
78. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om strategi för elvägar och tillkännager detta för regeringen.
80. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om alternativa driftsformer för tunga fordon och tillkännager detta för regeringen.
82. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör se över hur Trafikverket utformar upphandlingar av vinterväghållning och tillkännager detta för regeringen.
83. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda ansvarsfrågan gällande självkörande fordon och tillkännager detta för regeringen.

84. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda prioriteringsfrågan gällande självkörande fordon och tillkännager detta för regeringen.
100. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att snabbare kunna forsla bort övergivna fordon och tillkännager detta för regeringen.
101. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att vissa personalgrupper ska erbjudas möjlighet till låsta registreringsnummer och tillkännager detta för regeringen.
102. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om påställning av sommarfordon och trafiktillstånd och tillkännager detta för regeringen.
105. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten att upplysa om skuld på fordon vid ägarbyte och tillkännager detta för regeringen.
107. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över vägtrafikregisteravgiften och tillkännager detta för regeringen.
111. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över dokumentationskraven för historiska fordon och tillkännager detta för regeringen.
112. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skydda känsliga fordonsuppgifter i bilregistret och tillkännager detta för regeringen.
113. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över reglerna för ombyggda fordon och tillkännager detta för regeringen.
114. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skapa tekniska testområden för utprovning av ny teknik och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:2316 av Borian Åberg (M):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att hindra kriminella från att skaffa sig anonyma fordon och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra systemet för registrering av fordonsägare säkrare och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att spärra bilägare med stora fordonsskulder från möjligheten att köpa och sälja bilar och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge polisen eller Transportstyrelsen rätt att kontrollera ägaren till ett fordon som misstänks ha felaktiga ägaruppgifter, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2020/21:2501 av Lars Mejern Larsson (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av åtgärder för att skydda markägare från kostnader i samband med bortforsling av bilar som har dumpats på deras mark och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:2536 av Johan Hedin och Anders Åkesson (båda C):

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utöka kriminaliseringen av framförande av obesiktigade fordon och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utöka möjligheterna till förverkande av obesiktigade fordon och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa e-legitimering för att få tillgång till fordonsuppgifter och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:2537 av Johan Hedin (C):

4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regelverket bör ändras så att huvudregeln blir att kollektivkörfälten får användas av motorcyklister, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2020/21:2539 av Per Åsling och Helena Lindahl (båda C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en strategi för minskad saltanvändning bör tas fram för vägar i områden med vinterväglag och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:2569 av John Weinerhall och Viktor Wärnick (båda M):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över hur s.k. målvakter kan förbjudas att handla med fordon och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över hur fordon som ägs av målvakter kan förses med körförbud och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att begära en översyn av hur fordonsägarbyten kan ske utan postförsändelser och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:2783 av Marléne Lund Kopparklint och Sofia Westergren (båda M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda förutsättningarna för att fyrkantiga nummerskyltar som i dag är reserverade

för traktorer och motorcyklar även ska få tilldelas veteranbilar och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:2805 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD):

11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utöka bruket av digitala skyltar och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD):

4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bygga ut laddinfrastrukturen för publik laddning av elbilar och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om elektrifiering av de tunga vägtransporterna och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en utvecklad strategi för elektrifiering av fordonsflottan och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om huvudmannskapet vid elektrifiering av vägar och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en utvecklad strategi för självkörande bilar och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förändra kraven i lagen (2005:1248) om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel och tillkännager detta för regeringen.
28. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tiden för att meddela användningsförbud för fordon med obetalda parkeringsavgifter bör förkortas från sex till tre månader och tillkännager detta för regeringen.
29. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en polis eller bilinspektör ska ha rätt att omhänderta ett fordon när användningsförbud överträds och fordonet används utan registreringsskylt, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
30. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en person med samordningsnummer endast ska få äga max en bil i Sverige och tillkännager detta för regeringen.
31. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag på hur man kan förbättra miljökontrollen av fordon så att Sverige inte har betydligt lägre krav på miljökontroll av fordon än andra europeiska länder och tillkännager detta för regeringen.
46. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om HCT-fordon och tillkännager detta för regeringen.

47. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att lastbilar på upp till 74 ton ska tillåtas på alla de vägar som har bärighet för det, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2020/21:2864 av Lars Beckman (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkerställa att vinterväghållningen fungerar i hela Sverige och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:2865 av Lars Beckman (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att myndigheter inte ska överföra vägar till enskilda som motsätter sig det och att det bör finnas bra och farbara vägar i hela Sverige och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:2866 av Lars Beckman (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över lagstiftningen rörande gatuhållning och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:2868 av Lars Beckman (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av vägbelysning i hela landet och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:2883 av Markus Wiechel m.fl. (SD):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en statlig satsning på infrastruktur för elbilar och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att elbilar tills vidare ska få tillgång till bussfiler och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att elbilar ska få kostnadsfri parkering i hela landet och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta fram projekt för att förbättra möjligheten att använda elfordon och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att underlätta för privatpersoner att uppföra laddstolpar och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att infrastrukturen för elfordon på landsbygden bör bli prioriterad och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:2922 av Rickard Nordin m.fl. (C):

13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att offentlig verksamhet ska gå före i klimatomställningen genom att se över hur alla fordon som staten, landstingen, regionerna och kommunerna köper in eller leasar ska vara miljöbilar eller framdrivas av förnybara bränslen från 2021 och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:2948 av Helena Lindahl m.fl. (C):

6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att åtgärder ska vidtas för att med stöd i genomförda utredningar och fattade beslut säkerställa att längre och tyngre lastbilar och tåg skyndsamt tillåts på ett tillräckligt, funktionellt och sammanhållet väg- och järnvägsnät i hela Sverige och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att påskynda omklassningen av kommunalt vägnät i anslutning till terminaler från BK1 till BK4 i syfte att stärka industrins konkurrenskraft och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:2981 av David Josefsson (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av tydliga regelverk och strategi för testverksamhet och användande av autonoma och elektrifierade fordon och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:2988 av David Josefsson (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda skärpt lagstiftning så att det blir förenat med straffansvar att parkera så att utryckningsväg vid exempelvis badplatser blockeras och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:2990 av David Josefsson (M):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över lagstiftningen för att tillåta differentiering av parkeringsavgifter och trängselskatt samt parkeringsvillkor i syfte att gynna bilar med mindre miljöpåverkan och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över lagstiftningen för att tillåta differentiering av parkeringsavgifter och trängselskatt samt parkeringsvillkor i syfte att gynna bilpooler och andra delningstjänster och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:3163 av Helena Lindahl och Peter Helander (båda C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Trafikverket i uppdrag att utforma upphandlingar med underentreprenörer så att det är möjligt att, inom en rimlig tidsram, utföra snöröjning åt såväl staten som enskilda vägsamfälligheter och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:3171 av Anders Åkesson m.fl. (C):

8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att klimatpåverkan från transportsektorn ska minska genom främjande av ökad användning av klimateffektiva biodrivmedel, utökad elektrifiering och mer effektiva transportlösningar och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att den nationella strategin för en ökad elektrifiering av Sveriges transporter – med elinfrastruktur till aktuellt vägnät, en utbyggnadsplan för laddinfrastruktur anpassad till tunga transporter, översyn av beslutsprocesser samt samarbete med andra länder för att sätta en standard – skyndsamt ska implementeras och tillkännager detta för regeringen.
23. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förbättra möjligheterna för konvertering av bilar till mer miljövänlig drift samt se över pumplagen för att möjliggöra fler fossilfria drivmedel och tillkännager detta för regeringen.
25. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att klimatomställningen kräver att offentlig verksamhet ska gå före genom att se över hur alla fordon som staten, regionerna och kommunerna upphandlar, köper in eller leasar ska vara miljöbilar eller framdrivas av förnybara bränslen från 2021 och tillkännager detta för regeringen.
26. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att underlätta laddning av elfordon via befintlig infrastruktur såsom via lyktstolpar samt ta fram standardiserade betalningsmöjligheter och tillkännager detta för regeringen.
27. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Transportstyrelsen i uppgift att utvärdera de besiktningsregler som gäller för gasfordon i syfte att se över om de är proportionerliga och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:3172 av Anders Åkesson m.fl. (C):

