

# Trafikutskottets betänkande 2019/20:TU11

## Väg- och fordonsfrågor

---

### Sammanfattning

Utskottet föreslår med stöd av 9 kap. 16 § riksdagsordningen att riksdagen tillkännager för regeringen att den bör verka dels för en återgång till en ordning där det inte tas ut några avgifter för tillstånd till virkesupplag utmed allmän väg, dels för att Trafikverket snarast underlättar administrationen för skogsföretagen i samband med ansökan om tillstånd för virkesupplag utmed allmän väg.

Vidare föreslår utskottet att riksdagen tillkännager för regeringen att den bör dels verka för att möjliggöra storskaliga tester av självkörande fordon i verklig miljö, dels ge Trafikverket i uppdrag att utreda hur stor del av vägnätet som kan användas av självkörande fordon samt ta fram en underhållsstrategi för vägmarkeringar. Därmed tillstyrker utskottet helt eller delvis motionsförslag i frågan.

Dessutom föreslår utskottet att riksdagen tillkännager för regeringen att den bör verka för att dispenshanteringen för tunga transporter underlättas och förenklas, bl.a. genom att Trafikverket erbjuder kommuner möjligheten att till Trafikverket delegera beslut om dispenser för tunga transporter på väg. Därmed tillstyrker utskottet motionsförslag om detta.

Utskottet föreslår att riksdagen avslår övriga motionsyrkanden om bl.a. en fossilfri fordonsflotta, fossilfri tankning och laddning, enskilda vägar, motorhobbyn och historiska fordon samt långa och tunga lastbilar.

I betänkandet finns 35 reservationer (S, M, SD, C, V, KD, L, MP) och två särskilda yttranden (M, KD). I en av reservationerna (S, V, L, MP) föreslås att riksdagen ska avslå förslaget till utskottsinitiativ om tillstånd för virkesupplag vid allmän väg. I en annan reservation (S, V, MP) föreslås att riksdagen inte ska göra något tillkännagivande om självkörande fordon, och i en tredje reservation (S, V, MP) föreslås att riksdagen inte ska göra något tillkännagivande om tunga transporter.

*Behandlade förslag*

Cirka 130 yrkanden i motioner från allmänna motionstiden 2019/20.

# Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut .....	5
Redogörelse för ärendet .....	11
Ärendet och dess beredning .....	11
Utskottets överväganden .....	12
En fossilfri fordonsflotta .....	12
Fossilfri tankning och laddning .....	30
Enskilda vägar .....	46
Vissa vägfrågor .....	52
Parkerings- och bilpoolsfrågor .....	63
Självkörande fordon .....	71
Motorhobbyn och historiska fordon .....	76
A-traktorer .....	82
Långa och tunga lastbilar .....	85
Tunga transporter .....	92
Bestämmelser om vissa fordonstyper .....	96
Fordonsbesiktning .....	101
Obesiktigade fordon .....	103
Övergivna fordon .....	105
Några registreringsfrågor .....	109
Tillstånd för virkesupplag vid allmän väg .....	112
Reservationer .....	118
1. En fossilfri fordonsflotta, punkt 1 (M) .....	118
2. En fossilfri fordonsflotta, punkt 1 (SD) .....	119
3. En fossilfri fordonsflotta, punkt 1 (C) .....	121
4. En fossilfri fordonsflotta, punkt 1 (KD) .....	122
5. En fossilfri fordonsflotta, punkt 1 (L) .....	124
6. Strategi för elektrifiering, punkt 2 (M) .....	126
7. Strategi för elektrifiering, punkt 2 (C) .....	127
8. Strategi för elektrifiering, punkt 2 (KD) .....	128
9. Infrastruktur för fossilfri tankning och laddning, punkt 3 (M) .....	129
10. Infrastruktur för fossilfri tankning och laddning, punkt 3 (SD) .....	130
11. Infrastruktur för fossilfri tankning och laddning, punkt 3 (C) .....	131
12. Infrastruktur för fossilfri tankning och laddning, punkt 3 (KD) .....	133
13. Förändring av väghållaransvar, punkt 4 (SD) .....	136
14. Förändring av väghållaransvar, punkt 4 (L) .....	137
15. Vinterväghållning på enskilda vägar, punkt 5 (SD, C) .....	138
16. Vissa vägfrågor, punkt 6 (SD) .....	139
17. Vissa vägfrågor, punkt 6 (L) .....	140
18. Parkeringsfrågor, punkt 7 (M) .....	141
19. Parkeringsfrågor, punkt 7 (SD) .....	142
20. Bilpooler, punkt 8 (M, C) .....	143
21. Självkörande fordon, punkt 9 (S, V, MP) .....	144
22. Dokumentationshantering vid registrering av äldre fordon, punkt 10 (M, SD, C) .....	149
23. Andra frågor om motorhobbyn och historiska fordon, punkt 11 (SD) .....	150
24. A-traktorer, punkt 12 (SD) .....	151
25. A-traktorer, punkt 12 (KD) .....	151

26. Långa och tunga lastbilar, punkt 13 (M).....	153
27. Långa och tunga lastbilar, punkt 13 (SD) .....	154
28. Långa och tunga lastbilar, punkt 13 (C) .....	157
29. Långa och tunga lastbilar, punkt 13 (KD) .....	159
30. Tunga transporter, punkt 14 (S, V, MP) .....	160
31. Bestämmelser om vissa fordonstyper, punkt 15 (M) .....	162
32. Bestämmelser om vissa fordonstyper, punkt 15 (SD).....	163
33. Övergivna fordon, punkt 18 (SD).....	164
34. Några registreringsfrågor, punkt 19 (SD, C) .....	165
35. Tillstånd för virkesupplag vid allmän väg, punkt 20 (S, V, L, MP) ...	166
Särskilda yttranden .....	168
1. En fossilfri fordonsflotta, punkt 1 (M) .....	168
2. Självkörande fordon, punkt 9 (KD) .....	168
<i>Bilaga</i>	
Förteckning över behandlade förslag .....	169
Motioner från allmänna motionstiden 2019/20 .....	169

# Utskottets förslag till riksdagsbeslut

## 1. En fossilfri fordonsflotta

Riksdagen avslår motionerna

2019/20:193 av Rickard Nordin (C) yrkandena 1 och 2,  
 2019/20:595 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkande 22,  
 2019/20:2659 av Louise Meijer m.fl. (M) yrkandena 5 och 14,  
 2019/20:2746 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkandena 4 och 7,  
 2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 42,  
 2019/20:2902 av Edward Riedl (M),  
 2019/20:3107 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 2,  
 2019/20:3166 av Markus Wiechel (SD) yrkandena 2 och 5,  
 2019/20:3264 av Kristina Yngwe m.fl. (C) yrkandena 10, 22 och 23,  
 2019/20:3333 av Camilla Brodin m.fl. (KD) yrkande 18,  
 2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 23 och  
 2019/20:3351 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkandena 6 och 7.

*Reservation 1 (M)*

*Reservation 2 (SD)*

*Reservation 3 (C)*

*Reservation 4 (KD)*

*Reservation 5 (L)*

## 2. Strategi för elektrifiering

Riksdagen avslår motionerna

2019/20:1992 av Lars Hjalmered (M),  
 2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 7,  
 2019/20:2659 av Louise Meijer m.fl. (M) yrkande 17,  
 2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 10,  
 2019/20:2831 av Ulf Kristersson m.fl. (M) yrkande 21 och  
 2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 27.

*Reservation 6 (M)*

*Reservation 7 (C)*

*Reservation 8 (KD)*

## 3. Infrastruktur för fossilfri tankning och laddning

Riksdagen avslår motionerna

2019/20:193 av Rickard Nordin (C) yrkande 3,  
 2019/20:2111 av Maria Nilsson (L),  
 2019/20:2541 av Cecilia Widegren (M),  
 2019/20:2659 av Louise Meijer m.fl. (M) yrkande 18,  
 2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 3, 5, 11, 13  
 och 55,  
 2019/20:2831 av Ulf Kristersson m.fl. (M) yrkande 20,

2019/20:3107 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 15,  
 2019/20:3166 av Markus Wiechel (SD) yrkandena 1, 6 och 7,  
 2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 4,  
 2019/20:3264 av Kristina Yngwe m.fl. (C) yrkandena 14, 18 och 20,  
 2019/20:3333 av Camilla Brodin m.fl. (KD) yrkande 19 och  
 2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 77–79.

*Reservation 9 (M)*

*Reservation 10 (SD)*

*Reservation 11 (C)*

*Reservation 12 (KD)*

#### **4. Förändring av väghållaransvar**

Riksdagen avslår motionerna

2019/20:1339 av Betty Malmberg (M) yrkandena 1 och 2,  
 2019/20:1791 av Per Åsling och Peter Helander (båda C) yrkande 2,  
 2019/20:1955 av Arman Teimouri (L),  
 2019/20:2391 av Lars Beckman (M) och  
 2019/20:3344 av Cecilia Widegren (M) yrkande 2.

*Reservation 13 (SD)*

*Reservation 14 (L)*

#### **5. Vinterväghållning på enskilda vägar**

Riksdagen avslår motionerna

2019/20:424 av Helena Lindahl (C),  
 2019/20:1261 av Isak From och Åsa Karlsson (båda S) yrkande 1 och  
 2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 37.

*Reservation 15 (SD, C)*

#### **6. Vissa vägfrågor**

Riksdagen avslår motionerna

2019/20:190 av Rickard Nordin (C),  
 2019/20:400 av Per Lodenius (C),  
 2019/20:865 av Lars Beckman (M),  
 2019/20:913 av Linda Ylivainio (C),  
 2019/20:1589 av Ulrika Heie och Fredrik Christensson (båda C),  
 2019/20:1833 av Helena Lindahl och Per Åsling (båda C),  
 2019/20:2093 av Lina Nordquist (L),  
 2019/20:2360 av Lars Beckman (M),  
 2019/20:2397 av Lars Beckman (M),  
 2019/20:2515 av Katarina Brännström (M),  
 2019/20:2757 av Tina Acketoft (L) och  
 2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 8.

*Reservation 16 (SD)*

*Reservation 17 (L)*

## 7. Parkeringsfrågor

Riksdagen avslår motionerna

2019/20:718 av Markus Wiechel (SD),

2019/20:1752 av Martin Ådahl m.fl. (C) yrkandena 1 och 2,

2019/20:2386 av David Josefsson (M) yrkandena 1 och 2,

2019/20:2597 av Jessica Roswall m.fl. (M) yrkande 8,

2019/20:2659 av Louise Meijer m.fl. (M) yrkande 20,

2019/20:3166 av Markus Wiechel (SD) yrkande 3 och

2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 17 och 61.

*Reservation 18 (M)*

*Reservation 19 (SD)*

## 8. Bilpooler

Riksdagen avslår motionerna

2019/20:2597 av Jessica Roswall m.fl. (M) yrkande 24,

2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 33 och

2019/20:3266 av Ola Johansson m.fl. (C) yrkande 29.

*Reservation 20 (M, C)*

## 9. Självkörande fordon

Riksdagen ställer sig bakom det som utskottet anför om att regeringen bör dels verka för att möjliggöra storskaliga tester av självkörande fordon i verklig miljö, dels ge Trafikverket i uppdrag att utreda hur stor del av vägnätet som kan användas av självkörande fordon samt ta fram en underhållsstrategi för vägmarkeringar, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2019/20:2738 av Helena Gellerman m.fl. (L) och

2019/20:2746 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 9 och

bifaller delvis motionerna

2019/20:1993 av Lars Hjalmered (M),

2019/20:2044 av Saila Quicklund (M),

2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 12 och

2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 80 och 81.

*Reservation 21 (S, V, MP)*

## 10. Dokumentationshantering vid registrering av äldre fordon

Riksdagen avslår motionerna

2019/20:2409 av Sofia Westergren (M) och

2019/20:2597 av Jessica Roswall m.fl. (M) yrkande 45.

*Reservation 22 (M, SD, C)*

## 11. Andra frågor om motorhobbyn och historiska fordon

Riksdagen avslår motionerna

2019/20:1327 av Marléne Lund Kopparklint (M),

2019/20:2187 av Lars-Arne Staxäng och Sten Bergheden (båda M) yrkande 2,  
 2019/20:2491 av Cecilia Widegren (M) och  
 2019/20:2494 av Cecilia Widegren (M) yrkandena 1–3.

*Reservation 23 (SD)*

## 12. A-traktorer

Riksdagen avslår motionerna  
 2019/20:625 av Larry Söder (KD),  
 2019/20:2492 av Cecilia Widegren m.fl. (M) yrkandena 1 och 2,  
 2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 43,  
 2019/20:2971 av Edward Riedl (M) och  
 2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 33.

*Reservation 24 (SD)*

*Reservation 25 (KD)*

## 13. Långa och tunga lastbilar

Riksdagen avslår motionerna  
 2019/20:604 av Mats Nordberg m.fl. (SD) yrkande 38,  
 2019/20:691 av Kjell-Arne Ottosson (KD),  
 2019/20:1990 av Lars Hjalmered (M) yrkandena 1–3,  
 2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 12,  
 2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 56–58,  
 2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 30.1 och 39 samt  
 2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 13 och 19.

*Reservation 26 (M)*

*Reservation 27 (SD)*

*Reservation 28 (C)*

*Reservation 29 (KD)*

## 14. Tung transporter

Riksdagen ställer sig bakom det som utskottet anför om att regeringen bör verka för att dispenshanteringen för tunga transporter underlättas och förenklas, bl.a. genom att Trafikverket erbjuder kommuner möjligheten att till Trafikverket delegera beslut om dispenser för tunga transporter på väg, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2019/20:177 av Martina Johansson (C),  
 2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 11 och  
 2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 34.

*Reservation 30 (S, V, MP)*

## 15. Bestämmelser om vissa fordonstyper

Riksdagen avslår motionerna  
 2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 42 och



2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 24, 25, 34, 50 och 54.

*Reservation 31 (M)*

*Reservation 32 (SD)*

## **16. Fordonsbesiktning**

Riksdagen avslår motion

2019/20:2304 av Ida Karkiainen m.fl. (S).

## **17. Obesiktigade fordon**

Riksdagen avslår motion

2019/20:1769 av Johan Hedin och Anders Åkesson (båda C) yrkandena 3 och 4.

## **18. Övergivna fordon**

Riksdagen avslår motionerna

2019/20:1480 av Lotta Olsson (M),

2019/20:2190 av Lotta Finstorp (M) och

2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 97.

