

Trafikutskottets betänkande 2018/19:TU16

Väg- och fordonsfrågor

Sammanfattning

Utskottet föreslår med stöd av 9 kap. 16 § riksdagsordningen att riksdagen tillkännager för regeringen att regeringen skyndsamt bör vidta lämpliga åtgärder dels för att kriminalisera sådan manipulation av vägmätare som sker i syfte att sänka eller felaktigt ange uppgiften om fordonets kilometerställning, dels för att fordonets vägmätare ska kontrolleras mot föregående inrapporterade vägmätarställning vid besiktning och att informationen om tidigare mätarställningar ska redovisas i besiktningsprotokollet.

Vidare föreslår utskottet att riksdagen avslår yrkanden i motioner om bl.a. långa och tunga lastbilar, självkörande fordon, en fossilfri fordonsflotta, tillhandahållande av förnybara drivmedel och främjande av elbilar. Detta görs i första hand med hänvisning till pågående berednings- och utredningsarbete.

I betänkandet finns 31 reservationer (M, SD, C, V, KD, L) och ett särskilt yttrande (S, MP).

Behandlade förslag

Ett nittiotal yrkanden i motioner från allmänna motionstiden 2018/19.

Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut.....	4
Redogörelse för ärendet.....	8
Ärendet och dess beredning.....	8
Utskottets överväganden.....	9
Långa och tunga lastbilar.....	9
Självkörande fordon.....	14
Mätarställningen på bilar.....	18
Motorhobbyn och historiska fordon.....	23
A-traktorer.....	27
Övergivna fordon.....	29
Bestämmelser om vissa fordonstyper.....	32
Några avgiftsfrågor.....	35
Parkeringsfrågor.....	37
Enskilda vägar.....	39
Vissa vägfrågor.....	43
En fossilfri fordonsflotta.....	47
Tillhandahållande av förnybara drivmedel.....	53
Främjande av elbilar.....	57
Elvägar.....	64
Miljözoner.....	67
Bilpooler.....	69
Reservationer.....	72
1. Långa och tunga lastbilar, punkt 1 (C, KD, L).....	72
2. Långa och tunga lastbilar, punkt 1 (SD).....	73
3. Självkörande fordon, punkt 2 (SD).....	74
4. Självkörande fordon, punkt 2 (C, L).....	74
5. Självkörande fordon, punkt 2 (V).....	76
6. Självkörande fordon, punkt 2 (KD).....	76
7. Motorhobbyn och historiska fordon, punkt 4 (M).....	77
8. Motorhobbyn och historiska fordon, punkt 4 (SD).....	78
9. A-traktorer, punkt 5 (SD).....	79
10. Övergivna fordon, punkt 6 (SD, KD).....	80
11. Bestämmelser om vissa fordonstyper, punkt 7 (SD).....	80
12. Parkeringsfrågor, punkt 9 (M).....	82
13. Parkeringsfrågor, punkt 9 (SD).....	83
14. Enskilda vägar, punkt 10 (M, L).....	83
15. Enskilda vägar, punkt 10 (C).....	84
16. Vissa vägfrågor, punkt 11 (L).....	85
17. En fossilfri fordonsflotta, punkt 12 (M).....	86
18. En fossilfri fordonsflotta, punkt 12 (C).....	87
19. En fossilfri fordonsflotta, punkt 12 (V).....	87
20. Tillhandahållande av förnybara drivmedel, punkt 13 (SD).....	88
21. Tillhandahållande av förnybara drivmedel, punkt 13 (KD).....	89
22. Tillhandahållande av förnybara drivmedel, punkt 13 (L).....	90
23. Främjande av elbilar, punkt 14 (C).....	91
24. Främjande av elbilar, punkt 14 (KD).....	91
25. Elvägar, punkt 15 (SD).....	92
26. Elvägar, punkt 15 (KD).....	93

27. Elvägar, punkt 15 (L)	94
28. Miljözoner, punkt 16 (SD).....	94
29. Miljözoner, punkt 16 (L)	95
30. Bilpooler, punkt 17 (M, C)	96
31. Bilpooler, punkt 17 (SD)	96
Särskilt yttrande	98
Mätarställningen på bilar, punkt 3 (S, MP)	98
<i>Bilaga 1</i>	
Förteckning över behandlade förslag.....	99
Motioner från allmänna motionstiden 2018/19	99
<i>Bilaga 2</i>	
Civilutskottets yttrande 2018/19:CU3y	109

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. Långa och tunga lastbilar

Riksdagen avslår motionerna

2018/19:1121 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 5,
2018/19:1281 av Mats Nordberg m.fl. (SD) yrkande 21,
2018/19:1552 av Lars Hjälmered (M) yrkandena 1–3,
2018/19:2058 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkande 3.1,
2018/19:2404 av Eskil Erlandsson (C),
2018/19:2427 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 19.1 och
2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 54.

Reservation 1 (C, KD, L)

Reservation 2 (SD)

2. Självkörande fordon

Riksdagen avslår motionerna

2018/19:405 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 2,
2018/19:1121 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 47,
2018/19:1548 av Lars Hjälmered (M),
2018/19:2059 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkande 3.2 i denna del,
2018/19:2651 av Saila Quicklund (M) och
2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 6.

Reservation 3 (SD)

Reservation 4 (C, L)

Reservation 5 (V)

Reservation 6 (KD)

3. Mätarställningen på bilar

Riksdagen ställer sig bakom det utskottet anför om att regeringen skyndsamt bör vidta lämpliga åtgärder dels för att kriminalisera sådan manipulation av vägmätare som sker i syfte att sänka eller felaktigt ange uppgiften om fordonets kilometerställning, dels för att fordonets vägmätare ska kontrolleras mot föregående inrapporterade vägmätarställning vid besiktning och att informationen om tidigare mätarställningar ska redovisas i besiktningsprotokollet, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

4. Motorhobbyn och historiska fordon

Riksdagen avslår motionerna

2018/19:966 av Cecilia Widegren (M),
2018/19:1298 av Isak From (S),
2018/19:1850 av Jan Ericson (M),
2018/19:1854 av Jan Ericson (M),

2018/19:2851 av Per Lodenius och Johan Hedin (båda C) och
2018/19:2901 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 25.

Reservation 7 (M)

Reservation 8 (SD)

5. A-traktorer

Riksdagen avslår motionerna

2018/19:1007 av Cecilia Widegren m.fl. (M) yrkandena 1 och 2 samt

2018/19:1121 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 53.

Reservation 9 (SD)

6. Övergivna fordon

Riksdagen avslår motionerna

2018/19:307 av Jimmy Ståhl (SD),

2018/19:787 av Lotta Finstorp (M),

2018/19:1121 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 58 och

2018/19:1542 av Lotta Olsson (M).

Reservation 10 (SD, KD)

7. Bestämmelser om vissa fordonstyper

Riksdagen avslår motionerna

2018/19:1121 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 24, 52, 54 och 57
samt

2018/19:2580 av Ida Drougge och Erik Bengtzboe (båda M).

Reservation 11 (SD)

8. Några avgiftsfrågor

Riksdagen avslår motionerna

2018/19:724 av Michael Rubbestad (SD) yrkande 3 och

2018/19:1827 av Jan Ericson (M).

9. Parkeringsfrågor

Riksdagen avslår motionerna

2018/19:310 av Jimmy Ståhl (SD),

2018/19:451 av Markus Wiechel (SD) yrkande 3,

2018/19:1121 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 28,

2018/19:1273 av David Josefsson (M) yrkandena 1 och 2,

2018/19:2854 av Martin Ådahl m.fl. (C) yrkandena 1 och 2 samt

2018/19:2901 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 36.

Reservation 12 (M)

Reservation 13 (SD)

10. Enskilda vägar

Riksdagen avslår motionerna

2018/19:1012 av Cecilia Widegren (M) yrkande 2,

2018/19:1204 av Betty Malmberg (M),
2018/19:2059 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkande 3.2 i denna del,
2018/19:2261 av Solveig Zander (C),
2018/19:2494 av Per Åsling och Peter Helander (båda C) yrkande 2 och
2018/19:2901 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 6.

Reservation 14 (M, L)

Reservation 15 (C)

11. Vissa vägfrågor

Riksdagen avslår motionerna

2018/19:459 av Arman Teimouri (L),
2018/19:2553 av Rickard Nordin (C) och
2018/19:2557 av Ulrika Heie och Fredrik Christensson (båda C)
yrkandena 1 och 2.

Reservation 16 (L)

12. En fossilfri fordonsflotta

Riksdagen avslår motionerna

2018/19:392 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkandena 20 och 21,
2018/19:1306 av Mathias Tegnér och Serkan Köse (båda S) yrkande 1,
2018/19:2415 av Alireza Akhondi (C),
2018/19:2426 av Kristina Yngwe m.fl. (C) yrkande 61,
2018/19:2542 av Rickard Nordin (C) yrkandena 1 och 2 samt
2018/19:2895 av Maria Malmer Stenergard m.fl. (M) yrkande 4.

Reservation 17 (M)

Reservation 18 (C)

Reservation 19 (V)

13. Tillhandahållande av förnybara drivmedel

Riksdagen avslår motionerna

2018/19:558 av Maria Nilsson (L),
2018/19:1271 av Runar Filper (SD),
2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 7, 48 och 49
samt
2018/19:2735 av Camilla Brodin m.fl. (KD) yrkande 18.

Reservation 20 (SD)

Reservation 21 (KD)

Reservation 22 (L)

14. Främjande av elbilar

Riksdagen avslår motionerna

2018/19:451 av Markus Wiechel (SD) yrkandena 1, 2 och 5–7,
2018/19:892 av Cecilia Widegren (M),
2018/19:2426 av Kristina Yngwe m.fl. (C) yrkande 31,
2018/19:2542 av Rickard Nordin (C) yrkande 3,

2018/19:2732 av Maria Ferm m.fl. (MP) yrkande 2,
2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 4 och
2018/19:2764 av Camilla Brodin m.fl. (KD) yrkande 11.

Reservation 23 (C)

Reservation 24 (KD)

15. Elvägar

Riksdagen avslår motionerna

2018/19:1121 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 46,
2018/19:1306 av Mathias Tegnér och Serkan Köse (båda S) yrkande 2,
2018/19:1547 av Lars Hjalmered (M),
2018/19:2059 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkande 3.2 i denna del och
2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 5.

Reservation 25 (SD)

Reservation 26 (KD)

Reservation 27 (L)

16. Miljözoner

Riksdagen avslår motionerna

2018/19:2255 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkande 9 och
2018/19:2773 av Edward Riedl (M).

Reservation 28 (SD)

Reservation 29 (L)

17. Bilpooler

Riksdagen avslår motionerna

2018/19:1121 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 9,
2018/19:2427 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 11 och
2018/19:2901 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 38.

Reservation 30 (M, C)

Reservation 31 (SD)

Stockholm den 28 maj 2019

På trafikutskottets vägnar

Jens Holm

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Jens Holm (V), Anders Åkesson (C), Magnus Jacobsson (KD), Anna-Caren Säterberg (S), Jessika Roswall (M), Jasenko Omanovic (S), Jimmy Ståhl (SD), Teres Lindberg (S), Anders Hansson (M), Thomas Morell (SD), Johan Büser (S), Elin Gustafsson (S), Helena Gellerman (L), Patrik Jönsson (SD), Emma Berginger (MP), Åsa Coenraads (M) och Sofia Westergren (M).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I betänkandet behandlar utskottet 86 motionsyrkanden från allmänna motionstiden 2018/19. Förslagen behandlar en rad olika fordons- och vägtrafikrelaterade ämnen som bl.a. långa och tunga lastbilar, självkörande fordon, motorhobbyn och historiska fordon, en fossilfri fordonsflotta samt tillhandahållande av förnybara drivmedel. En förteckning över behandlade förslag finns i bilaga 1.

I betänkandet behandlas också ett förslag till utskottsinitiativ om manipulation av mätarställningen i fordon. Som en del av beredningen av förslaget har utskottet vid sitt sammanträde den 11 april 2019 inhämtat upplysningar från infrastrukturminister Tomas Eneroth samt Transportstyrelsen. Trafikutskottet beslutade även den 7 maj 2019 att ge civilutskottet tillfälle att yttra sig över förslaget till utskottsinitiativ. Civilutskottets yttrande finns i bilaga 2.

Den 28 mars 2019 informerade Klimatpolitiska rådet utskottet om utvecklingen inom transportområdet vad gäller klimatomställningen. Den 4 april 2019 uppvaktades utskottet av Riksförbundet Enskilda Vägar (REV), och den 9 april 2019 informerades utskottet av företrädare från Fordonsbesiktningensbranschen.

Utskottets överväganden

Långa och tunga lastbilar

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om långa och tunga lastbilar. Utskottet hänvisar till pågående arbete med att gradvis öppna vägnätet för tyngre lastbilar liksom de förberedelser som görs för att tillåta längre fordonsekipage på vägarna. Utskottet hänvisar också till pågående beredningsarbete inom Regeringskansliet i ärendet.

Jämför reservation 1 (C, KD, L) och 2 (SD).

Bakgrund

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 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.

Motionerna

I kommittémotion 2018/19:1121 påminner Thomas Morell m.fl. (SD) om att Trafikverket under sommaren 2018 öppnade en begränsad del av vägnätet för den nya bärighetsklassen BK4. Trafikverket har också i uppdrag att identifiera fler vägar som kan nyttjas för BK4. För att till fullo kunna utnyttja den potential som BK4 erbjuder vill motionärerna i yrkande 5 att man inför den

högre bärighetsgraden på fler vägsträckor utan att man gör avkall på säkerhet och funktionalitet.

Mats Nordberg m.fl. (SD) pekar i kommittémotion 2018/19:1281 på att man i Finland redan 2013 tillät lastbilskepage med en bruttovikt på 76 ton på stora delar av det allmänna vägnätet, vilket har gynnat den egna industrin och minskat bränsleförbrukningen och därmed utsläppen. För att värna både miljön och skogsnäringens konkurrenskraft anser därför motionärerna i yrkande 21 att det behövs ett snabbare införande i Sverige av en ökad totalvikt för virkeskepage.

I motion 2018/19:1552 föreslår Lars Hjalmered (M) i yrkande 1 att det bör övervägas att göra förstärkningar i vägnätet för att möjliggöra för tyngre lastbilar att använda fler delar av vägnätet. Motionären framhåller att tyngre och längre lastbilar som kan ta mer last effektiviserar vägtransporterna, vilket ger färre körningar, minskade utsläpp och ökad trafiksäkerhet. På en väldigt begränsad del av det svenska vägnätet går det i dag att använda lastbilar med en vikt upp till 74 ton. Motionären anser att det är rimligt att utöka det vägnät som kan användas av tyngre lastbilar och att Trafikverket därför bör identifiera de vägar och broar som med enkla åtgärder kan förstärkas för att klara tyngre fordonsekepage. Av samma skäl som anförs ovan, föreslår motionären i yrkande 2 att regeringen bör överväga att genomföra försök med lastbilskepage som väger upp till 90 ton på vissa lämpliga vägavsnitt. Ytterligare en möjlighet att effektivisera vägtransporterna är att tillåta längre lastbilar, och motionären föreslår därför i yrkande 3 att regeringen utreder frågan och återkommer med förslag om hur längre lastbilar ska kunna utnyttjas i trafiken.

Jan Björklund m.fl. (L) vill i partimotion 2018/19:2058 yrkande 3.1 att man tillåter längre och tyngre lastbilar. Eftersom längre och tyngre lastbilar kan frakta mer gods per fordon skulle det förbättra effektiviteten och lönsamheten för näringslivet och därmed stärka konkurrenskraften, givet Sveriges geografiska förutsättningar. Dessutom skulle miljön gynnas genom minskade utsläpp, anser motionärerna.

I motion 2018/19:2404 påtalar Eskil Erlandsson (C) behovet av att göra ytterligare en översyn av trafikförordningen för att tillåta fler tyngre och längre transportfordon på vägnätet. Motionären påminner om att endast en mycket begränsad del av vägnätet kan trafikeras av lastbilar som väger 74 ton. Möjligheten att kunna utnyttja tyngre och längre fordon har stora fördelar, och av detta skäl behövs en ändring av regelverket, anser motionären.

I kommittémotion 2018/19:2427 önskar Anders Åkesson m.fl. (C) i yrkande 19.1 att man vidtar åtgärder för att göra det möjligt att använda längre och tyngre lastbilar på ett tillräckligt, funktionellt och sammanhållet vägnät i hela landet. Motionärerna lyfter fram de fördelar som uppkommer för både miljön och samhället om man kan utnyttja dessa mer transporteffektiva fordon på det svenska vägnätet.

I kommittémotion 2018/19:2734 anser Magnus Jacobsson m.fl. (KD) i yrkande 54 att lastbilar med en vikt upp till 74 ton ska tillåtas på alla de vägar

som har tillräcklig bärighet. Motionärerna pekar i sammanhanget på de positiva effekter som följer av att kunna utnyttja tyngre lastbilar, inte minst minskade utsläpp och effektivare transporter eftersom mer last kan transporteras på ett och samma fordon.

Utskottets ställningstagande

Utskottet har behandlat frågan om att tillåta längre och tyngre lastbilar på vägnätet vid flera tidigare tillfällen, senast i betänkande 2017/18:TU15. Utskottet konstaterade då bl.a. att Trafikverket var i färd med att öppna delar av vägnätet för tyngre lastbilar.

Utskottet påminner om att det sedan den 1 juli 2018 finns ett utpekad vägnät för den nya bärighetsklassen BK4 som klarar av fordonståg på upp till 74 ton. Trafikverket konstaterar på sin webbplats att den nya bärighetsklassen BK4 har underlättat skogsindustrins transporter av rundvirke och flis. I ett första skede är det 11 800 kilometer statlig väg som öppnats för fordonskombinationer på upp till 74 ton. Visionen är att hela BK1-vägnätet i framtiden ska öppnas upp för BK4, vilket ska ske i fortsatt dialog med näringslivet för att skapa största möjliga samhällsnytta. Utskottet välkomnar detta. Myndigheten konstaterar dock att det kommer att krävas en hel del förstärkningsarbeten för att kunna upplåta en större del av vägnätet för BK4 då ca 10 procent av de statliga vägarna och ca 850 broar behöver förstärkas för att klara belastningen.

Utskottet noterar i sammanhanget med tillfredsställelse att det av regeringens fastställelsebeslut om den nationella planen för transportinfrastrukturen 2018–2029 framgår att regeringen har avsatt totalt ca 10 miljarder kronor under planperioden till att stärka vägnätet för att kunna öppna delar av det för den nya bärighetsklassen. Utskottet kan också notera att regeringen i vårändringsbudgeten för 2019 (prop. 2018/19:99) föreslår att 66 miljoner kronor tillförs innevarande år för statsbidrag till enskild väghållning för särskilda driftåtgärder för att förbättra de enskilda vägarnas funktion och bärighet, bl.a. för tyngre fordon.

Regeringen framhåller i den nationella godsstrategin som beslutades i juni 2018 att längre och tyngre fordon stärker näringslivets konkurrenskraft och att det rätt genomfört kan bidra till lägre utsläpp av växthusgaser på ett samhällsekonomiskt effektivt sätt. Regeringen anför också att tunga lastbilar om 74 ton kan effektivisera godstransporterna till och från omlastningspunkter vid hamnar och järnvägsterminaler. Regeringen anger i sammanhanget att den vill fortsätta analysera om och var längre lastbilar bör tillåtas på det svenska vägnätet i syfte att minska godstransporternas klimatpåverkan. En förutsättning för att det ska kunna tillåtas är att det inte försvårar att uppfylla nollvisionen för antalet döda och allvarligt skadade i trafiken eller målet att flytta långväga godstransporter från väg till järnväg och sjöfart. Regeringen anför vidare att anpassningen av järnvägen och vägnätet för längre och tyngre fordon bör genomföras stråkvis – i den utsträckning det är möjligt och då det

är samhällsekonomiskt motiverat – och sträckor som ansluter till hamnar eller kombiterminaler bör prioriteras.

Mot bakgrund av riksdagens tillkännagivanden om tyngre och längre lastbilar (rskr. 2014/15:206 och rskr. 2016/17:238) påminner regeringen i sin skrivelse om åtgärder som vidtagits 2018 med anledning av riksdagens skrivelser till regeringen (skr. 2018/19:75) om att den har beslutat att en ny bärighetsklass ska införas i lagen (2001:599) om vägtrafikdefinitioner och att nödvändiga ändringar i trafikförordningen (1998:1276) och vägmärkesförordningen (2007:90) beslutades i februari 2018. Dessa ändringar trädde i kraft den 1 april 2018. Regeringen anger även att den i november 2017 fattade ett beslut om ändringar i trafikförordningen för att möjliggöra färd med längre och tyngre fordon eller fordonståg under en provperiod. Ändringarna, som trädde i kraft den 1 februari 2018, ska underlätta utvecklingen av nya tekniker och konstruktioner.

Därutöver gav regeringen i augusti 2018 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 klimatet och miljön samt trafiksäkerheten gynnas, vilket utskottet finner angeläget. 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. Utskottet välkomnar en sådan utveckling. Myndigheten tillägger dock också att det generellt behövs mer kunskap om effekter på framför allt trafiksäkerhet, säkerställande av regel efterlevnad, 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.

Utskottet vill också uppmärksamma att Trafikverket inom ramen för regeringsuppdraget även har gjort en övergripande analys av vilket vägnät som kan anses vara lämpligt för längre lastbilar. Bedömningen är att ca 450 mil av

de statliga vägarna är lämpliga att upplåta för trafik med längre lastbilar. Stora delar av det vägnätet kan öppnas för längre lastbilar redan inom ett år efter ett sådant beslut, givet att eventuella krav på fordon är beslutade. En del av vägarna som ingår i det utpekade vägnätet kommer dock att byggas om inom de närmaste åren, och hela det föreslagna vägnätet beräknas kunna upplåtas för längre lastbilar 2025. För att de längre lastbilarna ska få plats bedömer Trafikverket att det kan krävas förlängningar av vissa körfält och nödfickor. Likaså kan det behövas anpassningar av parkeringar och rastplatser. Motorvägar har i stort den standard som krävs för längre fordon, och det krävs inga stora anpassningar av t.ex. broar. Målsättningen är att få ett sammanhållet vägnät, men totalt sett är de åtgärder som krävs inte så omfattande, enligt Trafikverket. De flesta bristerna som har identifierats på vägnätet är enligt myndigheten redan finansierade inom ramen för den första tredjedelen av nuvarande planperiod i Nationell plan för transportsystemet 2018–2029. Kostnaderna för att åtgärda de återstående bristerna för att kunna upplåta vägnätet bedöms uppgå till ca 150 miljoner kronor. Utskottet noterar i sammanhanget att rapporten förbereds på Infrastrukturdepartementet för remissbehandling.

Utskottet vill också peka på att Trafikverket i samråd med Transportstyrelsen har föreslagit författningsändringar som är nödvändiga för att det ska vara möjligt att upplåta ett vägnät för längre lastbilar. Bland dessa ingår ett antal förslag som syftar till att bidra till en god regelefterlevnad. Trafikverket föreslår att ett vägnät för längre lastbilar inte ska märkas ut, utan att vägvisning i stället ska ske med ett nytt lokaliseringsvägmärke i vägmärkesförordningen i de fall där det bedöms finnas ett behov av att indikera rätt vägnät för de längre lastbilarna.

Utskottet vill i sammanhanget uppmärksamma att myndigheten också driver ett utvecklingsprogram om s.k. high capacity transport (HCT) tillsammans med en rad intressenter inom ramen för den transportforskning som bedrivs av Lindholmen Science Park. Sedan konceptet hämtades till Sverige från Australien 2007 har HCT-projektet i olika samarbeten utvecklat, testat och demonstrerat olika fordonskoncept. Man har undersökt hur fordonen fungerar i trafiken och inte minst olika trafiksäkerhetsaspekter som omkörningar, rondellkörning, bromsverkan och risk för vältning. I dag finns ett fyrtiotal längre och tyngre fordon i drift inom det nationella HCT-projektet. Fem av dessa är längre fordonskombinationer på upp till 32 meter. Ett exempel är det s.k. DUO2-ekipaget som består av två trailrar som är sammankopplade. Fordonståget är 32 meter och fördelar 80 ton på 11 axlar. Oftast ligger dock vikten på mellan 60 och 70 ton. Lastbilen transporterar styckegods mellan DB Schenkers terminaler i Göteborg och Malmö och förbrukar enligt vad utskottet erfarit 27 procent mindre diesel per transporterad godsmängd.

Sammanfattningsvis ser utskottet positivt på de insatser som vidtagits och de utvecklingsprojekt som pågår för att tillåta tyngre och längre fordons-ekipage på vägnätet. Detta gör det möjligt att effektivisera transporterna på väg och samtidigt reducera utsläppsnivåerna. Mot denna bakgrund och med

hänvisning till pågående beredningsarbete inom Regeringskansliet finner utskottet inte skäl att ta något initiativ på området. Utskottet avstyrker således motionerna 2018/19:1121 (SD) yrkande 5, 2018/19:1281 (SD) yrkande 21, 2018/19:1552 (M) yrkandena 1–3, 2018/19:2058 (L) yrkande 3.1, 2018/19:2404 (C), 2018/19:2427 (C) yrkande 19.1 och 2018/19:2734 (KD) yrkande 54.

Självkörande fordon

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om självkörande fordon. Utskottet pekar i första hand på det omfattande arbete som bedrivs av ansvariga myndigheter och de forskningsinsatser som görs av olika aktörer på området.

Jämför reservation 3 (SD), 4 (C, L), 5 (V) och 6 (KD).

Motionerna

I partimotion 2018/19:405 uppmärksammar Jonas Sjöstedt m.fl. (V) de nya möjligheter som självkörande fordon kan skapa på landsbygden. Landsbygden erbjuder dessutom ofta bättre vägförhållanden än i städerna. Motionärerna ser positivt på de möjligheter som den nya tekniken medför och anser mot denna bakgrund i yrkande 2 att även landsbygden bör finnas med vid prioriteringar av satsningar på testverksamhet och mer permanent införande av självkörande fordon.

I kommittémotion 2018/19:1121 uppmärksammar Thomas Morell m.fl. (SD) de stora möjligheter som autonoma eller självkörande fordon innebär för samhället, men pekar samtidigt på de utmaningar som den nya tekniken för med sig. Det kan exempelvis handla om ansvaret vid en olycka eller hur tekniken hanterar olika oundvikliga scenarier. Motionärerna anser därför i yrkande 47 att frågan om självkörande fordon bör utredas.

I motion 2018/19:1548 uppmärksammar Lars Hjälmered (M) den snabba teknikutvecklingen på fordonsområdet liksom frågan hur självstyrande och självkörande fordon ska regleras när utvecklingen går från försöks- och forskningsstadiet till kommersiella produkter på marknaden. Motionären anser att man måste ta vara på alla nya möjligheter som öppnas och yrkar mot denna bakgrund på att regeringen skyndsamt bör utreda hur vi kan få en lagstiftning som möjliggör användningen av olika former av autonoma fordon i vanlig trafik.

För att underlätta en successiv introduktion av självkörande bilar efterlyser Jan Björklund m.fl. (L) i partimotion 2018/19:2059 yrkande 3.2 (i denna del) politiska beslut som syftar till att möjliggöra storskaliga tester i verklig miljö för denna typ av fordon. Motionärerna pekar i sammanhanget på den stora

potential som självkörande fordon har för transporter av varor och människor men även hur dessa kommer att påverka vägarna och tätorterna.

Saila Quicklund (M) konstaterar i motion 2018/19:2651 att självkörande fordon uppmärksammas alltmer och noterar att tekniken i princip är färdigutvecklad och nu kan tas i drift. Motionären påpekar att landsbygdens vägnät erbjuder goda möjligheter för att utveckla tekniken och lyfter fram några fördelar som självkörande fordon kan innebära för de som bor i dessa områden. Motionären yrkar därför på att man ser över möjligheten att prioritera landsbygden vid införandet av självkörande fordon.

I kommittémotion 2018/19:2734 lyfter Magnus Jacobsson m.fl. (KD) fram de många fördelar och möjligheter som självstyrande fordon erbjuder. Sverige har också en välutvecklad fordonsindustri, och det pågår redan pilotprojekt med självkörande fordon i landet. Det finns dock fortfarande utmaningar som måste lösas, menar motionärerna och betonar att utgångspunkten måste vara positiv när en tillverkare vill testa ny teknik. Mot denna bakgrund efterlyser motionärerna i yrkande 6 en utvecklad strategi för självstyrande fordon.

Utskottets ställningstagande

Utskottet har hanterat frågan om självkörande fordon vid ett flertal tidigare tillfällen, senast i betänkande 2017/18:TU15 i vilket utskottet föreslog ett tillkännagivande med innebörden 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.

Utskottet vill också påminna om att det i betänkande 2018/19:TU3 välkomnade den övergripande EU-strategi för automatiserad och uppkopplad rörlighet som föreslagits med anledning av kommissionens meddelande om en EU-strategi för automatiserad och uppkopplad rörlighet. Utskottet såg också med tillförsikt på de möjligheter i form av säkrare, mer tillgängliga och mer hållbara transporter som den nya tekniken förväntas innebära. 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. Utskottet delade också kommissionens uppfattning 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. I likhet med kommissionen menade utskottet också att det är viktigt att nyckeltekniken utvecklas i Europa och att den rättsliga ramen är modern och skapar förutsättningar som gynnar teknisk utveckling.

Regeringen framhåller i sin skrivelse med anledning av den nationella planen för transportinfrastrukturen 2018–2029 (skr. 2017/18:278) att digitaliseringen påverkar såväl resmönster som transporter och att det därför är angeläget att Trafikverket bedriver ett arbete som syftar till att förverkliga en infrastruktur som är anpassad och integrerad med uppkopplade, samverkande och automatiserade fordon, farkoster och system. Vidare ska särskilda satsningar på tester och demonstrationer göras samt ett större fokus läggas på förkommersiell upphandling och på att tillägna sig internationell kunskap på området för att höja innovationstakten och öka tillämpningen av forskningsresultat. Utskottet ser positivt på detta.

Utskottet vill i sammanhanget påminna om att Transportstyrelsen i oktober 2017 utfärdade en föreskrift (TSFS 2017:92) om tillstånd att bedriva försök med självkörande fordon. Föreskriften innehåller närmare bestämmelser om vad som gäller för ansökan om tillstånd för försöksverksamhet, styrning av försöksverksamheten, rapportering och utvärdering av verksamheten när den avslutas. Föreskriften kompletterar den förordning (2017:309) om försöksverksamhet med självkörande fordon som trädde i kraft den 1 juli 2017.

Den 7 mars 2018 överlämnade utredningen om självkörande fordon sitt slutbetänkande Vägen till självkörande fordon – introduktion (SOU 2018:16) till infrastrukturminister Tomas Eneroth. Utredningens uppdrag har varit att överväga och lämna författningsförslag i syfte att skapa bättre rättsliga förutsättningar för en introduktion av automatiserad körning av fordon i allmän trafik. Utgångspunkten är 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 är avsett att påbörja en anpassning av regelverken, så att dessa inte hindrar utvecklingen av nya lösningar för en förbättrad transportpolitisk måluppfyllelse. Utredningen understryker att en säker utveckling av automatiserade transporter är en förutsättning för att få acceptans för den nya tekniken i samhället. Utskottet instämmer i denna bedömning. Vidare anser 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. Utskottet ser med stort intresse på utredningens slutbetänkande och noterar att utredningens förslag har remissbehandlats inför pågående beredning inom Regeringskansliet.