- 33.1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att åtgärder ska vidtas för att med stöd i genomförda utredningar och fattade beslut säkerställa att längre och tyngre lastbilar och tåg skyndsamt tillåts på ett tillräckligt, funktionellt och sammanhållet väg- och järnvägsnät i hela Sverige och tillkännager detta för regeringen.

Förslaget behandlas i den del som avser längre och tyngre lastbilar.

34. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket bör delegeras ett övergripande ansvar för dispenshantering avseende transporter av mobila kranar och tunga fordon och tillkännager detta för regeringen.
38. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta fram en juridisk definition av begreppet bilpool, alternativt fordonspool, i syfte att ge kommuner större rådgighet över att avdela gatumark till delningstjänster inom transportsektorn och tillkännager detta för regeringen.
41. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att inleda en dialog med kommuner, varuägare och godstransportörer i syfte att bistå kommuner i omklassningen av det primärkommunala vägnätet i anslutning till terminaler, hamnar och industrier med mera från BK1 till BK4 och tillkännager detta för regeringen.
42. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för en nationell strategi för en ökad elektrifiering av Sveriges transporter, med elinfrastruktur till aktuellt vägnät, en utbyggnadsplan för lastbilsanpassad laddinfrastruktur, översyn av beslutsprocesser samt samarbete med andra länder för att sätta en standard, och tillkännager detta för regeringen.
43. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över hur Trafikverket kan få i uppdrag att utforma upphandlingar med entreprenörer så att det är möjligt – inom rimlig tidsram – att utföra snöröjning, såväl åt staten som åt andra, t.ex. enskilda vägsamfälligheter, och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:3199 av Sofia Westergren och Marlène Lund Kopparklint (båda M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att äldre fordon under vissa omständigheter bör undantas från krav på ursprungshandlingar vid registrering och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:3235 av Helena Gellerman m.fl. (L):

23. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att väglagens regler om ansvaret för enskilda vägar ses över och tillkännager detta för regeringen.
24. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta fram en handlingsplan för hur självkörande bilar ska introduceras i samhället och tillkännager detta för regeringen.
26. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att åtgärder behöver vidtas för att säkra framkomligheten i offentlig miljö för personer med synnedsättning och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:3272 av Johan Pehrson m.fl. (L):

58. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om skärpt lagstiftning gällande bilmålvakter och flyttning av fordon och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:3287 av Martin Ådahl m.fl. (C):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över den s.k. kommunala avgiftslagen så att den möjliggör att differentiera parkeringsavgifter utifrån fordons miljöegenskaper, så att det är möjligt med lägre parkeringsavgifter för de fordon som är miljöfordon enligt vägtrafikskattelagen, uppfyller särskilda miljökrav eller drivs med ett visst drivmedel, exempelvis el, och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över kommunallagen så att principen om likabehandling av kommuninvånare medger olika parkeringsavgifter om syftet är att förbättra den gemensamma miljön och på så sätt gynna kommuninvånarna som helhet och det framgår att det inte är invånarna som behandlas olika, utan fordonen, och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:3307 av Andreas Carlson m.fl. (KD):

32. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om maxgräns för antalet fordon en person kan äga och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:3349 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M):