*Reservation 33 (SD)*

## **19. Några registreringsfrågor**

Riksdagen avslår motionerna

2019/20:1592 av Daniel Bäckström (C),

2019/20:1769 av Johan Hedin och Anders Åkesson (båda C) yrkande 5,

2019/20:3031 av Serkan Köse och Mathias Tegnér (båda S) och

2019/20:3249 av Ola Johansson m.fl. (C) yrkande 19.

*Reservation 34 (SD, C)*

## **20. Tillstånd för virkesupplag vid allmän väg**

Riksdagen ställer sig bakom det utskottet anför om att regeringen bör verka dels för en återgång till en ordning där det inte tas ut några avgifter för tillstånd till virkesupplag utmed allmän väg, dels för att Trafikverket snarast underlättar administrationen för skogsföretagen i samband med ansökan om tillstånd för virkesupplag utmed allmän väg, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

*Reservation 35 (S, V, L, MP)*

Stockholm den 16 april 2020

På trafikutskottets vägnar

*Jens Holm*

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Jens Holm (V), Teres Lindberg (S), Helena Gellerman (L), Emma Berginger (MP), Mikael Damsgaard (M), Karin Enström (M), Cecilie Tenfjord Toftby (M), John Weinerhall (M), Martina Johansson (C), Anna Vikström (S), Azadeh Rojhan Gustafsson (S), Leif Nysmed (S), Serkan Köse (S), Angelika Bengtsson (SD), Martin Kinnunen (SD), Tobias Andersson (SD) och Mikael Oscarsson (KD).

# Redogörelse för ärendet

## Ärendet och dess beredning

I detta betänkande behandlar utskottet 134 motionsyrkanden från allmänna motionstiden 2019/20. Förslagen behandlar en rad olika fordons- och vägtrafikrelaterade ämnen som bl.a. en fossilfri fordonsflotta, infrastrukturen för fossilfri tankning och laddning, enskilda vägar, självkörande fordon, motorhobbyn och historiska fordon samt långa och tunga lastbilar. En förteckning över behandlade förslag finns i bilagan.

I betänkandet behandlas också ett förslag till utskottsinitiativ från Kristdemokraterna om tillstånd för virkesupplag vid allmän väg. Som en del i beredningen av förslaget fick utskottet vid sitt sammanträde den 12 mars 2020 information från företrädare för Trafikverket, Skogsindustrierna, Skogforsk och LRF Skogsägarna i frågan om bl.a. avgifter för upplag av virke och skogsbränsle. Vid uppvaktningen deltog även ledamöter från miljö- och jordbruksutskottet.

Vid utskottssammanträdet den 19 mars 2020 informerade företrädare för Sveriges Åkeriföretag, Svenska Mobilkranföreningen och Sveriges Byggindustrier samt företrädare från Sveriges Kommuner och Regioner (SKR), Riksförbundet Enskilda Vägar (REV) och Trafikverket om behovet av ökad samverkan mellan kommuner, enskilda väghållare och Trafikverket när det gäller bl.a. tunga transporter.

Vid utskottssammanträdet den 2 april 2020 lämnade företrädare för Transportstyrelsen och Fordonsbesiktningensbranschen information om vissa besiktningfrågor.

Utskottet har behandlat vissa frågor om väginfrastruktur tidigare under riksmötet i betänkande 2019/20:TU7. Vidare planerar utskottet att behandla frågor om trafiksäkerhet senare under riksmötet i betänkande 2019/20:TU14.

# Utskottets överväganden

## En fossilfri fordonsflotta

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om en fossilfri fordonsflotta. Utskottet hänvisar till att en rad olika åtgärder vidtas för att påskynda omställningen till en fossilfri transportsektor. Utskottet är väl införstått med de många utmaningar som finns för att nå etappmålet för inrikes transporter men ser likväl positivt på de initiativ som har tagits. Utskottet följer utvecklingen på området och ser fram emot utfallet av pågående åtgärder med stort intresse.

Jämför reservation 1 (M), 2 (SD), 3 (C), 4 (KD) och 5 (L) samt särskilt yttrande 1 (M).

### Bakgrund

År 2017 beslutade riksdagen om ett klimatpolitiskt ramverk (prop. 2016/17:146, bet. 2016/17:MJU24). Ramverket består av en klimatlag, klimatmål och ett klimatpolitiskt råd. Klimatlagen (2017:720) trädde i kraft den 1 januari 2018. Det långsiktiga målet innebär att Sverige inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser 2045.

Transportsektorn har en betydande miljöpåverkan, inte minst vad gäller utsläpp av växthusgaser. En del i riksdagens beslut om det klimatpolitiska ramverket var etappmålet för inrikes transporter. Målet innebär att växthusgasutsläppen från inrikes transporter (utom inrikes luftfart som ingår i EU:s utsläppshandelssystem) ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010.

Av regeringens senaste resultatredovisning till riksdagen framgår att av de nästan 4,9 miljoner personbilar som var i trafik 2018 var 92 procent rena bensin- eller dieslbilar. Samma år var 4,4 procent av personbilarna i trafik etanolbilar, 0,9 procent gasbilar, 0,3 procent elbilar, 1,9 procent elhybrider och 1 procent laddhybrider. Regeringen uppger att antalet elbilar, elhybrider och laddhybrider ökar, om än från låga nivåer. Under 2018 fanns det 16 664 elbilar i trafik jämfört med 11 034 elbilar 2017. Antalet laddhybrider ökade från 32 253 bilar 2017 till 49 394 bilar 2018. Sammantaget utgjordes 6 procent av nybilsförsäljningen under 2018 av laddhybrider, 6 procent av elhybrider och 2 procent av elbilar. 0,3 procent av nybilsförsäljningen utgjordes av etanolbilar och 0,9 procent av gasbilar.

Enligt Trafikanalys årsredovisning från februari 2020 visar prognoserna för åren 2019–2022 på en något lägre nyregistrering av personbilar samt lätta och tunga lastbilar jämfört med tidigare år, om än fortfarande på en historiskt hög nivå. På personbilssidan bedöms nyregistreringen av dieslbilar minska de

kommande åren, samtidigt som nyregistreringen av laddbara fordon bedöms fortsätta att öka. För lätta och tunga lastbilar är utbudet av fordon som kan drivas med alternativa drivmedel enligt Trafikanalys begränsat, och diesel är det dominerande drivmedlet. Bonus–malus-systemet påverkar även lätta lastbilar, men alternativen till diesel uppges vara få. Flera nya modeller med eldrift är enligt Trafikanalys på gång och nyregistreringen av lätta lastbilar med eldrift bedöms öka under prognosperioden. För tunga lastbilar uppges fordon med ren eldrift vara på väg att introduceras på marknaden, men dessa bedöms vara alltför få för att kunna prognostiseras under de kommande tre åren.

Enligt regeringens proposition 2019/20:65 En samlad politik för klimatet – klimatpolitisk handlingsplan släppte vägtrafiken ut 15,5 miljoner ton koldioxidekvivalenter 2017, vilket utgör 93 procent av transportsektorns utsläpp. Av den andelen står personbilarna för 65 procent av utsläppen, medan de tunga lastbilarna står för 21 procent. Övriga utsläpp kommer från lätta lastbilar (9 procent), bussar (4 procent) och mopeder (1 procent). De stora utsläppen från vägtransporterna beror på att vägtrafikarbetet är omfattande och att det stora flertalet fordon i huvudsak drivs med bensin och diesel.

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 under perioden. Index låg i mars 2019 på 98, dvs. 2 procent lägre än utsläppen 1990.

I februari 2020 redovisade Trafikverket att utsläppen av koldioxid från vägtrafiken minskade med 2 procent under 2019. Bakom minskningen ligger enligt Trafikverket ökad användning av biodrivmedel och mer energieffektiva bilar. Trafiken var i stort sett oförändrad 2019 jämfört med tidigare år, vilket gör att den ökade användningen av biodrivmedel och mer energieffektiva bilar får genomslag. Det genomsnittliga utsläppet av koldioxid från en personbil var 120 gram per kilometer under 2019, vilket är en minskning på 2 gram per kilometer jämfört med föregående år. Andelen biodrivmedel ökade från 22 procent till 23 procent under 2019. Ökningen beror på reduktionsplikten som infördes under 2018 och som ställer krav på drivmedelstillverkare att blanda in biodrivmedel i sina produkter. För att nå transportsektorns klimatmål till 2030 krävs en minskning av växthusgaserna med ca 8 procent per år enligt Trafikverket. Antalet nya eldrivna personbilar fördubblades under 2019 jämfört med föregående år. Också antalet hybridbilar som delvis kan drivas med el ökade jämfört med föregående år, vilket är förklaringen till minskningen av de genomsnittliga utsläppen från den nya personbilsflottan. Samtidigt ökar de genomsnittliga utsläppen från bilar som drivs med bensin eller diesel. Utsläppen från nya bensindrivna bilar har ökat till 130 gram per

kilometer och är de högsta sedan 2013. För nya dieseldrivna bilar ligger utsläppen nu på 137 gram per kilometer, vilket är det högsta värdet sedan 2011. Trafikverket konstaterar att utsläppen från nya fossildrivna bilar ökar när de borde minska och att det är en bekymmersam utveckling.

### **Motionerna**

I motion 2019/20:193 föreslår Rickard Nordin (C) att bokstavsbeteckningarna på registreringsskyltar ändras för att synliggöra miljöbilsinnehav (yrkande 1). Motionären konstaterar att en av de viktigaste klimatfrågorna som vi har möjlighet att påverka själva är att ställa om transportsektorn och minska utsläppen. Genom att el- och gasbilar får särskilda registreringsskyltar skulle dessa uppmärksammas betydligt mer än andra bilar. I yrkande 2 föreslår motionären att jämförelsenivåer för utsläpp på besiktningsskyltarna införas. Motionären menar att detta skulle vara relativt enkelt att införa och att det skulle skapa medvetenhet om den egna bilens utsläpp och ge drivkraft att förbättra detta vid nästa bilköp.

I kommittémotion 2019/20:595 yrkar Martin Kinnunen m.fl. (SD) på en översyn av målet om en fossiloberoende fordonsflotta (yrkande 22). Motionärerna konstaterar bl.a. att den bioetanol och biodiesel som används i Sverige huvudsakligen kommer från den internationella marknaden och att det inte är säkert att denna import bidrar till minskade nettoutsläpp ur ett globalt perspektiv. Motionärerna menar vidare att reduktionsplikten behöver begränsas kraftigt. I kommittémotionen framförs att en förtida utfasning av fossila drivmedel i Sverige har ett litet värde globalt, då oljekonsumtionen i stället styrs mot nya marknader. Det finns ett värde i att vänta in utvecklingen för el- och vätgasdrift.

I kommittémotion 2019/20:2659 påtalar Louise Meijer m.fl. (M) att man behöver driva på för krav på utökad information om personbilars totala klimat- och miljöpåverkan vid nybilsförsäljning (yrkande 5). För att kunna göra rätt val behöver det enligt motionärerna bli lättare att få kunskap om produkters miljö- och klimatpåverkan, bl.a. hur bilen har producerats, hur mycket energi som har använts i produktionen och varifrån den energin har kommit. Motionärerna konstaterar att frågan framför allt bör drivas på EU-nivå där andra regelverk för konsumentinformation vid bilköp finns. I yrkande 14 menar motionärerna att en definition av begreppet ”miljöbil” bör tas fram i syfte att underlätta för konsumenterna att fatta klimatvänliga beslut. Motionärerna menar att definitionen bör ligga i linje med bonus–malus-systemet och utgå från energieffektiva bilar med liten klimatpåverkan och låga utsläpp av miljö- och hälsoskadliga partiklar.

I kommittémotion 2019/20:2746 uppmärksammar Helena Gellerman m.fl. (L) samverkan om användning av fordonens nya teknik (yrkande 7). För att reducera miljöpåverkan men behålla mobilitet måste transportererna enligt motionärerna bli effektivare, elektrifieringen påskyndas och såväl användningen av biodrivmedel som forskning och introduktion av ny teknik

öka. Motionärerna menar att samverkan ska uppmuntras mellan olika aktörer för att bättre utnyttja informationen i dagens fordon för en bättre trafikmiljö. Motionärerna tar vidare upp geofencing (yrkande 4). Motionärerna menar att ett exempel på hur infrastrukturen kan användas mer effektivt är att utnyttja geofencing. Metoden bör enligt motionärerna utvärderas för t.ex. tillämpningar där olika väganvändare kan få prioriterat tillträde till en och samma plats under olika delar av dygnet för att därigenom få ett mer effektivt utnyttjande av befintlig infrastruktur.

I kommittémotion 2019/20:2775 menar Magnus Jacobsson m.fl. (KD) att regeringen bör ta fram förslag på hur man kan förbättra miljökontrollen av fordon så att Sverige inte har betydligt lägre krav på miljökontroll av fordon än andra europeiska länder (yrkande 42). Motionärerna menar att kraven på besiktning av utsläppen från personbilar är otillräckliga. Genom att kontinuerligt kontrollera och fånga upp de fordon som har för höga utsläpp i samband med fordonsbesiktningen kan utsläppen minska, men den möjligheten är numera liten i Sverige. Motionärerna påminner om att nya gränsvärden har införts, och pekar på att dessa är satta till en nivå som gör det omöjligt att underkänna fordon som släpper ut för mycket skadliga partiklar och ämnen.

Edward Riedl (M) framför i motion 2019/20:2902 att förutsättningen för att avskaffa miljözoner för personbilar bör utredas. Motionären betonar att förbättrad luftkvalitet i våra städer är viktigt, men nya åtgärder måste balansera kostnader och avsedd effekt för miljö, klimat och luftkvalitet. Små miljövinster till stor kostnad för enskilda urholkar förtroendet för bra miljöpolitik.

I partimotion 2019/20:3107 framför Annie Lööf m.fl. (C) att takten i elektrifieringen och utfasningen av fossila bränslen för en renare miljö och bättre folkhälsa bör öka (yrkande 2). Att lyfta fram dessa hälsovinster, utöver klimatvinsten, är enligt motionärerna viktigt för att öka acceptansen för den nödvändiga omställningen.

Markus Wiechel (SD) föreslår i motion 2019/20:3166 att elbilar tills vidare ska få tillgång till bussfiler (yrkande 2). Motionären hänvisar bl.a. till positiva erfarenheter från Norge där man genom subventioner och fördelar för elbilar såsom tillgång till bussfiler och frihet från trängselavgifter har lyckats skapa en god marknad för elbilsbranschen. I yrkande 5 framhåller motionären att det bör tas fram projekt för att förbättra möjligheten att använda elfordon. Motionären hänvisar till erfarenheter från projekt i bl.a. Tyskland och Danmark rörande ellastbilar, låneelbilar och reducerad energiskatt på el som används för att ladda elfordon.