Trafikverket uppmärksammar på sin webbplats den snabba utvecklingen inom hela fordons- och transportindustrin. Trafikverket påpekar att automationen av fordonen sker successivt och att utvecklingen kommer att fortsätta. Myndigheten understryker i sammanhanget att digitaliseringen och

självkörande fordon kommer att påverka hela samhället och framtidsplaneringen på ett genomgripande sätt. En förutsättning för trafiksäkra autonoma fordon är en fortsatt utveckling av självlärande system och AI (artificiell intelligens) så att fordonets funktioner fullt ut kan observera, tolka och interagera med omkringliggande trafik. Först då kan säkrare trafik och ökad kapacitet uppnås. Utskottet kan dock liksom Trafikverket konstatera att det finns ett antal utmaningar av både positiv och negativ art som alla måste balanseras. Självkörande fordon erbjuder t.ex. en ökad tillgänglighet för grupper som inte kan utnyttja en bil på egen hand, såsom minderåriga. Samtidigt kan det innebära ökad trängsel och sämre miljö, framför allt i och omkring städer, om ännu fler än i dag ska ha ett eget fordon.

Det är i sammanhanget enligt utskottets mening viktigt att i ökad utsträckning främja en delningsekonomi, annars riskerar självkörande fordon att leda till ännu mer trafik, med ökad trängsel och utsläpp som följd. KTH har gjort simuleringar som visar på att det skulle räcka med 9 700 självkörande taxibilar med plats för fyra passagerare för att ersätta de 136 000 personbilar som i dag körs i Stockholm. När fordonen dessutom drivs fossilfritt och framförs säkert, kan man se att forskningen om autonoma fordon är en viktig pusselbit för morgondagens transportsystem.

Utskottet vill också understryka att det finns flera viktiga etiska överväganden kopplade till automatiserade och uppkopplade fordon, t.ex. vilka val och prioriteringar som fordonen ska vara programmerade att göra i olika trafiksituationer, ansvarsfördelningen om ett automatiserat fordon är inblandat i en olycka, och inte minst frågor om integritetsskydd.

Utskottet vill framhålla att Trafikverket deltar i olika projekt för att studera säkerhetsfrågor och systemeffekter för vägtransporter utifrån olika grader av autonomi och antalet fordon som stegvis kommer ut i trafiken. Utskottet konstaterar i sammanhanget att det för att få underlag till forskningen också behövs tester i verklig miljö. Frågeställningar som studeras är exempelvis

- hur autonoma fordon kan ge samhälleliga och ekonomiska fördelar i form av förbättringar av trafikflöde, miljö och säkerhet
- interaktion och samspel mellan människa och autonoma fordon och infrastruktur
- infrastrukturkrav, juridiska och regulatoriska frågor om autonom körning.

Trafikverket deltar också aktivt i ett antal projekt som rör autonoma fordon. Ett av dessa är Drive me som är ett pilotprojekt där två familjer testkör var sin Volvo som har en viss grad av förarstöd. Bilarna framförs på en bestämd slinga på allmän väg i Göteborg och är utrustade med teknik för att samla in olika mätdata, vilket ger tillgång till värdefulla trafikdata för utvecklingen av nästa generations trafikteknik och principer för vägutformning. Sweden 4 Platooning är ett annat projekt som innebär konvojkörning med lastbilar som kör mycket nära varandra, vilket reducerar luftmotståndet och minskar energiuttaget. Syftet är att minska koldioxidutsläppen och öka transporteffektiviteten. Platooning tar hjälp av digitala styrsystem. Tekniken gör det

möjligt för fordonen att kommunicera och t.ex. accelerera eller bromsa samtidigt. Ett tredje exempel är Nordic Way som är ett samarbete mellan offentliga och privata aktörer i Danmark, Finland, Norge och Sverige och som samfinansieras av Europeiska unionen inom programmet Connecting Europe Facility 2017–2020.

I september 2018 informerade Transportstyrelsen om att man öppnat upp för fler försök med självkörande fordon på allmän väg, något som utskottet ser positivt på. Det gäller Volvo Cars AB:s utvecklingsprojekt, däribland Drive me, som nu kan börja tillämpas på vägarna i Göteborg. De fordon som får användas i testerna är s.k. provbilar, vilket betyder att de är registrerade med särskilda undantag, t.ex. när det gäller teknisk utrustning. Fordonen har tillstånd att testa den självkörande tekniken på det större vägnätet i och kring Göteborg, där gång- och cykeltrafikanter är åtskilda från vägtrafiken.

Utskottet ser sammanfattningsvis med tillförsikt på det omfattande arbete med självkörande fordon som bedrivs av bl.a. ansvariga myndigheter och välkomnar de forskningsinsatser som görs på området. Av redovisningen ovan framgår att frågan om självkörande fordon är väl uppmärksammat. Mot denna bakgrund avstyrker därför utskottet motionerna 2018/19:405 (V) yrkande 2, 2018/19:1121 (SD) yrkande 47, 2018/19:1548 (M), 2018/19:2059 (L) yrkande 3.2 i denna del, 2018/19:2651 (M) och 2018/19:2734 (KD) yrkande 6.

Mätarställningen på bilar

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen tillkännager för regeringen att den skyndsamt bör vidta lämpliga åtgärder dels för att kriminalisera sådan manipulation av vägmätare som sker i syfte att sänka eller felaktigt ange uppgiften om fordonets kilometerställning, dels för att fordonets vägmätare ska kontrolleras mot föregående inrapporterade vägmätarställning vid besiktning och att informationen om tidigare mätarställningar ska redovisas i besiktningsprotokollet.

Jämför det särskilda yttrandet (S, MP).

Bakgrund

Trafikutskottet beslutade vid utskottssammanträdet den 14 mars 2019 att påbörja ett beredningsarbete med anledning av ett förslag till utskottsinitiativ om att regeringen bör återkomma till riksdagen med ett lagförslag om att kriminalisera manipulation av mätarställningen i fordon (utskottets protokoll 2018/19:27). Förslaget har sin grund i att det i svensk lagstiftning, till skillnad från i flera andra EU-länder, inte är olagligt att ändra mätarställningen i en bil. Vid sidan av den konsumenträttsliga aspekten av att en köpare av en bil med manipulerad vägmätare blir lurad framhålls att det också är en miljö- och säkerhetsfråga om det finns tusentals bilar som har gått många fler mil än vad

som officiellt uppges. Det påtalas att infrastrukturministern har understrukt vikten av att kunna lita på den information som finns i offentliga register, men att statsrådet inte har aviserat ytterligare åtgärder än att han förväntar sig att myndigheterna tittar på frågan med manipulerade vägmätare.

Gällande rätt

Bakomliggande EU-lagstiftning

I Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/45/EU om periodisk provning av motorfordons och tillhörande släpvagnars trafiksäkerhet (det s.k. besiktningdirektivet) framhålls att bedrägerier med vägmätare bör anses vara en straffbar överträdelse, eftersom manipulering av vägmätare kan leda till en felaktig bedömning av fordonets trafiksäkerhet. I skälen till direktivet anges att registrering av miltalet i trafiksäkerhetsintyget och inspektörens tillgång till denna information bör underlätta upptäckten av ingrepp i eller manipulering av vägmätare. Vidare anförs att utbytet av information om vägmätarställningar mellan medlemsstaternas behöriga myndigheter bör kontrolleras av kommissionen.

För kontroll av normalt monterade vägmätare ska medlemsstaterna enligt artikel 8.6 i direktivet se till att den information som finns från föregående trafiksäkerhetsprovning görs tillgänglig för inspektörerna så snart den finns tillgänglig i elektronisk form. När det konstateras att en vägmätare har manipulerats i syfte att sänka eller felaktigt ange uppgiften om fordonets kilometerställning, ska sådan manipulering vara straffbar genom effektiva, proportionella, avskräckande och icke-diskriminerande sanktioner.

Vidare anges i artikel 16 att kommissionen ska granska genomförbarhet, kostnader och fördelar med inrättandet av en elektronisk plattform för fordonsinformation genom att utnyttja befintliga och redan genomförda it-lösningar avseende internationellt utbyte av data, så att kostnaderna minimeras och överlappning undviks. I sin granskning ska kommissionen bedöma vilket som är det lämpligaste sättet att sammankoppla de befintliga nationella systemen i syfte att underlätta utbyte av information om data som rör trafik-säkerhetsprovning och vägmätarställningar mellan medlemsstaternas behöriga myndigheter med ansvar för provning, registrering och godkännande av fordon, provningscentrumen, tillverkare av testutrustning och fordons-tillverkarna.

EU-kommissionen har vidare i förordning (EU) 2017/1151¹ förtydligat att tillverkare i en ansökan om EG-typgodkännande av ett fordon (med avseende på utsläpp och reparations- och underhållsinformation) ska tillhandahålla en

¹ Kommissionens förordning (EU) 2017/1151 av den 1 juni 2017 om komplettering av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 om typgodkännande av motorfordon med avseende på utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 5 och Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon samt om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG, kommissionens förordningar (EG) nr 692/2008 och (EU) nr 1230/2012 och om upphävande av kommissionens förordning (EG) nr 692/2008.

beskrivning av de åtgärder som vidtagits för att förhindra manipulation och ändring av den dator som ansvarar för bl.a. den vägmätare som registrerar tillryggalagda körsträckor.

Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd

Av Transportstyrelsens tidigare gällande föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:84) om kontrollbesiktning framgick att om fordonet har vägmätare skulle angiven sträcka kontrolleras mot föregående inrapporterade vägmätarställning och fordonet skulle underkännas om vägmätarställningen var uppenbart manipulerad. Detta krav återfinns inte i de nya föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2017:54) om kontrollbesiktning som tillämpas för besiktningar sedan den 20 maj 2018.

Resultatet av en kontrollbesiktning ska sammanfattas i ett besiktningsprotokoll där bl.a. vägmätarställning ska framgå. Besiktningsorganet ska omedelbart efter avslutad besiktning rapportera resultatet, däribland i förekommande fall vägmätarställning, till Transportstyrelsen. Uppgifterna från besiktningsprotokollet kan därigenom föras in i vägtrafikregistret. I Transportstyrelsens allmänna råd anges att besiktningsorganet kan lämna fordonsägaren råd eller annan, ur miljö- eller trafiksäkerhetssynpunkt, viktig information.

Civilutskottets yttrande

Civilutskottet har yttrat sig över trafikutskottets förslag till utskottsinitiativ om manipulation av vägmätare i fordon (yttr. 2018/19:CU3y).

I sitt yttrande pekar civilutskottet på att det finns köprättsliga regler som kan tillämpas i situationer när någon som saknar kännedom om felet köper ett fordon där vägmätaren tidigare har manipulerats så att den visar en kortare total körsträcka för fordonet än den faktiska körsträckan. Civilutskottet konstaterar att som utgångspunkt föreligger i sådana fall ett fel som ger köparen rätt till de påföljder som anges i köplagen eller konsumentköplagen, bl.a. prisavdrag eller hävning av köpet.

Civilutskottet pekar vidare på att ett uppsåtligt vilseledande i straffrättsligt hänseende kan medföra att säljaren döms för bedrägeri.

Civilutskottet ger i sitt ställningstagande uttryck för att det ser positivt på åtgärder utanför den köprättsliga regleringen som leder till en minskad risk för att någon som saknar kännedom om felet köper ett fordon där vägmätaren har manipulerats. Civilutskottet konstaterar dock samtidigt att de åtgärder som nu övervägs av trafikutskottet ligger utanför civilutskottets beredningsområde och att civilutskottet därför avstår från att ta ställning till om åtgärderna är lämpliga och effektiva för att minska nämnda risk.

Utskottets ställningstagande

Enligt vad utskottet har fått information om från Transportstyrelsen bedöms det finnas mellan 13 000 och 20 000 fordon i Sverige där mätarställningen har manipulerats i syfte att ange felaktig information. Andra uppgifter gör gällande att siffran är betydligt högre än så. Till detta kommer dessutom ett okänt antal bilar som har exporterats från Sverige till andra länder. Utskottet anser att denna situation är mycket otillfredsställande; utöver att köpare av sådana bilar blir lurade kan dessa tusentals bilar som gått många fler mil än vad som anges av vägmätaren få negativa konsekvenser för såväl miljön som trafiksäkerheten.

Utskottet noterar att problemet med manipulerade vägmätare även har uppmärksammats på europeisk nivå och att Europaparlamentet den 31 maj 2018 antog en resolution med rekommendationer till kommissionen om manipulering av vägmätare i motorfordon. I resolutionen konstaterar parlamentet bl.a. att manipulering av vägmätare är ett allvarligt och utbrett problem i hela unionen, särskilt vid gränsöverskridande handel, samt att manipulering av vägmätare skadar konsumenter, försäljare av begagnade bilar, försäkringsbolag och leasingbolag. Europaparlamentet konstaterar även att det ökade slitaget på bilar med manipulerade vägmätare påverkar trafiksäkerheten negativt och att köpare av sådana bilar kan få ökade underhålls- och reparationskostnader om bilarna inte besiktigas i enlighet med den verkliga körsträckan. Utskottet vill i sammanhanget även peka på studien Research for TRAN Committee – Odometer tampering: measures to prevent it som Europaparlamentets resolution bl.a. har sin grund i. I studien framhålls att det behövs starkare regleringsåtgärder på såväl EU-nivå som nationell nivå och att möjligheterna med ny teknik bör nyttjas för att motverka eller väsentligt försvåra manipulation av mätarställningar.

Utskottet noterar att EU-kommissionen i ett svar från september 2018 på Europaparlamentets resolution bl.a. har anfört att kommissionen inom ramen för pågående projekt kommer att se över vad som vore den lämpligaste åtgärden för att motverka olovlig manipulering av mätarställningar. Utskottet emotser detta med intresse.

Utskottet anser dock samtidigt att det är angeläget att det vidtas kraftfulla åtgärder redan i närtid och vill i detta sammanhang peka på att även företrädare för Fordonsbesiktningensbranschen vid utskottets sammanträde den 9 april 2019 framhöll att de ställer sig positiva till att stävja mätarfusk och menade att detta kräver ett helhetsgrepp från flera aktörer, bl.a. berörda myndigheter, och om juridiska frågor.

Utskottet är medvetet om att det redan finns viss lagstiftning och regelverk som kan tillämpas vid situationer då en fordonsköpare som saknar kännedom om felet köpt ett fordon där vägmätaren tidigare har manipulerats så att den visar en kortare total körsträcka för fordonet än den faktiska körsträckan. Som framhålls i civilutskottets yttrande finns det köprättsliga regler som kan tillämpas i sådana situationer. Som utgångspunkt föreligger i sådana fall ett fel

som ger köparen rätt till de påföljder som anges i köplagen eller konsumentköplagen, bl.a. prisavdrag eller hävning av köpet. Trafikutskottet kan vidare liksom civilutskottet konstatera att ett uppsåtligt vilseledande i straffrättsligt hänseende kan medföra att säljaren döms för bedrägeri. Utskottet vill dock samtidigt påtala att det finns stor osäkerhet om hur effektiv den gällande regleringen är för att komma till rätta med problematiken med manipulerade mätarställningar. Företrädare för Transportstyrelsen framförde vid sitt besök i utskottet den 11 april 2019 att det var oklart om lagstiftningen i form av brottsbalkens bestämmelser om bedrägeribrott är effektiva. Vidare kan utskottet peka på att uppgifter från Konsumentverket visar att endast ca 0,7 promille av deras ärenden handlar om manipulerade mätarställningar.

Till skillnad från i flera andra länder är det i dagsläget inte olagligt i Sverige att manipulera mätarställningen på ett fordon. Det är först om man i samband med ett ägarbyte inte upplyser köparen om att det skett en manipulation som det blir straffbart. Enligt utskottets mening är den nuvarande ordningen otillfredsställande och otillräcklig för att komma till rätta med de problem som uppmärksammas med avsiktligt manipulerade mätarställningar. Ytterligare åtgärder behöver därför vidtas. Utskottet konstaterar i sammanhanget att även civilutskottet ser positivt på åtgärder utanför den köprättsliga regleringen som leder till en minskad risk för att någon som saknar kännedom om felet köper ett fordon där vägmätaren har manipulerats.

I EU:s s.k. besiktningdirektiv framhålls att bedrägerier med vägmätare bör anses vara en straffbar överträdelse, eftersom manipulering av vägmätare kan leda till en felaktig bedömning av fordonets trafiksäkerhet. Av besiktningdirektivet framgår också att när det konstateras att en vägmätare har manipulerats i syfte att sänka eller felaktigt ange uppgiften om fordonets kilometerställning, ska sådan manipulering vara straffbar genom effektiva, proportionella, avskräckande och icke-diskriminerande sanktioner. Utskottet anser därför att regeringen bör vidta åtgärder i syfte att kriminalisera sådan manipulation av mätarställningen, i likhet med vad som redan är fallet i flera andra länder. Genom en sådan skärpning sänds en tydlig signal om att dagens situation inte är godtagbar och att det inte längre ska vara riskfritt att manipulera en vägmätare.

Vid utskottssammanträdet den 11 april 2019 uttalade statsrådet Tomas Eneroth att lagstiftningsvägen är ett av flera olika möjliga alternativ för att komma till rätta med problemet med manipulerade mätarställningar. Statsrådet framhöll att man följer frågan noga liksom vad som sker i andra länder. Utskottet välkomnar detta.

Transportstyrelsen pekade i samband med utskottets sammanträde i april 2019 på att det tidigare kravet i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om kontrollbesiktning, om att underkännande skulle ske om vägmätarställningen var uppenbart manipulerad, inte återfinns i de nya föreskrifter och allmänna råd som tillämpas för besiktningar sedan den 20 maj 2018. Orsaken till detta är enligt Transportstyrelsen att det inte var möjligt att, som det stod i den tidigare föreskriften, konstatera att mätarställningen var uppenbart

manipulerad. Myndigheten påtalade också att det under de senaste två åren som bestämmelsen var i kraft endast gjordes ett drygt trettiotal anmärkningar per år som gällde mätarställningen. Transportstyrelsen menade att detta tyder på att den tidigare bestämmelsen var svårtillämpbar och därmed inte särskilt effektiv. Enligt utskottets mening vore det dock angeläget att uppgifter om ett fordonets mätarställning redovisas i besiktningens protokoll liksom information om tidigare mätarställningar för att på så vis säkerställa en enkel åtkomst till dessa uppgifter. Utskottet noterar även att Transportstyrelsen vid trafikutskottets sammanträde framförde att detta är en åtgärd som skulle vara tämligen enkel att genomföra.

Sammanfattningsvis anser utskottet att nuvarande situation är otillfredsställande och att det därför behövs ytterligare åtgärder inom området för att komma till rätta med problemen med manipulerade vägmätare. Utskottet anser därför att riksdagen bör rikta ett tillkännagivande till regeringen om att den skyndsamt bör vidta lämpliga åtgärder dels för att kriminalisera sådan manipulation av vägmätare som sker i syfte att sänka eller felaktigt ange uppgiften om fordonets kilometerställning, dels för att fordonets vägmätare ska kontrolleras mot föregående inrapporterade vägmätarställning vid besiktning och att informationen om tidigare mätarställningar ska redovisas i besiktningens protokoll.

Motorhobbyn och historiska fordon

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om motorhobbyn och historiska fordon. Utskottet vill inte föregripa pågående beredningsarbete inom Regeringskansliet på området och konstaterar också att åtgärder redan har vidtagits för att underlätta brukandet av historiska fordon.

Jämför reservation 7 (M) och 8 (SD).

Motionerna

Cecilia Widegren (M) yrkar i motion 2018/19:966 på att man ska se över tillståndsprövningen för uppvisning av fordon vid evenemang. Med ca 200 000 personer och drygt 1 000 föreningar förvaltar civilsamhället på ideell folkrörelsebasis det rullande kulturarvet. En viktig del i det arbetet är enligt motionärerna att möjliggöra motorträffar och synas för allmänheten för att intresset ska kunna upprätthållas. Detta kulturarv möts inte sällan av krav från samhället som inte enbart är försvårande utan också direkt hindrande. Motionärerna anför att Sverige har och ska ställa tydliga krav vad gäller säkerhet och trygghet på våra vägar, men föreskrifter kan i vissa fall försvåra motorträffar i stället för att hitta konstruktiva sätt att både uppfylla högt ställda säkerhetskrav och möjliggöra arrangemang.

Även Isak From (S) uppmärksammar i motion 2018/19:1298 motorhobbyn i Sverige och missnöjet med Transportstyrelsens nya föreskrift om uppvisning och tävling på väg med motorfordon. Föreskriften uppfattas som otydlig och svår att tillämpa, vilket kan avhålla arrangörer från att genomföra publika motorevenemang, påpekar motionären som mot denna bakgrund anser att det allmänna rådet i föreskriften måste förtydligas för att göra det enklare att genomföra historiska fordonsarrangemang.

Jan Ericson (M) påminner i motion 2018/19:1850 om de stränga miljö- och säkerhetskrav som gäller i Sverige för fordon och andra transportmedel. Motionären understryker att olika regler, avgifter och föreskrifter tyvärr försvårar arbetet med att renovera och bevara det rullande kulturarvet. Mot denna bakgrund efterlyser motionären en tydlig reglering med rimliga undantag i lagstiftningen för att underlätta bevarandet av det rörliga kulturarvet.

Även Jan Ericson (M) uppmärksammar i motion 2018/19:1854 Transportstyrelsens nya föreskrift TSFS 2018:2 om uppvisning och tävling på väg med motorfordon som trädde i kraft den 1 oktober 2018, och som motionären anser vara otydlig och ogenomtänkt. Motionären anser därför att man behöver se över om föreskriften kan ändras så att den endast är tillämplig i de fall det handlar om motortävling där man behöver förebygga fara, och inte vid uppvisning av historiska fordon som bara körs normalt på allmän väg.

I motion 2018/19:2851 ser Per Lodenius och Johan Hedin (båda C) med viss oro på Transportstyrelsens överväganden att frångå den 30-årsgräns för vad som ska anses utgöra ett historiskt fordon. Detta menar motionärerna kan få direkta men också långsiktiga konsekvenser för de som exempelvis vill importera eller exportera ett historiskt fordon. Motionärerna finner det därför angeläget att bevara den aktuella 30-årsgränsen och att nya myndighetsbeslut och ny lagstiftning inte ska försvåra bevarandet av historiska fordon.

Vad gäller värnandet av det s.k. rullande kulturarvet konstaterar Jessica Rosencrantz m.fl. (M) i kommittémotion 2018/19:2901 att nya lagar, regler och avgifter inte alltid utformas med hänsyn till de förutsättningar som gäller för historiska fordon. Ett exempel är att ägare av historiska fordon måste kunna uppvisa ett tillverkarintyg om det inte finns ett registreringsbevis i original eller en vidimerad kopia, något som kan vara svårt eller omöjligt att få fram. Motionärerna anser därför i yrkande 25 att regeringen bör ta initiativ till en översyn av kraven på historiska fordon i syfte att underlätta dokumentationshanteringen.

Utskottets ställningstagande

Utskottet har återkommande behandlat frågor om historiska fordon och det rullande kulturarvet, senast i betänkande 2017/18:TU15. Utskottet har vid dessa tillfällen framhållit att äldre fordon har ett kulturhistoriskt värde och att motorhobbyn är av stor betydelse i samhället. Utskottet har därför framfört 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 ansluter sig alltså till denna bedömning.

Utskottet vill i sammanhanget påminna om att regeringen i december 2016 beslutade om en ändring i fordonsförordningen som innebär att den tidigare bestämmelsen, att fordon av årsmodell 1950 eller äldre normalt sett inte behöver kontrollbesiktigas, ersätts med att Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om undantag från kravet på besiktning. Transportstyrelsen har därför föreslagit ett antal ändringar i myndighetens föreskrifter och allmänna råd om kontrollbesiktning och om undantag från periodisk kontrollbesiktning, förslag som också har remissbehandlats. Myndigheten föreslog bl.a. att bilar fr.o.m. det kalenderår som infaller 50 år efter det år som fastställts som fordonsår enligt vägtrafikregistret undantas från periodisk kontrollbesiktning. Likaså föreslogs undantag från periodisk kontrollbesiktning för motorcyklar fr.o.m. det kalenderår som infaller 40 år efter det år som fastställts som fordonsår. Undantaget omfattar också bilar och motorcyklar som används för tävlingsbruk.

Mot bakgrund av förändringar i regelverk som aviserats av olika myndigheter och som Motorhistoriska riksförbundet (MHRF) ansåg kunde äventyra möjligheten att bevara, bruka och utveckla det rörliga kulturarvet, kontaktade MHRF ansvarigt statsråd, Tomas Eneroth, för att få besked i ett antal frågor. MHRF hade särskilt uppmärksammat frågan om ändrade eller nya föreskrifter från Transportstyrelsen om uppvisning på väg med motorfordon och ursprungskontroll av motorfordon, införande av miljözoner i kommuner och förbud mot utförelse av historiska fordon. Infrastrukturministern informerade sedermera MHRF i augusti 2018 bl.a. om att regeringens ambition är att de historiska fordonen ska kunna framföras i de framtida miljözonerna; enligt 11 kap. 4 § trafikförordningen är veteranfordon undantagna från miljözonsbestämmelserna.

I sammanhanget vill utskottet också framhålla att statsrådet Tomas Eneroth, i ett svar på en skriftlig fråga (2018/19:95) om Transportstyrelsens föreskrifter för cruisingtillstånd, den 19 februari 2019 informerade om att Transportstyrelsen har beslutat om nya föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2018:2) om tävling eller uppvisning med motordrivna fordon på väg. Syftet är att förbättra säkerheten för deltagare och åskådare samt minimera olägenhet för utomstående i samband med tävling eller uppvisning med motordrivna fordon på väg. Ministern påpekade att ansökningsförfarandet förenklas i de nya föreskrifterna genom att de allmänna råden ger en viss vägledning om vad som ska ingå i en ansökan om tävling eller uppvisning med motorfordon på väg och om arrangemanget behöver tillstånd eller ej, något som utskottet välkomnar. Statsrådet påpekade att alla avgränsningsfrågor inte är möjliga att lösa i föreskrifter utan får avgöras i rättspraxis. Statsrådet tillade att tiden för att ansöka om tillstånd har ändrats i de nya föreskrifterna till fyra månader före tävlingen eller uppvisningen i syfte att ge länsstyrelserna generösare handläggningstider men även tid för överklaganden till Transportstyrelsen.

Utskottet vill vidare lyfta fram att Riksantikvarieämbetet (RAÄ) i en rapport (Det rörliga kulturarvet – Förutsättningar för en lagstiftning till skydd för det rörliga kulturarvet), som överlämnades till regeringen i december 2018, föreslår ett lagskydd för det rörliga kulturarvet. Uppdraget till RAÄ hade sin grund i ett tillkännagivande från riksdagen (bet. 2016/17:KrU9, rskr. 2016/17:281) i samband med kulturarvspropositionen. I betänkandet från kulturutskottet uppmanades regeringen att skyndsamt ta fram en lagstiftning som skyddar det transporthistoriska kulturarvet.

RAÄ framhåller i sin rapport att det rörliga kulturarvet utgörs av en stor mängd historiska transportmedel av varierande slag och funktion. Det gäller t.ex. flygplan, lok, spårvagnar, bilar, motorcyklar, ångfartyg och fritidsbåtar. Många av fordonen och farkosterna är fortfarande rörliga, alltså tillgängliga i samhället och ofta omhändertagna av ideella krafter. RAÄ understryker att fordonen är centrala för den lokala besöksnäringen samtidigt som de ger möjlighet att uppleva hur kommunikationer och transportmedel förändrat förutsättningarna för människor runt om i landet. RAÄ:s rapport innehåller också en sammanställning av alla de regler och bestämmelser som i dag medför svårigheter att bevara och använda historiska transportmedel. Det mest centrala förslaget i rapporten är att en hänsynsregel skrivs in i kulturmiljölagen, som innebär att statliga och kommunala myndigheter ges ett rättsligt stöd för att kunna ta hänsyn till historiska transportmedel så att dessa fortfarande kan hållas rörliga samtidigt som äldre teknik och utförande så långt möjligt behålls. Av regeringens skrivelse 2018/19:75 framgår att ärendet bereds inom Regeringskansliet.

Utskottet står sammanfattningsvis fast vid sin uppfattning om det kulturhistoriska värdet som bevarandet av äldre fordon innebär och att det är viktigt att regelverket på området utformas så att det inte försvårar bevarandet eller användningen av det rullande kulturarvet utan att man för den sakens skull gör avkall på säkerhet eller miljö. Utskottet välkomnar att vissa åtgärder redan har vidtagits för att underlätta brukandet av historiska fordon och konstaterar även att beredningsarbete pågår inom Regeringskansliet. Utskottet avstyrker av detta skäl motionerna 2018/19:966 (M), 2018/19:1298 (S), 2018/19:1850 (M), 2018/19:1854 (M), 2018/19:2851 (C) och 2018/19:2901 (M) yrkande 25.

A-traktorer

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om ändrade hastighetsgränser för A-traktorer. Utskottet hänvisar till trafiksäkerhetsaspekter, bl.a. i fråga om de särskilda krav på fordon och körkortsbehörighet som följer av ändrade hastighetsgränser.

Jämför reservation 9 (SD).

Bakgrund

I lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner anges de fordonskategorier som är tillåtna i landet och de tekniska definitioner som gäller för dessa fordons typer. En traktor definieras som ett motordrivet fordon med minst två hjulaxlar och som huvudsakligen är inrättat för att dra ett annat fordon eller ett arbetsredskap. En traktor får vara utrustad för transport av gods och för befördran av passagerare. Traktorer delas in i kategorierna traktor A som är konstruerad för en hastighet av högst 40 kilometer i timmen och traktor B som är konstruerad för en hastighet som överstiger 40 kilometer i timmen. Äldre traktorer (före 2003) och bilar ombyggda till traktorer (A-traktorer) ska vara begränsade till en hastighet av högst 30 kilometer i timmen.

Det som till vardags benämns epatraktor är ursprungligen en personbil som blivit ombyggd till jordbruksmaskin. 1963 blev det möjligt att bygga om och registrera en bil eller lastbil till A-traktor som ett alternativ till epatraktor. Varken epa- eller A-traktor utgör någon juridisk definition enligt lagen om vägtrafikdefinitioner utan fordonen klassas som traktor A eftersom hastigheten tekniskt är begränsad till en lägre hastighet än 40 kilometer i timmen enligt Transportstyrelsen.

Motionerna

Cecilia Widegren m.fl. (M) påtalar i motion 2018/19:1007 att den nuvarande maxhastigheten för A-traktorer är begränsad till 30 kilometer i timmen, vilket ger upphov till onödigt höga utsläpp, buller och motorslitage. Efter att ett besiktningsskrav infördes 2018 för denna typ av fordon, föreslår motionärerna i yrkande 1 att man ska överväga en justering av hastigheten för epatraktorer så att hastigheten likställs med regler som gäller för EU-moped. I yrkande 2 vill motionärerna att Transportstyrelsen ska få i uppdrag att omgående analysera vilka konsekvenser en ändring av hastighetsbegränsningen skulle innebära för trafiksäkerheten, förarutbildningen m.m.