5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att driva på för krav på utökad information om personbilars totala klimat- och miljöpåverkan vid nybilsförsäljning och tillkännager detta för regeringen.
16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om teknikneutralt stöd till utbyggnad av tank- och laddinfrastruktur för fossilmfria transporter och tillkännager detta för regeringen.
19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge kommuner möjlighet att differentiera parkeringsavgifter utifrån fordons miljö- och klimatpåverkan och tillkännager detta för regeringen.
20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att möjliggöra för kommuner att reservera parkeringsplatser för delningsfordon och tillkännager detta för regeringen.
21. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om teknikneutralt stöd till utbyggnad av elvägar och tank- och

- laddinfrastruktur för fossilfria tunga transporter och tillkännager detta för regeringen.
22. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över regelverket i syfte att underlätta utbyggnad av elvägar och laddinfrastruktur för tunga fordon och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:3368 av Ulf KristerSSon m.fl. (M):

4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ett teknik neutralt stöd för utbyggnad av tank- och laddinfrastruktur för fossilfria transporter i Sverige och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge kommuner fler miljöstyrande verktyg för att minska transporter nas miljöpåverkan och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ett teknik neutralt stöd till utbyggnad av tank- och laddinfrastruktur för fossilfria tunga transporter i Sverige och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:3467 av Maria Stockhaus m.fl. (M):

10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om tydliga mål kring utbyggnaden av laddinfrastruktur och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:3468 av Maria Stockhaus m.fl. (M):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att sätta tydliga mål för 2030 avseende utbyggnaden av laddinfrastruktur i anslutning till vägar, rastplatser, tankställen, hamnar samt företag och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ett teknik neutralt stöd till utbyggnad av tank- och laddinfrastruktur för fossilfria transporter i Sverige och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ett teknik neutralt stöd till utbyggnad av tank- och laddinfrastruktur för fossilfria tunga transporter i Sverige och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att möjliggöra för kommunerna att införa differentierade parkeringsavgifter baserade på fordonets miljö- och klimatpåverkan och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att möjliggöra för kommuner att reservera parkeringsplatser för delningsfordon och tillkännager detta för regeringen.

10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda hur den digitala tekniken på sikt kan reducera antalet skyltar vid svenska vägar och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om förenklad tillståndsprövning avseende tunga tillfälliga transporter och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att prioritera investeringar i vägar för att klara tyngre och längre lastbilar och tillkännager detta för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om gemensamma och rättvisa villkor för lastbilar inom EU och tillkännager detta för regeringen.
19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda risker och bejaka möjligheter med automatisering av föraruppgiften och tillkännager detta för regeringen.
21. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över hastighetsbegränsningar för släpvagnar och husvagnar och tillkännager detta för regeringen.
22. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta fram en juridisk definition av begreppet bilpool och tillkännager detta för regeringen.
23. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stimulera delningsekonomi och tillkännager detta för regeringen.
29. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om förenklade regler för tillstånd att sätta upp tillfälliga skyltar vid väg och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:3493 av Markus Wiechel och Alexander Christiansson (båda SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa ett nationellt register för parkeringstillstånd för personer med nedsatt rörelseförmåga och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:3501 av Camilla Brodin m.fl. (KD):

27. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att prioritera arbetet för en fossilfri fordonsflotta och tillkännager detta för regeringen.
28. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av att öka tillgången till laddinfrastruktur för bilar och tillkännager detta för regeringen.
30. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om elektrifiering av tunga vägtransporter och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:3545 av Cecilia Widegren (M):

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över och tydliggöra väglagen angående vad som ska vara allmän väg och vad som ska vara enskild väg och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:3613 av Cecilia Widegren (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över tillståndsprövning för uppvisning av fordon vid evenemang och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:3617 av Cecilia Widegren (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att göra E20 till projektväg för elektrifiering av väg och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:3618 av Cecilia Widegren (M):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över det oproportionella för civilsamhällets intressen vad gäller t.ex. föreskrifter, regler och administrering hos länsstyrelserna och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd bör förändras för att underlätta för dem som förvaltar det rullande kulturarvet, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över krångliga och otidsenliga föreskrifter som försvårar och ställer till det för Sveriges civilsamhälles motorentusiaster, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.