I kommittémotion 2019/20:3264 pekar Kristina Yngwe m.fl. (C) på att klimatpåverkan från transportsektorn ska minska genom ökad användning och inhemsk produktion av klimateffektiva biodrivmedel, utökad elektrifiering och mer effektiva transportlösningar (yrkande 10). Motionärerna konstaterar att det sker en snabb teknikutveckling, vilket skapar stora möjligheter. För att minska miljöpåverkan men behålla mobilitet behövs effektivare transporter,

mer forskning och introduktion av ny teknik på marknaden. För att bryta beroendet av fossila bränslen och minska klimatutsläppen krävs mer energieffektiva fordon, ökad biodrivmedelsanvändning, fordon med nollutsläpp och nya lösningar med bilpooler och smarta digitala mobilitets- och delningstjänster. I yrkande 22 tar motionärerna upp frågan om att förbättra möjligheterna för konvertering av bilar till mer miljövänlig drift. Motionärerna menar att det finns skäl att överväga viss konvertering och att bilarna då ska kunna ta del av de stimulansåtgärder som ges till miljöbilar. Vidare föreslår motionärerna att energideklaration ska införas på personbilar vid nybilsförsäljning (yrkande 23).

I kommittémotion 2019/20:3333 betonar Camilla Brodin m.fl. (KD) behovet av att prioritera arbetet för att nå målet en fossilfri fordonsflotta 2030 och ett klimatneutralt Sverige 2045 (yrkande 18). Motionärerna påminner om att transportsektorn bidrar med den största nationella påverkan på klimatet och är den sektor som är mest importberoende av energiråvara. För att nå målet om en fossiloberoende fordonsflotta 2030 och ett klimatneutralt Sverige 2045 behövs enligt motionärerna fler politiska insatser.

I kommittémotion 2019/20:3347 tar Thomas Morell m.fl. (SD) upp frågan om elbilar och ljud (yrkande 23). Motionärerna menar att elbilar bör signalera ljud för att uppmärksamma trafikanter, i synnerhet personer med synnedsättning.

I partimotion 2019/20:3351 tar Johan Pehrson m.fl. (L) upp behovet av att bryta beroendet av fossila bränslen (yrkande 6). Motionärerna konstaterar att det finns olika sätt att främja övergången från fossila bilar till fossilfria bilar och som exempel nämns att miljöbilar på olika sätt bör gynnas i förhållande till bilar som drivs av fossila bränslen samt att det behövs långsiktighet och teknikneutralitet i regelverken. Motionärerna tar även upp frågor om biodrivmedel (yrkande 7). Motionärerna menar att förnybara biodrivmedel är bättre än fossila bränslen och att deras användning bör öka genom reduktionspliktssystemet. Samtidigt konstateras att mängden biodrivmedel är begränsad och att det är centralt att det används där det gör mest nytta.

## Utskottets ställningstagande

### *Etappmålet för inrikes transporter*

Det långsiktiga klimatmålet är att Sverige inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser 2045. En viktig del i riksdagens beslut om det klimatpolitiska ramverket är etappmålet för inrikes transporter (prop. 2016/17:146, bet. 2016/17:MJU24). Målet innebär att växthusgasutsläppen från inrikes transporter (utom inrikes luftfart som ingår i EU:s utsläppshandelssystem) ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010.

Utskottet har uppmärksammat att Trafikanalys har föreslagit att det av riksdagen beslutade klimatmålet för transportsektorn inom miljömålssystemet även ska utgöra ett etappmål för de transportpolitiska målen och att



Klimatpolitiska rådet har understrukt betydelsen av att de transportpolitiska målen är förenliga med klimatmålen. Mot den bakgrunden angav regeringen i budgetpropositionen för 2020 att etappmålet för inrikes transporter ska utgöra ett nytt etappmål för det av riksdagen beslutade transportpolitiska hänsynsmålet. Utskottet har i betänkande 2019/20:TU1 påmint om att användningen av samma mål på flera områden ställer höga krav på att redovisning och bedömningar på de olika områdena hänvisar till varandra på ett konsekvent sätt.

### *Insatser för att nå etappmålet*

Utskottet kan konstatera att en rad olika åtgärder har vidtagits för att påskynda omställningen till en fossilfri transportsektor. Åtgärderna har under senare år sammanfattats i bl.a. skrivelsen En klimatsstrategi för Sverige (skr. 2017/18:238). Skrivelsen innehåller en handlingsplan för bl.a. fossilfria transporter och elektrifiering med en rad åtgärder som syftar till att ställa om till effektiva fordon och fossilfria drivmedel. Utskottet delar regeringens bedömning att det för att klara klimatmålen behövs en aktiv politik, en löpande uppföljning och att styrmedlen inom transportområdet utvecklas. I klimatsstrategin lyfter regeringen fram ett transporteffektivt samhälle, energieffektiva och fossilfria fordon samt förnybara drivmedel.

Utskottet vill liksom regeringen understryka 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. Fordonsflottan måste därför på sikt bli fossilfri och målsättningarna förutsätter en långtgående omställning av transportsektorn. Utskottet välkomnar regeringens ambition att Sverige ska bli världens första fossilfria välfärdsland. Genom de ambitiösa målsättningarna och insatserna har Sverige tagit på sig rollen som ett internationellt föregångsland i omställningen till en fossilfri transportsektor. Utskottet välkomnar regeringens avsikt att agera pådrivande för en sådan omställning i internationella sammanhang.

Utskottet vill vidare påminna om att regeringen enligt klimatlagen vart fjärde år ska ta fram en klimatpolitisk handlingsplan. I enlighet med klimatlagen överlämnade regeringen i december 2019 den första klimatpolitiska handlingsplanen till riksdagen (prop. 2019/20:65). I propositionen redovisar regeringen hur det klimatpolitiska arbetet bör bedrivas under mandatperioden inklusive de beslutade och planerade åtgärder som bidrar till att nå de nationella och globala klimatmålen. I handlingsplanen presenteras vilka åtgärder som regeringen avser att vidta dels på tvärssektoriell nivå, dels för olika utsläppssektorer med ett särskilt fokus på transportsektorn. Miljö- och jordbruksutskottet kommer att behandla regeringens proposition under våren. Inom ramen för detta beslutade miljö- och jordbruksutskottet den 3 mars 2020 att bereda bl.a. trafikutskottet möjlighet att yttra sig över propositionen och inkomna följdmotioner.

Regeringen konstaterar i propositionen att transportsektorn har en betydande miljöpåverkan, inte minst vad gäller utsläpp av växthusgaser. Transportsektorns betydelse för klimatomställningen understryks av att det är den enda sektorn för vilken riksdagen har beslutat om ett sektorspecifikt klimatmål. Transporternas växthusgasutsläpp har enligt regeringen minskat över tid, men minskningstakten behöver öka för att etappmålet för inrikes transporter ska nås. Utskottet delar denna bedömning och välkomnar därför att regeringen intensifierar arbetet med att ställa om transportsektorn till fossilfrihet – utsläppen måste minska i betydligt snabbare takt fram till 2030.

Transportsektorn ska, utöver att nå etappmålet för inrikes transporter till 2030, även bidra till det långsiktiga klimatmålet om nettonollutsläpp 2045. Utskottet delar regeringens bedömning att de åtgärder som vidtas i syfte att nå etappmålet för inrikes transporter därför bör beakta att även det långsiktiga klimatmålet ska kunna nås på ett så effektivt sätt som möjligt. Handlingsplanens innehåll är av sådan karaktär att det i praktiken, och med hänsyn till redan beslutade åtgärder, utgör steg på vägen mot omställningen bortom 2030. Sveriges övergripande klimatmål – att Sveriges utsläpp ska vara nettonoll senast 2045 – innebär att flera sektorer i princip kommer att behöva nå nollutsläpp senast 2045. För att klara det övergripande målet kommer de sektorer som har bättre förutsättningar för utsläppsminskningar att behöva gå före. Regeringen menar att transportsektorn har jämförelsevis goda förutsättningar att minska utsläppen genom ökad transporteffektivitet, effektivare fordon och elektrifiering och genom att gå från fossila till hållbara förnybara drivmedel. Utskottet delar den bedömningen. Det är därför viktigt att väga in långsiktiga perspektiv som planering av bostäder, bebyggelse och infrastruktur. Utöver det behöver förutsättningar skapas för en snabb elektrifiering av transporter och överflyttning av transporter till energieffektiva transportsätt. Även arbetet med innovationer på transportområdet är viktigt för möjligheterna att nå klimatmålen.

Utskottet noterar att regeringen avser att återkomma med uppdrag till relevanta myndigheter om arbete och samverkan för att minska transporternas klimatpåverkan, i linje med Sveriges klimatmål. För att målen ska kunna nås krävs att varje myndighet, inom ramen för sitt uppdrag, arbetar för att klimatmålet för transportsektorn ska nås. Därutöver krävs även samverkan mellan berörda myndigheter för att säkerställa att myndigheterna kompletterar och förstärker varandras arbete och att dubbelarbete undviks.

Utskottet uppmärksammar att regeringen i december 2019 beslutade att tillsätta en utredning om utfasning av fossila drivmedel och förbud mot försäljning av nya bensin- och dieseldrivna bilar. Utredaren ska bl.a. föreslå ett årtal för när fossila drivmedel ska vara utfasade i Sverige och vilka åtgärder som kan vidtas i ett långsiktigt perspektiv för att detta ska kunna genomföras på ett så kostnadseffektivt sätt som möjligt. Utredaren ska vidare analysera förutsättningarna för att införa ett nationellt förbud mot försäljning av nya bensin- och dieseldrivna bilar, analysera hur ett EU-förbud mot försäljning av nya bensin- och dieseldrivna bilar och en utfasning av fossila drivmedel i EU

kan åstadkommas och lämna nödvändiga författningsförslag, dock inte inom skatteområdet där endast åtgärder får analyseras och konsekvensanalyser utföras. Uppdraget ska redovisas senast den 1 februari 2021. Utskottet ser fram emot resultaten av denna utredning med stort intresse.

När det gäller de olika myndigheternas insatser för att Sverige ska nå etappmålet för inrikestransporter vill utskottet bl.a. peka på följande.

Trafikverket har i uppdrag från regeringen att öka berörda aktörers kunskap om hur transportsektorn kan reducera utsläppen av växthusgaser. Med nuvarande insatser når Sverige halvvägs för att uppnå etappmålet för inrikes transporter enligt Trafikverkets beräkningar. För att öka takten i redueringen av utsläpp ska Trafikverket, tillsammans med andra myndigheter och aktörer, genomföra flera informations- och kunskapshöjande insatser, vilket utskottet ser positivt på. Trafikverket ska bl.a. arrangera en årlig resultatkonferens under perioden 2019–2022, och en årlig resultatredovisning ska presenteras i samband med konferensen. Fokus ska vara på åtgärder som kan ge stor klimatnytta, och som kan användas av berörda myndigheter och andra aktörer i deras planering och verksamhet. Trafikverket ska dessutom tillsammans med andra parter genomföra insatser för att öka kunskapen om att äga och köra eldrivna fordon. Särskilda insatser ska riktas till bilhandlare och aktörer med verksamhet som riktar sig till trafikanter längs större vägar.

Trafikverket ska även vidta informations- och kunskapshöjande åtgärder för att bidra till att utveckla kommuners och regioners arbete i frågor om klimatkrav i upphandling på transportinfrastrukturuområdet. Regeringen har uppdragit åt Trafikverket att skapa en arena om fossilfri tillgänglighet och transporteffektivitet i städer. Syftet är att genom erfarenhetsutbyte och kunskapsspridning mellan relevanta aktörer skapa förutsättningar för att skala upp åtgärder och öka genomförandetakten i arbetet med att nå etappmålet för inrikes transporter och skapa förutsättningar för att Sverige har nettollutsläpp senast 2045.

Utskottet vill även lyfta fram att Energimyndigheten och Trafikverket har ett uppdrag om hållbara nordiska städer med fokus på klimatsmart mobilitet. Inom ramen för det uppdraget ska myndigheterna bl.a. åskådliggöra goda exempel och ge rekommendationer om möjligheten att öka antalet noll-emissionsfordon i städer. Vidare ska myndigheterna genomföra dialogmöten, erfarenhetsutbyte samt rekommendationer om att skapa förutsättningar för attraktiva och klimatsmarta transporter i städer. Utöver detta ingår bl.a. erfarenhetsutbyte och lösningar för laddning av elfordon i städer.

Utskottet konstaterar att Energimyndigheten menar att det är en stor utmaning att få Sveriges transportsektor fossilfri till 2045, men Energimyndigheten menar att transportsektorn är på frammarsch med såväl förnybara drivmedel och elektrifiering som energieffektiva fordonstekniker. Utskottet vill i sammanhanget påminna om att Energimyndigheten har haft i uppdrag av regeringen att samordna omställningen av transportsektorn till fossilfrihet. Samordningsuppdraget, Soft, pågick 2016–2019 och genomfördes

tillsammans med Transportstyrelsen, Trafikverket, Trafikanalys, Naturvårdsverket och Boverket. I uppdraget ingick att ta fram en strategisk plan för omställningen, samordna arbetet och föra dialog med relevanta aktörer och aktörsgrupper. Dessutom ingick att skapa synergier med andra nationella satsningar som behövs för omställningsarbetet. Myndigheten skulle också ta fram en plan för hur samhällsekonomiska kostnader och nyttor av arbetet ska utvärderas. Den strategiska planen överlämnades till Regeringskansliet i april 2017. I den strategiska planen formuleras ett antal förslag och åtaganden 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 framhålls bl.a. 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. Åtgärder för ett transporteffektivt samhälle har enligt rapporten särskilt stor potential i urbana miljöer där förutsättningarna 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.

Energimyndigheten har drivit samordningsuppdraget som ett program för att samordna och följa upp de förslag och åtaganden som presenterades i planen. Samtliga Soft-myndigheter har deltagit i genomförandet av den strategiska planen. Enligt uppgift från Energimyndigheten avslutas arbetet med Soft under våren 2020. I mars 2020 publicerade Energimyndigheten och de övriga Soft-myndigheterna en gemensam uppföljning av arbetet med omställningen av transportsektorn. Där konstateras att omställningen av transportsektorn går för långsamt för att nå etappmålet för inrikes transporter, och man pekar på behovet av att hitta hållbara systemlösningar för att bygga ett mer transporteffektivt samhälle. Myndigheterna lämnar olika förslag för att öka omställningstakten.