Thomas Morell m.fl. (SD) pekar i kommittémotion 2018/19:1121 på att den som kör en s.k. A-traktor måste ha ett traktorkort eller mopedkörkort och får då köra sitt fordon i som mest 30 kilometer i timmen medan den som kör en s.k. EU-moped får göra det i 45 kilometer i timmen. Motionärerna anser att en

höjd hastighetsgräns för A-traktorer skulle gynna både trafiksäkerheten och miljön genom lägre utsläpp. Motionärerna vill därför i yrkande 53 låta utreda en höjd hastighetsgräns till 45 kilometer i timmen för A-traktorer.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis uppmärksamma att de nya regler för fordonsbesiktning som började gälla den 20 maj 2018 handlar om en anpassning av regelverket till EU-lagstiftningen på området. För A-traktorer som tidigare inte omfattades av besiktningsskraven gäller att fordonet ska besiktigas första gången senast 48 månader efter den månad då det togs i bruk för första gången, och därefter senast 24 månader efter den månad då fordonets föregående godkända kontrollbesiktning utfördes. Besiktningsskraven för A-traktorer infördes i första hand av trafiksäkerhetsskäl.

Som svar på en skriftlig fråga (fr. 2017/18:1087) om A-traktorer klagade statsrådet Tomas Eneroth den 4 april 2018 att trafiksäkerhet är en prioriterad fråga för regeringen, vilket innebär ett fortgående arbete med nollvisionen som grund. Utskottet välkomnar detta. För att trafiksäkerheten ska kunna upprätthållas krävs bl.a. att fordon som förs i trafik är säkra, framhöll statsrådet och hänvisade till ovannämnda besiktningsskraven för A-traktorer som infördes i maj 2018. Fordon som får föras i högre hastigheter än A-traktorer och epatraktorer måste uppfylla högre trafiksäkerhetskrav. Statsrådet påpekade också att den konstruktiva hastigheten för A-traktorer regleras på föreskriftsnivå genom Vägverkets föreskrifter (VVFS 2003:19).

Utskottet noterar i sammanhanget att Transportstyrelsen på sin webbplats hänvisar till att gällande hastighetsgränser för traktorer har fastställts på grundval av vilken fordonstyp det handlar om. Det finns tre olika slags traktorer i Sverige: nationellt typgodkända traktorer som får köras i 30 kilometer i timmen, EU-typgodkända traktorer som får köras i 40 kilometer i timmen samt den nya typen traktor B som får gå i högst 50 kilometer i timmen. Om A-traktorer skulle få framföras i en hastighet som överskrider 40 kilometer i timmen innebär det enligt Transportstyrelsen ett krav på B-körkort för denna typ av fordon. Därför anser myndigheten att 30 kilometer i timmen för närvarande är det enda realistiska alternativet för A-traktorer. Transportstyrelsen påpekar att epatraktor och A-traktor inte kan jämföras med mopeder klass I (vanliga mopeder och mopedbilar) som får köras i högst 45 kilometer i timmen eftersom det handlar om helt olika fordonsslag och därmed olika regelverk. En A-traktor är av fordonsslaget traktor, och dessutom en nationellt typgodkänd traktor som inte omfattas av EU:s regelverk som fallet är för fordonsslaget moped. En A-traktor omfattas exempelvis inte av kravet på maximal vikt som fallet är för t.ex. mopedbilar. I vissa fall handlar det om lastbilar som byggts om till A-traktorer, vilket får konsekvenser för det krockvåld som uppstår om hastighetsbegränsningen höjs till 45 kilometer i timmen, något som kan äventyra trafiksäkerhetsmålen. Utskottet delar den bedömningen.

Vad gäller frågan om hastighet så är kraven på både förarens utbildning och behörighet samt på fordonets beskaffenhet och utrustning avgörande ur ett trafiksäkerhetsperspektiv. Detta regleras via både nationella och internationella regelverk. Enligt utskottets mening får en eventuell höjning av den konstruktiva hastigheten för A-traktorer inte äventyra de trafiksäkerhetsmål som riksdagen och regeringen har formulerat.

Utskottet noterar i sammanhanget att man i Finland överväger att införa en form av ungdomsbil som skulle klassificeras som EU-godkänd traktor. Kommissionen har dock haft invändningar mot det finländska förslaget eftersom det på en rad punkter bedöms avvika från bestämmelser i EU:s regelverk. Transportstyrelsen följer ärendet och avvaktar därför kommissionens definitiva ställningstagande i frågan innan några eventuella ändringar i myndighetens föreskrifter kan övervägas.

Utskottet anser sammanfattningsvis att det för närvarande bl.a. finns angelägna trafiksäkerhetsaspekter som ligger till grund för den nuvarande hastighetsbegränsningen för A-traktorer och avstyrker följaktligen motionerna 2018/19:1007 (M) yrkandena 1 och 2 samt 2018/19:1121 (SD) yrkande 53.

Övergivna fordon

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om övergivna fordon. Utskottet hänvisar i första hand till det beredningsarbete som pågår inom Regeringskansliet och till de åtgärder som förbereds för att bl.a. komma till rätta med s.k. fordonsmålvakter.

Jämför reservation 10 (SD, KD).

Motionerna

I motion 2018/19:307 uppmärksammar Jimmy Ståhl (SD) problemet med att stulna bilar ofta blir stående alltför länge på den plats där de påträffas. Under tiden riskerar fordonen att vandaliseras men de kan även utgöra ett hot mot trafiksäkerheten och miljön om inte bortforsling sker inom rimlig tid. Motionären anser därför att man bör utreda möjligheten att snabbt frakta bort bilar som står olämpligt till.

Lotta Finstorp (M) yrkar i motion 2018/19:787 på att man ska se över möjligheten att utfärda böter för fordon som överges vid vägren, på parkeringsplatser eller i diken. Som grund för sitt yrkande framhåller motionären att det nu har blivit ett utbrett problem med bilar som under längre tid blir stående på sådana platser och att detta i vissa fall kan äventyra trafiksäkerheten.

I kommittémotion 2018/19:1121 uppmärksammar Thomas Morell m.fl. (SD) problemet med att stulna bilar ofta blir stående alltför länge på den plats där de påträffas. Under tiden riskerar fordonen att vandaliseras men de kan

även utgöra ett hot mot trafiksäkerheten och miljön om inte bortforsling sker inom rimlig tid. Motionären anser därför i yrkande 58 att man bör utreda möjligheten att snabbare kunna forsla bort bilar som står olämpligt till.

Lotta Olsson (M) uppmärksammar i motion 2018/19:1542 problemet med övergivna fordon på enskilda vägar eller i naturen. Motionären påpekar att det är ägarens ansvar att forsla bort ett uttjänt fordon, men när det inte går att identifiera någon ägare blir det markägarnas eller vägföreningarnas uppgift. Motionären finner det inte rimligt att dessa ska ta ekonomiskt eller praktiskt ansvar för bortforsling av övergivna fordon och föreslår därför att man bör överväga huruvida kommunen eller staten i sådana fall ska överta ansvaret.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis förtydliga att det beroende på situationen är kommunen, Trafikverket eller polisen som kan bestämma att ett fordon måste flyttas. Trafikverket flyttar årligen ca 2 000 fordon som påträffas i anslutning till det statliga vägnätet. Detta är nödvändigt för att kunna underhålla och behålla en hög trafiksäkerhet. I lagen (1982:129) och i förordningen (1982:198) om flyttning av fordon i vissa fall anges de omständigheter som ger Trafikverket anledning att avlägsna fordon som står olämpligt inom vägområdet. Om fordonet kan identifieras och inte är ett fordonsvrak försöker Trafikverket att kontakta ägaren innan fordonet flyttas för att ge ägaren möjlighet att själv flytta fordonet.

En av anledningarna till att Trafikverket flyttar ett fordon är om det utgör en risk eller fara i sammanhanget. Ett fordon kan då avlägsnas inom en timme, vilket också kan behöva göras skyndsamt om fordonet hindrar väghållning (snöröjning, kantröjning m.m.) eller vägarbeten (t.ex. dikning, asfaltering). Om ett fordon inte måste flyttas omedelbart tillämpas en tredygnregel. Efter det att myndigheten har försökt att nå ägaren, flyttas fordonet till en uppställningsplats. Trafikverket flyttar även fordonsvrak, dvs. fordon som är i ett så dåligt skick att de i princip saknar ekonomiskt värde. I dessa fall kontaktas inte ägaren. All hantering (bärgning, uppställning, skrotning) sker på fordonsägarens bekostnad om han eller hon kan identifieras.

Om ett övergivet fordon påträffas på privatmark är processen mer invecklad. LRF Konsult informerar på sin webbplats om att bilar som är felparkerade, dvs. står antingen på en parkeringsplats utan att någon har betalat för det eller på ett område där det råder parkeringsförbud, först får flyttas efter sju dygn. Om en bil i övrigt har lämnats på privat mark får den inte flyttas förrän efter sju dygn från det att markägaren har underrättat bilens ägare om att bilen inte får vara parkerad på platsen. Går det inte att få tag på ägaren får bilen inte flyttas förrän tidigast en månad efter det att markägaren påbörjat försök att underrätta fordonsägaren. Det är markägarens uppgift att påvisa att bilens ägare har underrättats eller att man i varje fall försökt att underrätta ägaren. Rör det sig däremot om ett fordonsvrak behöver bilens ägare inte underrättas innan bilen flyttas och skrotas.

Utskottet vill i sammanhanget peka på att frågan om övergivna fordon och de svårigheter som markägare möter när sådana ska avlägsnas från de egna markerna behandlades i en interpellationsdebatt (2017/18:48) den 14 november 2017. I sitt svar framhöll dåvarande miljöminister Karolina Skog att det handlade om en ur rättslig synpunkt komplicerad fråga och påminde om att möjligheten att flytta övergivna fordon har utretts vid ett flertal tillfällen. Naturvårdsverket fick 2014 ett uppdrag av regeringen att ta fram finansieringslösningar för omhändertagande av övergivna uttjänta fordon och utforma en lämplig ersättningsmodell. Även Trafikverket och Transportstyrelsen har lämnat förslag om finansiering genom ändringar i vägtrafikregistret. I interpellationsdebatten underströk statsrådet att de föreslagna lösningarna är komplicerade att tillämpa i praktiken eftersom det handlar om olika former av beskattning och statsstöd, vilket innebär att hänsyn också måste tas till EU:s regelverk i frågan.

Naturvårdsverket överlämnade rapporten Omhändertagande av övergivna, uttjänta fordon samt flyttning av fordon i vissa fall till Miljö- och energidepartementet i november 2015. Enligt uppgift från ansvarigt departement befinner sig Naturvårdsverkets förslag alltjämt under beredning. Enligt Naturvårdsverkets uppfattning måste finansieringsfrågan lösas innan de rättsliga grunderna för att flytta övergivna fordon kan omprövas.

Utskottet vill i sammanhanget framhålla att regeringen i budgetpropositionen för 2018 (prop. 2017/18:1 utg.omr. 22) föreslog att 25 miljoner kronor per år anvisas under perioden 2018–2020 som ett riktat statsbidrag till kommunerna för att finansiera bortforsling, uppställning och skrotning av övergivna fordon. Utskottet ser positivt på detta och noterar att Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) informerar på sin webbplats om möjligheten för kommuner att söka statsbidrag för kostnader som uppstår i samband med flyttning, uppställning och skrotning av fordon. Bidraget kan högst uppgå till 5 000 kronor per fordon, och ansökningsperioden startade den 19 november 2018.

Utskottet vill vidare peka på att regeringen i det förebyggande arbetet mot övergivna bilar även ser ett behov av att vidta olika åtgärder i syfte att minska förekomsten av s.k. fordonsmålvakter, eftersom dessa i stor utsträckning är ansvariga för många av de fordon som överges. Utskottet delar den uppfattningen. Utskottet vill i sammanhanget även hänvisa till det svar som statsrådet Tomas Eneroth gav den 5 mars 2019 med anledning av en fråga (2018/19:319) om vilka åtgärder regeringen avser att vidta för att stoppa kriminaliteten som är kopplad till avställda bilar. Enligt statsrådet ser regeringen allvarligt på problemet med fordonsmålvakter. I januari 2018 beslutade regeringen således att göra en översyn av regelverket mot fordonsmålvakter, och utredarens slutsatser överlämnades till regeringen i juli 2018 i form av en promemoria. I promemorian föreslås flera åtgärder i syfte att minska antalet fordonsmålvakter och målvaktsfordon. Bland annat föreslår utredaren att det införs ett användningsförbud för fordon med obetalda felparkeringsavgifter uppgående till ett visst belopp. Om fordon används i strid

mot användningsförbudet ska fordonets registrerings skyltar tas om hand. Utredaren föreslår också att polisen ska ges utökade möjligheter att ingripa mot fordon med fordonsrelaterade skulder. Statsrådet informerade om att dessa åtgärder, liksom övriga förslag i promemorian, för närvarande bereds inom Regeringskansliet och att regeringen kommer att återkomma till riksdagen i frågan. Utskottet välkomnar detta.

Sammanfattningsvis ser utskottet allvarligt på den olägenhet som övergivna fordon innebär för både det offentliga och den enskilde markägaren. Det är därför enligt utskottets mening angeläget att åtgärder vidtas för att minska antalet sådana fordon. Utskottet är införstått med att det handlar om en komplex fråga, men ser med tillförsikt på det arbete som bedrivs av ansvariga parter. Utskottet avstyrker mot denna bakgrund motionerna 2018/19:307 (SD), 2018/19:787 (M), 2018/19:1121 (SD) yrkande 58 och 2018/19:1542 (M).

Bestämmelser om vissa fordonstyper

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om bestämmelser avseende vissa fordonstyper. Utskottet framhåller att gällande bestämmelser för olika typer av fordon i stor utsträckning motiveras av miljö- och trafiksäkerhetsaspekter eller regleras i lokala trafikföreskrifter. Utskottet hänvisar också till pågående utredningsarbete.

Jämför reservation 11 (SD).

Motionerna

I kommittémotion 2018/19:1121 anser Thomas Morell m.fl. (SD) i yrkande 24 att regelverket för s.k. lättlastare (3,5-tonsfordon) bör ses över för att öka säkerheten på vägarna. Motionärerna påpekar att denna typ av fordon utnyttjas allt oftare för godstransporter på vägarna men att de i många fall tyvärr är överlastade, vilket kan innebära en trafikfara. Dessa fordon behöver inte heller vara utrustade med färdskrivare, och att de blivit så populära är enligt motionärerna en direkt följd av att de även i andra avseenden inte omfattas av regelverkets krav.

Thomas Morell m.fl. (SD) påminner vidare i kommittémotion 2018/19:1121 om att det i storstäderna byggs allt fler reserverade körfält för kollektivtrafiken. Motionärerna anser dock att dessa körfält inte används optimalt och därför kan utnyttjas bättre. Motionärerna anser att taxi och särskilt motorcyklar tillhör en kategori av fordon som inte nämnvärt försvårar för kollektivtrafiken, och motionärerna vill därför i yrkande 52 att man utreder möjligheten för både taxi och motorcykel att köra i kollektivtrafikkörfälten.

I samma motion vill Thomas Morell m.fl. (SD) i yrkande 54 att man utreder en höjd viktgräns för s.k. mopedbilar. Denna typ av fordon räknas som EU-mopeder (moped klass 1) och får framföras i högst 45 kilometer i timmen och

inte väga mer än 425 kilo. Motionärerna pekar på att mopedbilar genomgående byggs i plast för att klara viktkraven, vilket innebär att tillverkarna är förhindrade att använda tåligare material som skulle kunna förbättra krocksäkerheten för denna typ av fordon.

Thomas Morell m.fl. (SD) framhåller också i kommittémotion 2018/19:1121 att möjligheten att framföra terrängfordon på annat än enskilda vägar är starkt begränsad. Utan att äventyra trafiksäkerheten eller miljön anser motionärerna att det bör finnas fler möjligheter till undantag för att underlätta transporter med denna typ av fordon. Motionärerna vill därför i yrkande 57 att man utreder utökade möjligheter att framföra terrängfordon på allmän väg.

Ida Drougge och Erik Bengtzboe (båda M) pekar i motion 2018/19:2580 på att nuvarande begränsningar vad gäller släpfordon i praktiken hindrar förare från att använda större bilar som i många fall är lämpligare för att dra tunga släp eftersom bilens och släpets sammanlagda totalvikt kan överskridas. Detta innebär enligt motionärerna att många väljer att utnyttja gamla och osäkra bilar för att dra släp eftersom dessa fordon ofta är lättare. I motionärernas ögon innebär detta en trafiksäkerhetsrisk, och de vill därför att man ser över nuvarande regler för körkort som gör att små, lätta bilar med sämre bromssystem tillåts dra större och tyngre släp än vad större och säkrare bilar gör.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis klargöra att 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 vad gäller krav på fordon återfinns i fordonslagen (2002:574) och i fordonsförordningen (2009:211).

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om eller i enskilda fall medge undantag som avses i 4 § lagen om vägtrafikdefinitioner. Föreskrifter om undantag får dock meddelas endast om det finns särskilda skäl och det kan ske utan fara för trafiksäkerheten. Utskottet konstaterar i sammanhanget att det nuvarande regelverkets bestämmelser och krav till stor del motiveras av trafiksäkerhetsskäl men även av miljöhänsyn.

I fråga om motionsförslaget om regelverket för s.k. lättlastare kan sägas att som lätt lastbil räknas ett fordon som väger maximalt 3,5 ton och som kan framföras av den som har körkort med behörighet B, dvs. den behörighet som gäller för personbilar. Utskottet vill dock understryka att den som vill bedriva yrkesmässig trafik på väg måste ha ett yrkestrafiktillstånd. Att utföra gods-transporter med lastbil är ett ansvarsfullt arbete som ställer höga krav på kunskap och skicklighet. Därför krävs också en särskild yrkesförarkompetens för att få utföra sådana transporter.

Vad gäller motionsförslaget om mopedbilar kan framhållas att vad som ska räknas som moped styrs av såväl maximal hastighet som fordonets vikt i körklart skick. Maximal vikt för fordon är reglerat i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 168/2013 om godkännande av och marknadstillsyn för två- och trehjulinga fordon och fyrhjulingar. Utskottet vill i sammanhanget påpeka att den tillåtna viktgränsen för den aktuella fordonstypen höjdes från 350 kilo till 425 kilo den 1 januari 2016.

Vad gäller motionsförslaget om terrängfordon konstaterar utskottet att reglerna för terrängfordonskörning inte har setts över på 40 år, trots att stora förändringar skett på området. Utskottet noterar därför med tillfredsställelse att regeringen i april 2019 fattade beslut om att tillsätta en utredning som ska lämna förslag på hur lagstiftningen bör moderniseras och hur terrängkörningen i Sverige kan bli hållbar. Sedan regelverket infördes har användningen av terrängfordon ökat markant – från 30 000 fordon till över 300 000. Enligt regeringen underlättar möjligheten att använda snöskoter och andra fordon i terrängen det dagliga livet för många och bidrar till många arbetstillfällen, men terrängkörning kan även orsaka buller, störningar och skador på marken. Utskottet har ingen avvikande uppfattning i frågan. Utredningen ska bl.a. se över lagstiftningen för terrängkörning och lämna förslag på de förändringar och förtydliganden som behövs för en hållbar terrängkörning i Sverige. Uppdraget ska redovisas till Regeringskansliet senast den 1 oktober 2019.

I motion 2018/19:2580 (M) behandlas frågan om släpvagnsvikt och körkortsbehörighet. Enligt vad utskottet erfar gäller generellt sett att ett lätt släp får ha en totalvikt på högst 750 kilo. Även ett släp med högre totalvikt än 750 kilo kan vara lätt, så länge den sammanlagda totalvikten på släp och bil är högst 3 500 kilo. För att köra sådana fordonskombinationer räcker det med körkort med behörighet B. Med den utökade B-behörigheten får man köra fordonskombinationer där bilens och släpets sammanlagda totalvikt är högst 4 250 kilo. Den utökade B-behörigheten ger dock inte rätt att köra tyngre personbilar eller lastbilar. Den utökade viktbegränsningen gäller alltså bara för personbil med släp. Begränsningarna motiveras av trafiksäkerhetsskäl eftersom en ökad totalvikt har stor inverkan på fordonets egenskaper, t.ex. i samband med inbromsning.

I motion 2018/19:1121 (SD) yrkande 52 behandlas förutsättningarna för att kunna utnyttja kollektivtrafikkörfält för andra typer av transporter, exempelvis taxi, motorcykel, färdtjänst m.fl. Vilka fordon som får framföras på de vägar och gator där kommunen är vägghållare regleras i lokala trafikföreskrifter inom ramen för det kommunala ansvaret. Länsstyrelser har motsvarande mandat för det statliga vägnätet. Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) informerar om hur lokala trafikföreskrifter, dispenser och tillstånd i enlighet med gällande trafiklagstiftning lämpligast kan utformas. Det kan i sammanhanget nämnas att Trafikverket hösten 2017 utredde konsekvenserna för trafiksäkerheten av att tillåta motorcykel och moped i kollektivtrafikkörfält. När det gällde tillgänglighetsaspekterna betonade Trafikverket att det handlar om hur man använder det hårt belastade vägnätet runt större städer på effektivast möjliga

sätt. Trafikverket konstaterade att anspråken är många, och att inte bara motorcyklister vill få tillgång till den kapacitet som kan finnas i busskörfälten på vissa tider och platser. Som exempel nämns buss i beställningstrafik, skolskjuts, färdtjänst och taxi. Trafikverket betonade att de faktiska besluten på vilka sträckor busskörfälten kan användas för andra kategorier än buss fattas på lokal nivå och också fortsättningsvis måste fattas där.

Utskottet konstaterar sammanfattningsvis att de bestämmelser som gäller för olika typer av fordon i stor utsträckning har utformats med hänsyn till miljö- och trafiksäkerhetsaspekter eller regleras i lokala trafikföreskrifter vad gäller framkomlighet. Utskottet avstyrker på denna grund liksom med hänvisning till pågående utredningsarbete motionerna 2018/19:1121 (SD) yrkandena 24, 52, 54 och 57 samt 2018/19:2580 (M).

Några avgiftsfrågor

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om olika avgiftsfrågor. Utskottet pekar på befintlig reglering och redan vidtagna åtgärder i frågan.

Motionerna

I motion 2018/19:724 invänder Michael Rubbestad (SD) mot de höga tilläggsavgifter som påförs fordonsförare om de har glömt att betala trängselavgifter i Stockholm eller Göteborg. Motionären förordar att reglerna förändras och anför i yrkande 3 att fordon vars påminnelseavgift och tilläggsavgift inte bokförts på Transportstyrelsens konto senast förfallodatum bör tas ur trafik och beläggas med körförbud till dess att betalning skett.

I motion 2018/19:1827 yrkar Jan Ericson (M) på att regeringen ska se över möjligheten att avskaffa Transportstyrelsens avgift för av- och påställning av fordon. Motionären anser att kostnaden för myndigheten att registrera en avställning eller påställning är försumbar i dagens digitala samhälle. Motionären tillägger att många ägare väljer att ställa av sina fordon under vintern, och att varje avställt fordon bidrar till att minska utsläppen och belastningen på miljön.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis påminna om att riksdagen sedan den 1 januari 2011 kan bemyndiga en kommun att utfärda föreskrifter om skatt som syftar till att reglera trafikförhållanden i kommunen med stöd av 8 kap. 9 § 2 regeringsformen. 2011 års vägtullsutredning har bl.a. analyserat förutsättningarna och vilka villkor som bör gälla för riksdagens delegation av föreskriftsrätt till kommuner när det gäller trängselskatt. Utredningen har också analyserat utformningen av påminnelse- och sanktionsavgifter vid utebliven betalning.

Utredningen överlämnade i februari 2013 sitt slutbetänkande Trängselskatt – delegation, sanktioner och utländska fordon (SOU 2013:3). Frågan om att kommuner ska kunna besluta om trängselskatt och utformningen av påminnelse- och sanktionsavgifter vid utebliven betalning är föremål för överväganden inom Regeringskansliet med anledning av Vägtullsutredningens förslag.

I övrigt gäller att om trängselskatt och dröjsmålsavgift inte betalas trots påminnelser överlämnas ärendet till kronofogden för indrivning. Från den 1 juli 2014 kan kronofogden även ta ett fordon i anspråk om det finns obetalda fordonsrelaterade skulder. Åtgärden kan bli aktuell när alla andra möjligheter att kräva in betalning för en skuld är uttömda.

Vidare vill utskottet peka på att det i lagen (2001:558) om vägtrafikregister och i förordningen (2001:650) om vägtrafikregister finns bestämmelser om registrering av ägar- och fordonsuppgifter m.m. Transportstyrelsen är ansvarig myndighet för frågor om fordonsregistrering. Av 5 § lagen om vägtrafikregister framgår att vägtrafikregistret bl.a. har till ändamål att tillhandahålla uppgifter om fordonsägare för sådan verksamhet som staten eller en kommun ansvarar för (t.ex. uppbörd av fordonskatt eller felparkeringsavgifter), för trafiksäkerhets- eller miljöändamål och för att förebygga brott i den allmänna omsättningen av fordon.

Transportstyrelsen informerar på sin webbplats om att ett motorfordon måste vara påställt för att få köras, vilket kräver att ägaren har en trafikförsäkring och betalar fordonskatt. Ett avställt fordon som ägaren vill börja använda måste således först ställas på och kan börja användas fr.o.m. påställningsdatumet. Utskottet vill här uppmärksamma att Transportstyrelsen sedan den 1 januari 2015 inte längre tar ut någon avgift för att ställa på ett fordon.

Utskottet påminner dock om att den s.k. vägtrafikregisteravgiften måste betalas även för avställda fordon eftersom dessa fortfarande finns med i vägtrafikregistret. Det handlar om en årlig avgift som ska täcka Transportstyrelsens kostnader för att driva och utveckla vägtrafikregistret. I detta ingår – förutom utveckling och anpassning av registret – även kostnader på it-området och för tjänster kopplade till vägtrafikregistret, exempelvis ägarbyten samt av- och påställning av fordon. Avgiften finansierar också kundtjänstverksamheter som hanterar miljontals förfrågningar årligen.

Med hänvisning till vad som ovan anförs finner utskottet inga skäl att vidta några initiativ med anledning av motionsförslagen utan avstyrker motionerna 2018/19:724 (SD) yrkande 3 och 2018/19:1827 (M).

Parkeringsfrågor

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om olika parkeringsfrågor. Utskottet hänvisar till redan vidtagna åtgärder på området och till pågående beredningsarbete inom Regeringskansliet.

Jämför reservation 12 (M) och 13 (SD).

Motionerna

Jimmy Ståhl (SD) understryker i motion 2018/19:310 att tillgång till särskilda handikappplatser är av central betydelse för personer med vissa typer av funktionshinder. Av detta skäl finner motionären det beklagligt att denna möjlighet ofta missbrukas av personer som inte har rätt att utnyttja en handikapparkering och föreslår därför att man verkar för kraftigt höjda böter för de som ställer sig på handikapparkering utan tillstånd.

I motion 2018/19:451 pekar Markus Wiechel (SD) på att åtgärder behöver vidtas för att uppmuntra användningen av elbilar i samhället. Motionären påpekar att olika stödåtgärder som bidrar till en växande elbilsmarknad gör det intressant för branschaktörer att etablera sig i Sverige, vilket gynnar både forskning och utveckling på området. En åtgärd som motionären föreslår är yrkande 3 är att elbilar ska få kostnadsfri parkering i hela landet.

Thomas Morell m.fl. (SD) betonar i kommittémotion 2018/19:1121 att lastzoner i första hand är till för att underlätta leveranser till företag och därmed deras möjlighet att bedriva näringsverksamhet. Motionärerna anmärker dock att allt fler bilister väljer att parkera i lastzoner trots att det råder parkeringsförbud. För att komma till rätta med missbruket vill därför motionärerna i yrkande 28 att man utreder möjligheten att öka parkeringsboten eller andra påföljder för denna typ av överträdelse.

För att Sverige ska nå de klimatpolitiska målen understryker David Josefsson (M) i motion 2018/19:1273 att olika åtgärder måste övervägas i syfte att minska användningen av fossila bränslen. Motionären föreslår därför i yrkande 1 att man ska se över lagstiftningen för att tillåta differentiering av parkeringsavgifter och trängselskatt samt parkeringsvillkor i syfte att gynna bilar med mindre miljöpåverkan. Motionären vill också i yrkande 2 att man ska se över lagstiftningen för att tillåta differentiering av parkeringsavgifter och trängselskatt samt parkeringsvillkor i syfte att gynna bilpooler och andra delningstjänster.

I motion 2018/19:2854 föreslår Martin Ådahl m.fl. (C) i yrkande 1 att man ser över den kommunala avgiftslagen så att det blir möjligt att differentiera parkeringsavgifter utifrån fordonens miljöegenskaper. En sådan möjlighet anser motionärerna är av central betydelse eftersom parkeringsavgifter är ett viktigt incitament för att få konsumenterna att välja bilar som drivs med el eller gas och på så sätt minska utsläppen av växthusgaser från fordonstrafiken.

Vidare pekar motionärerna i yrkande 2 på behovet av att se över kommunallagen så att principen om likabehandling av kommuninvånare medger differentierade parkeringsavgifter om detta kan bidra till att förbättra den gemensamma miljön och därigenom gynna alla invånare i kommunen.

Jessica Rosencrantz m.fl. (M) anser i kommittémotion 2018/19:2901 yrkande 36 att man bör se över möjligheten att ge kommunerna befogenhet att införa ett system med differentierade parkeringsavgifter baserat på fordonens miljöklassning. Motionärerna betonar att parkeringsbestämmelser kan vara ett effektivt verktyg för att förmå den enskilde att välja ett mer miljövänligt fordon.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis peka på att Boverket i betänkandet Bebyggelse- och transportplanering för hållbar stadsutveckling (SOU 2019:17) framhåller att tillgången till parkeringsplatser är en av de faktorer som har störst betydelse för val av transportmedel och för resmönstret i en stad. Det innebär att det finns stora möjligheter att använda parkering som ett styrmedel för hållbar stadsutveckling. Parkeringsförutsättningarna har ett stort genomslag på bilanvändningen, och därför behöver enligt myndigheten parkering behandlas integrerat med den övergripande planeringen i kommunen. Boverket påpekar också att man genom att styra tillgången och närheten till bilparkering, samt med parkeringsavgifter, kan få andra trafikslag att framstå som attraktivare val för transporter än den egna bilen. Utskottet delar i allt väsentligt den uppfattningen.

Utskottet påminner om att 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 nyttoparkering, boendeparkering eller rörelsehindrade. Utskottet vill betona att frågan om rutiner vid utfärdandet av parkeringsavgifter därmed i första hand är en kommunal angelägenhet. Utskottet konstaterar också att det nuvarande regelverket inte ger utrymme för särskild avgiftsplikt för exempelvis miljöbilar eller bilpoolsbilar.