Utskottet uppmärksammar att regeringen i proposition 2019/20:65 har framfört att samverkansarbetet kring omställningen ska genomföras inom ramen för myndigheternas mandat. Om viktiga åtgärdsbehov utanför myndigheternas rådighet identifieras ska detta redovisas för regeringen. Regeringen konstaterar att samverkan mellan myndigheter är prioriterad och bedömer att myndigheterna bör samverka strategiskt och åtgärdsinriktat för att bidra till att etappmålet för inrikes transporter till 2030 nås och en fossilfri transportsektor före 2045. Utskottet noterar att regeringen avser att återkomma med uppdrag till relevanta myndigheter om arbete och samverkan för att minska transporternas klimatpåverkan, i linje med Sveriges klimatmål.

Utskottet vill i sammanhanget även lyfta fram att Energimyndigheten stöder forskning och innovation om energieffektivare och mindre miljöbelastande transportsystem och ger stöd till att innovationer förs ut på marknaden både nationellt och internationellt. Utskottet noterar att

Energimyndigheten har identifierat följande behovsområden: ett transport-effektivt samhälle, resurseffektiva och fossilfria fordon och farkoster samt förnybara drivmedel.

Utskottet kan konstatera att enligt Trafikanalys uppföljning av de transportpolitiska målen 2019 har transportsektorns andel av energi från förnybara drivmedel och förnybar el ökat kontinuerligt sedan de transportpolitiska målen antogs och fram t.o.m. 2017. Sverige är det land inom EU som uppnått den högsta andelen förnybar energi i transportsektorn, 38,6 procent, medan EU-snittet 2017 låg ca 2,4 procentenheter under de 10 procent som är målet för 2020. Trafikanalys konstaterar att de inhemska växthusgasutsläppen från transporter domineras av vägtrafiken. Ett sätt att minska dessa utsläpp är att ersätta fossila drivmedel med drivmedel tillverkade av förnybara råvaror. Det är en åtgärd som enligt Trafikanalys har god potential att ge effekt på kort sikt, eftersom den inte förutsätter att fordonsflottan måste bytas ut. Att öka andelen förnybara drivmedel är också syftet med reduktionsplikten. De levererade volymerna flytande biodrivmedel har ökat kontinuerligt sedan de transportpolitiska målen antogs 2009 fram till 2017. Under 2018 skedde dock ett trendbrott, och de samlade leveranserna av flytande biodrivmedel minskade för första gången. De samlade volymerna av flytande drivmedel var i stort sett oförändrade, vilket innebär att andelen förnybara drivmedel sjönk under 2018. Utskottet noterar att leveranserna av etanol fortsätter att minska, då andelen bensinbilar sjunker i den svenska bilflottan. Utskottet ser med oro på Trafikanalys bedömning att den utveckling som kan observeras leder mot att etappmålet för inrikes transporter blir mer avlägset.

I mars 2019 överlämnade Trafikanalys en rapport till regeringen där myndigheten undersöker hur en introduktion av tunga fordon med låga utsläpp skulle kunna främjas. Trafikanalys skulle 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 föreslog därför en miljö-lastbilspremie.

Klimatpolitiska rådet överlämnade i mars 2019 en rapport till regeringen med särskilt fokus på transportsektorn. Rådet påpekar i sin rapport att elbilsförsäljningens tillväxt fortfarande är för liten för att ge utslag på fördelningen mellan användningen av olika energislag inom transportsektorn. I rapporten lämnas tio rekommendationer till regeringen för fossilfria transporter, varav fyra om ledarskap och styrning inom transportområdet och sex om styrmedel på transportområdet. Det handlar bl.a. om behovet av en handlingsplan för fossilfrihet, att bygga bort bilberoendet, att skynda på

elektrifieringen och att bestämma ett slutdatum för försäljning av fossila drivmedel. Man pekar i rapporten på att regeringen i regeringsförklaringen 2019 aviserade att inga nya bensen- eller dieseldrivna bilar skulle få säljas efter 2030. Enligt Klimatpolitiska rådet framstår det dock som oklart hur ett sådant mål ska omsättas i praktiken eftersom samma bränslen i princip kan tillverkas av såväl fossil som förnybar råvara. Klimatpolitiska rådet anser att det är viktigt att i stället sätta en borte gräns för försäljningen av alla fossila drivmedel, vare sig det är bensen, 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.

I rådets rapport från mars 2020 konstateras att de klimatpolitiska målen bortom 2020 inte kommer att nås med nuvarande förutsättningar och beslutad politik. När det gäller rådets tio rekommendationer för fossilfria transporter konstateras i 2020 års rapport att regeringen tar flera steg i linje med dessa rekommendationer, bl.a. genom att utreda ett stoppdatum för användning av fossila drivmedel. Klimatpolitiska rådet konstaterar dock att det inte finns någon tidplan för de insatser som handlar om ett transporteffektivt samhälle och elektrifiering, vilket ökar risken för att omställningen likväl, genom reduktionsplikten, kommer att vila tungt på stora volymer importerade biodrivmedel. Rådet betonar att detta innebär osäkerheter för både hållbarhet och ekonomi.

### *Fordons klimat- och miljöpåverkan*

När det gäller frågan om fordons klimat- och miljöpåverkan kan utskottet inledningsvis konstatera att alla nya fordon som registreras eller tas i bruk inom EU ska uppfylla EU-gemensamma krav. Avgasutsläpp regleras genom Europaparlamentets och rådets förordningar om typgodkännande av motorfordon med avseende på utsläpp (715/2007 och 595/2009). Där finns bl.a. bestämmelser om att motorfordon och motorer ska uppfylla vissa krav i fråga om utsläpp.

Utskottet vill lyfta fram att miljö- och klimatminister Isabella Lövin i ett svar på skriftlig fråga 2019/20:250 har framfört att de nya koldioxidkraven från 2021 innebär en rejäl skärpning av kraven jämfört med i dag. Statsrådet konstaterar att biltillverkarna redan under 2020 ska klara 95 procent av kravnivån 2021. Flera biltillverkare behöver göra stora minskningar av utsläppen från nya bilar under 2020 för att klara den nya kravnivån. Den biltillverkare som inte når EU-kraven får betala höga böter från den 1 januari 2021. Utskottet välkomnar att statsrådet kommer att följa utvecklingen noga för att se att de nya EU-kraven efterlevs. Utskottet konstaterar också att från 2025 skärps EU:s koldioxidkrav för nya bilar ytterligare med 15 procent jämfört med 2021.

Utskottet vill vidare uppmärksamma att Transportstyrelsen arbetar med vägfordons energiförbrukning och klimatpåverkan, bl.a. genom internationell reglering av nya fordon, bränslen, miljöbilsregler och upphandlingskrav. Utskottet vill lyfta fram att Transportstyrelsen deltar i olika internationella forum för att minska vägtrafikens klimatpåverkan. Inom fordonsteknik och bränslen arbetar Transportstyrelsen med utveckling mot energieffektivisering och en ökad andel hållbara biobränslen. Internationellt driver myndigheten utvecklingen av godkännandesystem för fordon med ny teknik. Nationellt handlar Transportstyrelsens arbete främst om frågor kring upphandling, miljöbilspremier och olika skatteincitament.

Utskottet kan konstatera att Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/33/EG syftar till att främja rena, hållbara och energieffektiva transporter. Miljökraven innebär att man ska ta hänsyn till fordonens energianvändning, koldioxidutsläpp och utsläpp av vissa luftföroreningar vid upphandling av bilar (personbilar, bussar och lastbilar) och vissa kollektivtrafiktjänster. Enligt Transportstyrelsen ska uppgifter om bränsleförbrukning, koldioxidutsläpp och utsläpp av föroreningar i första hand grundas på EU-gemensamma värden baserat på lagstiftning för typgodkännande, s.k. certifieringsvärden. I avsaknad av detta ska allmänt vedertagna testförfaranden användas eller resultat från tester som utförts för den berörda myndigheten eller, i avsaknad av detta, information från tillverkaren. Utskottet kan konstatera att för lätta fordon (personbilar och lätta lastbilar) finns det enligt Transportstyrelsen certifieringsvärden att tillgå. För tunga fordon är enligt Transportstyrelsen inga certifieringsvärden tillgängliga för bränsleförbrukning. Det beror på att motorer till tunga fordon, till skillnad mot lätta fordon, är utvecklade för att sitta i ett stort antal olika typer av fordon och chassin. Transportstyrelsen menar att det skulle bli mycket kostsamt att certifiera varje motor/fordon/chassikombination. Enligt vad utskottet har erfarit pågår det emellertid arbete för att ta fram en EU-gemensam metod för att certifiera tunga fordon avseende bränsleförbrukning men det kommer enligt Transportstyrelsen att ta flera år till innan dessa certifieringsvärden finns tillgängliga. Även om lagstiftning för beräkning av tunga fordons bränsleförbrukning inte finns tillgängligt än så har det enligt Transportstyrelsen tagits frivilliga initiativ för att ta fram värden på bränsleförbrukning för att användas vid t.ex. upphandlingar.

Utredningen om fossilfri fordonstrafik (SOU 2013:84) föreslog ett system för energimärkning av lätta fordon och att Konsumentverket skulle ges i uppdrag att genomföra förslaget. Energimyndigheten har tillsammans med Boverket, Naturvårdsverket, Trafikanalys, Trafikverket och Transportstyrelsen lagt fram ett liknande förslag i Strategisk plan för omställning av transportsektorn till fossilfrihet. Utskottet noterar att regeringen, enligt proposition 2019/20:65, avser att ge en lämplig myndighet i uppdrag att analysera möjligheten att förbättra vägledningen till konsumenter om lätta fordons energianvändning och koldioxidutsläpp vid försäljning och marknadsföring. Såväl insatser på EU-nivå som nationella regleringar bör

övervägas. Energimärkningen av vitvaror och andra energirelaterade produkter bör enligt regeringen kunna utgöra en utgångspunkt för arbetet.

### *Miljökontroll vid fordonsbesiktning*

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

Utskottet kan konstatera att det har framförts kritik från fordonsbesiktningens bransch mot att de nya reglerna i Sverige för hur besiktningen ska gå till gör att många miljö- och hälsoskadliga fordon godkänns vid besiktningen, bl.a. i branschens årsrapport 2020. Utskottet vill samtidigt framhålla att regeringen har gett Transportstyrelsen och Naturvårdsverket i uppdrag att analysera klimat- och miljöeffekter av föreskrifterna om kontrollbesiktning och annan reglering som rör kontroll av motorfordon. Analysen inkluderar effekterna av ändringarna av föreskrifterna om kontrollbesiktning som trädde i kraft den 20 maj 2018. Utskottet kan konstatera att ändringarna i första hand var föranledda av ändrade EU-regler och innebar såväl höjningar som sänkningar av gränsvärden för fordons utsläpp av olika ämnen. På området finns harmoniserad EU-reglering som ska införas och respekteras men det finns möjlighet att göra vissa nationella tillämpningar.

Av myndigheternas redovisning från september 2019 framgår att för fordon finns i stort ett gott miljöskydd vad gäller tillverkning, godkännande, kontrollbesiktning, normalt brukande och återvinning. Men vad gäller brukande är kontrollbesiktning och flygande inspektion av polis inte effektiva nog. I rapporten konstateras att de skattade utsläppseffekterna av de genomförda regeländringarna är små, i de allra flesta fall i storleksordningen 1 procent eller mindre. Samtidigt konstateras att osäkerheten i analysen är stor. Analysen visar också att en stor del av de fordon som nu blir godkända mot de nya gränsvärdena för kolväten, men som skulle ha underkänts med de gamla gränsvärdena, ändå kommer att underkännas mot andra oförändrade gränsvärden vid kontrollen. Transportstyrelsens och Naturvårdsverkets bedömning är att de genomförda regeländringarnas miljö- och hälsoeffekter inte närmare kan kvantifieras. Vidare konstateras att det är osäkert om den samlade potentiella utsläppseffekten vad gäller kväveoxider och partiklar är i form av en ökning eller en minskning, men de ändrade reglerna för kontrollbesiktning bedöms inte påverka förutsättningarna att uppfylla Sveriges



åtaganden enligt EU:s takdirektiv för luft. Också för växthusgaser ger olika mätmetoder skillnader i resultat och osäkerheten är betydande, men utsläppsförändringen bedöms vara i spannet från en minskning på 0,4 procent till en ökning på 0,04 procent av den svenska vägtrafikens koldioxidutsläpp.

Företrädare för Transportstyrelsen och fordonsbesiktningsbranschen har informerat utskottet närmare i denna fråga. Enligt Transportstyrelsen tillämpas i Sverige det generella kravet från direktivet i stället för skyltvärde eller andra värden. Transportstyrelsen uppger att man har gjort sina tolkningar efter noggrann analys och jämförelse mellan regelverket för typgodkännande och direktivet för kontrollbesiktning (2014/45/EU). Transportstyrelsen uppger vidare att partikelantalsmätning är en ny mätmetod som är under utveckling. Den innebär att det blir möjligt att mäta samma sak vid kontrollbesiktning som vid typgodkännande. Sverige har följt arbetet med den nya metoden och deltagit i flera möten där metoden diskuterats och sett resultat av pågående studier.

Utskottet konstaterar att Transportstyrelsen är ansvarig för att införa EU-regleringen så att den stämmer överens med olika villkor och på ett sådant sätt att fordonsägare kan få en rättssäker bedömning av sitt fordon. För de frågor som återstår har Transportstyrelsen påbörjat ett arbete med en besiktningskommitté och arbetsgrupper för att fortsätta arbetet med framtida miljökontroller genom att arbeta i arbetsgrupper. Utskottet finner inte anledning att vidta någon åtgärd i denna fråga men anser att det är viktigt att fortsätta att följa utvecklingen.

### *Konvertering av bilar till mer miljövänlig drift*

När det gäller frågan om möjligheter för konvertering av bilar till mer miljövänlig drift kan utskottet inledningsvis konstatera att den svenska fordonsflottans drygt 4,5 miljoner personbilar består av många fordon med höga utsläpp som kommer att rulla på vägarna under lång tid framöver. Utskottet noterar vidare att regeringen bedömer att utsläppen från dessa fordon kommer att minska som en konsekvens av ökad inblandning av biodrivmedel enligt reduktionsplikten.

För att ytterligare öka takten i omställningen och göra det möjligt för ägare till äldre bilar att minska sina utsläpp skulle en del av dessa fordon kunna konverteras så att de kan drivas med en väsentligt högre inblandning, t.ex. genom biogasdrift eller etanol (E85). Utskottet konstaterar att regeringen i proposition 2019/20:65 har angett att konverteringsstöd för omställning av den befintliga fordonsflottan ska utredas. För att ytterligare öka takten i omställningen och göra det möjligt för ägare till äldre bilar att minska sina utsläpp skulle en del av dessa fordon enligt regeringens bedömning kunna konverteras så att de kan drivas med rena och höginblandade förnybara drivmedel eller el. Förutsättningarna för och kostnadseffektiviteten i att konvertera befintliga fordon till lågutsläppsfordon bör enligt regeringens bedömning analyseras. Av propositionen framgår att potentialen för

utsläppsminskningar och kostnaderna för konverteringsstöd behöver analyseras vidare, liksom fördelningspolitiska effekter. Utskottet ser positivt på att regeringen avser att uppdra åt en lämplig myndighet att utreda förutsättningarna för ett konverteringsstöd.

### *Miljöbilar*

Utskottet kan konstatera att begreppet miljöbil används på olika håll i samhället, och enligt Transportstyrelsen finns det inte någon samlad definition. Enligt Transportstyrelsen är tanken att miljöbilar är bilar som har liten klimatpåverkan och låga utsläpp av miljö- och hälsoskadliga avgaser. Även buller från bilen diskuteras i sammanhanget. Förenklat kan man enligt Transportstyrelsen säga att en miljöbil bör vara energieffektiv med låga utsläpp av fossil koldioxid samtidigt som den är ren och tyst.

Utskottet vill här också peka på att från skattesynpunkt kan miljöbilar som drivs med el eller andra mer miljöanpassade drivmedel än bensin och diesel få ett nedsatt förmånsvärde. I 61 kap. 8 a § inkomstskattelagen (1999:1229) anges att om en bil är utrustad med teknik för drift helt eller delvis med elektricitet eller med andra mer miljöanpassade drivmedel än bensin och dieselolja och bilens nybilspris därför är högre än nybilspriset för närmast jämförbara bil utan sådan teknik, ska nybilspriset, vid beräkning av värdet av bilförmån sättas ned till en nivå som motsvarar nybilspriset för den jämförbara bilen. Om bilen är utrustad med teknik för drift med elektricitet som tillförs genom laddning från yttre energikälla eller med annan gas än gasol ska förmånsvärdet sättas ned med 40 procent, dock högst 10 000 kronor. Utskottet noterar att Skatteverket har en lista över vilka bilar som är miljöbilar och vilka bilar som är närmast jämförbara med miljöbilarna.

Vidare vill utskottet lyfta fram att regeringen i proposition 2019/20:65 uppger att man avser att besluta om en ny miljöbilsdefinition. I december 2019 skickade regeringen ett förslag till förordning om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar på remiss. I detta förslag definieras miljöbil som en personbil eller en lätt lastbil som uppfyller kraven i 5 § förordningen (2017:1334) om klimatbonusbilar. Utskottet noterar att regeringen vill skärpa definitionen för vad som klassas som en miljöbil. Det betonas att genom att ställa tuffare krav på myndigheter att köra klimatsmarta bilar går staten före och tar ansvar för omställningen av transportsektorn, vilket utskottet välkomnar. Det blir också enklare och tydligare krav för upphandlare och leverantörer. Den nya definitionen innebär att en miljöbil högst får släppa ut 70 gram koldioxid per kilometer, alternativt drivas på gas. Förslaget till den nya miljöbilsdefinitionen följer regelverket för klimatbonusbilar. Den föreslagna förordningen ställer krav på att de personbilar och lätta lastbilar som en myndighet köper in eller ingår leasingavtal om ska vara miljöbilar. Remissvaren sammanställs enligt uppgift för närvarande inom Regeringskansliet. Avsikten är att de nya kraven ska träda i kraft under 2020.

När det gäller motionsförslaget om att bokstavsbeteckningarna på registreringsskyltar bör ändras för att synliggöra miljöbilsinnehav kan utskottet konstatera att frågan om registreringsnummer regleras i förordningen (2001:650) om vägtrafikregister där det framgår att Transportstyrelsen i samband med registreringen av ett fordon ska tilldela det ett registreringsnummer. I februari 2017 beslutade regeringen att göra det möjligt för Transportstyrelsen att tilldela registreringsnummer där det sista tecknet kan vara antingen en siffra eller en bokstav. Registreringsnumret ska därför numera bestå av antingen tre bokstäver och tre siffror eller tre bokstäver, två siffror och en bokstav. Vidare finns det särskilda registreringsskyltar för tävlingsfordon och taxi. Utskottet finner inte att det finns anledning att vidta någon åtgärd i denna fråga.

### *Miljözoner*

När det gäller frågan om miljözoner vill utskottet inledningsvis understryka att 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 ska luftkvaliteten i områden där människor bor och arbetar förbättras. Miljözoner regleras i trafikförordningen (1998:1276), 4 kap. 22–24 §§. Regeringen beslutade hösten 2018 att möjliggöra för kommuner att från den 1 januari 2020 införa särskilda miljözoner för lätta fordon med miljörelaterade krav som styr vilka fordon som får köra inom ett visst område.

Utskottet kan således konstatera att det är kommunerna själva som beslutar om och var miljözoner ska införas. Systemet med miljözoner innebär att kommuner kan besluta att vissa fordon stängs ute från särskilt miljö känsliga områden. Från och med den 1 januari 2020 kan kommuner införa miljözon klass 1, 2 eller 3 i sin kommun. När det gäller miljözon klass 1 är grundregeln att en tung lastbil eller tung buss får köra i en miljözon klass 1 i sex år från första registrering, med vissa undantag. Miljözon klass 1 för tunga fordon finns enligt Transportstyrelsen i dag i Stockholm, Göteborg, Malmö, Mölndal, Uppsala, Helsingborg, Lund och Umeå. När det gäller miljözon klass 2 omfattas personbilar, lätta bussar och lätta lastbilar. För att få köra i miljözon klass 2 måste fordonen med såväl gnistända motorer (t.ex. bensinmotor) som kompressionstända motorer (dieselmotor) uppfylla vissa krav. Från och med den 1 juli 2022 skärps kraven för bilar med kompressionstända motorer. När det gäller miljözon klass 3 ställs de högsta kraven. Där får endast elfordon, bränslecellsfordon och gasfordon köra, lätta som tunga fordon, med tillägget att för gasfordon gäller utsläppskrav Euro VI. När det gäller tunga fordon får även laddhybrider köra om fordonet uppfyller utsläppskraven för Euro VI.

Utskottet kan vidare konstatera att det i bestämmelserna om miljözoner finns regler om undantag för vissa fordon, t.ex. fordon som används i samband

med färdtjänst, fordon vars förare eller passagerare innehar ett parkerings-tillstånd för rörelsehindrade och fordon som har anpassats eller anskaffats med bilstöd.

I Transportstyrelsens regleringsbrev för 2018 fick myndigheten i uppdrag att föreslå hur regelefterlevnaden av bestämmelser om miljözoner kan säkerställas. I uppdraget ingick det också att identifiera och förslå åtgärder mot eventuella administrativa hinder samt att utreda hur annan närliggande lagstiftning kan harmoniseras med miljözonsbestämmelserna. Transportstyrelsen fick även i uppdrag att informera kommuner, allmänheten och statliga myndigheter om bestämmelserna om miljözoner. Transportstyrelsen har föreslagit att trafikförordningen kompletteras med bestämmelser om att de fordon som inte får föras i miljözoner inte heller får stannas eller parkeras inom miljözoner på allmän plats där kommunen är huvudman för hållande av allmänna platser. Utskottet noterar att förslagen från Transportstyrelsen bereds i Regeringskansliet. Utskottet finner inte anledning att vidta någon åtgärd i frågan om miljözoner.

### *Geostaket*

Geostaket (geofencing) är en digital geografisk zon där uppkopplade fordon kan styras på olika sätt. Geostaket kan också användas för att begränsa ett fordon tillgång till zoner. Geostaket bygger på en teknisk lösning som kan göra det möjligt att endast tillåtna fordon kan köra inom ett definierat geografiskt område. Utskottet kan konstatera att tekniken kan användas för att styra vilken drivlina (bränsle eller el) ett fordon får ha för att köra in i zonen. Utskottet vill uppmärksamma att Trafikverket menar att geostaket är en form av digital infrastruktur som behöver utvecklas, testas och demonstreras som ett led i arbetet med att skapa ett uppkopplat transportsystem.

Utskottet välkomnar att Trafikverket har i uppdrag från regeringen att testa geostaket i demonstrationsprojekt i stadsmiljö och att utveckla relevanta forsknings- och innovationsprogram där geostaket inkluderas. Regeringsuppdraget gavs med anledning av terrordådet som skedde på Drottninggatan i Stockholm 2017. Trafikverket leder ett samarbetsprojekt där bl.a. olika företag och kommuner deltar. Projektet fokuserar till en början främst på yrkestrafiken. Utskottet noterar att en handlingsplan har tagits fram för att införa geostaket i större skala i svenska städer. I handlingsplanen fokuseras på piloter och regelverk. Trafikverket konstaterar att det är en komplex process att införa geostaket i större skala, men för att inte tappa fart är det viktigt att komma igång med de aktörer som redan kan och vill kvalitetssäkra sina resor med den nya tekniken.

Utskottet vill slutligen uppmärksamma att regeringen i proposition 2019/20:65 uppger att man avser att genomföra en förstudie för att utreda förutsättningarna för att införa geostaketlösningar.

### *Elbilar och ljud*

När det gäller frågan om elbilar och ljud kan utskottet konstatera att i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 540/2014 om motorfordons ljudnivå finns bl.a. de administrativa och tekniska kraven för EU-typgodkännande av nya fordon med avseende på deras ljudnivå. Enligt artikel 8 ska tillverkare installera akustiska fordonsvarningssystem (AVAS) i nya typer av fordon med elhybriddrift eller med endast eldrift senast den 1 juli 2019. Tillverkarna ska installera AVAS i alla nya fordon med elhybriddrift eller med endast eldrift senast den 1 juli 2021. Om en tillverkare väljer att installera AVAS i fordon före dessa datum ska de säkerställa att AVAS-systemen uppfyller kraven. Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i syfte att se över och införa mer detaljerade krav på de akustiska fordonsvarningssystemens prestanda eller på aktiva säkerhetssystem. Enligt bilaga VIII ska AVAS-systemet automatiskt generera ljud inom ett minsta fordons hastighetsintervall från start och upp till ca 20 kilometer per timme samt vid backning. Det ljud som genereras av AVAS-systemet ska vara ett kontinuerligt ljud som ger fotgängare och andra trafikanter information om ett fordonets drift. Ljudet bör ha en tydlig koppling till fordonets gång och bör likna ljudet från ett fordon i samma kategori som är försett med en förbränningsmotor. Utskottet finner inte anledning att vidta någon åtgärd i denna fråga.

### *Sammanfattande ställningstagande*

Sammanfattningsvis vill utskottet understryka att etappmålet för inrikes transporter är en viktig del i riksdagens beslut om det klimatpolitiska ramverket. Utskottet konstaterar att en rad olika åtgärder vidtas för att påskynda omställningen till en fossilfri transportsektor. Utskottet vill framhålla att transportsektorns miljöpåverkan och utsläpp måste minska kraftigt för att Sverige ska nå sina miljö- och klimatmål. 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. Utskottet konstaterar att frågan om en fossilfri fordonsflotta är mycket väl uppmärksammas och att det pågår ett ambitiöst och omfattande arbete som involverar ett stort antal aktörer som på olika sätt bidrar till etappmålet för inrikes transporter 2030. Utskottet är väl införstått med de många utmaningar som finns för att nå målet men ser likväl positivt på de initiativ som tagits i syfte att ställa om fordonssektorn till fossilfrihet. Utskottet följer utvecklingen på området och ser fram emot utfallet av pågående åtgärder med stort intresse.

Mot den bakgrunden avstyrker utskottet motionerna 2019/20:193 (C) yrkandena 1 och 2, 2019/20:595 (SD) yrkande 22, 2019/20:2659 (M) yrkandena 5 och 14, 2019/20:2746 (L) yrkandena 4 och 7, 2019/20:2775 (KD) yrkande 42, 2019/20:2902 (M), 2019/20:3107 (C) yrkande 2, 2019/20:3166 (SD) yrkandena 2 och 5, 2019/20:3264 (C) yrkandena 10, 22 och 23,

2019/20:3333 (KD) yrkande 18, 2019/20:3347 (SD) yrkande 23 samt 2019/20:3351 (L) yrkandena 6 och 7.

## Fossilfri tankning och laddning

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om fossilfri tankning och laddning. Utskottet konstaterar att det pågår ett omfattande arbete inom området och understryker vikten av att ta ett samlat grepp för att arbeta vidare med elektrifieringen av vägnätet. Utskottet ser fram emot den strategi för elektrifiering som regeringen har aviserat.

Jämför reservation 6 (M), 7 (C), 8 (KD), 9 (M), 10 (SD), 11 (C) och 12 (KD).

### Bakgrund

Transportsektorn är den sektor som använder mest fossila bränslen, men andelen förnybar energi ökar och det är både biodrivmedel och förnybar el som står för den ökningen. Enligt Trafikverket ökade andelen förnybar energi inom vägtransportsektorn under 2019 till preliminärt 23,1 procent från 22,3 procent under 2018, vilket motsvarar en minskning av växthusgasutsläppen på ca 190 000 ton. Den ökade andelen beror enligt Trafikverket på ökad reduktionsplikt och på en ökning av biodiesel i form av RME (B100). Andelen i Sverige kan jämföras med snittet för EU som 2018 var 5 procent. Sverige är enligt Trafikverket det land inom EU som har högst andel förnybar energi i vägtransportsektorn. Huvuddelen av biodrivmedlen som används i Sverige är hydrerade växtoljor (HVO) inblandat i vanlig diesel. Mängden fossil bensin i vägtransportsektorn har minskat under ett antal år som ett resultat av att gamla personbilar, som går på bensin, byts ut mot nya dieseldrivna. Även mängden fossil diesel har minskat under ett antal år på grund av att den fossila dieseln ersatts av biodiesel.

När det gäller åtgärder för att trygga tillgången till förnybara drivmedel beslutade riksdagen i december 2005 att anta regeringens förslag till lag om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel, den s.k. pumplagen (prop. 2005/06:16, bet. 2005/06:TU6, rskr. 2005/06:134).

Den 1 juli 2018 infördes reduktionsplikt för bensin och diesel, enligt vilken drivmedelsleverantörerna måste reducera klimatpåverkan från bensin och diesel genom att blanda in hållbara biodrivmedel. Reduktionsplikten ökas successivt under 2019 och 2020. Energimyndigheten har på uppdrag av regeringen under 2019 tagit fram förslag på hur reduktionsplikten kan utvecklas framöver.

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

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

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

## Motionerna

I motion 2019/20:193 uppmärksammar Rickard Nordin (C) behovet av att skylta laddstationer på samma sätt som stationer för andra drivmedel (yrkande 3). Motionären konstaterar att det har framkommit att nya regler när det gäller vägskyltning missgynnar laddstationer och menar att det därför är rimligt att se över regelverket och möjliggöra för en bättre skyltning av laddstationer.