Miljömålsberedningen föreslog i sitt betänkande En klimat- och luftvårdsstrategi för Sverige (SOU 2016:47) en ändring av trafikförordningen respektive lagen om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats för att ge kommuner möjlighet att differentiera avgiften på parkeringsplatser utifrån fordonens miljöegenskaper. Utskottet vill också peka på att regeringen i skrivelse 2017/18:238, En klimatstrategi för Sverige, framhåller att det är angeläget att underlätta för bilpooler, bl.a. genom att göra det lättare att avsätta parkeringsmark. Regeringen upprepar denna ståndpunkt i skrivelse 2017/18:230 Strategi för Levande städer – politik för en hållbar

stadsutveckling. Det kan tilläggas att även Klimatpolitiska rådet i sin rapport för 2019 föreslår 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 handikapparkeringar.

Utskottet vill i sammanhanget även lyfta fram att det sedan 2011 är möjligt för kommuner att reservera laddplatser för elbilar och laddhybrider. År 2011 beslutade också regeringen om nya regler för parkeringsplatser och ett nytt vägmärke som visar var elfordon kan laddas. Reglerna innebär att det är möjligt för en kommun eller Trafikverket att reservera parkeringsplatser för laddning av elfordon.

Med anledning av motion 2018/19:310 (SD) om otillåten parkering på handikapplatser vill utskottet påminna om att regeringen i september 2016 beslutade om två angelägna förordningsändringar för att stoppa fusket med parkeringstillstånd för rörelsehindrade. Den ena ändringen innebar att ett fordon får flyttas om ett ogiltigt parkeringstillstånd för rörelsehindrade har använts. Den andra ändringen handlade om att böterna vid felparkering höjdes med 30 procent upp till 1 300 kronor. Utskottet är positivt till detta.

Utskottet välkomnar sammanfattningsvis det arbete som bedrivs i syfte att underlätta parkering för bilpoolsbilar och miljöbilar och finner inte skäl att föregripa pågående beredning inom Regeringskansliet. Utskottet välkomnar också de initiativ som vidtagits för att beivra missbruk av parkering på handikapplatser. Utskottet avstyrker därför motionerna 2018/19:310 (SD), 2018/19:451 (SD) yrkande 3, 2018/19:1121 (SD) yrkande 28, 2018/19:1273 (M) yrkandena 1 och 2, 2018/19:2854 (C) yrkandena 1 och 2 samt 2018/19:2901 (M) yrkande 36.

Enskilda vägar

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om enskilda vägar. Utskottet anser att de enskilda vägarnas betydelse är väl uppmärksammas.

Jämför reservation 14 (M, L) och 15 (C).

Bakgrund

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. De väghållare som har ansvar för enskilda vägar är ofta en organisation, t.ex. en vägförening, samfällighetsförening eller vägsamfällighet, och i vissa enstaka fall en enskild markägare. Trafikverket betalar ut ett statligt driftbidrag till enskilda vägar bl.a. för att vägen ska hållas öppen för allmän trafik och för att underlätta för boende och näringsliv i glesbygden. Myndigheten bistår även väghållarna med råd och

stöd i vägtekniska frågor. Drygt 23 000 väghållare får statsbidrag för att sköta enskilda vägar.

Motionerna

I motion 2018/19:1012 uppmärksammar Cecilia Widegren (M) den oro som många samfällighetsföreningar hyser inför Trafikverkets planer på att minska underhållet av de allmänna vägarna och i stället omvandla dem till enskilda vägar. Detta menar motionären skulle öka kostnaderna för de boende och försvåra för företagandet på landsbygden, eftersom skötsel och underhåll skulle falla på de enskilda. Motionären efterlyser därför i yrkande 2 en översyn av väglagen för att tydliggöra vad som ska vara allmän väg och vad som ska vara enskild väg.

I motion 2018/19:1204 ser Betty Malmberg (M) kritiskt på att Trafikverket i allt större omfattning överlåter ansvaret för väghållningen i landet på kommuner och enskilda. Motionären betonar att byalag och samfälligheter oftast saknar eller har ytterst liten erfarenhet av att agera väghållare och att det innebär stora ekonomiska åtaganden och ett ansvar för trafiksäkerheten. Motionären finner Trafikverkets agerande i frågan om ansvaret för väghållningen på landsbygden orimligt och vill därför att processen tillfälligt stoppas till dess en rättssäker rutin har beslutats.

Jan Björklund m.fl. (L) påminner i partimotion 2018/19:2059 om att de enskilda vägarna i Sverige utgör sammanlagt 43 000 mil av vägnätet och att för 7 700 mil utbetalas statsbidrag som ska bidra till att vägarna tillgodoser behoven och håller hög transportkvalitet. De enskilda vägarna är en viktig del av infrastrukturen på landsbygden, och därför anser motionärerna i yrkande 3.2 i denna del, att myndigheternas tillämpning av regelverken bör syfta till att underlätta för underhåll och reinvestering av dessa vägar.

Solveig Zander (C) yrkar i motion 2018/19:2261 på att regeringen ska ta fram ett tydligt regelverk för Trafikverket som anger förutsättningarna för när statliga vägar kan övergå till att bli enskilda vägar. Motionären ser med oro på att Trafikverket verkar försöka lägga över ansvaret för underhållet av landsbygdens vägnät på de boende. Motionären framhåller att ett fungerande vägunderhåll och farbara vägar är en förutsättning för att kunna bo och verka på landsbygden.

I motion 2018/19:2494 yrkande 2 efterfrågar Per Åsling och Peter Helander (båda C) en översyn av vilka enskilda vägar som bör omklassificeras till allmänna vägar. Detta bör enligt motionärerna ske genom att Trafikverket får i uppdrag att identifiera vilka enskilda vägar som fungerar som allmänna vägar eller nyttjas av andra än andelsägarna i sådan omfattning att de snarast bör betraktas som allmänna.

Jessica Rosencrantz m.fl. (M) uppmärksammar i kommittémotion 2018/19:2901 de enskilda vägarna och deras betydelse för befolkningen, transportsektorn och besöksnäringen. För att de enskilda vägarna som får statsbidrag ska ha en bra standard, rätt sträckning, god bärighet och den

vinterväghållning som krävs betonar motionärerna i yrkande 6 behovet av rätt förutsättningar i form av regelverk och tillämpningen av detta men även av ett bra bemötande från ansvariga myndigheter.

Utskottets ställningstagande

Utskottet har behandlat frågor om enskilda vägar vid flera tillfällen, senast i betänkande 2018/19:TU5 i vilket utskottet bl.a. betonade betydelsen av det enskilda vägnätet för sysselsättning och tillväxt i hela landet. Utskottet ansåg också att fortsatta statliga satsningar på bl.a. bärighet och tjälsäkring är nödvändiga på de vägar som är viktiga för näringslivet.

Utskottet påminner om att staten enligt den överenskommelse som finns mellan Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) och Trafikverket har ansvaret för de allmänna vägarna på landsbygden och för det övergripande vägnätet i tätorterna. Kommunerna har huvudansvaret för väghållningen i tätorterna med undantag för det övergripande statliga vägnätet, och de enskilda väghållarna ansvarar för vägar på landsbygden som främst är till nytta för fastighetsägare i närheten.

I sitt svar på en skriftlig fråga (fr. 2017/18:1313) om de enskilda vägnätens funktion och robusthet, meddelade statsrådet Tomas Eneroth den 22 maj 2018 att regeringen årligen satsar mer än 1 miljard kronor på bidrag till enskild väghållning. Detta statliga bidrag är avsett för drift av enskilda vägar. Vad gäller åtgärder för att öka bärigheten på en väg, påpekade statsrådet att detta normalt inte räknas som driftåtgärder utan som byggande och att det följaktligen är länsplaneupprättarnas uppgift att identifiera och prioritera behov av bidrag till bärighetshöjande åtgärder på det enskilda vägnätet.

Utskottet har uppmärksammat att Riksförbundet Enskilda Vägar (REV) i sitt remissvar till Näringsdepartementet, med anledning av den parlamentariska landsbygdskommitténs slutbetänkande (SOU 2017:1), påtalar att många av de enskilda vägarna står inför kostsamma investeringar. Det gäller särskilt för de vägar som inkluderar underhåll av broar. Vidare lyfter REV fram att reformen 2010 av de regionala länsplanerna dessvärre har lett till mycket ojämna satsningar på det enskilda vägnätet; i vissa län har inte en krona anslagits, medan det i andra län har funnits medel för t.ex. broinvesteringar. För att kunna hålla en jämn och likställig nivå över landet föreslår REV att investeringsanslaget återgår till Trafikverket och att Trafikverket självt får fördela medlen till de mest angelägna investeringsobjekten. REV anser att Trafikverket har nödvändig kompetens för att säkerställa att enskilda vägar över hela landet kan komma i fråga för angelägna investeringar och bli rätt prioriterade. En sådan förändring skulle enligt REV vara ett steg framåt i förhållande till dagens ordning, och med största sannolikhet leda till en bättre och mer effektiv användning av offentliga medel.

Mot bakgrund av REV:s synpunkter vill utskottet peka på att regeringen i propositionen En sammanhållen politik för Sveriges landsbygder – för ett Sverige som håller ihop (prop. 2017/18:179) betonar att de enskilda vägarna

är en viktig del av transportnätet på landsbygden. Likaså anser regeringen att det är viktigt att man i länsplanerna tar hänsyn till driften, underhållet och planeringen av enskilda vägar. Vidare pekar regeringen på att Trafikverket har lämnat ett förslag till en revidering av förordningen (1989:891) om statsbidrag till enskild väghållning. Trafikverket föreslår bl.a. att det förtydligas att planeringen av enskilda vägar ska beaktas när man tar fram förslag till objekt som ska ingå i länsplanen. Trafikverkets förslag överensstämmer också med vad Landsbygdskommittén föreslår. Myndighetens förslag är alltjämt under beredning inom Regeringskansliet. Regeringen konstaterar också i propositionen att det finns ett uppdämt behov av underhållsåtgärder för broar och färjelägen på det vägnät som får statsbidrag för enskild väghållning, vilket inte minst har framkommit vid Trafikverkets inspektioner. Det finns annars en risk för att dessa objekt förlorar sin hållfasthet och att de därmed inte kommer att kunna användas av exempelvis tyngre fordon. Regeringen meddelar att den därför gör en satsning på statsbidrag till enskild väghållning för särskilda driftåtgärder på objekt som broar och färjelägen för att förbättra deras funktion och bärighet, särskilt för tyngre fordon. I detta syfte föreslår regeringen i vårändringsbudgeten för 2019 en höjning med 66 miljoner kronor för statsbidrag till enskild väghållning, något som utskottet välkomnar.

Utskottet noterar vidare att många kommuner, enligt en undersökning som Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) gjorde 2018, upplever att ansvarsfördelningen i praktiken är otydlig och att omvandlingen av allmän väg till enskild inte alltid är förutsägbar. Dessutom uppfattade kommunerna inte att Trafikverket alltid tog hänsyn till hur vältrafikerad en väg är och att vägen har ett stort allmänintresse. SKL menade också att Trafikverkets olika regioner hanterade frågan olika och önskade därför ett mer enhetligt och centraliserat agerande från myndighetens sida. SKL efterlyste därför ett förtydligande av ansvarsfördelningen för Sveriges vägar, och betonade att indragning av allmän väg inte får innebära en övervältring av kostnader på kommunerna och enskilda fastighetsägare. Utskottet vill i sammanhanget påminna om att förutsättningarna för att omvandla av en allmän väg till en enskild och en enskild väg till allmän regleras i 21 och 25 §§ väglagen (1971:948). En väg får exempelvis dras in om en ny väg har ersatt den aktuella vägens funktion, om det inte längre finns en allmän inrättning eller målpunkt som motiverar en allmän förbindelseled, om det redan finns ett tillräckligt tätt allmänt vägnät i området eller om det innebär en ringa olägenhet för bygden.

Utskottet vill också peka på att statsrådet Tomas Eneroth den 28 april 2018 hänvisade till Trafikverkets besked att en sådan lösning inte ligger i Trafikverkets intresse och att myndigheten inte heller har tagit något sådant beslut, detta med anledning av en skriftlig fråga (fr. 2017/18:1206) om att överlåta ansvaret för underhållet av allmänna vägar till enskilda. Statsrådet klargjorde även att regeringen inte heller har gett myndigheten i uppdrag att driva en sådan process. Vidare framhöll statsrådet att det av väglagen framgår att 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. Statsrådet påpekade också att motsvarande gäller åt andra hållet – en enskild väg får omvandlas till allmän, om vägen behövs för allmän samfärdsl.

Det är Trafikverkets uppgift att säkerställa att väghållaransvaret för det allmänna vägnätet motsvarar väglagens krav och att anpassa vägsystemet efter samhällets trafikbehov. Utskottet vill i sammanhanget understryka att, väghållaransvaret är något som Trafikverket fortlöpande ser över eftersom behoven förändras i takt med samhällsutvecklingen. Om en vägs funktion har förändrats kan det vara aktuellt att utreda detta, vilket kan innebära att väghållaransvaret ändras. Enligt vad utskottet erfarit genomfördes under 2017 totalt 63 utredningar som ledde till beslut om förändrat väghållaransvar av sammanlagt 81 kilometer väg. Av dessa var det 31 kilometer som övergick till att bli enskild väg eller kommunala gator (dvs. återkallande av vägrätt), 39 kilometer blev kommunala och 11 kilometer blev allmänna statliga vägar.

Avslutningsvis vill utskottet framhålla att Trafikverket den 1 februari 2019 lanserade ett antal e-tjänster för enskilda vägar. Syftet är att göra det enklare och säkrare att administrera information och ärenden om enskilda vägar med statsbidrag. Till att börja med handlar det om fem e-tjänster men under 2019 ska ytterligare tio e-tjänster lanseras. Utskottet är positivt till detta.

Utskottet anser mot denna bakgrund att de enskilda vägarnas betydelse är väl beaktad och avstyrker därmed motionerna 2018/19:1012 (M) yrkande 2, 2018/19:1204 (M), 2018/19:2059 (L) yrkande 3.2 i denna del, 2018/19:2261 (C), 2018/19:2494 (C) yrkande 2 och 2018/19:2901 (M) yrkande 6.

Vissa vägfrågor

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om vägunderhållet, vägbelysning och vägskyltning. Utskottet konstaterar bl.a. att frågan om vägunderhållet är väl uppmärksammat och ser positivt på det arbete som görs för att säkerställa att vägbelysningsanläggningar uppfyller såväl trafiksäkerhetskrav som miljöhänsyn.

Jämför reservation 16 (L).

Motionerna

I motion 2018/19:459 föreslår Arman Teimouri (L) att Trafikverket får i uppdrag att ta fram en underhållsstrategi för det svenska vägnätet och vägmarkeringar som gäller över hela landet. Motionären pekar i sammanhanget på den otillräckliga analys som görs av nödvändiga åtgärder på vägnätet men också på den bristfälliga kontroll som sker i efterhand av utförda och upphandlade arbeten.

I motion 2018/19:2553 uppmärksammar Rickard Nordin (C) de problem som uppstår på grund av ljusföroreningar och som försämrar hälsan för både

djur och människor. Det är därför enligt motionären angeläget att åtgärder vidtas för att komma till rätta med ljusföroreningar som till stor del orsakas av belysning på bilvägar och cykel- och gångbanor. Motionären yrkar därför på att man ska arbeta för minskade effekter av ljusföroreningar.

I motion 2018/19:2557 understryker Ulrika Heie och Fredrik Christensson (båda C) hur viktigt det är för företag att kunna skylta för att locka kunder. Detta är särskilt viktigt för näringsidkare på landsbygden. Trots de förändringar som gjorts i vägmärkesförordningen, möter näringsidkare fortfarande ofta stora hinder när de vill skylta på ett sätt som underlättar för kunderna att hitta fram. Därför vill motionärerna i yrkande 1 se en generösare bedömning av skyltningsregler vid allmänna vägar. Vidare efterlyser motionärerna i yrkande 2 också enklare regler, inte minst för de mindre företagen, för att få sätta upp skyltar vid allmänna vägar så att kunderna ska kunna hitta till landsbygdsföretag.

Utskottets ställningstagande

Om planeringen av vägunderhållet

Det finns stora behov i fråga om underhåll av den statliga transportinfrastrukturen. Med anledning av en skriftlig fråga (fr. 2017/18:1013) om vägunderhållet, påpekade statsrådet Tomas Eneroth den 20 mars 2018 att regeringen av denna anledning har ökat anslaget till underhåll med ca 50 miljarder kronor och bl.a. ökat vägunderhållet med 7 procent i den nya nationella planen för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029 jämfört med den föregående planen. I fråga om vilken standard de statliga vägarna ska upprätthålla och vilka åtgärder som krävs för att uppnå denna standard, förtydligade statsrådet att det är Trafikverket i egenskap av ansvarig väghållare som avgör detta. Trafikverket har att förhålla sig till vad som framgår av bl.a. väglagen (1971:948) där det anges att vägarna ska hållas i ett för samfärdseln tillfredsställande skick genom underhåll, reparation och andra åtgärder.

Utskottet vill vidare uppmärksamma att regeringen i sin skrivelse (skr. 2017/18:13) med anledning av Riksrevisionens rapport om Trafikverkets underhåll av vägar (RiR 2017:8) underströk att det är av stor vikt att Trafikverket har god kunskap om väganläggningens samlade tillstånd och att kunskapen utgör underlag för att genomföra korrekta bedömningar och prioriteringar av åtgärder. Regeringen framhöll att samhällsekonomisk nytta ska vara en utgångspunkt när underhållsåtgärder planeras och genomförs. Regeringen pekade även på att den uppdragit åt Trafikverket att återkomma med en redogörelse för vilka effektsamband som saknas när det gäller underhållsåtgärder och vad Trafikverket gör för att utveckla nya effektsamband för att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv användning av resurserna. Regeringen noterade också att Trafikverket har infört arbetssätt och system som möjliggör en större systematik i planeringen av underhållsåtgärder och att man från regeringens sida följer detta arbete. Regeringen pekade också på att Trafikverket håller på att utveckla ett

underhållssystem som ska ge data om anläggningens tillstånd och förändringar, genomförda underhållsåtgärder och kostnader för utfört underhåll. Enligt regeringens bedömning kommer detta att medföra att Trafikverket kommer att stärka sin förmåga att analysera underhållsbehov, prioritera rätt åtgärder och följa upp effekter av åtgärder i anläggningen. Utskottet välkomnar detta, inte minst mot bakgrund av de betydande belopp som årligen avsätts till drift och underhåll av det statliga vägnätet.

Utskottet vill i sammanhanget också peka på att Trafikverket i rapporten Underhållsplan 2018–2021 (2018:037) redovisar hur tilldelade medel för underhåll prioriteras, används och vilka effekter dessa ger. Det understryks att underhållsplaneringen utgår från de transportpolitiska målen som har antagits av riksdagen. Trafikverkets strategiska inriktning och strategiska målsättningar styr också prioriteringsgrunder och inriktningar för underhållsverksamheten. Förutsättningarna anges också kontinuerligt via direktiv och regleringsbrev från regeringen. I underhållsplanen beskrivs bl.a. utgångspunkterna för Trafikverkets arbete samt Trafikverkets strategier och prioriteringar för att uppfylla uppdraget att vidmakthålla anläggningarnas funktion. Av utgångspunkterna framgår att underhållsåtgärderna värderas utifrån samhällsnytta, kostnadseffektivitet och anläggningens tillstånd. I underhållsplanen redovisas prioriteringskriterierna för vägunderhållsåtgärder liksom större planerade åtgärder på nationell och regional nivå.

Om vägbelysning

Mot bakgrund av motionsförslaget om att minska ljusföroreningarna från bl.a. väginfrastrukturen vill utskottet inledningsvis peka på att ansvarsfördelningen i huvudsak är den att Trafikverket ansvarar för belysningsanläggningar på det statliga vägnätet medan kommunerna sköter de anläggningar som finns på det lokala vägnätet. Trafikverkets grundprincip för belysning vid väg är att det ska finnas god belysning där det behövs för att öka trafiksäkerheten i tillräcklig omfattning enligt riktlinjerna i regelsamlingen Vägars och gators utformning (VGU). Andra kriterier för när belysning kan ordnas är trygghet, tillgänglighet och gestaltning.

Enligt Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) är en belysningsanläggning, oavsett ålder och skick, en miljöbelastning som till övervägande del beror på elförbrukningen. Det innebär att det finns en stor besparingspotential när man byter ut äldre belysning. Många armaturer är gamla och i dåligt skick, vilket gör att det snabbt blir lönsamt att byta hela armaturen. Energiförbesparingen kan i vissa fall bli så stor att investeringen betalar sig på några år. Den största besparingen i fråga om klimat, miljö och energi uppnås genom att släcka anläggningar som inte längre behövs, framhåller SKL.

Utskottet vill i sammanhanget framhålla att Trafikverket i samarbete med VTI (Statens väg- och transportforskningsinstitut) har sammanställt den s.k. Vägbelysningshandboken som kompletterar de krav och råd för vägbelysning som finns i VGU. Avsikten är att handboken ska fungera som ett stöd vid

planering och projektering av vägbelysningsanläggningar, genom att ge kunskap och vägledning som förklarar och konkretiserar de riktlinjer som anges i VGU. Handboken lämnar bl.a. vägledning i arbetet med att minimera ljusföroreningar. Det understryks att ljusföroreningar är särskilt viktiga att ta i beaktande i bostadsområden och i känsliga naturområden.

Om vägskyltning

Som svar på en skriftlig fråga (fr. 2018/19:383) den 19 mars 2019 om skyltning utmed större allmänna vägar, underströk statsrådet Tomas Eneroth att åtgärder som underlättar för företagande och entreprenörskap och bidrar till ökad sysselsättning är en högst prioriterad fråga för regeringen. Från regeringens sida är man införstådd med att näringsidkare är beroende av att kunna marknadsföra sin verksamhet på olika sätt, men detta får inte göras på ett sätt som äventyrar trafiksäkerheten. Det är just av hänsyn till trafiksäkerheten som Trafikverket ska vara restriktivt med att tillåta skyltning utmed större allmän väg, framhöll statsrådet. Trafiksäkerheten är och ska vara överordnad enskilda näringsidkares behov av marknadsföring utmed de allmänna vägarna, en uppfattning som utskottet också ansluter sig till.

Statsrådet påminde vidare om att väghållningsmyndighetens tillstånd krävs för att få vidta någon fysisk åtgärd inom ett vägområde för allmän väg. Trafikverkets regioner är väghållningsmyndigheter för de statliga allmänna vägarna. Enligt 43 § andra punkten 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. Ett vägområde ska med andra ord i möjligaste mån hållas rent från föremål, byggnader och liknande som inte hör till vägens primära funktion. Statsrådet påminde också om att Trafikverket vid varje ansökan om tillstånd för skyltning ska göra en avvägning, och för de större vägarna bör tillstånd bara ges för mål som alstrar mycket trafik och där trafiksituationen är komplicerad. Trafikverket har i uppdrag att bedöma lämpligheten med hänsyn till trafiksäkerhet och skötsel av vägområde. En ordning som fungerat väl, ansåg statsrådet. Utskottet delar denna uppfattning.

Trafikverket understryker på sin webbplats att skyltar som drar fordonsförarens uppmärksamhet till sig utgör ett distraktionsmoment i samband med bilkörningen. Om uppmärksamheten avleds i två sekunder eller längre betyder det en förhöjd olycksrisk. På högratikerade vägar är det vanligt med kortare tidsavstånd till framförvarande fordon än två sekunder. Risken för olycka är därför påtaglig om fordonsförare håller blicken vid sidan av vägen för lång tid, upplyser myndigheten. Trafikmiljöer som redan är komplexa och som ställer höga krav på förarna ska inte kompliceras ytterligare med onödigt information. Exempel på sådana miljöer är korsningar, trafikplatser eller strax före tunnar. Reklam får inte heller sitta så att den skymmer sikten eller kan blanda förarna. Det är därför viktigt att reklam intill vägar är så kortfattad som möjligt så att föraren ska ha tittat färdigt på mindre än en sekund, påpekar myndigheten.

Sammanfattande bedömning

Utskottet konstaterar att vägunderhållet är en väl uppmärksammas fråga och att åtgärder vidtagits i syfte att förbättra planeringen och uppföljningen av nödvändiga underhållsåtgärder. Utskottet ser vidare positivt på det arbete som görs för att säkerställa vägbelysningsanläggningar som uppfyller både trafik-säkerhetskrav och miljöhänsyn. Utskottet förutsätter också att vägar skyltas på ett sätt som främjar trafiksäkerheten och tillgängligheten samtidigt som det är önskvärt att man försöker tillgodose önskemål från det lokala näringslivet och turismen. Utskottet avstyrker därför motionerna 2018/19:459 (L), 2018/19:2553 (C) och 2018/19:2557 (C) yrkandena 1 och 2.

En fossilfri fordonsflotta

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om en fossilfri fordonsflotta. Utskottet konstaterar att frågan är väl uppmärksammas och att det pågår ett omfattande arbete som syftar till att nå till den politiska målsättningen om en fossilfri fordonspark 2030.

Jämför reservation 17 (M), 18 (C) och 19 (V).

Motionerna

I partimotion 2018/19:392 påminner Jonas Sjöstedt m.fl. (V) om att riksdagen har antagit ett klimatpolitiskt ramverk för att samhället ska kunna genomföra den omställning som krävs för att bl.a. minska utsläppen från inrikes transporter med minst 70 procent till 2030. För att nå målet anser motionärerna att Sverige behöver vidta ytterligare åtgärder för att vägtrafiken ska bli fossilfri. Mot denna bakgrund vill motionärerna i yrkande 20 att det efter 2025 ska vara förbjudet att sälja nya bilar som drivs med fossila bränslen i Sverige. Motionärerna pekar också på att man i en rad europeiska länder diskuterar och förbereder förbud mot nybilsförsäljning av fordon som drivs av bensin eller diesel, och i yrkande 21 förordar motionärerna att Sverige ska verka för ett förbud inom EU mot försäljning av nya bilar som drivs med fossila bränslen efter 2025.

I motion 2018/19:1306 påminner Mathias Tegnér och Serkan Köse (båda S) om arbetet med att nå de klimatpolitiska målen och behovet av att i tid uppnå konkreta utsläppsminskningar. Motionärerna understryker att de teknikförändringar som krävs för att genomföra omfattande miljölösningar till stor del måste grunda sig på politiska beslut, och lyfter i sammanhanget fram flera länder där man valt att gå före i lagstiftningen vad gäller utsläppen från bilar. Motionärerna föreslår därför i yrkande 1 att man beslutar om ett sista datum för registrering av bensin- och dieslbilar i Sverige.

I motion 2018/19:2415 yrkar Alireza Akhondi (C) på att försäljningen av nyttillverkade fossildrivna bilar ska fasa ut till 2030. Motionären anför som skäl att de åtgärder som hittills har vidtagits inte är tillräckliga för att nå målen för klimatomställningen, och därför behövs ytterligare åtgärder för att påskynda övergången till bilar som enbart drivs med el, vätgas eller bio-bränslen.

För att minska miljöpåverkan men behålla mobiliteten, betonar Kristina Yngwe m.fl. (C) i kommittémotion 2018/19:2426 att transporterna måste bli effektivare. För att bryta beroendet av fossila bränslen och minska klimatutsläppen krävs enligt motionärerna många olika lösningar och tekniker. I yrkande 61 anser motionärerna att det är angeläget att olika styrmedel utformas för att främja effektiva mobilitetslösningar som exempelvis bilpooler och smarta digitala mobilitets- och delningstjänster.

För att synliggöra miljöbilsinnehav föreslår Rickard Nordin (C) i motion 2018/19:2542 yrkande 1 att bokstavsbeteckningarna på registreringsskyltar ändras. Enligt motionären ger detta en viktig signal som visar på alla de miljöbilar som faktiskt redan finns i trafik, men det ger även möjlighet för intresserade personer att lätt identifiera de bästa miljöbilarna, vilket är något som i dag underskattas menar motionären. I yrkande 2 föreslår motionären att det av besiktningssprotokollet ska framgå hur mycket koldioxid en viss bil släpper ut i jämförelse med andra bilar av samma årsmodell men även jämfört med nyare bilar. Enligt motionären är det ett enkelt sätt att skapa medvetenhet om den egna bilens utsläpp som ger ägaren ett incitament att göra ett mer klimatvänligt val vid nästa bilköp.

I kommittémotion 2018/19:2895 påminner Maria Malmer Stenergard m.fl. (M) om att det i samband med marknadsföring och försäljning av bilar i dag ställs krav på information om bränsleförbrukning, koldioxidutsläpp och producentansvar. Motionärerna påpekar att det emellertid finns en rad andra faktorer som också avgör hur miljövänlig en bil är. Det kan exempelvis handla om hur fordonet har producerats, energiåtgång vid produktion och utvinning av råvaror. För att ge konsumenterna en mer rättvisande bild av bilens miljöpåverkan efterlyser motionärerna i yrkande 4 en utökad information vid nybilsförsäljning om personbilars totala klimat- och miljöpåverkan.

Utskottets ställningstagande

Transportsektorns miljöpåverkan och utsläpp måste minska kraftigt för att Sverige ska nå sina miljö- och klimatmål samt de internationella åtaganden som följer av Parisavtalet. Utskottet anser att transporternas klimatpåverkan kan minskas genom effektivare transporter, en övergång till förnybara drivmedel, inklusive el, och genom att tillvarata möjligheterna med ny teknik.

Som svar på ett tillkännagivande från riksdagen (bet. 2017/18:TU13, rskr. 2017/18:263) om att regeringens arbete för att minska klimatpåverkan från transportsektorn bör grunda sig på samhällsekonomiskt och miljömässigt effektiva åtgärder, påminner regeringen i skrivelse 2018/19:75 om att den i

april 2018 presenterade en klimatstrategi (En klimatstrategi för Sverige, skr. 2017/18:238) som 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 klara klimatmålen 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
- en övergång till fossilfria och energieffektiva fordon.

Regeringen understryker att transportsektorns utsläpp och beroende av importerade fossila bränslen varken är förenligt med Sveriges klimatpolitiska målsättningar eller med energipolitikens grundpelare om försörjningstrygghet, konkurrenskraft och ekologisk hållbarhet. Regeringen betonar att fordonsflottan därför på sikt måste bli fossilfri och att målsättningarna förutsätter en långtgående omställning av transportsektorn. Utskottet delar den uppfattningen.

Regeringens ambition är att Sverige ska bli världens första fossilfria välfärdsland, vilket utskottet välkomnar. Genom de ambitiösa målsättningarna och insatserna har Sverige tagit på sig rollen som ett internationellt föregångsland i omställningen till en fossilfri transportsektor. Utskottet noterar också med tillfredsställelse att regeringen i ovannämnda klimatstrategi även delger sin avsikt att agera pådrivande för en sådan omställning i internationella sammanhang.

Utskottet vill i sammanhanget peka på att det av den sakpolitiska överenskommelse som ingicks i januari 2019 mellan regeringspartierna, Centerpartiet och Liberalerna (det s.k. januariavtalet) framgår att det från 2030 inte längre kommer att vara tillåtet att sälja nya bensin- och dieseldrivna bilar och att regeringen kommer att driva frågan om ett motsvarande förbud i hela Europeiska unionen samt att ett årtal ska utredas för när fossila bränslen ska vara helt utfasade. Enligt överenskommelsen ska vidare reduktionsplikten utformas så att den bidrar till att nå det nationella målet om minskade växthusgasutsläpp från inrikes transporter med 70 procent till 2030. Vid en kontrollstation som genomförs 2019 ska kvotnivåerna successivt skärpas för tiden efter 2020.

Som svar på en skriftlig fråga (fr. 2018/19:263) påminde också statsrådet Isabella Lövin i februari 2019 om regeringens målsättning att minska växt-
husgasutsläppen från inrikes transporter med minst 70 procent senast 2030. Statsrådet hänvisade i sammanhanget till januariavtalet som innehåller en rad

målsättningar och satsningar som regeringen ska genomföra på transportområdet, och som syftar till att göra transporter fossilfria. Vidare framhålls att regeringen också har beslutat att konsumenter ska kunna ta del av miljöinformation om drivmedel, med start från 2020.

Utskottet vill i sammanhanget även peka på att regeringen den 5 april 2019 meddelade att den ger Trafikverket i uppdrag att med hjälp av informations- och kunskapshöjande åtgärder bidra till att nå det klimatmål som beslutats av riksdagen.

Enligt Trafikverkets s.k. klimatbarometer, som visar hur mycket koldioxid som släpps ut från vägtrafiken i Sverige, låg indexet som högst på 115 i slutet av 2007 och i början av 2008, vilket innebar att utsläppen var 15 procent högre än 1990 som utgör index 100. Utsläppen minskade sedan fram till slutet av 2014 då indexet nådde en nivå på 102 för att därefter följas av perioder med både ökning och minskning. Orsaken till den lägre minskningstakten är att energieffektivare fordon och ökad andel biodrivmedel delvis har motverkats av ökad personbils- och lastbilstrafik. Index låg i mars 2019 på 98, dvs. 2 procent lägre än utsläppen 1990. Under den senaste tolv månadersperioden har dock utsläppen ökat med 0,3 procent. Det kan jämföras med en nödvändig minskningstakt på ca 8 procent per år för att nå klimatmålet för transportsektorn 2030.

Energimyndigheten uppger på sin webbplats att det finns många utmaningar på vägen mot en fossilfri transportsektor. För att nå dit krävs enligt myndigheten systemsyn och samverkan mellan olika aktörer, sektorer och discipliner. Utskottet vill förtydliga att Energimyndigheten bidrar till att ställa om till en fossilfri transportsektor genom att stödja forsknings- och innovationsprojekt inom flera kompletterande områden och med ett brett spektrum av aktörer. Utgångspunkten är att myndigheten, tillsammans med akademi, näringsliv, kommuner, regioner samt andra statliga myndigheter, ska bidra till att lösa de problem som finns inom transportsektorn.

Energimyndigheten har också fått i uppdrag av regeringen att samordna omställningen av transportsektorn till fossilfrihet. Samordningsuppdraget, Soft, pågår 2016–2019 och genomförs tillsammans med Transportstyrelsen, Trafikverket, Trafikanalys, Naturvårdsverket och Boverket. I uppdraget ingår att ta fram en strategisk plan för omställningen, samordna arbetet och föra dialog med relevanta aktörer och aktörsgrupper. Dessutom ingår att skapa synergier med andra nationella satsningar som behövs för omställningsarbetet. Myndigheten ska också ta fram en plan för hur samhällsekonomiska kostnader och nyttor av arbetet ska utvärderas. Den strategiska planen överlämnades till Regeringskansliet (Miljö- och energidepartementet) den 28 april 2017. Energi-myndigheten driver samordningsuppdraget som ett program för att samordna och följa upp de förslag och åtaganden som presenterades i planen. Samtliga Soft-myndigheter deltar i genomförandet av den strategiska planen. Regelbunden uppföljning sker i en uppdragsplan där samtliga aktiviteter finns listade.

I den strategiska planen formuleras ett antal förslag och åtaganden som handlar om samhällsplanering, ekonomiska och administrativa styrmedel, kunskaps- och informationsinsatser, forskning och innovation, internationellt arbete m.m. för att underlätta övergången till en fossilfri transportsektor. Den strategiska planen identifierar tre centrala områden för omställningen till fossilfrihet. Det handlar om att få ett mer transporteffektivt samhälle, få fram energieffektiva och fossilfria fordon och transportmedel samt uppnå en högre andel förnybara drivmedel. I rapporten anges att det inte kommer att vara tillräckligt att endast arbeta med ett eller två av dessa områden, dels eftersom resurser för att framställa förnybara drivmedel, batterier, fordon och infrastruktur är begränsade, dels för att sprida risken om något område inte utvecklas som förväntat. I rapporten framhålls vidare att det handlar om en stor omställning som ska ske på kort tid, och potentialen inom alla tre områden kommer därför att behöva utnyttjas för att nå de ambitiösa mål som satts upp. De tre områdena kommer dock att ges olika stort fokus i staden respektive på landsbygden. Åtgärder för ett transporteffektivt samhälle har särskilt stor potential i urbana miljöer där förutsättningar är goda för överflyttning mellan trafikslagen och där bebyggelseplaneringen kan bidra till en minskad efterfrågan på bilresor. På landsbygden kommer större vikt att behöva läggas vid energieffektiva fordon och förnybara drivmedel (även om lösningar för t.ex. resefria möten och distansarbete också kan ha stor potential).

Likaså Trafikanalys har fått regeringens uppdrag att undersöka förutsättningarna för att nå en fossilfri fordonspark till 2030. Trafikanalys har genomfört två utvärderingar av åtgärder som syftar till att öka andelen personbilar som kan drivas med ett alternativt bränsle, som exempelvis fordonsgas eller el. Den första rapporten handlar om en internationell jämförelse mellan ett flertal länders arbete med att öka andelen miljöbilar. Rapporten visar att de framgångsrika exemplen bygger på aktivt arbete med en kombination och en sammansättning av olika styrmedel som påverkar både utbudet och efterfrågan på miljöbilar samt gynnar utvecklingen av en god infrastruktur, framför allt laddstationer för elbilar och gastankstationer för gasbilar. Vidare indikerar resultaten att olika former av bekvämlighetsförmåner kan öka efterfrågan på miljöbilar då konsumenterna ofta värderar möjligheterna till tidsvinster och annan form av bekvämlighet högt. Den andra rapporten fokuserar på den svenska tillväxttakten för personbilar som kan drivas med alternativa bränslen. Rapporten behandlar det svenska arbetet med att utveckla styrmedel som syftar till att stärka marknaden för personbilar med alternativa bränslen. I rapporten behandlas även uppföljningar, utvärderingar och forskning om styrmedlens effekt och möjligheten att nå 2030-målet.

I rapporten Styrmedel för tunga miljövänliga fordon (2019:2) som Trafikanalys överlämnade till regeringen i mars 2019 undersöker myndigheten hur en introduktion av tunga fordon med låga utsläpp skulle kunna främjas. Uppdraget har inneburit att analysera om det finns behov av ytterligare styrmedel för att ställa om flottan av tunga fossildrivna fordon, så att utsläppen av växthusgaser kan minska enligt klimatmålet för inrikes transporter.

Trafikanalys konstaterar att det finns ca 84 000 tunga lastbilar i trafik i Sverige. Av dem är 97 procent dieseldrivna och bara 1,4 procent särskilt anpassade för alternativa drivmedel. Varje år nyregistreras knappt 8 000 tunga lastbilar i Sverige, och Trafikanalys bedömning är att omställningen till fossilfrihet kommer att gå långsammare för tunga lastbilar än för personbilar och bussar. Trafikanalys föreslår därför en miljölåstbilspremie som uppgår till 40 procent av merkostnaden för fordonet, jämfört med motsvarande diesellastbil, oavsett om det handlar om el-, gas- eller etanolastbil. För små och medelstora företag föreslås premien uppgå, åtminstone i början, till 60 respektive 50 procent av merkostnaden. Myndigheten understryker att det är viktigt att premien konstrueras så att fordonen blir kvar i Sverige. Det föreslås i första hand ske genom att premien blir ett villkorat bidrag, där villkoret är att fordonet förblir i det svenska fordonsregistret i minst fem år. Ett andrahandsalternativ är att det konstrueras som ett villkorslån som skrivs av och efterskänks under en femårsperiod. Bedömningen är att ett betydande antal gasfordon redan från början kan komma att lyfta miljölåstbilspremie, medan antalet ellastbilar inledningsvis är litet men kan växa relativt snabbt. Förslaget är att premien införs 2020, och budgeten för första året blir i storleksordningen 60 miljoner kronor för att sedan öka åren därefter.

Utskottet vill också framhålla att Klimatpolitiska rådet i mars 2019 överlämnade sin rapport till regeringen som i år har särskilt fokus på 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 bortre 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 biodrivmedel.

Utskottet konstaterar sammanfattningsvis att frågan om en fossilfri fordonsflotta är väl uppmärksammat och att det pågår ett ambitiöst och omfattande arbete som involverar ett stort antal aktörer som på olika sätt bidrar till den politiska målsättningen om att Sverige ska ha en fossilfri fordonspark 2030. Utskottet är väl införstått med de många utmaningar som finns för att nå målet men ser likväl positivt på de initiativ som vidtagits i syfte att ställa om fordonssektorn till fossilfrihet. Utskottet avstyrker därför motionerna 2018/19:392 (V) yrkandena 20 och 21, 2018/19:1306 (S) yrkande 1,

2018/19:2415 (C), 2018/19:2426 (C) yrkande 61, 2018/19:2542 (C) yrkandena 1 och 2 samt 2018/19:2895 (M) yrkande 4.

Tillhandahållande av förnybara drivmedel

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om tillhandahållande av förnybara drivmedel. Utskottet hänvisar till de åtgärder som vidtagits i syfte att säkerställa tillgången till förnybara drivmedel.

Jämför reservation 20 (SD), 21 (KD) och 22 (L).

Motionerna

Maria Nilsson (L) understryker i motion 2018/19:558 nödvändigheten av att öka antalet tankställen för vätgasbilar i Sverige och föreslår att man utser en region som ska bli ett centrum för satsningen på vätgas. Som skäl för dessa åtgärder framhåller motionären att det nu är viktigare än någonsin att Sverige, EU och resten av världen lyckas ställa om till fossilfria drivmedel och växla över till en mer hållbar livsstil. Motionären ser vätgasfordon som ett viktigt komplement till elbilar i strävan att Sverige ska klara omställningen.

Runar Filper (SD) påtalar i motion 2018/19:1271 den s.k. pumplagens negativa effekter för landsbygden. Kravet på att det ska vara möjligt att tanka förnybara bränslen medför stora kostnader för den som säljer drivmedel, och i vissa fall har det inneburit att bensinstationen upphört. Detta drabbar i sista hand befolkningen i glesbefolkade områden eftersom det blir svårare att tanka bilen.

I kommittémotion 2018/19:2734 efterfrågar Magnus Jacobsson m.fl. (KD) i yrkande 7 att det undantag för el som finns i lagen (2005:1248) om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel tas bort. Motionärerna pekar på att många mackägare i dag är pressade av kostnader för att tillhandahålla alternativa drivmedel som inte längre används, främst etanol. Om de utsatta mackägarna i stället tilläts investera i laddstationer för el skulle detta vara till nytta för dem men även göra det enklare att köra elbil och sannolikt också påskynda utvecklingen mot fler elbilar i Sverige. I motionen påpekar motionärerna att den tunga vägtrafiken är en stor källa till koldioxidutsläpp, och därför är en större andel förnybara drivmedel önskvärd. För att stimulera investeringar i produktion och distribution av sådana drivmedel, anser motionärerna att det behövs långsiktiga spelregler för marknaden. En lämplig åtgärd som motionärerna förordar i yrkande 48 är att distributörer av tunga fordonsbränslen måste uppfylla en kvotplikt som innebär att en viss andel av de bränslen de säljer är förnybara. Motionärerna betonar också att särskilt den flytande biogasen i många avseenden utgör ett bättre alternativ ur både klimat- och hälsosynpunkt i jämförelse med de biobränslen som kan användas i dagens

lastbilar. I yrkande 49 vill därför motionärerna att användningen av biogas ska stimuleras.

Camilla Brodin m.fl. (KD) understryker i kommittémotion 2018/19:2735 det nödvändiga i att det finns en väl utbyggd laddinfrastruktur för elbilar i hela landet och vill därför i yrkande 18 att bensinstationer, förutom andra miljövänliga drivmedel, även ska kunna erbjuda laddning av elbilar.

Utskottets ställningstagande

Utskottet kan inledningsvis konstatera att målet för andelen förnybar energi i transportsektorn är satt till minst 10 procent 2020, vilket Sverige redan har uppnått. Under 2017 uppgick denna andel enligt preliminära skattningar till 37 procent enligt förnybarhetsdirektivets beräkningsmetodik. Enligt Energi-myndighetens senaste långsiktiga scenarier, som utgår från befintliga styrmedel, bedöms andelen förnybart i transportsektorn enligt direktivets beräkningssätt vara omkring 41 procent 2020. Utskottet konstaterar i sammanhanget att andelen förnybar energi inom vägtransportsektorn uppgick till 20,3 procent under 2018 enligt Trafikverkets preliminära data om vägtrafikens utsläpp 2019. Andelen i Sverige kan jämföras med snittet för EU som 2016 var 5 procent. Sverige är följaktligen det land inom EU som har högst andel förnybar energi i vägtransportsektorn.

När det gäller åtgärder för att trygga tillgången till förnybara drivmedel vill utskottet påminna om att riksdagen i december 2005 beslutade att anta regeringens förslag till lag om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel, den s.k. pumplagen (prop. 2005/06:16, bet. 2005/06:TU6, rskr. 2005/06:134). Lagen syftade 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 3 000 kubikmeter bensin eller diesel per år. Därefter skärptes kraven successivt till 2009 då alla säljställen med en försäljningsvolym överstigande 1 000 kubikmeter motorbensin 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). Utskottet vill i sammanhanget också peka på att lagkravet för vissa återförsäljare av drivmedel har varit alltför betungande, och för dessa finns det möjlighet att söka dispens hos Transportstyrelsen från att tillhandahålla förnybara drivmedel.

Mot bakgrund av motionsförslagen om att mackägare ska tillhandahålla laddningsinfrastruktur för elfordon vill utskottet påtala att regeringen i propositionen Skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel (prop. 2005/06:16) framhöll 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 är försumbar riskerar syftet att förfelas om skyldigheten att tillhandahålla ett förnybart drivmedel skulle kunna fullgöras enbart genom att tillhandahålla grön el. Enligt lagen om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel betraktas följaktligen inte elektricitet som ett förnybart drivmedel. Vad gäller möjligheten att ladda elbilar på bensinstationer vill dock utskottet i sammanhanget uppmärksamma att ett antal stora återförsäljare av drivmedel som Circle K, OKQ8, Preem m.fl. i dag redan erbjuder sina kunder tillgång till laddstationer.

Av trafikutskottets forskningsrapport om fossila bränslen (2017/18:RFR13) 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.

Utskottet vill vidare uppmärksamma att riksdagen i oktober 2016 biföll regeringens proposition Gemensamma standarder vid utbyggnad av infrastrukturen för alternativa drivmedel (prop. 2015/16:186). Till grund för de nya bestämmelserna ligger EU:s direktiv (2014/94/EU) om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen. Direktivets övergripande syfte är att minimera oljeberoendet på transportområdet och därmed minska transporternas negativa inverkan på miljön. Kommissionens utgångspunkt var att bränsleinfrastrukturen inom EU i fråga om laddstationer för elbilar respektive tankstationer för naturgas och väte är bristfällig, vilket försvårar en mer utbredd användning av fordon som drivs med alternativa bränslen. En central punkt i direktivet är att varje medlemsstat ska upprätta ett nationellt handlingsprogram för utbyggnaden av infrastrukturen för alternativa bränslen. Handlingsprogrammet ska innehålla nationella syften och mål för utbyggnaden av ladd- och tankstationer för olika typer av alternativa bränslen, såsom elektricitet, vätgas och naturgas, och olika former av stödåtgärder. I november 2016 lämnade regeringen in ett nationellt handlingsprogram till EU-kommissionen för utvecklingen av marknaden för alternativa drivmedel inom transportsektorn och utbyggnaden av den tillhörande infrastrukturen. Handlingsprogrammet beskriver vilka styrmedel och initiativ som regeringen tagit och kommer att fortsätta driva för att främja förnybara drivmedel.

I sitt svar från april 2017, med anledning av en skriftlig fråga (fr. 2016/17:1227) om EU-stöd för utbyggnad av tankstationer för vätgas, upplyste ansvarigt statsråd att det i Sverige endast finns ett fåtal bilmodeller anpassade för vätgasdrift. Statsrådet påpekade att den främsta orsaken till det

begränsade antalet bilar och stationer är att det fortfarande handlar om en ung och dyr teknik. Vidare framhöll statsrådet att utvecklingen av fordon och bränsleinfrastruktur måste gå hand i hand. Statsrådet underströk dock att vätgas är ett intressant alternativ på sikt och att regeringen därför följer utvecklingen noga. Utskottet är positivt till detta.

Utskottet konstaterar i sammanhanget att branschorganisationen Vätgas Sverige tillsammans med Sweco, och med stöd av EU-programmet TEN-T, har skapat ett underlag för infrastrukturintroduktion i Sverige inom projektet Hydrogen Infrastructure for Transport (HIT). Denna plan togs fram parallellt med Nederländerna, Frankrike och Danmark. Rapporten är omfattande och innehåller bl.a. teknikstatus, incitamentsförslag och olika scenarier för infrastruktur- och fordonsintroduktion. Vidare informerade Vätgas Sverige på sin webbplats i mars 2019 att den första tankstationen i Norrland för vätgasbilar nyligen invigts. Det handlar om en anläggning utanför Umeå som det lokala uppstartsbolaget Oazer har startat i form av en småskalig tankstation med egen produktion av grön vätgas.

Utskottet vill lyfta fram att regeringen i skrivelse 2017/18:238 framhåller att biogasen spelar en viktig roll i omställningen till fossilfria transporter. För att biogasen ska kunna konkurrera med de fossila alternativen behövs ett utbud av tankställen och gasfordon samt främjande av svenska tekniklösningar för biogasproduktion. I linje med detta stöder regeringen inrättandet av ett innovationskluster för flytande biogas som demonstrerar befintlig teknik för produktion av flytande biogas, drift med gasfordon i regional- eller lokaltrafik och kombinationer av dessa tekniker i Sverige. Tunga godstransporter och möjlighet till gasdrift inom sjöfart är andra områden som enligt regeringen bör inkluderas i innovationsklustret.

Vad gäller biogas som drivmedel i fordon noterar utskottet att Fordonsgas Sverige AB ser positivt på utvecklingen och att man pekar på att både de enskilda kunderna och branschen i sin helhet tror på tekniken, vilket gör att fler vill satsa på flytande biogas för tunga transporter. Många lastbilstillverkare satsar också på gasdrift, däribland Volvo Lastvagnar som ser övergången från diesel till flytande biogas som en viktig förutsättning för att nå Sveriges klimatmål. Inom ramen för det s.k. Klimatklivet öppnade i mars 2019 Fordonsgas Sverige AB sin fjärde tankstation för flytande biogas i landet. På företagets webbplats aviserar man en fortsatt snabb utbyggnad av en välfungerande infrastruktur för tankning av flytande biogas i södra och mellersta Sverige, en åtgärd som kommer att göra det möjligt för fler att ställa om tung trafik från fossila bränslen till förnybar gasenergi.

Utskottet vill avslutningsvis peka på att det av den sakpolitiska överenskommelsen mellan Socialdemokraterna, Centerpartiet, Liberalerna och Miljöpartiet (det s.k. januariavtalet) framgår att fossilfri laddning och tankning ska möjliggöras genom att infrastrukturen byggs ut. Vidare framhålls investeringar i produktion och distribution av biogas, något som utskottet välkomnar.

Utskottet konstaterar sammanfattningsvis att det pågår ett omfattande arbete med att tillhandahålla olika former av förnybara drivmedel. Utskottet finner därför inga skäl att vidta något initiativ med anledning av motionsyrkandena och avstyrker således motionerna 2018/19:558 (L), 2018/19:1271 (SD), 2018/19:2734 (KD) yrkandena 7, 48 och 49 samt 2018/19:2735 (KD) yrkande 18.

Främjande av elbilar

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om elbilar. Utskottet konstaterar att frågan om elbilar är väl uppmärksammas och att en rad angelägna initiativ har vidtagits för att främja elfordon och utbyggnaden av laddinfrastrukturen i landet.

Jämför reservation 23 (C) och 24 (KD).

Motionerna

Markus Wiechel (SD) pekar i motion 2018/19:451 på några fördelar i form av minskat buller och lägre miljöpåverkan som ett ökat inslag av elbilar i trafiken innebär. Motionären anser att det är angeläget att staten underlättar för dem som väljer elbil och föreslår i yrkande 1 en statlig satsning på infrastruktur för elbilar. Vidare förordar motionären olika åtgärder för att uppmuntra en ökad elbilsanvändning i samhället och tillägger att stödåtgärder som bidrar till en växande elbilsmarknad också gör det intressant för branschaktörer att etablera sig i Sverige, vilket innebär arbetstillfällen. I yrkande 2 föreslår motionären att det tills vidare ska vara möjligt för elbilar att utnyttja bussfiler. Likaså anser motionären i yrkande 5 att man bör utarbeta projekt för att förbättra möjligheten att använda elfordon. Motionären framhåller att det i dag finns över 10 000 elfordon på vägarna och att bra laddningsmöjligheter är nödvändigt. I yrkande 6 anser motionären att man bör underlätta för privatpersoner att installera laddstolpar, vilket skulle göra det mer attraktivt för fler att använda sig av elfordon. I yrkande 7 önskar motionären att infrastrukturen för elfordon på landsbygden prioriteras.

Cecilia Widegren (M) önskar i motion 2018/19:892 att man ser över möjligheten att göra E20 till en projektväg för laddstolpar. Motionären pekar på de stora vinster som kan göras i form av minskade utsläpp inom transportsektorn, men betonar också att goda kommunikationer och en god infrastruktur är väldigt viktigt för den svenska ekonomin. Ett steg mot en mer miljövänlig transportsektor är därför att utveckla en fungerande infrastruktur för elbilar i Sverige.

I kommittémotion 2018/19:2426 framhåller Kristina Yngwe m.fl. (C) att utbyggnaden av en infrastruktur för laddning är helt avgörande för att öka elektrifieringen inom transportsektorn. En åtgärd som motionärerna föreslår i

yrkande 31 är att införa ett s.k. e-tal som anger hur många laddplatser som bör finnas när man anlägger nya parkeringsplatser.

I motion 2018/19:2542 yrkande 3 uppmärksammar Rickard Nordin (C) att nya bestämmelser för vägskyltning kraftigt missgynnar laddstationer eftersom det inte är tillåtet att skylta för denna typ av installationer på samma sätt som för traditionella bensinstationer. Motionären finner detta orimligt och anser i stället att möjligheten att utnyttja alternativa bränslen snarare bör uppmuntras och vill därför att man ser över de aktuella förordningarna för att göra det enklare att skylta för laddstationer.

En åtgärd för att nå det klimatpolitiska målet i fråga om utsläppen från transportsektorn som Maria Ferm m.fl. (MP) efterlyser i partimotion 2018/19:2732 yrkande 2 är en nationell strategi för laddinfrastruktur som ska komma hela landet till del. Större vägar ska vara försedda med laddpunkter för elfordon redan 2020, anser motionärerna, och laddpunkter bör i första hand installeras vid bostäder och arbetsplatser.

Inför omställningen till en fossilfri fordonsflotta understryker Magnus Jacobsson m.fl. (KD) i kommittémotion 2018/19:2734 elens förutsättningar som drivmedel för framför allt bilar. Även om mycket återstår att göra på området, menar motionärerna att svensk fordonsindustri i många avseenden ligger i framkant inom den tekniska utvecklingen och att processen måste fortsätta i fråga om exempelvis elbilar och elektrifierade vägar. Mot denna bakgrund anser motionärerna i yrkande 4 att man bör ta fram en utvecklad strategi för elbilar i Sverige.

Camilla Brodin m.fl. (KD) anser i kommittémotion 2018/19:2764 yrkande 11 att Sverige bör driva frågan om en gemensam laddningsstandard för elbilar inom EU. Motionärerna pekar i sammanhanget på det system som planerats för laddning av mobiltelefoner.

Utskottets ställningstagande

Om främjande av elfordon

Fordon som helt eller delvis drivs av el är enligt utskottets mening en viktig pusselbit för att Sverige ska få en fossilfri fordonsflotta. Elektrifiering av personbilar, bussar och lastbilar bidrar till en förbättrad närmiljö med minskade utsläpp och bullernivåer. Utskottet konstaterar i sammanhanget att elfordon är ett samlingsbegrepp för

- hybridfordon – som använder både en förbränningsmotor och en eller flera elmotorer som kraftkälla, en generator samt ett batteri
- elbilar – som bara använder el för framdrivning och har ett batteri som laddas via elnätet
- laddhybridfordon – som använder el men som också använder en förbränningsmotor, kallas även för plug in-hybrider.

I februari 2019 fanns det nästan 74 700 laddfordon i Sverige och antalet ökar, en utveckling som utskottet välkomnar.

Klimatpolitiska rådet påpekar i sin rapport för 2019 att elbilsförsäljningens tillväxt fortfarande är för liten för att ge utslag på fördelningen mellan användningen av olika energislag inom transportsektorn. Tillsammans med gasbilar svarade elbilar och laddhybrider under de tre första kvartalen under 2018 för 8,4 procent av alla nyregistrerade personbilar, vilket kan jämföras med 5,8 procent under motsvarande period 2017. I Sverige ökade elbilsförsäljningen med över 50 procent från 2017 till 2018, men 2018 utgjorde laddbara bilar (det vill säga rena elbilar och laddhybrider) fortfarande endast ca 8 procent av den totala försäljningen av nya personbilar. Inkluderas även hybridfordon stiger andelen till strax över 13 procent.

I budgetpropositionen för 2019 (prop. 2018/19:1 utg.omr. 22) anges att en rad åtgärder har genomförts under 2017 och 2018 för att påskynda omställningen till en fossilfri transportsektor. Åtgärderna sammanfattas i regeringens handlingsplan för fossilfria transporter och elektrifiering i skrivelsen En klimatstrategi för Sverige (skr. 2017/18:238) där regeringen bl.a. lyfter fram

- ett s.k. ladda-hemma-stöd till privatpersoner som installerar en laddpunkt för den egna bilen i anslutning till fastigheten. Bidraget täcker 50 procent av kostnaden för utrustning och installation. Stödet uppgår till 90 miljoner kronor per år under 2018–2020
- ett bonus-malus-system som trädde i kraft den 1 juli 2018 som premierar nya bilar med låga utsläpp av koldioxid, medan bilar som har höga utsläpp får förhöjd fordonsskatt
- behovet av att ställa om transportsektorn och nödvändigheten av att ge fordonsindustrin förutsättningar att testa och utveckla svenska innovationer i full skala, exempelvis genom en nationell testbädd för elektromobilitet. Därigenom skapas förutsättningar för att utveckla nästa generations hållbara innovativa lösningar för elbilar och andra elfordon. För att genomföra projektet bildar det statliga forskningsinstitutet Rise (Research Institutes of Sweden) tillsammans med Chalmers ett bolag som ska driva ett testcentrum för elektromobilitet – LETS (Laboratory for Electrified Transports Sweden).

Utskottet påminner vidare om att Energimyndigheten finansierade ett demonstrationsprogram för elfordon mellan 2011 och 2018. Syftet med detta var att ur ett användarperspektiv identifiera och om möjligt undanröja hinder för en storskalig introduktion av elfordon på den svenska marknaden. Demonstrationsprogrammet för elfordon har sedan starten gett stöd till ett antal varierande projekt, både till storlek och till inriktning. Sedan sommaren 2012 är den största andelen sålda elfordon laddhybrider, vilket har gett Energimyndigheten anledning att bredda inriktningen på forskningen om förhållanden och beteenden relaterat till elfordon och laddning i de projektförslag som inkommit. Det handlar om att kartlägga olika flaskhalsar för att därigenom identifiera åtgärder som kan underlätta och påskynda en

introduktion av eldrivna fordon samt nya användningsområden och affärsmodeller.

I sammanhanget kan även nämnas att Mittuniversitetets forskningsprojekt Drive har tilldelats ett stöd på 15 miljoner kronor av Europeiska regionala utvecklingsfonden (Eruf) för utveckling av framtidens elbilar. Forskningsprojektet drivs av Mittuniversitetets forskningscentrum FSCN (Fibre Science and Communication Networks) och har bl.a. i uppdrag att utveckla en ny typ av motorer för elbilar och forska om hur lagringskapaciteten i elbilsbatterier kan förbättras. Den sistnämnda delen handlar både om att öka lagringskapaciteten i litiumjonbatterier och om hur superkondensatorer kan användas för elbilar.

Vad gäller motionsförslaget om skyltning för laddstationer vill utskottet framhålla att regeringen 2011 beslutade om nya regler för parkeringsplatser och ett nytt vägmärke som visar var elfordon kan laddas. Den som har en offentlig laddstation kan hos Trafikverket ansöka om uppsättning av märket H27 Laddstation som får användas för vägvisning till en anläggning för laddning med elektricitet för fordonsframdrivning. Regelförändringen innebär således att en kommun eller Trafikverket kan reservera parkeringsplatser för laddning av elfordon.

Om utbyggnad av laddinfrastruktur

I en interpellationsdebatt (ip. 2018/19:50) den 15 februari 2019 om el- och gasbilar påpekade statsrådet Isabella Lövin att regeringen genom det s.k. Klimatklivet har utökat laddinfrastrukturen för elbilar och biogasbilar, något som kraftigt har ökat antalet nya laddpunkter över hela Sverige. Jämtland och Östergötland hör till de laddstolpstätaste länen i Sverige enligt statsrådet som tillfogade att Sverige i dag är det land inom EU som har högst andel elbilar och laddhybrider och att ökningen går väldigt snabbt. Utskottet välkomnar detta.

Enligt Klimatpolitiska rådet är det angeläget att påskynda elektrifieringen av vägtransporter i hela Sverige. Rådet konstaterar att en expansion av laddstationer redan sker i Sverige, till stor del på kommersiella villkor. Samtidigt konstateras att en laddstation i delar av landet inte är någon lönsam investering. Där behöver staten ta ett ansvar, menar Klimatpolitiska rådet, för att bygga upp den nödvändiga laddinfrastrukturen. För företag och invånare på landsbygden, men även för alla som reser där ibland, är det viktigt att kunna lita på att det finns laddmöjligheter överallt inom rimligt avstånd. Staten behöver också ta en aktivare roll i att skapa regelverk som stimulerar elektrifiering av trafiken och i fråga om samordning av offentliga och privata investeringar liksom andra insatser. Ambitionen bör enligt rådet vara att elektrifieringen av vägtrafiken i Sverige inte ska begränsas av brist på laddmöjligheter eller bristande regelverk, utan enbart av laddfordonens tillgång och marknadsutveckling. Tydliga nationella mål för en snabbare

elektrifiering av transporterna bör därför formuleras som en del av den tidsatta handlingsplanen för fossilfria transporter.