I motion 2019/20:1992 framför Lars Hjalmered (M) att det bör övervägas att ta fram en strategi för elvägar. Motionären konstaterar att utvecklingen inom fordonsindustrin går fort framåt, men utvecklingen av elvägar går inte lika snabbt. För att elvägar ska kunna byggas ut krävs samarbete mellan Trafikverket och andra intressenter. Experter bör avgöra om elvägar är rätt lösning för Sverige, men det är rimligt att staten givet ansvaret för det statliga vägnätet överväger att ta fram en strategi för arbetet med elvägar i Sverige.

I motion 2019/20:2111 uppmärksammar Maria Nilsson (L) frågan om tankställen för vätgasbilar och föreslår att satsningen på vätgas centraliseras till en region som får utgöra pilotregion i arbetet. För att Sverige ska kunna ställa om kommer det enligt motionären att krävas både elbilar och vätgasdrivna bilar. Motionären påminner om att satsningen på fossilfritt stål leder till att stora mängder vätgas produceras i Sverige men konstaterar att det saknas infrastruktur i form av tankställen.

Cecilia Widegren (M) yrkar i motion 2019/20:2541 på att man bör se över möjligheten att göra E20 till projektväg för elektrifiering av väg. Motionären konstaterar att utvecklingen av elbilar är på frammarsch men att användningsområdet än så länge begränsas till kortare distanser. Motionären framhåller att man nu måste ta tag i de längre distanserna utanför storstäderna och lyfter fram E20 som en ideal projektväg för elektrifiering genom t.ex. laddstolpar.

I kommittémotion 2019/20:2597 föreslår Jessika Roswall m.fl. (M) att det ska tas fram en nationell strategi för elektrifiering av vägnätet (yrkande 7). För att nå klimatmålen inom transportsektorn spelar eldrivna transporter en viktig roll. Motionärerna vill fasa ut fossila bränslen genom en satsning på

elektrifiering av det svenska vägnätet genom t.ex. laddinfrastruktur och elvägar för tunga transporter. I en strategi bör politiska prioriteringar för en trygg elförsörjning, tillräcklig kapacitet i elnäten och smarta lösningar för att elektrifiera transporter och minska utsläppen lyftas fram.

I kommittémotion 2019/20:2659 föreslår Louise Meijer m.fl. (M) att Energimyndigheten ges i uppdrag att ta fram en elektrifieringsstrategi för vägtransporter i Sverige (yrkande 17). Motionärerna menar att elektrifiering är en av nycklarna för att nå klimatmålen och minska utsläppen från transportsektorn. För att fler ska köpa en elbil behöver det finnas en infrastruktur som gör att man kan ladda längs med vägarna. Motionärerna konstaterar att det i dag saknas en nationell strategi för elektrifieringen av vägtransporterna. I kommittémotionen efterfrågas vidare en översyn av regelverket i syfte att underlätta för utbyggnad av elvägar (yrkande 18). Motionärerna menar att det behöver tas fram ett förenklat regelverk för utbyggnad av elvägar. I motionen pekas på att tekniken för elvägar har utvecklats de senaste åren, och motionären för fram olika positiva konsekvenser av elvägar, bl.a. minskade utsläpp av växthusgaser, minskat buller och att infrastrukturen kring elvägarna kan användas för att ladda elbilar.

I kommittémotion 2019/20:2775 pekar Magnus Jacobsson m.fl. (KD) på behovet av att bygga ut laddinfrastrukturen för publik laddning av elbilar (yrkande 3). För att uppmuntra konsumenterna att köpa laddhybrider och elbilar är det enligt motionärerna viktigt att laddinfrastrukturen i Sverige utvecklas. Motionärerna menar att det behövs fortsatt stöd till investeringar i laddinfrastruktur i form av offentligt tillgängliga laddstolpar för såväl snabbladdning som normalladdning. I kommittémotionen tas vidare elektrifiering av de tunga vägtransporterna upp (yrkande 5). Motionärerna konstaterar att när det gäller personbilar är laddningstekniken väl utvecklad men när det gäller tunga fordon talar mycket för kontinuerlig strömförsörjning som huvudkälla. Motionärerna menar bl.a. att en effektiv elektrifiering underlättas om staten är tydlig med att det är de enskilda huvudmännen som äger ansvaret för de egna vägarna. Det innebär att Trafikverket ska få uppdraget att elektrifiera riksvägarna (inklusive Europavägarna). Kommuner och regioner har ansvar för att elektrifiera de vägar som de ansvarar för och som kan vara nödvändiga att elektrifiera för att skapa ett sammanhållande system. På sikt bör systemet vara självfinansierande i och med att de som nyttjar elen betalar för denna till systemägaren. Motionärerna tar även upp behovet av en utvecklad strategi för elektrifiering av fordonsflottan (yrkande 10). I motionen framförs att det finns en stor potential i el som drivmedel för framför allt bilar. I arbetet med elbilar och elektrifierade vägar finns alla möjligheter att ligga i framkant. Tekniken är på stark framfart och försäljningen växer, om än från låga nivåer, men enligt motionärerna finns det mycket arbete att göra innan man kan se ett tekniskifte, varför Sverige bör ta fram en heltäckande strategi för elektrifiering av fordonsflottan. I yrkande 11 pekar motionärerna på huvudmannaskapet vid elektrifiering av vägar. Motionärerna menar att det är viktigt att trafikhuvudmännens ansvar för elektrifieringen på strategiskt utvalda vägar



tydliggörs. Om den tunga trafiken skulle använda sig av el i stället för dagens drivmedel skulle det vara en viktig reform för att minska koldioxidutsläppen. I kommittémotionen föreslås vidare att undantaget för el i lagen (2005:1248) om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel tas bort (yrkande 13). Motionärerna påminner om att sedan den s.k. pumplagen infördes har elbilar tagit allt större marknadsandelar samtidigt som andra drivmedel håller på att konkurreras ut. Pumplagen skapar onödiga hinder för en utbyggd laddinfrastruktur, och motionärerna menar att el därför bör tillåtas som alternativt drivmedel enligt pumplagen. I yrkande 55 anför motionärerna att användningen av biogas bör stimuleras eftersom det är ett bra alternativ, från både klimat- och hälsosynpunkt. I motionen lyfter motionärerna fram att både produktionen och utbyggnaden av tankstationer behöver stimuleras samt att den offentliga sektorn har en viktig roll i bl.a. upphandlingar när det gäller att ange vilken miljöprestanda som ska uppnås.

I partimotion 2019/20:2831 föreslår Ulf Kristersson m.fl. (M) en fortsatt satsning på teknikneutralt stöd till laddinfrastruktur (yrkande 20). Motionärerna konstaterar att antalet laddbara fordon ökar kraftigt, vilket ställer krav på en fortsatt utbyggnad av laddinfrastrukturen. Staten behöver ta ett ansvar för utbyggnaden. Stödet bör inte begränsas till enbart batteridrivna fordon utan även exempelvis laddinfrastruktur för bränslecellsdrivna fordon bör enligt motionärerna kunna få stöd. I yrkande 21 framförs att det behövs en nationell strategi för elektrifiering av vägnätet i Sverige. Motionärerna lyfter fram att laddinfrastrukturen måste byggas ut på ett systematiskt och kostnadseffektivt sätt och de pekar på försöken med att elektrifiera de tunga vägtransporterna, antingen via luftledning eller via ledning i vägen. Enligt motionärerna behövs det en övergripande strategi för hur en elektrifiering av det svenska vägnätet ska se ut för att minska beroendet av fossila drivmedel.

I partimotion 2019/20:3107 framför Annie Lööf m.fl. (C) att staten bör ta ett större ansvar för att, genom upphandling, bygga ut infrastrukturen för fossilfri laddning och tankning i hela landet (yrkande 15). För att nå utsläppsmålen i transportsektorn krävs enligt motionärerna en mångfald av tekniker och drivmedel. Det är därför viktigt att bygga ut en grundläggande fossilfri tankning och laddning för en mängd olika bränslen. Motionärerna menar att staten bör ta ett större ansvar för infrastrukturen där det i dag inte är kommersiellt gångbart.

Markus Wiechel (SD) understryker i motion 2019/20:3166 behovet av en statlig satsning på infrastruktur för elbilar (yrkande 1). Motionären menar att staten bör öka incitamenten för elbilar eftersom de innebär minskat buller och andra miljömässiga fördelar. I motionen hänvisas till erfarenheter från bl.a. Paris med hyrbilar drivna av el som kan hämtas på en plats och lämnas på en annan (Autolib). Motionären pekar även på elbilspooler som en del i en grundläggande transportinfrastruktur. En översyn av möjligheterna att skapa incitament för olika projekt bör genomföras. I yrkande 6 framför motionären att det bör underlättas för privatpersoner att uppföra laddstolpar. Elfordon är beroende av ett välfungerande nät med laddstationer. Motionären pekar på

möjligheten att tillhandahålla laddstolpar i hemmet, på arbetsplatsen, i parkeringsgarage, vid köpcentrum eller på bensinstationer. Enligt motionären bör därför en översyn göras av hur privatpersoner och företag kan få hjälp för att upprätta egna laddstolpar. I yrkande 7 betonar motionären att infrastrukturen för elfordon på landsbygden bör bli prioriterad.

I kommittémotion 2019/20:3246 pekar Anders Åkesson m.fl. (C) på att man bör se över möjligheten för staten att ta ett större ansvar för att, genom upphandlingsverket, bygga ut infrastrukturen för fossilfri laddning och tankning i hela landet (yrkande 4). Motionärerna konstaterar att det finns behov av förnybara bränslen för tyngre fordon som inte lätt kan elektrifieras. Det är därför viktigt att bygga ut en grundläggande fossilfri tankning och laddning för en mängd olika bränslen. Motionärerna menar att i denna omställning spelar statliga initiativ och statlig finansiering en viktig roll. Motionärerna menar även att man bör verka för en nationell strategi för en ökad elektrifiering av Sveriges transporter, med elinfrastruktur till aktuellt vägnät, en utbyggnadsplan för lastbilsanpassad laddinfrastruktur, översyn av beslutsprocesser samt samarbete med andra länder för att sätta en standard (yrkande 27). Motionärerna konstaterar att elfordon och elvägar kommer att behövas för att nå det nationella målet om att utsläppen från inrikes transporter ska minska med 70 procent till 2030. Motionärerna menar att fortsatta satsningar på elektrifiering av vägstråk är viktigt och att Trafikverket i högre utsträckning än i dag måste prioritera kommersialisering och utrullning av system för eldrift. Motionärerna menar att det behöver utredas hur en snabb och effektiv utbyggnad av strategiska elvägar i Sverige ska gå till. Det krävs åtgärder som t.ex. att dra el till vägarna, ta fram en utbyggnadsplan för lastbilsanpassad laddinfrastruktur, se över beslutsprocesser, samarbeta med andra länder för att sätta en standard samt att skyndsamt gå från en pilotverksamhet till ett sammanhållet och storskaligt system baserat på gods-transportnäringens behov av elväg.

I kommittémotion 2019/20:3264 menar Kristina Yngwe m.fl. (C) att staten bör ta ett större ansvar att, genom upphandling, bygga ut infrastrukturen för fossilfri laddning och tankning i hela landet (yrkande 14). Motionärerna menar att det är mycket angeläget att öka användningen och produktionen av förnybara drivmedel som ersätter fossila bränslen. Staten bör ta ett större ansvar för att bygga ut infrastrukturen där det i dag inte är kommersiellt gångbart. I yrkande 18 tar motionärerna upp behovet av att införa ett s.k. e-tal för det antal laddstolpar som bör finnas i förhållande till antalet parkeringsplatser som byggs. Syftet med detta skulle vara att ytterligare förbättra infrastrukturen för laddning. I yrkande 20 framhåller motionärerna vikten av att underlätta för laddning av elfordon via befintlig infrastruktur, bl.a. lyktstolpar, samt via nya marknadsmodeller. Motionärerna vill ändra regelverket i syfte att tillåta laddning av elfordon via gatubelysningen eftersom det skulle vara smart, enkelt och billigt jämfört med att dra fram el till nya laddstolpar.

I kommittémotion 2019/20:3333 framför Camilla Brodin m.fl. (KD) att det behövs en gemensam laddstandard för elbilar inom EU (yrkande 19). Sverige behöver driva på inom EU för att de standarder som finns i dag för laddning av elbilar samordnas likt det system som planerats för laddning av mobiltelefoner.

I kommittémotion 2019/20:3347 menar Thomas Morell m.fl. (SD) att elvägar bör testas på fler vägsträckor och i fler förhållanden (yrkande 77), att regeländringar vid test av elvägar bör utredas (yrkande 78) samt att fler elvägar för tunga fordon bör skapas (yrkande 79). Motionärerna konstaterar att fordon som drivs med el kommer att vara ett vanligare inslag i trafiken inom bara några få år. Det kan vara direktdrift via batterier eller fordon som laddas under färd. Motionärerna menar att elvägar behöver testas under årets samtliga årstider.

## Utskottets ställningstagande

### *Strategi för elektrifiering*

Utskottet kan inledningsvis konstatera att flera motionärer tar upp behovet av en strategi för elektrifiering av vägnätet. Med anledning av detta vill utskottet understryka vikten av att ta ett samlat grepp för att arbeta vidare med elektrifieringen av vägnätet för att minska beroendet av fossila drivmedel och därmed öka möjligheten att uppnå etappmålet för inrikes transporter. Utskottet kan även konstatera att regeringen i olika sammanhang har redogjort för sina planer vad gäller elektrifiering inom transportområdet. Som exempel kan nämnas skrivelsen om den nationella planeringen för transportinfrastrukturen 2018–2029 (skr. 2017/18:278) där regeringen framhåller att Sverige har möjlighet att bli en permanent världsutställning för innovationer på transportområdet genom att satsa bl.a. på elektrifiering.

Mot den bakgrunden välkomnar utskottet att regeringen avser att ta fram en nationell strategi för elektrifiering där elektrifieringens betydelse för att nå ett fossiloberoende i transportsystemet kommer att vara en viktig del. Utskottet ser fram emot fortsatt information från regeringen om hur detta arbete fortlöper.