Utskottet vill i sammanhanget framhålla att Energimyndigheten har regeringens uppdrag att agera nationell samordnare för laddinfrastruktur, vilket bl.a. innebär att samordna stöd till laddinfrastruktur och informera om laddstationers placering. Enligt Energimyndigheten finns det i dag över 1 800 laddstationer i Sverige med nästan 7 800 laddpunkter med olika typer av kontakter och effekt.

Energimyndigheten betonar på sin webbplats att om laddfordonen ska bli fler måste det finnas en väl fungerande infrastruktur med både publika och icke-publika laddstationer. Laddstationen måste även utrustas med rätt laddningseffekt för ändamålet. En laddstation kan placeras så att allmänheten får tillgång till den, en s.k. publik laddstation. Men laddstationer kan också installeras på en enskild parkeringsplats som exempelvis endast boende i det närliggande huset får använda. Energimyndigheten pekar på att huvuddelen av överförd energi, ungefär 80–90 procent, sker vid icke-publika – i många fall enskilda – parkeringsplatser. Därför är det viktigt att utrusta dessa parkeringsplatser med laddningsmöjligheter för att det ska bli möjligt att öka antalet laddfordon. Myndigheten framhåller vidare att publika laddstationer är viktigt för att åstadkomma en hög andel laddfordon i trafiken men även för att skapa förtroende och erbjuda ett större mått av mobilitet. Men publik laddning utgör endast en mindre del av den laddade energi som den enskilde behöver till sin bil och bör därför ses som ett komplement till icke-publik laddning.

För att Sverige ska få en fungerande infrastruktur för laddfordon anser Energimyndigheten att det är viktigt att det finns laddstationer när man ska resa långt med bilen men även när man färdas inom tätorter och parkerar i närheten av bostaden. Eftersom en bil står parkerad 95 procent av tiden och det oftast är vid ägarens ordinarie parkeringsplats, t.ex. vid bostaden eller arbetsplatsen, är det lämpligast att placera laddstationer där. Oftast är det parkeringsplatsen där fordonet står under natten som används i absolut störst utsträckning. Det kan handla om parkeringsplatser som tillhör en bostadsrättsförening, ett hyreshus, en villa eller en företagsparkering. Ofta finns det redan el framdragen t.ex. för motorvärmare, vilket gör det relativt enkelt att anpassa dessa uttag för laddning. Energimyndigheten påpekar dock att det i dagsläget är svårt att uppföra laddstationer till fordon på gator eftersom lagar och regler styr vad som får uppföras i gaturummet. Att installera laddplatser i garage eller parkeringshus kan därför vara ett lämpligt alternativ, anser Energimyndigheten.

Även Trafikverket har fått i uppdrag av regeringen att göra en översyn av hur bristen på laddinfrastruktur längs större vägar kan avhjälpas. I uppdraget ingick att bedöma hur behovet av laddinfrastruktur längs de större vägarna kommer att utvecklas. Myndigheten skulle även analysera vilka nyttor, kostnader och andra konsekvenser som följer av en utbyggnad av snabbaddare utmed de större vägarna samt undersöka möjliga affärsmodeller som kan främja en utbyggnad. Uppdraget redovisades i juni 2018. Med större vägar

avses Trafikverkets funktionellt prioriterade vägnät (FPV), vilket är vägar som myndigheten, tillsammans med länsplaneupprättarna, identifierat som avgörande för nationell och regional tillgänglighet. Utredningens genomgång visar att det saknas möjlighet till snabbbladdning på det aktuella vägnätet för långväga personresor – med antagandet om maximalt 100 kilometer mellan varje snabbbladdstation – i framför allt Norrlands inland men även i Småland, Värmland och Gävleborg. För att täcka dessa luckor föreslår Trafikverket att snabbbladdstationer i första hand installeras i tätorter och småorter längs de aktuella vägsträckorna eftersom där redan finns elnät och en viss kommersiell service. Dessa stationer kan då även användas för lokala ändamål. Andra platser som kan vara intressanta för lokalisering av snabbbladdstationer är drivmedelsstationer, turistmål, snabbmatsrestauranger, värdshus och eventuellt Trafikverkets rastplatser.

Beroende på vilken grad av geografisk täckning som önskas, behövs åtminstone mellan 70 och 80 snabbbladdstationer till en kostnad av 35–45 miljoner kronor enligt myndighetens beräkningar. För en mer finmaskig infrastruktur med mellan 130 och 140 stationer uppskattas kostnaden till mellan 70 och 80 miljoner kronor. Utöver investeringar tillkommer driftkostnader vilka kan vara betydande, påpekar Trafikverket. Myndigheten betonar dock samtidigt att det är förknippat med stora osäkerheter att göra bedömningar av laddinfrastrukturens utveckling. Faktorer som påverkar är teknik, bilinnehav, användning av fordon, möjligheter till hemmaladdning m.m. Utformningen av politiska styrmedel för att främja laddfordon är dock enligt myndigheten det mest avgörande.

I rapporten anser Trafikverket att statens roll främst bör vara att erbjuda stöd och inte att själv ta en aktiv roll i utbyggnaden och tillhandahållandet av snabbbladdning. Privata marknadsaktörer bör även fortsättningsvis uppföra, äga och driva snabbbladdstationer utan offentligt stöd. Staten ska heller inte vara verksam inom områden där det finns en marknad, och även om utbyggnaden skulle fokuseras till vägsträckor där det inte finns täckning konstaterar Trafikverket att det i dag finns en marknad för etablering av snabbbladdning. I rapporten föreslås avslutningsvis några alternativ för att främja utbyggnaden av infrastruktur för snabbbladdning. För att förbättra täckningen längs de större vägarna inom en begränsad tid skulle staten genom upphandling eller omvänd auktion kunna vända sig till marknaden för utpekade vägsträckor som bedöms som strategiskt viktiga. En sådan upphandling hålls i sådana fall åtskilt från det befintliga investeringsstödet Klimatklivet som förutsätts fungera på samma sätt som i dag. Om utbyggnadstakten inte är lika avgörande kan staten erbjuda ett riktat stöd till utpekade geografiska områden och variera stödets storlek efter geografi och andra parametrar som kan påverka platsens attraktivitet. Detta stöd kan fungera som ett komplement till Klimatklivet för att kunna erbjuda stödnivåer över 50 procent där så bedöms som nödvändigt.

Trafikverket har i redovisningen av regeringsuppdraget om infrastruktur för snabbbladdning längs större vägar lämnat förslag om att myndigheten –

tillsammans med andra berörda aktörer – bör genomföra kommunikationsinsatser för att öka kunskapen om och intresset för att äga och köra laddfordon. Regeringen bedömer att det är av vikt att elektrifieringen av transportsystemet påskyndas och anser därför att det är angeläget att sådana insatser genomförs. Utskottet noterar också med tillfredsställelse att regeringen den 21 mars 2019 beslutade om ett sådant uppdrag som innebär att Trafikverket tillsammans med andra relevanta parter ska genomföra informationsinsatser för att öka kunskapen om att äga och köra eldrivna fordon. Om Trafikverket bedömer det som ändamålsenligt, får myndigheten även inkludera andra typer av fordon för att stimulera elektrifieringen av transportsystemet. Särskilda insatser ska genomföras gentemot relevanta branschaktörer, exempelvis bilhandlare och aktörer med verksamhet som riktar sig till trafikanter längs större vägar. Uppdraget ska redovisas till Regeringskansliet årligen i samband med årsredovisningen. Trafikverket ska också senast den 30 juni 2021 till Regeringskansliet redovisa ett förslag på vilka informations- och kunskaps-höjande åtgärder som bör genomföras inom området omställning av transportsystemet till fossilfrihet under resterande del av planperioden (2023–2029).

Avslutningsvis vill utskottet även uppmärksamma att regeringen i september 2018 gav Boverket i uppdrag att lämna förslag på hur svenska byggregler bör kompletteras med krav på laddinfrastruktur för elfordon. Uppdraget tar sin utgångspunkt i EU-direktivet om byggnaders energiprestanda och direktivet om energieffektivitet. Uppdraget ska redovisas till Regeringskansliet senast den 31 maj 2019.

Sammanfattande bedömning

Av redogörelsen ovan framgår att en rad angelägna initiativ har vidtagits i syfte att främja elfordon och utbyggnaden av en laddinfrastruktur i landet. Mot denna bakgrund avstyrker utskottet motionerna 2018/19:451 (SD) yrkandena 1, 2 och 5–7, 2018/19:892 (M), 2018/19:2426 (C) yrkande 31, 2018/19:2542 (C) yrkande 3, 2018/19:2732 (MP) yrkande 2, 2018/19:2734 (KD) yrkande 4 och 2018/19:2764 (KD) yrkande 11.

Elvägar

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om elvägar. Utskottet välkomnar de pågående försöksverksamheterna i landet och följer utvecklingen på området med stort intresse.

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

Motionerna

Thomas Morell m.fl. (SD) efterlyser i kommittémotion 2018/19:1121 yrkande 46 ett utökat antal elektrifierade teststräckor i Sverige. Motionärerna pekar på olika tekniker som för närvarande prövas på ett par vägvagnsnitt, men de tillägger att övergången till fossilfria transporter behöver påskyndas, varför det är nödvändigt att elektrifiera fler vägsträckor för testverksamhet under olika förhållanden och årstider.

Ett sätt att minska utsläppen från vägtransporter som Mathias Tegnér och Serkan Köse (båda S) lyfter fram i motion 2018/19:1306 yrkande 2 är att elektrifiera vägnätet. Motionärerna framhåller att tekniken redan existerar men att den endast används i begränsad utsträckning och då huvudsakligen inom ramen för forskningsprojekt. Motionärerna betonar därför vikten av att tekniken sprids för att komma till praktisk användning, och att man i sammanhanget säkerställer att hela Europa utnyttjar tekniska lösningar som sinsemellan är kompatibla.

Lars Hjalmered (M) efterlyser i motion 2018/19:1547 en strategi för elvägar. Motionären anser att ett nära samarbete mellan Trafikverket och andra intressenter är nödvändigt för att kunna anlägga elektrifierade vägar. Huruvida elvägar är rätt lösning för Sverige bör avgöras på tekniska och kommersiella grunder av i första hand experter, men det är enligt motionären rimligt att staten med sitt ansvar för stora delar av vägnätet tar fram en strategi för det fortsatta arbetet på området.

Jan Björklund m.fl. (L) välkomnar i partimotion 2018/19:2059 yrkande 3.2 i denna del pågående försök med elektrifiering av tunga vägtransporter, försök som i förlängningen kan göra det enklare att nå målet om en fossilfri fordonsflotta till 2030. Av detta skäl finner motionärerna det angeläget att dessa försök utvecklas och utvärderas och att det är lämpligt att utreda möjligheten att utöka försöken även till personbilar.

I kommittémotion 2018/19:2734 gör Magnus Jacobsson m.fl. (KD) bedömningen att om man kan få den tunga vägtrafiken att utnyttja el i stället för dagens drivmedel kommer det att vara ett mycket viktigt bidrag för att minska koldioxidutsläppen i Sverige. Därför anser motionärerna i yrkande 5 att det är viktigt att tydliggöra trafikhuvudmännens ansvar för elektrifieringen på strategiskt utvalda delar av vägnätet. En lösning som motionärerna föreslår är att väghuvudmannen hyr ut vägutrymmet till en operatör som bygger

infrastrukturen och tjänar pengar på att sälja el till de transportföretag som kör på vägen.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis peka på att regeringen i den senaste infrastrukturpropositionen (prop. 2016/17:21) bl.a. framhåller att framtidens transportsystem kommer att kräva mer interaktion mellan trafik och infrastruktur där fordon och infrastruktur är uppkopplade mot varandra. Regeringen pekar också på att nya lösningar behövs för att säkerställa att god infrastruktur i ett fossilfritt samhälle kan uppnås. Regeringen lyfter fram att svensk kompetens inom bl.a. ITS (intelligenta transportsystem) och elektrifiering av vägar kan skapa nya möjligheter till ett hållbart transportsystem och nya arbetstillfällen samt att test- och demonstrationsmiljöer för nya infrastruktur lösningar behövs för att kunna pröva framtidens transport- och samarbetsformer.

I skrivelsen En klimatstrategi för Sverige (skr. 2017/18:238) från april 2018 konstaterar regeringen att de olika tekniska lösningar som krävs för elvägar i dagsläget inte är tillräckligt väl utvecklade, konsekvensbeskrivna eller testade. Utvecklingstakten vad gäller elvägar är dock snabb, och svenska myndigheter och företag deltar i utvecklingen och visar på att Sverige ligger i framkant inom den tekniska utvecklingen på området, vilket utskottet finner uppmuntrande.

I betänkandet Vägen till självkörande fordon (SOU 2018:16) uppmärksammar Utredningen om självkörande fordon de olika testverksamheter som pågår både i Sverige och utrikes i fråga om elvägar. Utredningen pekar i sammanhanget på att Sverige har kommit långt med att utveckla tekniken. Inom ramen för programmet Fordonsstrategisk forskning och innovation (FFI) utarbetades 2015 ett antal strategiska färdplaner. FFI utgör ett samarbete mellan staten, som representeras av Vinnova, Trafikverket och Energimyndigheten, och fordonsindustrin med Scania CV AB, AB Volvo, Volvo Car Group och Fordonskomponentgruppen (FKG). Det rör sig om gemensam finansiering av forsknings-, innovations- och utvecklingsaktiviteter med fokus på områdena klimat, miljö och säkerhet. Det övergripande syftet med satsningarna på elvägar är enligt färdplanerna att vidareutveckla, komplettera, kvalificera och utvärdera olika elvägskoncept, bl.a. med utgångspunkt i den kunskap och de behov som uppstår under de pågående försöken som Trafikverket, Energimyndigheten och Vinnova finansierar tillsammans med industriella aktörer.

Utskottet påminner om att den första s.k. demonstratorn för elväg invigdes den 22 juni 2016 på E16 i Sandviken inom ramen för FFI-programmet. Därigenom blev Sverige ett av de första länderna i världen att genomföra tester med elkraft för tunga transporter på allmän väg. Närmare information om bl.a. detta projekt delgavs vid trafikutskottets utfrågning den 17 januari 2019 om transportsektorns bidrag till att uppfylla klimatmålen (2018/19:RFR3). Den

andra demonstratorn är belägen vid Arlanda. Den avgörande skillnaden mellan de båda systemen är hur elkraften överförs till fordonen. I Sandviken används en strömavtagare för att överföra elen till en elhybridmotor i fordonet medan konsortiebolaget E-road Arlanda i det andra fallet testar en teknik som innebär att laddningen av fordonet sker genom en strömskena i vägbanan under färd. Utskottet välkomnar de pågående försöksverksamheterna.

I november 2017 överlämnade Trafikverket sitt förslag till nationell färdplan för elvägar till Regeringskansliet. Planen sträcker sig t.o.m. 2022. Färdplanen beskriver den forskning som bedrivits hittills och en omvärldsanalys av kunskapsläget om olika lösningar för elvägar. Färdplanen rekommenderar vilka fortsatta utredningar och tester som behöver göras i fråga om marknad och finansiering, möjliga vägsträckor, tekniska lösningar etc. för att möjliggöra en etablering av elvägar. Trafikverket föreslår också ytterligare en till två demonstratorer samt en större elvägpilot för att komma närmare ett nyttogörande på allmän väg. Färdplanen rekommenderar att sträckorna ska vara minst 20–30 kilometer långa och tungt trafikerade. Flera olika presumtiva sträckor är identifierade, men ytterligare inventering är nödvändig. Regeringskansliet har initierat ett arbete som löper i flera parallella spår i enlighet med förslagen i den nationella färdplanen, som bl.a. inkluderar internationellt forskningssamarbete med europeiska partnerländer. Utskottet är positivt till detta.

I sin skrivelse om den nationella planeringen för transportinfrastrukturen 2018–2029 (skr. 2017/18:278) framhåller regeringen att Sverige har möjlighet att bli en permanent världsutställning för innovationer på transportområdet genom att satsa bl.a. på elektrifiering. Regeringen pekar på att den, för att åstadkomma en snabb introduktion av elvägar, satsar medel så att en pilotsträcka med elväg kan etableras under planperioden. Utskottet välkomnar detta.

I regeringens nationella godstransportstrategi från juni 2018 framhåller regeringen att elvägar kan bidra till att effektivisera godstransporterna och minska utsläppen av växthusgaser, en uppfattning som utskottet också ansluter sig till. En långsiktig plan för uppförande och utbyggnad av elvägar ska därför tas fram. Viktiga godsstråk, som exempelvis Europavägarna mellan Stockholm, Göteborg och Malmö och kopplingarna till viktiga hamnar, bör enligt regeringen prioriteras. Vidare anförs att behovet av kompletterande tekniker för eldrift utanför elvägsnätet, t.ex. snabbaddning för tung trafik, bör beaktas i det fortsatta arbetet. Det anges också att det för att åstadkomma en snabb introduktion av elvägar ska genomföras ett pilotprojekt, där elväg kan testas och olika relevanta aspekter utvärderas på en längre sträcka. Regeringen framhåller i sammanhanget att utvecklingen av elvägar samlar nya konstellationer av aktörer och kräver nya lösningar för säkerhet och drift. Elsäkerhetsverket har exempelvis inlett ett arbete med att tillhandahålla en vägledning om elsäkerhetsaspekter riktad till beställare och inköpare av varor och tjänster och har tagit fram förslag på ett utvecklat regelverk för elsäkerhet

för elvägar. Ett forum för dialog om dessa frågor mellan berörda myndigheter och aktörer i branschen bör också skapas, meddelar regeringen.

Utskottet konstaterar avslutningsvis att betydande insatser görs, inte minst på forskningsområdet, i syfte att främja elektrifieringen av vägtransporter och finner därför inte skäl att ta något initiativ med anledning av motionsyrkandena. Utskottet följer utvecklingen på området och emotser utfallet av pågående insatser med stort intresse. Mot denna bakgrund avstyrker utskottet motionerna 2018/19:1121 (SD) yrkande 46, 2018/19:1306 (S) yrkande 2, 2018/19:1547 (M), 2018/19:2059 (L) yrkande 3.2 i denna del och 2018/19:2734 (KD) yrkande 5.

Miljözoner

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om miljözoner. Utskottet välkomnar de initiativ som har tagits i syfte att förbättra miljön och luftkvaliteten i utsatta stadsmiljöer och anser att förslagen om nya miljözoner är välavvägda.

Jämför reservation 28 (SD) och 29 (L).

Motionerna

Jan Björklund m.fl. (L) vill i partimotion 2018/19:2255 yrkande 9 att man förbättrar villkoren för miljöbilar. Fler städer bör därför enligt motionärerna införa miljözoner där endast miljöbilar får köra.

Edward Riedl (M) betonar i motion 2018/19:2773 betydelsen av en god luftkvalitet i städerna och pekar på den positiva utvecklingen på området under senare år. Motionären påpekar att nya åtgärder samtidigt måste vägas mot kostnader och avsedd effekt på miljö, klimat och luftkvalitet. Små miljövinster till stora kostnader för den enskilde riskerar enligt motionären att urholka människors tilltro till miljöpolitiken. Av denna anledning anser motionären att regeringen bör utreda om eventuella effekter på luftkvaliteten står i proportion till de negativa konsekvenser som kan uppstå för privatpersoner och lokalt näringsliv när man inför miljözoner för personbilar.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis påminna om att s.k. miljözoner används för att begränsa användningen av bensin- och dieselfordon som inte har fullgod utsläppsklass inom tätorter där luftkvaliteten har överstigit EU:s gränsvärden. Därigenom förbättras luftkvaliteten i områden där människor bor och arbetar. Miljözoner har hittills endast gällt lastbilar och bussar.

Den 17 december 2015 gav regeringen Transportstyrelsen i uppdrag att föreslå hur dagens miljözonsbestämmelser kan utvecklas för att bättre bidra

till att miljö kvalitetsmålen och målen för transportpolitiken uppnås. Möjligheten att införa miljö zoner och således ställa miljökrav på tunga fordon ansågs i sammanhanget vara en viktig åtgärd. Transportstyrelsen upplyser på sin webbplats att kostnaderna för enskilda och företag kan bli mycket stora, beroende på storleken på miljözonerna och i vilken takt bestämmelserna införs. Enligt Transportstyrelsen förväntas miljözon klass 2 bidra till förbättrad luftkvalitet fram till 2030. Efter 2035 kommer miljözon klass 2 att vara relativt verkninglös eftersom den svenska fordonsflottan då till stor del kommer att uppfylla kraven för zonen. Miljözon klass 3 beräknas däremot bidra med en tystare och renare luft i stadsmiljön under längre tid.

Regeringen beslutade i augusti 2018 om förordningsändringar som ger kommunerna nya möjligheter att införa miljö zoner. Det är kommunerna själva som beslutar om och var miljö zoner ska införas. Från och med den 1 januari 2020 kompletteras dagens bestämmelser om miljö zoner med två nya typer av miljö zoner, så att kommunerna ges möjlighet att införa miljö zoner även för personbilar, lätta lastbilar och lätta lastfordon enligt följande:

- I miljözon klass 1 (dagens miljözon) får alla lätta fordon köra. För tunga fordon gäller tillträde i miljözon klass 1 enligt gällande bestämmelser.
- I miljözon klass 2 ställs krav på personbilar, lätta bussar och lätta lastfordon. För att få köra i miljözon klass 2 måste fordon med såväl bensinmotor som dieselmotor tillhöra utsläppsklass Euro 5 eller bättre. Från och med den 1 juli 2022 skärps kraven för bilar med dieselmotor. Från den tidpunkten ska dieslbilar uppfylla kraven för Euro 6 för att få köra i miljözon klass 2.
- I miljözon klass 3 ställs högst krav. Där får endast elfordon, bränslecellsfordon och gasfordon köra, lätta som tunga fordon med tillägget att för gasfordon gäller utsläppskrav Euro 6. När det gäller tunga fordon får även laddhybrider köra om fordonet uppfyller utsläppskraven för Euro 6.

Utskottet vill tillägga att det i bestämmelserna om de nya typerna av miljö zoner finns regler om undantag för vissa fordon som används för vissa angivna tjänster och ändamål. Till exempel undantas fordon som används i samband med färdtjänst, fordon vars förare eller passagerare innehar ett parkeringstillstånd för rörelsehindrade och fordon som anpassats eller anskaffats med bilstöd.

Utskottet vill i sammanhanget också peka på att Transportstyrelsen i sitt regleringsbrev för 2018 fick i uppdrag att föreslå hur regelefterlevnaden av bestämmelser om miljö zoner kan säkerställas. I uppdraget ingick det också att identifiera och föreslå åtgärder mot eventuella administrativa hinder samt att utreda hur annan närliggande lagstiftning kan harmoniseras med miljö zonsbestämmelserna. Transportstyrelsen fick även i uppdrag att informera kommuner, allmänheten och statliga myndigheter om bestämmelserna om miljö zoner.

I en interpellationsdebatt (ip. 2017/18:451) den 17 april 2018 om införandet av miljö zoner framhöll också statsrådet Tomas Eneroth att regeringen då

arbetade med att utforma ett nationellt regelverk som ger de kommuner som ser ett sådant behov möjlighet att införa miljözoner för lätta fordon. Statsrådet betonade att det är kommunerna själva som avgör om och var miljözoner ska införas. Han betonade också att det har varit viktigt för regeringen att hitta en utformning som bidrar till att göra luften renare i städerna samtidigt som människor och företag måste veta vad som gäller och få tid att ställa om till miljövänlig teknik. Enligt förslaget kommer dieselbilar som tillhör utsläppsklass Euro 5 att fasas ut ur miljözon klass 2 först 2022, vilket ger de som behöver köra bil i zonerna tid att anpassa sig innan förbuden träder i kraft. Regeringens besked i frågan gör att det nu finns en förutsägbarhet för kommuner, företag och bilägare, som nu kan planera för framtiden, vilket utskottet finner positivt.

Utskottet välkomnar de initiativ som har tagits i syfte att förbättra miljön och luftkvaliteten för de som bor och verkar i utsatta stadsmiljöer och anser att förslagen om nya miljözoner är välvägdade. Motionerna 2018/19:2255 (L) yrkande 9 och 2018/19:2773 (M) avstyrks därmed.

Bilpooler

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om bilpooler. Utskottet välkomnar regeringens ambition att underlätta för dessa och avvaktar pågående utredningsarbete.

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

Motionerna

Thomas Morell m.fl. (SD) konstaterar i kommittémotion 2018/19:1121 att det blir allt svårare för städernas invånare att hitta lediga parkeringsplatser som en följd av den tilltagande urbaniseringen. Motionärerna framhåller också att detta är en anledning till att intresset växer runt om i landet för att starta bilpooler. För att fortsättningsvis kunna planera och generera största möjliga samhällsnytta understryker motionärerna därför i yrkande 9 att parkeringsplatser och bilpooler bör tas med i samhällsplaneringen.

Anders Åkesson m.fl. (C) anser i kommittémotion 2018/19:2427 yrkande 11 att man bör utarbeta en juridisk definition av begreppet bilpool. Motionärerna framhåller att en konsekvens av att det inte finns någon juridisk definition är att kommuner inte kan reservera parkeringsytor för bilpoolsbilar eftersom kommuner inte kan tilldela platser till fristående bolag.

Även i kommittémotion 2018/19:2901 yrkande 38 understryker Jessica Rosencrantz m.fl. (M) behovet av en juridisk definition av begreppet bilpool för att ge kommunerna möjlighet att reservera gatuutrymme för bilpooler. Motionärerna föreslår att detta görs i enlighet med det förslag som återfinns i SOU 2017:22 Från värdekedja till värdecykel.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis peka på att Klimatpolitiska rådet i sin rapport för 2019 konstaterar att många kommuner och regioner vill bidra till de nationella och globala klimatmålen samtidigt som de vill minska lokala miljöproblem och skapa attraktiva städer och regioner. Men den lokala och regionala nivån behöver fler redskap för att kunna styra trafik- och samhällsplaneringen mot effektiva och hållbara lösningar. För att stärka kommunernas mandat och redskap för att främja fossilfria transporter föreslås i rapporten att kommunerna ges rätt att upplåta allmän mark till särskilda parkeringar för bilpooler på ett liknande sätt som kommunerna i dag kan avsätta mark för särskilda handikapparkeringar.

Utskottet vill i sammanhanget uppmärksamma att Utredningen cirkulär ekonomi, i betänkandet Från värdekedja till värdecykel – så får Sverige en mer cirkulär ekonomi (SOU 2017:22), pekar på att dagens bilpark används ineffektivt och att dela bil i en bilpool därför kan vara ett attraktivt alternativ. För att öka tillgängligheten till bilpooler har utredningen tagit fram ett förslag på lagstadgade kriterier för vad som avses med allmänt tillgängliga bilpoolsfordon, vilka sedan kan användas som grund för statliga eller lokala främjandeåtgärder. Enligt utredningen ska bilpooler kunna ansöka hos Transportstyrelsen om att fordon som uppfyller kriterierna registreras som allmänt tillgängliga bilpoolsfordon i trafikregistret. Dessutom föreslås att kommuner ska ges möjlighet att avsätta gatumark som bilpoolsparkering, genom lokala trafikföreskrifter. Effekterna av förslaget väntas enligt utredningen leda till ett minskat behov av nya bilar, minskat behov av parkeringsplatser samt lägre utsläpp från bilresor. Detta kommer att underlätta bostadsbyggande och samhällsplanering för hållbara städer, anser utredningen. De administrativa kostnaderna bedöms som relativt begränsade.

I betänkandet Bebyggelse- och transportplanering för hållbar stadsutveckling (SOU 2019:17), som överlämnades till regeringen i mars 2019, konstaterar utredaren att det numera finns en bredare insikt i värdet av att de boende kan klara sin vardag med hjälp av andra färdmedel än privatägd bil jämfört med tidigare då tillgång till privat bilparkering betraktades som något nödvändigt för att kunna förflytta sig. I dag styrs dock antalet parkeringsplatser som måste byggas vid exploatering av den kommunala parkeringspolicyn och av de s.k. parkeringstalen som har sin utgångspunkt i plan- och bygglagens (PBL 2010:900) bestämmelser. Mer flexibla parkeringstal skulle enligt Boverket göra det möjligt för kommunen att anlägga färre parkeringsplatser än vad som annars föreskrivs om byggherren väljer att tillhandahålla mobilitetstjänster av olika slag som minskar de boendes och de verksammas behov och intresse av att äga egen bil. Lösningar på detta kan vara integrering av en bilpool vid nybyggnad av bostäder eller rabatt på kollektivtrafikkort, föreslår utredningen.

Enligt utredaren finns det i dag också en rad nya idéer och affärsmodeller för att tillgodose transportbehoven i städerna och nya aktörer som utmanar de traditionella lösningarna. Detta gäller t.ex. bilpoolssystem som Drive Now och

Car 2 Go, som båda dessvärre har lämnat Stockholm för att man inte tycker sig ha fått gehör för sina idéer, t.ex. när det gäller tillgång till parkering.

Vad gäller kommunernas möjlighet att avsätta mark för detta ändamål pekade statsrådet Tomas Eneroth den 12 februari 2019, med anledning av en skriftlig fråga (fr. 2018/19:124), på att möjligheten att stimulera bilpooler ingår i den sakpolitiska överenskommelsen mellan Socialdemokraterna, Center-partiet, Liberalerna och Miljöpartiet. Från regeringens sida är man angelägen om att underlätta för bilpooler, vilket utskottet välkomnar. Statsrådet framhöll i sammanhanget att Utredningen cirkulär ekonomi har lämnat ett viktigt bidrag till att öka tillgängligheten till bilpooler genom sitt förslag. Remitteringen av utredningens betänkande Från värdekedja till värdecykel – så får Sverige en mer cirkulär ekonomi (SOU 2017:22) har dock enligt statsrådet visat att förslagens konsekvenser behöver utredas vidare och att även andra sätt att underlätta för bilpooler bör undersökas. Regeringen beslutade därför den 30 augusti 2018 att tillsätta en särskild utredare som ska lämna förslag om hur bil-, motorcykel- och mopedpooltjänster ska kunna främjas (dir. 2018:93). Utredaren ska undersöka flera olika möjligheter, bl.a. förutsättningarna för en sänkt mervärdesskattesats på bilpooltjänster, men också närmare analysera förslaget från Utredningen cirkulär ekonomi. Vidare framgår det av direktivet att utredaren även ska undersöka i vilken utsträckning förslagen kan bidra till minskade vägtrafikvolym, ökad effektivitet i transportsystemet och minskade utsläpp. En analys ska även göras av substitutionseffekterna, såsom effekterna på resandet i kollektivtrafiken. Utredaren ska avgränsa och definiera begreppet bilpoolstjänst utifrån vilken verksamhet som bör gynnas och vilken tjänst som ska omfattas för att uppnå mer resurseffektiva transporter, och även överväga vilka krav som kan ställas i fråga om de fordon som används i en sådan bilpooltjänst. Utredaren ska redovisa sitt uppdrag och sina förslag senast den 18 december 2019. Utskottet emotser detta med intresse.