Vidare vill utskottet i sammanhanget framhålla att regeringen avser att tillsätta en elektrifieringskommission för att påskynda arbetet med elektrifieringen av de tunga vägtransporterna och transportsektorn som helhet. Elektrifieringskommissionen ska bidra till att påskynda investeringar i elvägar, laddinfrastruktur för ellastbilar samt andra effektiva tillämpningar. Kommissionen ska vidare belysa finansieringsfrågor, hur el snabbt kan dras fram till väg samt effekter på elförsörjningen av att godstrafiken ställer om. Den ska tillsammans med näringslivet och berörda aktörer skyndsamt ta fram en handlingsplan för elektrifiering av de mest trafikerade vägarna i Sverige samt i övrigt genomlysna andra möjligheter till elektrifiering. Utskottet ser mycket positivt på detta initiativ.

Utskottet vill även peka på att regeringen har framhållit att utvecklingsområden som bidrar till digitalisering, elektrifiering och automatisering av mobiliteten är en del av omställningen till ett hållbart transportsystem med hög transporteffektivitet och minskade utsläpp av växthusgaser. Utskottet konstaterar i sammanhanget att regeringens samverkansprogram Nästa generations resor och transporter bl.a. har valt att fokusera och kraftsamla kring automation, digitalisering och elektrifiering. En del av detta är försök med uppkopplade, automatiserade, delade, elektriska fordon i samhällslösningar.

### *Infrastruktur för fossilfri tankning och laddning*

#### **Laddinfrastruktur**

Utskottet vill understryka att en viktig del i elektrifieringen av vägnätet är möjligheten till fossilfri laddning. Det är viktigt att en laddinfrastruktur byggs upp för att kunna nå etappmålet för inrikes transporter till 2030. En övergång till fossilfria vägtransporter och en elektrifiering av fordonsparken förutsätter att det finns tillgång till bl.a. laddinfrastruktur i hela landet.

Utskottet påminner om att regeringen har gett Energimyndigheten i uppdrag att vara nationell samordnare för laddinfrastruktur. Uppdraget innebär att Energimyndigheten ska samordna stöd till laddinfrastruktur och att informera om laddstationers placering. Energimyndigheten konstaterar att om laddfordonen ska bli fler måste det finnas en väl fungerande laddinfrastruktur med både publika och icke-publika laddstationer och att laddstationerna måste utrustas med rätt laddeffekt för ändamålet.

Utskottet noterar att Energimyndigheten anför att publik laddning endast utgör en mindre del av den laddade energi som den enskilde behöver till sin bil och därför bör ses som ett komplement till icke-publik laddning. Utskottet konstaterar att huvuddelen av överförd energi, enligt Energimyndigheten, sker vid icke-publika parkeringsplatser. Energimyndigheten menar att det är 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. För att Sverige ska få en fungerande infrastruktur för laddfordon är det 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 enligt Energimyndigheten lämpligast att placera laddstationer där. Energimyndigheten påpekar 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. Utskottet kan konstatera att vad gäller

möjligheten att ladda elbilar på bensinstationer finns ett antal stora återförsäljare av drivmedel som erbjuder sina kunder tillgång till laddstationer.

Utskottet vill understryka att det måste finnas en infrastruktur som stöder användningen av alternativ till fossila drivmedel för att möjliggöra en omställning till bl.a. hållbara förnybara drivmedel och eldrift. Utskottet välkomnar att regeringen i proposition 2019/20:65 framhåller att fossilfri laddning och tankning bör möjliggöras genom att infrastrukturen byggs ut. Utbyggnaden av laddinfrastruktur bör ske i sådan takt att den inte blir ett hinder för elektrifieringen av transportsektorn. Utskottet noterar att regeringen gör bedömningen att marknaden inte på egen hand eller med dagens investeringsstöd kommer att täcka de s.k. vita fläckar i landet där tillgången till snabbaddning saknas i tillräckligt god tid för att klimatmålen ska kunna nås. Ett nytt stöd för laddinfrastruktur längs större vägar bör därför enligt regeringen införas för att täcka de vita fläckar där laddinfrastruktur annars inte kommer till stånd. Åtgärder bör också vidtas för att skapa tillgång till laddinfrastruktur för olika boendeformer. En lämplig myndighet bör därmed enligt regeringen få i uppdrag att analysera frågan och vid behov föreslå åtgärder för att skapa bättre tillgång till laddinfrastruktur för olika boendeformer. Utskottet välkomnar att åtgärder vidtas för att bygga ut laddinfrastrukturen.

Utskottet vill i detta sammanhang lyfta fram Klimatklivet som är ett investeringsstöd till lokala och regionala åtgärder som minskar utsläppen av koldioxid och andra gaser som påverkar klimatet. Stöd har bl.a. getts till att installera laddstationer på fastigheter. Genom Klimatklivet har, enligt regeringen, investeringsstöd beviljats till över 30 000 laddpunkter (hösten 2019). I en interpellationsdebatt (ip. 2018/19:50) i februari 2019 påpekade statsrådet Isabella Lövin att regeringen genom 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 laddstolpstatäste 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. Trots detta kan det konstateras att det finns vita vägsträckor eller vita fläckar i vägnätet där laddinfrastruktur inte byggs ut med befintliga stöd. För att få fler att våga satsa på laddfordon och att hela Sverige ska kunna vara en del av klimatomställningen är det enligt regeringen viktigt att bygga bort vita fläckar och därmed skapa en heltäckande laddinfrastruktur för laddfordon längs de större vägarna i Sverige. I budgetpropositionen för 2020 (utg.omr. 21) föreslog regeringen att ett nytt stöd införs för laddinfrastruktur längs större vägar för att täcka de vita fläckar där laddinfrastruktur annars inte kommer till stånd. Sedermera har det för detta anvisats 50 miljoner kronor 2020 (bet. 2019/20:NU3, rskr. 2019/20:110). Vidare ska den ovannämnda elektrifieringskommissionen bidra till att påskynda investeringar i bl.a. laddinfrastruktur för ellastbilar.

Utskottet vill också påminna om 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 tog sin

utgångspunkt i EU-direktivet om byggnaders energiprestanda och direktivet om energieffektivitet. I sin rapport lämnade Boverket 2019 förslag på hur svenska byggregler kan kompletteras med sådana krav. I februari 2020 lämnade regeringen proposition 2019/20:81 om genomförande av EU:s ändringsdirektiv om byggnaders energiprestanda. I propositionen föreslås ett tekniskt egenskapskrav i fråga om laddning av elfordon för vissa byggnader.

Trafikanalys uppger på sin webbplats att en rapport från den gröna tankesmedjan Transport and Environment visar att det krävs en femtonfaldig ökning av offentliga laddstolpar för elfordon till 2030 för att stödja EU:s mål att bli klimatneutral i mitten av seklet. Cirka 3 miljoner offentliga laddningspunkter måste vara tillgängliga fram till 2030 för att upprätthålla ökningen av elfordon som behövs för Europas långsiktiga klimatmål. Europeiska kommissionen räknar med att det behövs omkring 1 miljon offentliga laddare 2025.

Klimatpolitiska 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 transporter bör därför formuleras som en del av den tidssatta handlingsplanen för fossilfria transporter. I rådets rapport för 2020 konstateras att regeringens handlingsplan aviserar en nationell strategi för elektrifiering, en elektrifieringskommission, ett nytt stöd till laddinfrastruktur och en översyn av reglerna för hemmaladdning. Rådet konstaterar att nuvarande prognoser pekar på att både utbud och efterfrågan på laddbara bilar i olika prisklasser och inom olika segment kommer att öka kraftigt under kommande år. Det innebär att utbyggnaden av laddinfrastruktur och elnät generellt behöver påskyndas, så att den går i takt med det ökade antalet laddbara bilar i fordonsflottan.

Utskottet vill i sammanhanget även framhålla att det pågår ett arbete kring laddinfrastrukturen vid de olika myndigheterna. Som exempel kan nämnas att Trafikverket och Energimyndigheten har regeringens uppdrag att leda projekt om hållbara nordiska städer med fokus på klimatsmart mobilitet. Ett delprojekt handlar om att utveckla en databas med information om laddstationer för elfordon. Dessutom ingår erfarenhetsutbyte och lösningar för laddning av elfordon i städer.

Trafikverket har även 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 snabbbladdare utmed de större vägarna samt undersöka möjliga affärsmodeller som kan främja en utbyggnad. Uppdraget redovisades i juni 2018. Utredningens genomgång visar att det saknas möjlighet till snabbbladdning på det aktuella vägnätet för långväga personresor i bl.a. norra Sveriges inland. För att täcka dessa luckor föreslår Trafikverket att snabbbladdstationer i första hand installeras i tätorter och småorter längs de aktuella vägsträckorna. Det 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.

Utskottet noterar att Trafikverket anser 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 offentlig 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 kunna vända sig till marknaden för utpekade vägsträckor som bedöms som strategiskt viktiga. Om utbyggnadstakten inte är lika avgörande kan staten erbjuda ett riktat stöd till utpekade geografiska områden och variera stödets storlek efter parametrar som kan påverka platsens attraktivitet.

Utskottet vill vidare uppmärksamma att Trafikverket föreslår att myndigheten tillsammans med andra berörda aktörer genomför kommunikationsinsatser för att öka kunskapen om och intresset för att äga och köra laddfordon. Utskottet delar regeringens bedömning att det är av vikt att elektrifieringen av transportsystemet påskyndas och att det är angeläget att sådana insatser genomförs. Den 21 mars 2019 beslutade regeringen 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 för Regeringskansliet redovisa ett förslag på vilka informations- och kunskapshöjande åtgärder som bör genomföras inom området omställning av transportsystemet till fossilfrihet under resterande del av planperioden (2023–2029).

Utskottet vill i detta sammanhang också lyfta fram att EU-kommissionen kommer att ta fram en strategi för hållbar och smart mobilitet under 2020. I kommissionens europeiska gröna giv konstateras att EU bör bygga ut produktion och användning av hållbara alternativa drivmedel. År 2025 kommer omkring 1 miljon offentliga laddnings- och tankstationer att behövas för de 13 miljoner utsläppsfria och utsläppsnåla fordon som spås köra på vägarna i EU. Kommissionen kommer att stödja utbyggnaden av offentliga laddnings- och tankstationer som en del av infrastrukturen för alternativa bränslen där det finns kvardröjande luckor, särskilt för långresor och i glesbefolkade områden, och kommer så snart som möjligt (2020) att inleda en ny ansökningsomgång för att stödja detta. Dessa åtgärder ska komplettera de nationella åtgärderna. Kommissionen kommer att överväga lagstiftning för att främja produktion och användning av hållbara alternativa bränslen för de olika transportslagen. En bedömning av lagstiftningen för att främja produktion av och tillgång till hållbara alternativa bränslen görs 2020. Kommissionen kommer också att se över direktivet om infrastruktur för alternativa bränslen (2021).

När det gäller frågan om skyltning av laddstationer vill utskottet påminna om 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. Regeländringen innebär således att en kommun eller Trafikverket kan reservera parkeringsplatser för laddning av elfordon.

När det gäller frågan om laddstandard inom EU vill utskottet påminna om att det i Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen finns bestämmelser om standarder för laddpunkter. Enligt direktivet ska medlemsstaterna säkerställa att normala laddningsstationer för elfordon, med undantag för trådlösa eller induktiva enheter, som tas i bruk eller förnyas fr.o.m. den 18 november 2017 uppfyller de tekniska specifikationer som finns i en bilaga till direktivet och de särskilda säkerhetskrav som gäller på nationell nivå. När det gäller snabba laddningsstationer ska det även för dem säkerställas att de uppfyller åtminstone de tekniska specifikationerna i bilagan. Direktivet har införlivats i svensk lagstiftning genom lagen (2016:915) om krav på installationer för alternativa drivmedel, förordningen (2016:917) om krav på installationer för alternativa drivmedel och lagen (2016:914) om ändring i ellagen (1997:857).



## Elvägar

Flera av motionerna tar upp frågan om utbyggnad av elvägar. Utskottet vill mot denna bakgrund inledningsvis lyfta fram att regeringen i den senaste infrastrukturpropositionen (prop. 2016/17:21) framhöll att nya lösningar behövs för att säkerställa att god infrastruktur i ett fossilfritt samhälle kan uppnås. Regeringen menar att svensk kompetens inom bl.a. 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.

Utskottet delar regeringens bedömning att elvägar kan bidra till att effektivisera godstransporterna och minska utsläppen av växthusgaser. Utskottet noterar att regeringen i proposition 2019/20:65 anger att man avser att ta fram en långsiktig plan för uppförande och utbyggnad av elvägar. Utskottet välkomnar att viktiga godsstråk och kopplingarna till viktiga hamnar bör prioriteras. Regeringen anger att i det fortsatta arbetet bör hänsyn tas till behovet av kompletterande tekniker för eldrift utanför elvägsnätet, t.ex. snabbbladdning för tung trafik. Utskottet ser positivt på att den ovannämnda elektrifieringskommissionen ska bidra till att påskynda investeringar i elvägar.

Utskottet delar regeringens bedömning att utvecklingstakten vad gäller elvägar är snabb, och att svenska myndigheter och företag deltar i utvecklingen visar på att Sverige ligger i framkant inom den tekniska utvecklingen på området. Den första s.k. demonstratorn för elväg invigdes den 22 juni 2016 på E16 i Sandviken. 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 gavs vid trafikutskottets utfrågning den 17 januari 2019 om transportsektorns bidrag till att uppfylla klimatmålen (rapport 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 fordonet laddas genom en strömskena i vägbanan under färd. Trafikverket beslutade i april 2019 om ytterligare två demonstrationsprojekt som är under uppförande i Lund (kollektivtrafik) och på Gotland (tung lastbil och kollektivtrafik). Demonstrationsprojektet på Gotland använder induktiv teknik, dvs. en fast anslutning från fordonet krävs inte, medan övriga demonstrationsprojekt är konduktiva, dvs. en fysisk koppling för eltillförseln till fordonet krävs.

Utskottet påminner om att regeringen 2017 uppdrog åt Trafikverket att utreda och redovisa förutsättningarna för om elvägar på sikt ska kunna vara en del i det statliga vägnätet. 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 elvägspilot för att komma närmare ett nyttogörande på allmän väg. Färdplanen rekommenderar att sträckorna ska vara minst 20–30 kilometer långa och tungt trafikerade. 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.

I detta sammanhang vill utskottet även påminna om Utredningen om självkörande fordon på väg som i sitt betänkande (SOU 2018:16) uppmärksammar 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, samt fordonsindustrin 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 försök som Trafikverket, Energimyndigheten och Vinnova finansierar tillsammans med industriella aktörer.