Utskottet ser positivt på det växande intresset och användningen av bilpooler och välkomnar därför regeringens ambition att underlätta för dessa. Utskottet finner dock inga skäl för att föregripa det pågående utredningsarbetet. Motionsförslagen 2018/19:1121 (SD) yrkande 9, 2018/19:2427 (C) yrkande 11 och 2018/19:2901 (M) yrkande 38 avstyrks därmed.

Reservationer

1. **Långa och tunga lastbilar, punkt 1 (C, KD, L)**

av Anders Åkesson (C), Magnus Jacobsson (KD) och Helena Gellerman (L).

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 motionerna

2018/19:2058 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkande 3.1,

2018/19:2427 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 19.1 och

2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 54,
bifaller delvis motionerna

2018/19:1121 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 5,

2018/19:1552 av Lars Hjalmered (M) yrkande 3 och

2018/19:2404 av Eskil Erlandsson (C) samt
avslår motionerna

2018/19:1281 av Mats Nordberg m.fl. (SD) yrkande 21 och
2018/19:1552 av Lars Hjalmered (M) yrkandena 1 och 2.

Ställningstagande

Vi anser att det finns stora miljö- och samhällsnyttor att tillvarata genom att utnyttja tyngre och längre och därmed mer transporteffektiva fordon på det svenska vägnätet. I dag får emellertid de tyngsta lastbilarna på 74 ton endast framföras på 8 procent av det svenska vägnätet. Samtidigt som ledig kapacitet kan utnyttjas mer effektivt och utsläppen av bl.a. koldioxid hållas nere, förbättras de transportberoende näringarnas konkurrenskraft om de i större utsträckning kan utnyttja denna typ av fordonståg. Vi vill i sammanhanget uppmärksamma att det sedan 2009 pågår testverksamhet med längre och tyngre fordonståg än vad som normalt är tillåtet i Sverige. Tillsammans med en rad olika studier visar försöken på att utsläppen minskar med i genomsnitt ca 10 procent per transporterat ton. Vi anser således att det är en prioriterad uppgift att tillåta både tyngre och längre fordon i trafiken som kan minimera antalet vägtransporter, vilket i sin tur gynnar trafiksäkerheten. Färre lastbilar minskar också de negativa effekterna på miljön, vilket är viktigt med tanke på ambitionen att minska transportsektorns koldioxidutsläpp och för att nå målet om en fossilfri fordonsflotta 2030. Åtgärder bör sammanfattningsvis vidtas för att göra det möjligt att använda längre och tyngre lastbilar på ett tillgängligt, funktionellt och sammanhållet vägnät i hela landet.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

2. Långa och tunga lastbilar, 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 motionerna

2018/19:1121 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 5 och

2018/19:1281 av Mats Nordberg m.fl. (SD) yrkande 21,

bifaller delvis motionerna

2018/19:2058 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkande 3.1,

2018/19:2427 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 19.1 och

2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 54 och

avslår motionerna

2018/19:1552 av Lars Hjälmered (M) yrkandena 1–3 och

2018/19:2404 av Eskil Erlandsson (C).

Ställningstagande

Vi vill uppmärksamma att Trafikverket öppnade en begränsad del av vägnätet sommaren 2018 för den nya bärighetsklassen BK4. Jämfört med den tidigare gränsen på 64 ton tillåts nu fordonsekipage med bruttovikter på 74 ton att köra på de vägar som har den nya bärighetsklassen. Med rätt fordonskombination och axelkonfiguration på dessa ekipage kan man minska trycket på vägarna men även köra mer miljövänliga transporter än tidigare. Trafikverket har nu i uppdrag att identifiera fler vägar som kan nyttjas för BK4. Vi påminner i sammanhanget om det vi tidigare har anfört i riksdagen: Om den nya bärighetsklassen ska bli en framgång bör man i större omfattning utnyttja de vägsträckor som har tillräcklig bärighet utan att för den sakens skull gör avkall på säkerhet och funktionalitet.

Vi kan konstatera att man i Finland redan tillåter 76 tons bruttovikt på stora delar av vägnätet, vilket inte minst har gynnat den finska virkesindustrins konkurrenskraft. Vi anser därför att det krävs en snabbare process för att införa den nya bärighetsklassen BK4 här hemma, i första hand för att värna den svenska konkurrenskraften men även för att hålla utsläppen nere.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

3. Självkörande fordon, 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

2018/19:1121 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 47 och avslår motionerna

2018/19:405 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 2,

2018/19:1548 av Lars Hjälmered (M),

2018/19:2059 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkande 3.2 i denna del,

2018/19:2651 av Saila Quicklund (M) och

2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 6.

Ställningstagande

Självkörande fordon är inte längre något som förknippas med framtiden; detta finns redan inom flera områden. Vi menar att autonoma fordon skapar stora möjligheter och ger en ökad frihet för både personer och företag, men även för samhället i sin helhet. Vi ser givetvis positivt på den nya tekniken men vi är även pragmatiska när det gäller teknikens för- och nackdelar. Det finns en rad frågeställningar vad gäller dessa fordon och hur tekniken kommer att klara av alla trafiksituationer. Vem är exempelvis ansvarig vid en olycka, och hur värdesätter tekniken olika oundvikliga scenarier? Det handlar om frågor som vi anser behöver utredas mer ingående.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

4. Självkörande fordon, punkt 2 (C, L)

av Anders Åkesson (C) och Helena Gellerman (L).

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 motionerna

2018/19:1548 av Lars Hjälmered (M) och

2018/19:2059 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkande 3.2 i denna del och avslår motionerna

2018/19:405 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 2,
2018/19:1121 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 47,
2018/19:2651 av Saila Quicklund (M) och
2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 6.

Ställningstagande

Vi är övertygade om att självkörande fordon kommer att revolutionera hur vi transporterar både varor och människor, och att det i grunden kommer att påverka hur vi bygger och utformar våra vägar och tätorter i framtiden. Självkörande fordon handlar dock inte bara om transporter av personer och gods, utan det kommer att få genomgripande konsekvenser på en rad områden i samhället, exempelvis bostäder, infrastruktur, utbildning, företagande, jobbmarknad, vård och omsorg samt ekonomi.

För att detta ska bli verklighet anser vi att det krävs politiska beslut som säkrar att de teknikintensiva företagen kan utveckla och inte minst testa sina produkter på ett säkert sätt. Vi behöver tänka framtidsinriktat när vi upphandlar och bygger nytt i våra kommuner, och det krävs också en utökad samverkan mellan olika samhällsaktörer. Vi vill påminna om att det bara till ganska nyligen var förbjudet att över huvud taget använda självkörande fordon i vanlig trafik i Sverige. Nu finns det dock möjligheter att genomföra försöksverksamhet, något som vi varmt välkomnar. För att underlätta en successiv introduktion av självkörande bilar behövs politiska beslut som möjliggör storskaliga tester i verklig miljö, så att alla samhällsaktörer kan förstå innebörden av självkörande bilar. Dessutom kvarstår frågan hur användningen av självstyrande och självkörande fordon ska regleras när utvecklingen går från försöks- och forskningsverksamhet till kommersiella produkter på marknaden. Om så inte sker anser vi att det finns en risk för att utvecklingen kommer att förläggas till andra länder. Det kan medföra att tekniska lösningar och standarder kommer att utvecklas som Sverige måste anpassa sig till i efterhand. Sverige riskerar också att hamna på efterkälken vad gäller att förstå och fullt ut använda potentialen i självkörande bilar för ökad konkurrenskraft samt billigare och effektivare transporter. Enligt vår uppfattning är det klokare att Sverige aktivt deltar i utvecklingen och drar fördel av de nya möjligheter som öppnas. Därför anser vi att regeringen skyndsamt bör utreda och återkomma till riksdagen med förslag på hur vi kan få en lagstiftning som möjliggör användning av olika former av autonoma fordon i vanlig trafik.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

5. Självkörande fordon, 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 motion

2018/19:405 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 2,
bifaller delvis motion

2018/19:2651 av Saila Quicklund (M) och
avslår motionerna

2018/19:1121 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 47,

2018/19:1548 av Lars Hjälmered (M),

2018/19:2059 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkande 3.2 i denna del och

2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 6.

Ställningstagande

Landsbygdskommittén har uppmärksammat att tekniken med självkörande fordon kan skapa nya möjligheter på landsbygden. Ofta erbjuder vägförhållandena där bättre förutsättningar än i städerna. Landsbygdskommittén föreslår sålunda att landsbygden bör prioriteras vid utvecklingen av sådan teknik. Det är ett spännande förslag som jag ställer mig bakom, i synnerhet som landsbygden ofta erbjuder bra förutsättningar för att fungera som testbädd för ny teknik. Jag anser därför att även landsbygden bör finnas med vid prioriteringar i samband med satsningar på testverksamhet och ett mer permanent införande av självkörande fordon.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

6. Självkörande fordon, 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

2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 6 och
avslår motionerna

2018/19:405 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 2,
2018/19:1121 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 47,
2018/19:1548 av Lars Hjälmared (M),
2018/19:2059 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkande 3.2 i denna del och
2018/19:2651 av Saila Quicklund (M).

Ställningstagande

I dag inträffar alltför för många olyckor som en följd av den mänskliga faktorn, något som enligt min uppfattning kan minimeras med hjälp av självstyrande fordon. Självstyrande fordon av olika slag kan också underlätta arbetspendling för de som annars är beroende av bilen. Även godstransportsektorn skulle gynnas av fler självstyrande fordon, och i en inte alltför avlägsen framtid skulle fler godstransporter kunna automatiseras. Sverige har också goda möjligheter att fungera som ett föregångsland på området eftersom vi har en fordonstillverkning i världsklass och ett gott utgångsläge. Redan i dag sker försöksverksamhet med självstyrande fordon på våra vägar. Dessa försök behöver enligt min mening utökas. Försäkringsproblematiken behöver åtgärdas, och utgångspunkten när en tillverkare vill testa ny teknik ska vara positiv. Därför anser jag att Sverige behöver en heltäckande strategi för självstyrande fordon.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

7. Motorhobbyn och historiska fordon, punkt 4 (M)

av Jessika Roswall (M), Anders Hansson (M), Åsa Coenraads (M) och Sofia Westergren (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

2018/19:2901 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 25 och
avslår motionerna

2018/19:966 av Cecilia Widegren (M),

2018/19:1298 av Isak From (S),

2018/19:1850 av Jan Ericson (M),

2018/19:1854 av Jan Ericson (M) och

2018/19:2851 av Per Lodenius och Johan Hedin (båda C).

Ställningstagande

Vi inom Moderaterna anser att det rullande kulturarvet är en viktig del av den svenska kulturen och historien. Vid sidan av det historiska värdet skapas arbetstillfällen runt om i landet eftersom många intresserade ägnar både tid och pengar åt service och underhåll av äldre fordon eller åt att sköta en museiverksamhet. Vi kan dessvärre konstatera att nya lagar, regler och avgifter inte alltid utformas med hänsyn till de förutsättningar som gäller för historiska fordon. Det är olyckligt och riskerar att begränsa möjligheterna att vårda och värna det rullande kulturarvet i Sverige. Ett av kraven som finns i dag och som vållar problem är att ägaren av ett historiskt fordon – om han eller hon inte har ett registreringsbevis i original eller en vidimerad arkivkopia – måste kunna uppvisa ett tillverkarintyg. Det är ett intyg som är svårt och ibland helt omöjligt att få fram. Vi anser därför att man bör göra en översyn av kraven på dokumentation om historiska fordon.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

8. Motorhobbyn och historiska fordon, 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
2018/19:966 av Cecilia Widegren (M),
bifaller delvis motionerna
2018/19:1298 av Isak From (S) och
2018/19:1854 av Jan Ericson (M) samt
avslår motionerna
2018/19:1850 av Jan Ericson (M),
2018/19:2851 av Per Lodenius och Johan Hedin (båda C) och
2018/19:2901 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 25.

Ställningstagande

Det rullande kulturarvet möts inte sällan av krav från samhället som inte enbart är försvårande utan också direkt hindrande för den ideella verksamhet som bedrivs. Vi vill understryka att en viktig del i bevarandearbetet är att genomföra motorträffar och visa upp verksamheten för allmänheten för att upprätthålla intresset. Enligt vår uppfattning ska Sverige ha och ställa tydliga krav på säkerhet och trygghet på vägarna, men i vissa fall försvårar olika bestämmelser motorträffar. Det finns t.ex. en oro över att Transportstyrelsens föreskrifter och

allmänna råd om tävling och uppvisning med motordrivna fordon på väg (TSFS 2018:2), som trädde i kraft i oktober 2018, kommer att försvåra eller förhindra arrangemang med historiska fordon. Regelverket borde i stället utformas så att det blir möjligt att genomföra arrangemang samtidigt som högt ställda säkerhetskrav tillgodoses. Vi anser att arrangemang som följer gällande trafikregler och som inte utgör någon fara eller olägenhet för andra inte ska kräva någon ansökan eller tillstånd. Mot denna bakgrund anser vi att tillståndsprövningen för uppvisning av fordon vid evenemang behöver ses över.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

9. A-traktorer, 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 motionerna

2018/19:1007 av Cecilia Widegren m.fl. (M) yrkande 1 och

2018/19:1121 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 53 och
avslår motion

2018/19:1007 av Cecilia Widegren m.fl. (M) yrkande 2.

Ställningstagande

Den som kör en A-traktor måste ha traktorkort eller mopedkörkort och får framföra sitt fordon i högst 30 kilometer i timmen, medan den som kör en EU-moped får köra i 45 kilometer i timmen. Genom att höja hastighetsgränsen för A-traktorer från 30 till 45 kilometer i timmen kan enligt vår uppfattning trafiksäkerheten öka eftersom fordonen då inte blir ett lika stort hinder i trafiken. Det skulle dessutom minska miljöpåverkan eftersom varvtalen kan sänkas. Vi vill därför utreda en höjning av hastigheten på A-traktorer från dagens 30 kilometer i timmen till 45 kilometer i timmen.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

10. Övergivna fordon, punkt 6 (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 6 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna
2018/19:307 av Jimmy Ståhl (SD) och
2018/19:1121 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 58 och
avslår motionerna
2018/19:787 av Lotta Finstorp (M) och
2018/19:1542 av Lotta Olsson (M).

Ställningstagande

Ett stort problem som vi ser med stulna bilar är att de blir stående alltför länge där de har övergetts. Polisen undersöker i dessa fall fordonen för att konstatera om de är stulna och märker därefter ut dem med ett plastband. Ett problem som uppstår om fordonen blir stående alltför länge är att de riskerar att vandaliseras, plundras på delar eller sättas i brand. Det kan även hända att de står mycket olämpligt till på exempelvis gång- och cykelbanor eller har hamnat ute i naturen med de risker för miljön som detta innebär. Genom att så snabbt som möjligt forsla bort fordonen kan man undvika merkostnader för försäkringsbolagen och minska olycksrisken eller hotet mot miljön. Det är därför viktigt, anser vi, att fordonen forslas bort skyndsamt innan mer åverkan hunnit göras. Vi vill därför att man utreder möjligheten att snabbare kunna forsla bort övergivna fordon.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

11. Bestämmelser om vissa fordonstyper, punkt 7 (SD)

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

Förslag till riksdagsbeslut

Vi 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
2018/19:1121 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 24, 52, 54 och 57 samt

avslår motion

2018/19:2580 av Ida Drougge och Erik Bengtzboe (båda M).

Ställningstagande

Vi ser ett behov av olika regelverksändringar på fordonsområdet. Vi vill inledningsvis uppmärksamma de s.k. lättlastarna, dvs. lätta lastbilar på maximalt 3,5 ton. Lättlastare används flitigt för godstransporter på svenska vägar; tyvärr är dock dessa fordon ofta överlastade och kan därför utgöra en betydande risk i trafiken. Dessutom omfattas dessa fordon inte av kravet på färdskrivare. Enligt vår uppfattning förklaras lättlastarnas växande popularitet av att de i flera avseenden går under radarn och inte uppmärksammas. Vi anser därför att regelverket för lätta lastbilar bör ses över för att öka säkerheten på våra vägar.

Vidare vill vi peka på att det som i dag populärt kallas för mopedbilar klassas som EU-mopeder, vilka som mest får väga 425 kilo och lasta högst 260 kilo. Mopedbilar är dock inte lika säkra som exempelvis en tyngre A-traktor. Mopedbilar byggs uteslutande av plast för att klara viktkraven, vilket innebär viktbesparingar på säkerhetsdetaljer som resulterar i mindre säkra fordon. Genom att använda andra mer tåligare byggmaterial kan krocksäkerheten förbättras men även resultera i billigare slutprodukter. Vi vill därför att man utreder en höjd viktgräns för mopedbilar.

Vi vill också uppmärksamma de s.k. terrängfordonen som i huvudsak används för person- eller godstransporter i oländig mark. En 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 terrängfordon behöver korsa en väg som inte är enskild får göra det via den kortaste lämpliga sträckan. Vi menar dock att det bör finnas fler möjligheter till undantag, vilket skulle underlätta för användarna utan att det nämnvärt skulle påverka trafiksäkerheten eller miljön. Vi vill därför utreda utökade möjligheter att framföra terrängfordon på allmän väg.

Avslutningsvis vill vi uppmärksamma att allt fler körfält reserveras för kollektivtrafiken i större städer; vi anser dock att dessa körfält inte används optimalt och därför kan utnyttjas effektivare. Vår uppfattning är att taxi kan ses som en del av det kollektiva resandet och därmed borde få ökad tillgång till kollektivtrafikkörfälten. Detta skulle också underlätta för färdtjänsten, anser vi. Taxi och särskilt motorcyklar tillhör en kategori av fordon som inte nämnvärt försvårar för kollektivtrafiken när de utnyttjar dessa körfält, och vi vill därför att man utreder förutsättningarna för både taxi och motorcykel att kunna utnyttja kollektivtrafikkörfälten där så är möjligt.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

12. Parkeringsfrågor, punkt 9 (M)

av Jessica Roswall (M), Anders Hansson (M), Åsa Coenraads (M) och Sofia Westergren (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 motion

2018/19:2901 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 36,
bifaller delvis motionerna

2018/19:1273 av David Josefsson (M) yrkande 1 och
2018/19:2854 av Martin Ådahl m.fl. (C) yrkande 1 och
avslår motionerna

2018/19:310 av Jimmy Ståhl (SD),
2018/19:451 av Markus Wiechel (SD) yrkande 3,
2018/19:1121 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 28,
2018/19:1273 av David Josefsson (M) yrkande 2 och
2018/19:2854 av Martin Ådahl m.fl. (C) yrkande 2.

Ställningstagande

För att kunna främja framväxten av ett mer hållbart transportsystem är det enligt vår uppfattning viktigt att både stat och kommun har möjlighet att premiera de som gör ett aktivt val för att minska utsläppen av klimatgaser. Parkeringsbestämmelser kan vara ett effektivt sätt att påverka i vilken utsträckning ett mer miljövänligt fordon väljs när det är dags att köpa nytt. Sedan 2011 är det möjligt för kommuner att reservera laddplatser och parkeringsplatser för elbilar och laddhybrider. Vi anser att det även bör vara möjligt för kommuner att kunna välja att premiera ägare till miljöbilar på ett liknande sätt. Vi vill därför att man ser över möjligheten att ge kommunerna rätt att införa ett system med differentierade parkeringsavgifter baserat på fordonets miljöklassning i syfte att främja framväxten av fler miljövänliga fordon.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

13. Parkeringsfrågor, punkt 9 (SD)

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

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
2018/19:310 av Jimmy Ståhl (SD) och
2018/19:1121 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 28 och
avslår motionerna
2018/19:451 av Markus Wiechel (SD) yrkande 3,
2018/19:1273 av David Josefsson (M) yrkandena 1 och 2,
2018/19:2854 av Martin Ådahl m.fl. (C) yrkandena 1 och 2 samt
2018/19:2901 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 36.

Ställningstagande

För den som är rörelsehindrad och själv kör bil är det av största vikt att man har möjlighet att parkera bilen på särskilda handikapplatser för att kunna utföra vardagssysslor. Det är därför beklagligt att personer som inte har rätt att parkera på dessa platser ändå gör det, vilket försvårar för den som är rörelsehindrad. För att stävja detta missbruk föreslår vi att böterna höjs kraftigt för de som ställer sig på en handikapparkering utan tillstånd.

Vidare vill vi uppmärksamma problemet med okynnesparkering i lastzoner som ju i första hand är till för att underlätta för leveranser till och från näringsidkare. Vi anser att påföljden för överträdelse av parkeringsförbud bör skärpas för att stävja missbruket och menar därför att man bör utreda möjligheten att öka parkeringsboten eller andra påföljder vid denna typ av överträdelse.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

14. Enskilda vägar, punkt 10 (M, L)

av Jessika Roswall (M), Anders Hansson (M), Helena Gellerman (L),
Åsa Coenraads (M) och Sofia Westergren (M).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi 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 motionerna
 2018/19:2059 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkande 3.2 i denna del och
 2018/19:2901 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 6 och
 avslår motionerna
 2018/19:1012 av Cecilia Widegren (M) yrkande 2,
 2018/19:1204 av Betty Malmberg (M),
 2018/19:2261 av Solveig Zander (C) och
 2018/19:2494 av Per Åsling och Peter Helander (båda C) yrkande 2.

Ställningstagande

En väl fungerande infrastruktur är en grundläggande förutsättning för en levande landsbygd, och de enskilda vägarna är en viktig del i detta. Vi vill påminna om att det genomfördes en kraftig höjning av stödet till de enskilda vägarna när Alliansen var i regeringsställning. Vi anser fortfarande att de enskilda vägarna är av stor betydelse. Det finmaskiga vägnätet måste enligt vår uppfattning ha en hållbar och bra standard för bärighet, och likaså måste väghållningen fungera året runt. Vi anser därför att staten även fortsättningsvis bör ta ett ekonomiskt ansvar för att upprätthålla en god standard på det enskilda vägnätet och att myndigheternas bemötande och tillämpning av regelverket bör syfta till att underlätta för underhåll och reinvesteringar av dessa vägar.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

15. Enskilda vägar, punkt 10 (C)

av Anders Åkesson (C).

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
 2018/19:2494 av Per Åsling och Peter Helander (båda C) yrkande 2 och
 avslår motionerna
 2018/19:1012 av Cecilia Widegren (M) yrkande 2,
 2018/19:1204 av Betty Malmberg (M),
 2018/19:2059 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkande 3.2 i denna del,
 2018/19:2261 av Solveig Zander (C) och
 2018/19:2901 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 6.

Ställningstagande

I samband med en framtida översyn av regelverket för enskilda vägar, anser jag att man bör ta upp frågan om omklassificering av enskilda vägar till allmänna vägar. En lämplig åtgärd i detta sammanhang är att ge Trafikverket i uppdrag att utreda vilka enskilda vägar som i praktiken fungerar som en allmän väg eller nyttjas av andra än andelsägarna i sådan omfattning att de bör vara allmänna.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

16. Vissa vägfrågor, 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

2018/19:459 av Arman Teimouri (L) och

avslår motionerna

2018/19:2553 av Rickard Nordin (C) och

2018/19:2557 av Ulrika Heie och Fredrik Christensson (båda C) yrkandena 1 och 2.

Ställningstagande

Sedan flera år befinner sig det svenska vägnätet i ett gradvist förfall, och det läggs enligt min mening inte tillräckligt med resurser på underhåll. Jag anser också att de analyser som görs av nödvändiga åtgärder är otillräckliga och att kontrollen i efterhand på utförda och upphandlade arbeten brister. Det bristande underhållet innebär i förlängningen även en ökad olycksrisk. Det är dock angeläget att alla de som har vägen som arbetsplats ska kunna känna att deras arbetsmiljö och deras personliga säkerhet är viktig. Det är även viktigt att vi har ett vägnät i toppklass för att vi ska kunna införa tekniken med självkörande fordon. En väsentlig faktor för säker navigation i sammanhanget är att det finns tydliga vägmarkeringar, räckten och skyltar. Enligt Skandinaviska Vägmarkeringsföreningen och Trafikverkets egna mätningar är dock tillståndet på våra vägar undermåligt. Endast 25 procent av vägmarkeringarna är synliga på våta vägar i mörker.

Jag vill därför att Trafikverket ska få i uppdrag att ta fram en underhållsstrategi för vägmarkeringar i vilket det sätts en miniminivå på acceptabel standard, men också att samma krav på underhåll och skick ska gälla över hela landet.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

17. En fossilfri fordonsflotta, punkt 12 (M)

av Jessika Roswall (M), Anders Hansson (M), Åsa Coenraads (M) och Sofia Westergren (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 motion

2018/19:2895 av Maria Malmer Stenergard m.fl. (M) yrkande 4 och avslår motionerna

2018/19:392 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkandena 20 och 21,

2018/19:1306 av Mathias Tegnér och Serkan Köse (båda S) yrkande 1,

2018/19:2415 av Alireza Akhondi (C),

2018/19:2426 av Kristina Yngwe m.fl. (C) yrkande 61 och

2018/19:2542 av Rickard Nordin (C) yrkandena 1 och 2.

Ställningstagande

Många vill vara med och bidra till ett bättre klimat genom att köpa en miljövänlig bil. Därför måste den enskilda konsumenten kunna känna sig trygg med att köpet verkligen är miljövänligt, anser vi. I dag ställs krav på information om bilars bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp vid försäljning och marknadsföring. Dessutom måste information lämnas om producentansvar och om hur bilen återvinns. Vi vill dock understryka att det inte bara är dessa faktorer som avgör hur miljövänlig en bil är. För att få en mer rättvisande bild behöver konsumenten veta hur bilen och dess delar har producerats, hur mycket energi som har gått åt i produktionen och varifrån den energin kommer. Det spelar exempelvis en stor roll om elbilens batteri har tillverkats med vattenkraft eller med kolkraft. Samtidigt bör konsumenten enligt vår mening kunna få information om förhållandena vid utvinning av de råvaror som krävs för biltillverkningen. Av dessa skäl föreslår vi utökade redovisningskrav för bilars totala klimat- och miljöpåverkan. Enligt vår uppfattning bör frågan framför allt drivas på EU-nivå där andra regelverk för konsumentinformation vid bilköp finns.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

18. En fossilfri fordonsflotta, 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
2018/19:2426 av Kristina Yngwe m.fl. (C) yrkande 61 och
avslår motionerna
2018/19:392 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkandena 20 och 21,
2018/19:1306 av Mathias Tegnér och Serkan Köse (båda S) yrkande 1,
2018/19:2415 av Alireza Akhondi (C),
2018/19:2542 av Rickard Nordin (C) yrkandena 1 och 2 samt
2018/19:2895 av Maria Malmer Stenergard m.fl. (M) yrkande 4.

Ställningstagande

För att minska miljöpåverkan utan att göra avkall på mobiliteten krävs enligt min uppfattning många olika lösningar och kompletterande tekniker. Det kan exempelvis handla om bilpooler eller smarta digitala mobilitets- och delningstjänster. Det är därför viktigt att styrmedel utformas för att främja effektiva mobilitetslösningar. Vi i Centerpartiet anser att det ska vara tillåtet att utforma regler och avgifter efter miljöprestanda. Kommuner och regioner som vill använda sig av ekonomiska styrmedel, såsom trängselskatter, miljöavgifter eller andra lokala miljö- eller trafikregler, ska få göra det.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

19. En fossilfri fordonsflotta, 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
2018/19:392 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkandena 20 och 21 samt
avslår motionerna
2018/19:1306 av Mathias Tegnér och Serkan Köse (båda S) yrkande 1,
2018/19:2415 av Alireza Akhondi (C),

2018/19:2426 av Kristina Yngwe m.fl. (C) yrkande 61,
2018/19:2542 av Rickard Nordin (C) yrkandena 1 och 2 samt
2018/19:2895 av Maria Malmer Stenergard m.fl. (M) yrkande 4.

Ställningstagande

Sveriges riksdag har nyligen antagit ett klimatpolitiskt ramverk för att vårt samhälle ska kunna genomföra den omställning som krävs för att lösa klimatutmaningen. Ett antal klimatmål antogs samtidigt med den viktiga klimatreformen. För att det ska bli möjligt att nå målen behöver Sverige vidta ytterligare åtgärder så att vägtrafiken blir fossilfri. I en rad europeiska länder diskuteras och förbereds förbud mot försäljning av nya bilar som drivs med bensin eller diesel. Jag anser att det är hög tid att även Sverige ansluter sig till en sådan målsättning som skulle kunna erbjuda goda förutsättningar för att driva på fordonsindustrin. Därför vill jag att Sverige ska införa ett förbud mot försäljning av nya bilar som drivs med fossila bränslen efter 2025. Likaså förordar jag att Sverige inom EU ska verka för ett motsvarande förbud mot försäljning av nya bilar som drivs med fossila bränslen efter 2025.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

20. Tillhandahållande av förnybara drivmedel, punkt 13 (SD)

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

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 motion

2018/19:1271 av Runar Filper (SD) och
avslår motionerna

2018/19:558 av Maria Nilsson (L),

2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 7, 48 och 49 samt
2018/19:2735 av Camilla Brodin m.fl. (KD) yrkande 18.

Ställningstagande

Enligt vår uppfattning försämrades förutsättningarna för att kunna bo och verka på den svenska landsbygden när den s.k. pumplagen trädde i kraft 2006. Att bo på landsbygden innebär att man är beroende av serviceinrättningar som tillhandahåller drivmedel – framför allt bensin och diesel – eftersom långt över 90 procent av alla bilar utnyttjar denna typ av bränslen. Enligt lagen måste en bensinstation sälja någon form av förnybart bränsle som biogas eller bioetanol

om försäljningsvolymen överstiger 1 500 kubikmeter om året. Många serviceinrättningar har av ekonomiska skäl dessvärre tvingats upphöra eftersom de inte har råd att installera de anläggningar som behövs för förnybara drivmedel. Vi vill understryka att många serviceinrättningar redan lever på marginalen och att det då är ekonomiskt påfrestande att nödgas investera i en biogas-anläggning eller en etanolpump.

Vi vill i sammanhanget också tillägga att bioetanol och biodiesel inte endast har levererat fördelar ur miljösynpunkt, vilket ställer pumplagen i en om möjligt ännu sämre dager.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

21. Tillhandahållande av förnybara drivmedel, punkt 13 (KD)

av Magnus Jacobsson (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag 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

2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 7, 48 och 49 samt

2018/19:2735 av Camilla Brodin m.fl. (KD) yrkande 18 och

avslår motionerna

2018/19:558 av Maria Nilsson (L) och

2018/19:1271 av Runar Filper (SD).

Ställningstagande

Den s.k. pumplagen infördes 2005 för att få fler bensinstationer att tillhandahålla förnybara drivmedel. Sedan lagen infördes har dock elbilarna tagit en allt större marknadsandel även om det fortfarande handlar om en blygsam ökning. En trolig förklaring till den blygsamma ökningen är enligt min bedömning bristen på laddstationer runt om i landet. Den som köper en ny elbil måste veta att den går att ladda. Tyvärr undantar pumplagen el som förnybart drivmedel. En mackägare som vill investera i laddstationer måste således även kunna erbjuda bensin, diesel och exempelvis etanol. Detta menar jag skapar onödiga hinder för en utbyggd laddinfrastruktur. Jag vill i sammanhanget också peka på att många mackägare dessutom är pressade av kostnader för alternativa drivmedel som inte längre används, främst etanol. Jag menar att mackägarna i stället skulle tillåtas göra en investering i laddstationer för el. Detta skulle öka tillgängligheten till laddstationer och dessutom hjälpa utsatta mackägare. Mot denna bakgrund vill jag att pumplagens undantag för el ska tas bort.

Vidare vill jag peka på att den tunga vägtrafiken är en stor källa till koldioxidutsläpp, och jag ser därför en ökad andel förnybara drivmedel som önskvärd. I konsekvens med detta förordar jag ett system med kvotplikt för drivmedel som innebär att varje distributör av tunga fordonsbränslen måste se till att en viss andel av de bränslen som säljs är förnybara. För att ett nytt bränsle ska slå igenom i branschen måste man kunna lita på att det går att tanka överallt. Enligt min bedömning är biogas – inte minst i flytande form – på många sätt ett smartare alternativ ur både klimat- och hälsosynpunkt än de biobränslen som används i dagens lastbilar. För att få in biogasen på allvar anser jag att man behöver stimulera både produktionen och utbyggnaden av tankstationer, inte bara i Sverige utan i hela Europa.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

22. Tillhandahållande av förnybara drivmedel, punkt 13 (L)

av Helena Gellerman (L).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag 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 motion
2018/19:558 av Maria Nilsson (L) och
avslår motionerna
2018/19:1271 av Runar Filper (SD),
2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 7, 48 och 49 samt
2018/19:2735 av Camilla Brodin m.fl. (KD) yrkande 18.

Ställningstagande

Det är viktigare än någonsin att Sverige, EU och världen klarar av att ställa om till fossilfria alternativ och en mer hållbar livsstil. Längre har det varit elbilsbatterier som har varit den mest omtalade ersättningslösningen för bensindrivna bilar. För att Sverige ska kunna ställa om kommer det att krävas både elbilar och vätgasdrivna fordon, anser jag. Genom att använda bränsleceller omvandlas vätgasen till elektricitet, och utsläppen består av rent vatten. Det handlar inte om antingen el eller vätgas, utan jag anser att båda alternativen kompletterar varandra. Dessutom kommer satsningen på fossilfritt stål – dvs. grön omställning i stålindustrin – att leda till att stora mängder vätgas produceras i Sverige, vilket är ytterligare ett argument för att utöka satsningen på vätgasbilar i Sverige.

Det som dock saknas just nu är infrastruktur; i dag finns det endast ett fåtal tankställen för vätgasbilar. Jag anser därför att antalet tankställen för vätgasbilar behöver öka och att satsningen på vätgasbilar bör centraliseras till en region som får utgöra en pilotregion i arbetet.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

23. Främjande av elbilar, punkt 14 (C)

av Anders Åkesson (C).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag 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 motion
2018/19:2426 av Kristina Yngwe m.fl. (C) yrkande 31 och
avslår motionerna
2018/19:451 av Markus Wiechel (SD) yrkandena 1, 2 och 5–7,
2018/19:892 av Cecilia Widegren (M),
2018/19:2542 av Rickard Nordin (C) yrkande 3,
2018/19:2732 av Maria Ferm m.fl. (MP) yrkande 2,
2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 4 och
2018/19:2764 av Camilla Brodin m.fl. (KD) yrkande 11.

Ställningstagande

För att öka elektrifieringen i transportsektorn är en utbyggd infrastruktur för laddning oerhört avgörande. En åtgärd för att förbättra infrastrukturen för laddning som jag vill uppmärksamma här är att införa ett s.k. e-tal som anger hur många laddplatser som bör finnas när man anlägger nya parkeringsplatser.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

24. Främjande av elbilar, punkt 14 (KD)

av Magnus Jacobsson (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag 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

2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 4 och
2018/19:2764 av Camilla Brodin m.fl. (KD) yrkande 11 och
avslår motionerna
2018/19:451 av Markus Wiechel (SD) yrkandena 1, 2 och 5–7,
2018/19:892 av Cecilia Widegren (M),
2018/19:2426 av Kristina Yngwe m.fl. (C) yrkande 31,
2018/19:2542 av Rickard Nordin (C) yrkande 3 och
2018/19:2732 av Maria Ferm m.fl. (MP) yrkande 2.

Ställningstagande

I arbetet för en fossilfri fordonsflotta och mot klimatförändringarna har enligt min uppfattning elektricitet en stor potential som drivmedel för framför allt bilar. Tekniken är på stark frammarsch och försäljningen går framåt, men mycket arbete kvarstår innan teknikskiftet är ett faktum. För att uppmuntra konsumenterna att köpa laddhybrider och elbilar måste det vara enkelt att ladda fordonen. Jag anser därför att Sverige bör driva på inom EU för att nuvarande standarder för laddning av elbilar samordnas likt det system som planerats för laddning av mobiltelefoner. Jag vill i sammanhanget även understryka att Sverige har en fordonsindustri som ligger i framkant vad gäller trafiksäkerhet och minskade utsläpp. Den utvecklingen måste fortsätta. Sverige har dessutom en nästan helt koldioxidneutral elproduktion, vilket gör att vi är en förebild inom området. Mot denna bakgrund anser jag också att Sverige bör ta fram en heltäckande strategi för elbilar.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

25. Elvägar, 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

2018/19:1121 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 46 och
avslår motionerna
2018/19:1306 av Mathias Tegnér och Serkan Köse (båda S) yrkande 2,
2018/19:1547 av Lars Hjalmered (M),
2018/19:2059 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkande 3.2 i denna del och
2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 5.

Ställningstagande

Enligt vår uppfattning är elvägar som laddar batterier under färd en lösning för tunga fordon som kan underlätta en snabb omställning till fossilfria transporter. Vi anser dock att elvägar behöver testas på fler vägsträckor och i fler förhållanden än vad som görs i dag, liksom under årets samtliga årstider. Vi ser även behovet av fler tillfälliga regelförändringar under testperioden och vill utreda möjligheten till fler elektrifierade testvägar för tunga fordon.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

26. Elvägar, punkt 15 (KD)

av Magnus Jacobsson (KD).

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

2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 5 och avslår motionerna

2018/19:1121 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 46,

2018/19:1306 av Mathias Tegnér och Serkan Köse (båda S) yrkande 2,

2018/19:1547 av Lars Hjälmered (M) och

2018/19:2059 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkande 3.2 i denna del.

Ställningstagande

Om vi kan få den tunga trafiken att använda sig av el i stället för dagens drivmedel kommer det enligt min uppfattning att vara en av de viktigaste reformerna för att minska koldioxidutsläppen i Sverige. En förutsättning för att lyckas med att utveckla välfungerande elektrifierade vägar är att trafikhuvudmannens ansvar för elektrifieringen tydliggörs på strategiskt utvalda sträckor. En affärsmodell som jag vill lyfta fram är att väghuvudmannen hyr ut vägutrymmet till en operatör som bygger infrastrukturen och tjänar pengar på att sälja el till de transportföretag som kör på vägen. För att skynda på elektrifieringen kan lämpligtvis E6:an utses som en testväg för denna modell.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

27. Elvägar, punkt 15 (L)

av Helena Gellerman (L).

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

2018/19:2059 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkande 3.2 i denna del och avslår motionerna

2018/19:1121 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 46,

2018/19:1306 av Mathias Tegnér och Serkan Köse (båda S) yrkande 2,

2018/19:1547 av Lars Hjalmered (M) och

2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 5.

Ställningstagande

För att nå målet om att Sverige ska ha en fossilfri fordonsflotta 2030 måste transportsystemet förändras. Genom att effektivare utnyttja den befintliga väginfrastrukturen kan utsläppen minskas utan att transportkostnaderna ökar, samtidigt som Sveriges konkurrenskraft värnas. I stora delar av landet saknas alternativ till vägen för godstransporter eller arbetspendling. Vägen erbjuder även en flexibilitet som många andra transportslag saknar. Ett exempel jag vill lyfta fram på ett effektivare och miljövänligare utnyttjande av befintlig väginfrastruktur är de försök som görs med elektrifierade tunga vägtransporter. Vi i Liberalerna ser positivt på att dessa försök utvecklas och utvärderas i syfte att ta reda på var en utbyggnad av permanenta elvägar på effektivaste sätt kan minska klimatpåverkan. Därutöver anser vi att det är lämpligt att utreda möjligheten att utöka försöken även till personbilar.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

28. Miljözoner, punkt 16 (SD)

av 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 motion

2018/19:2773 av Edward Riedl (M) och

avslår motion

2018/19:2255 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkande 9.

Ställningstagande

Regeringen införde genom en förordningsändring våren 2018 två nya miljözoner som ger kommunerna rätt att begränsa personbilar i städerna. Vi anser att en förbättrad luftkvalitet i våra städer är viktigt, och luftkvaliteten förbättras dessutom kontinuerligt, vilket är glädjande. Nya åtgärder måste samtidigt ställas i relation till kostnader och avsedd effekt för miljö, klimat och luftkvalitet. Att först ge människor en miljöbilsbonus för att köpa energieffektiva dieselbilar för att sedan byta fot och utestänga dem från våra städer med hänvisning till bättre luftkvalitet är enligt vår uppfattning att leka med enskildas privatekonomi. Vid sidan av bostadsköp är för de flesta människor den största investeringen att köpa en ny bil. Små miljövinster till stora kostnader för de enskilda riskerar, som vi ser det, att äventyra människors tilltro till politiken i allmänhet och till den viktiga miljöpolitiken i synnerhet. Därför anser vi att regeringen skyndsamt bör låta utreda huruvida eventuella effekter på luftkvaliteten när man inför miljözoner för personbilar står i proportion till de negativa konsekvenser som en sådan åtgärd kan innebära för privatpersoner och lokalt näringsliv.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

29. Miljözoner, punkt 16 (L)

av Helena Gellerman (L).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2018/19:2255 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkande 9 och
avslår motion

2018/19:2773 av Edward Riedl (M).

Ställningstagande

Transportsektorn står för en tredjedel av de totala svenska växthusgasutsläppen, och den största delen kommer från vägtrafiken. Utsläppen måste sänkas radikalt, och målsättningen är att Sverige ska ha en fossilfri fordonsflotta 2030. I ljuset av detta anser jag att det är angeläget att förbättra villkoren för miljöbilar. Miljöbilar bör därför på olika sätt gynnas i förhållande till

fossila bilar. En lämplig åtgärd enligt min mening är att införa miljözoner i fler städer där endast miljöbilar får köra.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

30. Bilpooler, punkt 17 (M, C)

av Anders Åkesson (C), Jessica Roswall (M), Anders Hansson (M), Åsa Coenraads (M) och Sofia Westergren (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
2018/19:2427 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 11 och
2018/19:2901 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 38 och
avslår motion
2018/19:1121 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 9.

Ställningstagande

Enligt vår uppfattning är utnyttjandet av bilpooler ett av många viktiga steg för att minska klimatutsläppen och bekymmer med tätortsluft av dålig kvalitet, minska trängseln och samtidigt vidmakthålla och öka människors mobilitet. Konceptet växer, och allt fler upplever ett värde i att dela snarare än att äga en egen bil. I dag finns det dock ingen juridisk definition av begreppet bilpool, vilket bl.a. försvårar moms- och regelfrågor. En av flera konsekvenser av detta är att kommuner inte kan reservera parkeringsytor för bilpoolsbilar eftersom kommuner inte kan tilldela platser till fristående bolag. Vi anser därför att regeringen bör utarbeta en juridisk definition av begreppet bilpool för att det också ska bli möjligt att utnyttja bilpooler som ett medel för bättre tätortsmiljö, ökad framkomlighet och klimatarbetet. Som en lämplig utgångspunkt för detta arbete föreslår vi betänkandet Från värdekedja till värdecykel (SOU 2017:22).

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

31. Bilpooler, punkt 17 (SD)

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

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 motion

2018/19:1121 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 9 och
avslår motionerna

2018/19:2427 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 11 och

2018/19:2901 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 38.

Ställningstagande

I dagens städer är parkeringsplatser alltmer eftertraktade såväl av centrum-handeln och företagare som av de som bor där. Fler och fler föreningar överväger därför att starta bilpooler, och vi kan konstatera att efterfrågan ökar bland de boende, i synnerhet som det blir allt svårare att få tag i en egen parkeringsplats. Det finns givetvis även andra positiva anledningar till att starta en bilpool, men faktum kvarstår: I takt med att städerna växer och parkeringstalen relativt sett minskar beroende på inflyttningen, så finns det inte parkeringsplatser till alla. För att även i fortsättningen kunna planera och generera största möjliga samhällsnytta, anser vi därför att parkeringsplatser och bilpooler bör tas med i samhällsplaneringen.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

Särskilt yttrande

Mätarställningen på bilar, punkt 3 (S, MP)

Anna-Caren Säterberg (S), Jasenko Omanovic (S), Teres Lindberg (S), Johan Büser (S), Elin Gustafsson (S) och Emma Berginger (MP) anför:

Det är angeläget att åtgärder vidtas för att stävja sådan manipulation av vägmätare som sker i syfte att sänka eller felaktigt ange uppgiften om fordonets kilometerställning. Även om det av den information som lämnats av Transportstyrelsen framgår att myndigheten inte kan se att sådan manipulation påverkar trafiksäkerheten eftersom fordonsbesiktning sker med beaktande av bilens ålder och årsmodell, inte dess mätarställning, anser vi att åtgärder behövs som främjar ordning och reda och skyddar fordonsköpare från att bli vilseledda. Vi kan därför ställa oss bakom förslaget om att regeringen bl.a. bör vidta åtgärder för att kriminalisera sådan manipulation av vägmätare som sker i vilseledande syfte. Enligt vår mening är dock lagstiftningsvägen i detta avseende endast ett bland flera möjliga alternativ; frågan är komplex, och det kan finnas alternativa lösningar till att kriminalisera manipulation av vägmätare som kan vara att föredra och som dessutom skulle kunna få effekt snabbare. Vi påminner i sammanhanget om att ett seriöst lagstiftningsarbete förutsätter ett grundligt utredningsarbete och noggranna avväganden, inte minst i detta fall när det gäller påföljdsnivåerna. Vi har därför under ärendets behandling i utskottet i första hand sökt stöd för en bredare ansats som inte stänger dörren för att vidta alternativa åtgärder till en kriminalisering om det skulle visa sig vara lämpligare. Vi beklagar att utskottsmajoriteten inte har velat uppmana regeringen att utforska sådana alternativ. Vi anser även att det i detta sammanhang hade varit lämpligt att bereda justitieutskottet tillfälle att yttra sig över förslaget i den del som handlar om att kriminalisera manipulationen av vägmätare.

BILAGA 1

Förteckning över behandlade förslag

Motioner från allmänna motionstiden 2018/19

2018/19:307 av Jimmy Ståhl (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda hur man snabbt kan frakta bort illa placerade bilar och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:310 av Jimmy Ståhl (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för kraftigt höjda böter för de som ställer sig på handikapparkering utan tillstånd, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2018/19:392 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V):

20. 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.
21. 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.

2018/19:405 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V):

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att även landsbygden bör finnas med vid prioriteringar angående satsningar på testverksamhet och mer permanent införande av självkörande fordon och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:451 av Markus Wiechel (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.

2018/19:459 av Arman Teimouri (L):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Trafikverket i uppdrag att ta fram en underhållsstrategi avseende det svenska vägnätet och vägmarkeringar som gäller över hela landet, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2018/19:558 av Maria Nilsson (L):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att öka antalet tankställen för vätgasbilar samt centralisera satsningen på vätgas till en region som får utgöra pilotregion i arbetet och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:724 av Michael Rubbestad (SD):

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att fordon vars påminnelseavgift och tilläggsavgift inte bokförts på Transportstyrelsens konto senast förfalldatum bör tas ur trafik och beläggas med körförbud till dess att betalning skett och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:787 av Lotta Finstorp (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att utfärda böter för fordon som överges vid vägren, parkeringsplats eller dike och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:892 av Cecilia Widegren (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att göra E20, huvudvägen mellan Sveriges största och näst största stad, till projektväg för laddstolpar och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:966 av Cecilia Widegren (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över tillståndsprovning för uppvisning av fordon vid evenemang och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:1007 av Cecilia Widegren m.fl. (M):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga en justering av hastigheten för epatraktorer så att hastigheten likställs med regler som gäller för EU-mopeder och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Transportstyrelsen i uppdrag att omgående analysera eventuella nackdelar vad gäller trafiksäkerhet, utbildning och liknande vad gäller fordon som framförs av samma karosskaraktär eller mer omfattande jämfört med hastighetsbegränsningar och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:1012 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.

2018/19:1121 av Thomas Morell m.fl. (SD):

5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa högre bärighet på fler vägar och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att parkeringsplatser och bilpooler bör tas med i samhällsplaneringen och tillkännager detta för regeringen.
24. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regelverket kring lättlastare bör ses över och tillkännager detta för regeringen.
28. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att öka påföljden vid överträdelse av lastzoner och tillkännager detta för regeringen.
46. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utöka antalet elektrifierade teststräckor och tillkännager detta för regeringen.
47. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda självkörande fordon och tillkännager detta för regeringen.
52. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att kollektivtrafikfält bör kunna nyttjas av taxi och mc och tillkännager detta för regeringen.
53. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att höja hastigheten för A-traktorer till 45 kilometer i timmen och tillkännager detta för regeringen.
54. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att höja totalvikten för mopedbilar och tillkännager detta för regeringen.
57. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utöka möjligheten att framföra terrängfordon på väg och tillkännager detta för regeringen.

58. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att snabbare kunna forsla bort övergivna fordon och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:1204 av Betty Malmberg (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om väghållaransvar och enskilda vägar och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:1271 av Runar Filper (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om lagen om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:1273 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.

2018/19:1281 av Mats Nordberg m.fl. (SD):

21. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om snabbare införande av ökad totalvikt för virkesekipage och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:1298 av Isak From (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av att underlätta för historiska fordonsföreningar att genomföra uppvisning på väg och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:1306 av Mathias Tegnér och Serkan Köse (båda S):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av ett sista datum för registrering av bensin- och dieslbilar och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av elektrifiering av Sveriges vägar och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:1542 av Lotta Olsson (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om bortförsl av fordon och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:1547 av Lars Hjälmered (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att ta fram en strategi för elvägar och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:1548 av Lars Hjälmered (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda och återkomma till riksdagen med nödvändiga förslag till lagändringar för att göra det möjligt att använda självstyrande och självkörande fordon och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:1552 av Lars Hjälmered (M):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör överväga 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.

2018/19:1827 av Jan Ericson (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att avskaffa avgiften för av- och påställning av fordon och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:1850 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.

2018/19:1854 av Jan Ericson (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att lindra regelverket för evenemang och uppvisning av historiska fordon och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:2058 av Jan Björklund m.fl. (L):

- 3.1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att effektiva transporter spelar en avgörande roll för att säkerställa företagens konkurrenskraft och jobben och för att säkra tillväxt i hela Sverige och tillkännager detta för regeringen.

Förslaget behandlas i den del som avser längre och tyngre fordon.

2018/19:2059 av Jan Björklund m.fl. (L):

- 3.2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vägar och tillkännager detta för regeringen.

Förslaget behandlas i den del som avser vägpolitik.

2018/19:2255 av Jan Björklund m.fl. (L):

9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förbättra villkoren för miljöbilar och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:2261 av Solveig Zander (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska ta fram ett tydligt regelverk till Trafikverket för under vilka förhållanden som statliga vägar kan övergå till att bli enskild väg och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:2404 av Eskil Erlandsson (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av ytterligare översyn av trafikförordningen som möjliggör fler tyngre och längre transportfordon på vägnätet och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:2415 av Alireza Akhondi (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att fasa ut försäljningen av nytillverkade fossildrivna bilar till 2030 och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:2426 av Kristina Yngwe m.fl. (C):

31. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa ett e-tal för antal laddstolpar som bör finnas i förhållande till antalet parkeringsplatser som byggs och tillkännager detta för regeringen.
61. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att styrmedel bör utformas för att främja effektiva mobilitetslösningar såsom bilpooler och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:2427 av Anders Åkesson m.fl. (C):

11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta fram en juridisk definition av begreppet bilpool och tillkännager detta för regeringen.
- 19.1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att åtgärder ska vidtas för att 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.

2018/19:2494 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.

2018/19:2542 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 besiktningsprotokollet 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.

2018/19:2553 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.

2018/19:2557 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 vägs skyltning för att kunderna ska kunna hitta till landsbygdsföretag och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:2580 av Ida Drougge och Erik Bengtzboe (båda M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över nuvarande regler för körkort som gör att små, lätta bilar med sämre

bromssystem tillåts dra större och tyngre släp än vad större och säkrare bilar gör och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:2651 av Sailsa 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.

2018/19:2732 av Maria Ferm m.fl. (MP):

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en nationell strategi för laddinfrastruktur som ska komma hela landet till del och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD):

4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en utvecklad strategi för elbilar och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om huvudmannaskapet vid elektrifiering av vägar och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en utvecklad strategi för självkörande bilar och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta bort undantaget för el i lagen (2005:1248) om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel och tillkännager detta för regeringen.
48. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa kvotplikt för drivmedel inom den tunga vägtrafiken och tillkännager detta för regeringen.
49. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stimulera användningen av biogas och tillkännager detta för regeringen.
54. 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 bäring för detta och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:2735 av Camilla Brodin m.fl. (KD):

18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bensinstationer förutom andra miljövänliga drivmedel även ska kunna erbjuda laddning av elbilar och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:2764 av Camilla Brodin m.fl. (KD):

11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige bör driva frågan om en gemensam laddstandard för elbilar inom EU och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:2773 av Edward Riedl (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda nyttan av införandet av miljözoner för personbilar och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:2851 av Per Lodenius och Johan Hedin (båda C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bevara 30-årsgränsen för historiska fordon och att nya myndighetsbeslut och ny lagstiftning inte ska försvåra bevarandet av historiska fordon och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:2854 av Martin Ådahl m.fl. (C):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över den kommunala avgiftslagen så att den möjliggör att differentiera parkeringsavgifter utifrån fordons miljöegenskaper 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 och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:2895 av Maria Malmer Stenergard m.fl. (M):

4. 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.

2018/19:2901 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M):

6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge rätt förutsättningar i form av regelverk och myndigheternas tillämpning och bemötande för att de enskilda vägar som får statsbidrag ska ha en bra standard, rätt sträckning, god bärighet och erforderlig vinterväghållning, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
25. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra en översyn av kraven på historiska fordon i syfte att underlätta dokumentationshanteringen och tillkännager detta för regeringen.
36. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att ge kommuner rätt att kunna införa ett system med differentierade parkeringsavgifter baserat på fordonets miljöklassning 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, med utgångspunkt i SOU 2017:22 Från värdekedja till värdecykel, för att kommuner ska kunna

reservera gatumark för bilpooler, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

BILAGA 2

Civilutskottets yttrande 2018/19:CU3y

Manipulation av vägmätare i fordon

Till trafikutskottet

Trafikutskottet beslutade vid sitt sammanträde den 7 maj 2019 att ge civilutskottet tillfälle att senast den 16 maj 2019 yttra sig över ett förslag till utskottsinitiativ om manipulation av vägmätare i fordon. Förslaget innebär att riksdagen riktar ett tillkännagivande till regeringen dels om att den skyndsamt bör vidta lämpliga åtgärder för att kriminalisera sådan manipulation av vägmätare som sker i syfte att sänka eller felaktigt ange uppgiften om fordonets kilometerställning, dels om att den skyndsamt bör vidta lämpliga åtgärder för att fordonens vägmätare ska kontrolleras mot föregående inrapporterade vägmätarställning vid besiktning och att informationen om tidigare mätarställningar ska redovisas i besiktningsprotokollet.

Civilutskottet konstaterar att det finns köprättsliga regler som kan tillämpas om någon som saknar kännedom om felet köper ett fordon med en felaktig vägmätarställning. Utskottet ser positivt på att det vidtas andra åtgärder som minskar risken för att sådana situationer uppstår. De åtgärder som övervägs av trafikutskottet ligger dock utanför civilutskottets beredningsområde, varför utskottet avstår från att ta ställning till om åtgärderna är lämpliga och effektiva.

Utskottets överväganden

Den köprättsliga regleringen

Köplagen

En vara, t.ex. ett vägfordon, är enligt köplagen (1990:931) att anse som felaktig om den avviker från vad som har avtalats i fråga om bl.a. kvalitet eller andra egenskaper eller från vad köparen med fog kunnat förutsätta (17 §). Varan är också att anse som felaktig om den inte överensstämmer med sådana uppgifter om varans egenskaper som säljaren har lämnat vid marknadsföringen av varan eller annars före köpet, och som kan antas ha inverkat på köpet (18 §). Om varan har sålts i befintligt skick eller med ett liknande allmänt förbehåll, ska den anses felaktig bl.a. om säljaren har underlåtit att upplysa köparen om ett väsentligt förhållande rörande varans egenskaper som säljaren måste antas ha känt till och som köparen med fog kunde räkna med att bli upplyst om, under förutsättning att underlåtenheten att upplysa kan antas ha inverkat på köpet. En vara som har sålts i befintligt skick ska också anses felaktig om den är i väsentligt sämre skick än köparen med hänsyn till pris och övriga omständigheter med fog hade kunnat förutsätta (19 §).

En köpare har inte enligt köplagen någon allmän skyldighet att undersöka den köpta varan med avseende på eventuella fel. Har köparen faktiskt undersökt varan, får köparen däremot inte som fel åberopa vad han eller hon borde ha märkt vid undersökningen, om inte säljaren har handlat i strid mot tro och heder (20 §). Vid bedömningen av vad köparen borde ha märkt ska det beaktas hur omfattande undersökningen varit och vilka praktiska möjligheter köparen med hänsyn till sina kunskaper och erfarenheter haft att vid sin undersökning upptäcka felet i fråga.

Om varan är felaktig får köparen enligt köplagen kräva avhjälpande eller omleverans. Om avhjälpande eller omleverans inte sker inom skälig tid eller inte kommer i fråga, kan köparen kräva prisavdrag eller häva köpet. Under vissa förhållanden finns också en rätt till ersättning för den skada som köparen lider genom att varan är felaktig (skadestånd). Köparen har också rätt att hålla inne betalningen för varan till den del det motsvarar köparens krav på grund av felet (34–40 och 42 §§).

Konsumentköplagen

Om den som säljer varan är näringsidkare och den som köper varan är konsument tillämpas i stället konsumentköplagen (1990:932). Bestämmelserna om fel och påföljder vid fel i konsumentköplagen är i grunden desamma som motsvarande bestämmelser i köplagen. Konsumentköplagen är dock till största delen tvingande till konsumentens fördel, dvs. parterna kan inte med bindande verkan avtala om sämre villkor för

konsumenten än vad som framgår av lagen (3 §). Konsumentköplagens bestämmelser om fel är också i vissa avseenden mer förmånliga för köparen (konsumenten) än motsvarande bestämmelser i köplagen. Exempelvis ska varan enligt konsumentköplagen anses felaktig inte bara om den avviker från den beskrivning som säljaren har lämnat utan också om säljaren har underlåtit att upplysa om ett sådant förhållande rörande varans egenskaper eller användning som säljaren borde ha känt till och som köparen med fog kunde räkna med att bli upplyst om, under förutsättning att underlåtenheten att upplysa kan antas ha inverkat på köpet (16 § tredje stycket 2). Bestämmelsen innebär en skyldighet för säljaren att upplysa även om mindre viktiga fel och brister. Om varan har sålts i befintligt skick eller med ett annat liknande allmänt förbehåll, räcker det enligt konsumentköplagen att den är i sämre skick än vad köparen med hänsyn till varans pris och övriga omständigheter med fog har kunnat förutsätta för att varan ska anses felaktig (17 §). Något krav på att skicket ska vara väsentligt sämre än vad köparen kunnat förutsätta uppställs alltså inte i konsumentköplagen i sistnämnda situation.

I konsumentköplagen föreskrivs ingen plikt för köparen att undersöka varan före köpet. Om köparen trots detta undersöker varan har det ansetts att han eller hon inte kan åberopa som fel sådant som han eller hon då upptäckt och förstått betydelsen av.

Om varan är felaktig får köparen enligt konsumentköplagen kräva avhjälpande eller omleverans. Om avhjälpande eller omleverans inte sker eller inte kommer i fråga, får köparen kräva prisavdrag eller häva köpet. Köparen kan ha rätt till ersättning för vad det kostar att avhjälpa felet och även skadestånd. Köparen kan också hålla inne betalningen till den del det krävs som säkerhet för hans eller hennes krav på grund av felet (25–31 §§).

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar att det finns köprättsliga regler som kan tillämpas i situationer när någon som saknar kännedom om felet köper ett fordon där vägmätaren tidigare har manipulerats så att den visar en kortare total körsträcka för fordonet än den faktiska körsträckan. Som utgångspunkt föreligger i sådana fall ett fel som ger köparen rätt till de påföljder som anges i köplagen eller konsumentköplagen, bl.a. prisavdrag eller hävning av köpet.

I straffrättsligt hänseende kan ett uppsåtligt vilseledande medföra att säljaren döms för bedrägeri.

Utskottet ser positivt på åtgärder utanför den köprättsliga regleringen som leder till en minskad risk för att någon som saknar kännedom om felet köper ett fordon där vägmätaren har manipulerats. De åtgärder som nu övervägs av trafikutskottet ligger dock utanför civilutskottets beredningsområde. Utskottet avstår därför från att ta ställning till om åtgärderna är lämpliga och effektiva för att minska nämnda risk.

Stockholm den 16 maj 2019

På civilutskottets vägnar

Emma Hult

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Emma Hult (MP), Larry Söder (KD), Johan Löfstrand (S), Carl-Oskar Bohlin (M), Elin Lundgren (S), Cecilie Tenfjord Toftby (M), Mikael Eskilandersson (SD), Leif Nysmed (S), Ola Johansson (C), Momodou Malcolm Jallow (V), Lars Beckman (M), Sanne Lennström (S), Joakim Järrebring (S), Angelica Lundberg (SD), David Josefsson (M), Charlotte Quensel (SD) och Henrik Edin (L).

Särskilt yttrande (M, KD)

Larry Söder (KD), Carl-Oskar Bohlin (M), Cecilie Tenfjord Toftby (M), Lars Beckman (M) och David Josefsson (M) anför:

Som utskottet konstaterar i sitt ställningstagande ligger de åtgärder som övervägs av trafikutskottet utanför civilutskottets beredningsområde.

Vi anser att utskottet inte bör yttra sig till andra utskott i frågor som ligger utanför utskottets beredningsområde och att detta är en princip som har tillämpats av utskottet. Vi framförde denna uppfattning när frågan om ett eventuellt yttrande till trafikutskottet bereddes.

Utskottets majoritet har beslutat att utskottet ska yttra sig i ärendet. Vi har inte någon annan uppfattning än övriga ledamöter när det gäller innehållet i yttrandet. Vi framför därför vår uppfattning att utskottet inte borde ha yttrat sig i detta ärende i ett särskilt yttrande.