Utskottet vill vidare påminna om att regeringen i sin nationella godstransportstrategi från juni 2018 framhöll att elvägar kan bidra till att effektivisera godstransporterna och minska utsläppen av växthusgaser och att en långsiktig plan för uppförande och utbyggnad av elvägar därför tas fram. Där framfördes att viktiga godsstråk bör prioriteras och att bl.a. behovet av snabbbladdning för tung trafik bör beaktas i det fortsatta arbetet. I strategin togs vidare upp att Elsäkerhetsverket har inlett ett arbete med att tillhandahålla en vägledning om elsäkerhetsaspekter och att förslag på ett utvecklat regelverk för elsäkerhet för elvägar har tagits fram.

Utskottet vill slutligen lyfta fram att regeringen i den senaste budgetpropositionen framförde att Sverige är ledande i arbetet med att utveckla elvägar. Genom innovationspartnerskapen med Tyskland och Frankrike kommer enligt regeringen arbetet med teknikutveckling och standardisering att utvecklas och stärkas, vilket utskottet välkomnar. I september 2019 uppdrog regeringen åt Trafikverket att samordna den del av det fransk-svenska innovationspartnerskapet som avser elvägar. Trafikverket ska ta fram en handlingsplan för de konkreta åtgärder som ska genomföras inom ramen för samarbetet under den kommande tvåårsperioden. Uppdraget ska redovisas till Regeringskansliet senast den 31 mars varje år, med början 2020. Uppdraget ska slutredovisas senast den 30 oktober 2022.

## **Pumplagen**

Mot bakgrund av motionsförslaget om att ta bort undantaget för el i lagen om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel, den s.k. pumplagen, vill utskottet inledningsvis påminna om att riksdagen antog lagen i december 2005 (prop. 2005/06:16, bet. 2005/06:TU6, rskr. 2005/06:134). Lagen syftar till att öka tillgängligheten till förnybara drivmedel i hela Sverige, främst mot bakgrund av att tillgängligheten hade bedömts som ett av de största hindren mot en ökad användning av förnybara drivmedel. I ett första steg berördes tankställen som sålde mer än 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 lättning 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 understryka att regeringen i den proposition som föregick riksdagsbeslutet om pumplagen (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 var försumbar riskerade syftet att förfelas om skyldigheten att tillhandahålla ett förnybart drivmedel skulle kunna fullgöras enbart genom att tillhandahålla grön el. Utskottet har inte ändrat inställning i denna fråga.

## **Biogas**

Utskottet vill framhålla att biogas spelar en viktig roll i omställningen till fossilfria transporter. Det är ett förnybart bränsle som framställs genom rötning av organiskt material. Biogas består till största delen av metan och används främst som fordonsgas.

Utskottet delar regeringens bedömning i skrivelse 2017/18:238 att för att biogasen ska kunna konkurrera med de fossila alternativen behövs det 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 är ett annat område som enligt regeringen bör inkluderas i innovationsklustret.

Utskottet har noterat att branschorganisationen för aktörer inom biogas, fordonsgas, gasol, naturgas och vätgas – Energigas Sverige – har framfört att

det behövs samordning mellan politikområdena och en helhetsbild över samtliga nyttor i form av en nationell biogasstrategi. Organisationen konstaterar att mycket positivt har hänt sedan man 2018 startade arbetet med en nationell biogasstrategi. Branschen bedömer att det är fullt realistiskt med ett nationellt mål om 15 TWh biogas till 2030, där 12 TWh används i transportsektorn.

Utskottet har vidare noterat att Biogasmarknadsutredningen i sitt utredningsbetänkande (SOU 2019:63) konstaterade att omställningen av den lätta fordonsflottan stimuleras av bonus–malus-systemet. Samtidigt konstaterades att det har visat sig att många gasbilar – men även elfordon – som har erhållit bonusen exporterats tämligen snabbt. Utskottet har erfarit att det pågår ett arbete inom Regeringskansliet med att ta fram bestämmelser som syftar till att begränsa denna export. Utskottet konstaterar att regeringen i proposition 2019/20:65 har framfört att export till utlandet av subventionerade klimatbonusbilar bör motverkas och att det därför behövs förordningsändringar. Sådana krav behöver godkännas av Europeiska kommissionen innan de kan antas. Därtill konstaterade Biogasmarknadsutredningen bl.a. att det görs satsningar på investeringar i biogasproduktion och biogasdistribution (t.ex. gastankställen) via Klimatklivet, samtidigt som de nya besiktningsregler som infördes i maj 2018 innebär vissa merkostnader för gasbilägare.

### **Vätgas**

Utskottet kan konstatera att vätgas är en av många komponenter med potential att bidra till utfasningen av fossila bränslen. Utskottet vill uppmärksamma att det dåvarande statsrådet Anna Johansson i sitt svar på skriftlig fråga 2016/17:1227 upplyste om 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 vill vidare uppmärksamma att statsrådet Anders Ygeman i december 2019 i interpellationsdebatt 2019/20:127 framförde att vätgas är en av många komponenter med potential att bidra till elektrifieringen och därmed utfasningen av fossila bränslen. Statsrådet konstaterade att vätgas i dag tillverkas huvudsakligen av fossila bränslen, vilket ger stora växthusgasutsläpp. I framtiden kommer den förhoppningsvis att framställas med ren el. Processen innebär dock energiförluster, så möjligheten att utnyttja låga elpriser blir sannolikt central. Statsrådet hänvisade även till att regeringens långsiktiga satsningar genom forskning och utveckling samt genom programmen Industriklivet och Klimatklivet möjliggör stöd till vätgasteknik. Andra exempel som möjliggör utveckling av vätgasteknik är Klimatpremien som kan stödja bränslecellsfordon. När det gäller personbilar framförde statsrådet att en ren elektrifiering, i det korta och det medellånga perspektivet,

har betydligt större chans att ge ett kraftfullt bidrag till minskade växthusgasutsläpp än vad vätgastekniken har. Denna syn delas av utskottet. Det beror dels på att vätgastekniken än så länge inte är tillräckligt utvecklad och inte finns i tillräckligt många fordon, dels på de energiförluster som görs vid vätgasframställningen. Utskottet vill samtidigt uppmärksamma att regeringen tar del av den internationella utvecklingen. Den främsta anledningen till att det är en blygsam andel vätgasfordon i Sverige torde vara priset på dessa fordon, och i andra hand beror det på att Sverige har en högst blygsam infrastruktur.

Utskottet har dock i sammanhanget även noterat 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 innehåller bl.a. teknikstatus, incitamentsförslag och olika scenarier för infrastruktur- och fordonsintroduktion. Vätgas Sverige uppger på sin webbplats att det finns fem vätgastankstationer i Sverige.

### *Sammanfattande ställningstagande*

Utskottet konstaterar sammanfattningsvis att det pågår ett omfattande arbete för att främja fossilfri tankning och laddning. Utskottet vill i sammanhanget understryka vikten av att ta ett samlat grepp för att arbeta vidare med elektrifieringen av vägnätet för att minska beroendet av fossila drivmedel och därmed öka möjligheten att uppnå etappmålet för inrikes transporter. Utskottet ser fram emot den strategi för elektrifiering som regeringen har aviserat. Utskottet vill betona att fordon som helt eller delvis drivs av el är 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 kan konstatera att betydande insatser görs, inte minst på forskningsområdet, i syfte att främja elektrifieringen av vägtransporter genom elvägar. Utskottet följer utvecklingen på området och emotser utfallet av pågående insatser med stort intresse.

Mot bakgrund av de insatser som görs för att tillhandahålla olika former av förnybara drivmedel finner utskottet inte skäl att ta något initiativ med anledning av motionsyrkandena. Därmed avstyrker utskottet motionerna 2019/20:193 (C) yrkande 3, 2019/20:1992 (M), 2019/20:2111 (L), 2019/20:2541 (M), 2019/20:2597 (M) yrkande 7, 2019/20:2659 (M) yrkandena 17 och 18, 2019/20:2775 (KD) yrkandena 3, 5, 10, 11, 13 och 55, 2019/20:2831 (M) yrkandena 20 och 21, 2019/20:3107 (C) yrkande 15, 2019/20:3166 (SD) yrkandena 1, 6 och 7, 2019/20:3246 (C) yrkandena 4 och 27, 2019/20:3264 (C) yrkandena 14, 18 och 20, 2019/20:3333 (KD) yrkande 19 samt 2019/20:3347 (SD) yrkandena 77–79.

## Enskilda vägar

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om enskilda vägar. Utskottet välkomnar Trafikverkets arbete med att se över rutiner och arbetssätt kring utredningar av förändrat väghållaransvar i syfte att skapa ett effektivt och rättssäkert arbete. Utskottet framhåller också att regeringen har agerat kring den oro och de problem som har förekommit avseende snöröjning av enskilda vägar.

Jämför reservation 13 (SD), 14 (L) och 15 (SD, C).

### Bakgrund

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

Väghållning handlar om byggande och drift av väg. Beroende på vilken typ av väg det är finns det olika väghållare som ansvarar för vägen och flera lagstiftningar som reglerar byggande och drift. Staten, via Trafikverket, eller kommuner, vägföreningar/samfällighetsföreningar eller enskilda fastighetsägare är väghållare för olika typer av vägar. Fördelningen av väghållaransvar kan beskrivas på följande sätt:

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

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 driftsbidrag till enskilda vägar bl.a. för att vägen ska hållas öppen för allmän trafik och för att underlätta för boende och näringsliv i glesbygden. Myndigheten bistår även väghållarna med råd och stöd i vägtekniska frågor. Drygt 23 000 väghållare får statsbidrag för att sköta enskilda vägar.

Grunden för väghållning regleras i huvudsak genom tre lagar. Väghållning av allmänna vägar sker enligt väglagen (1971:948), gatuhållning sker enligt plan- och bygglagen (2010:900) och väghållning av enskilda vägar sker enligt anläggningslagen (1973:1149). I länsstyrelsernas kungörelse om vägar framgår vilka vägar som ingår i det allmänna vägnätet. Vid väghållning ska tillbörlig hänsyn tas till enskilda intressen och till allmänna intressen, såsom trafiksäkerhet, miljöskydd, naturvård och kulturmiljö. En estetisk utformning

ska eftersträvas. En väg ska hållas i ett för samfärdseln tillfredsställande skick genom underhåll, reparation och andra åtgärder. Trafikverket har ansvar för att säkerställa att väghållaransvar överensstämmer med väglagen och att anpassa vägsystemet efter samhällets trafikbehov.

### **Motionerna**

I motion 2019/20:424 föreslår Helena Lindahl (C) att Trafikverket ges i uppdrag att utforma upphandlingar med underentreprenörer så att det är möjligt att, inom en rimlig tidsram, utföra snöröjning såväl åt staten som åt enskilda vägsamfälligheter. Motionären pekar på att det har rapporterats om negativa effekter av Trafikverkets nya regelverk för snöröjning, vilket uppges ha fått som konsekvens att snöröjningsentreprenörer undviker uppdrag som riskerar ge dryga viten gentemot Trafikverket, eftersom en mindre vägsamfällighets uppdrag längs vägen i värsta fall kan leda till en försening som ger böter.

I motion 2019/20:1261 tar Isak From och Åsa Karlsson (båda S) upp behovet av en översyn av vinterväghållningen på enskilda vägar (yrkande 1). Motionärerna konstaterar att många i glesbygden som bor efter enskilda vägar har problem med att få plogat och sandat efter att en del av Trafikverkets entreprenörer har avsagt sig ansvaret över de enskilda vägarna. Motionärerna menar att det borde undersökas om Trafikverket på något sätt skulle kunna få ett utökat ansvar som även inkluderar snöröjning av enskilda vägar. Saken bör snarast få en hållbar och långsiktig lösning, bl.a. bör nya insatser på sådana områden i landet där plogningen inte fungerar tillfredsställande övervägas och Trafikverkets entreprenörer måste ges skäligen förutsättningar att hjälpa enskilda väghållare. Motionärerna betonar att lokala, regionala och nationella aktörer behöver öka sin samverkan.

Betty Malmberg (M) framhåller i motion 2019/20:1339 att nivån på ekonomiska schabloner vid överlåtelse av väghållaransvar till enskilda vägar måste anpassas (yrkande 1). Motionären menar vidare att man bör överväga att pausa Trafikverkets pågående handläggning av indragningsärenden samt överlåtelser av väghållaransvar till dess att en rättssäker nationell rutin har införts (yrkande 2). Motionären betonar att det är viktigt att det finns tydliga rutiner samt att förslag till överlåtelser hanteras likvärdigt och sker rättssäkert i hela landet. Motionären menar att den schablon för statsbidrag som Trafikverket använder inte kan användas för alla enskilda vägar, eftersom vägar med mycket trafik och högre standard kostar mer i underhåll än smala grusvägar.

I motion 2019/20:1791 tar Per Åsling och Peter Helander (båda C) upp behovet av en översyn av vilka enskilda vägar som bör omklassificeras till allmänna vägar (yrkande 2). Motionärerna menar att Trafikverket bör få i uppdrag att utreda vilka enskilda vägar som har funktionen som en allmän väg eller nyttjas av andra än andelsägarna i sådan omfattning att de bör vara allmänna.

I motion 2019/20:1955 anser Arman Teimouri (L) att väglagen behöver moderniseras så att den anpassas efter dagens förutsättningar. Motionären betonar att landsbygdens behov av transporter alltid måste vara i centrum när en allmän väg görs om till enskild väg. Indragning av allmän väg får inte innebära en övervältring av kostnader från staten till kommunerna eller enskilda fastighetsägare.

Lars Beckman (M) menar i motion 2019/20:2391 att det bör övervägas att myndigheter inte ska överföra vägar till enskilda som motsätter sig det och att det bör finnas bra och farbara vägar i hela Sverige. Motionären betonar att om hela Sverige ska leva så behöver hela Sverige ha bra vägar. Det framförs att det inte är rimligt att kostnadsansvaret övergår till enskilda som motsätter sig det ansvaret.

I kommittémotion 2019/20:3246 anför Anders Åkesson m.fl. (C) att man bör se över hur Trafikverket kan få i uppdrag att utforma upphandlingar med entreprenörer så att det är möjligt – inom rimliga tidsramar – att utföra snöröjning, såväl åt staten som åt enskilda vägsamfälligheter (yrkande 37). Motionärerna menar att en av anledningarna till undermålig vinterväghållning på en del samfällt förvaltade enskilda vägar är Trafikverkets nya regelverk för snöröjning. Konsekvensen har blivit att snöröjningsentreprenörerna allt oftare undviker parallella snöröjningsuppdrag eftersom man riskerar dryga viten gentemot Trafikverket. Följden har blivit att många vägsamfälligheter måste göra en separat upphandling/beställning av vinterväghållning.

I motion 2019/20:3344 framför Cecilia Widegren (M) att man behöver se över och tydliggöra väglagen när det gäller vad som ska vara allmän väg och vad som ska vara enskild väg (yrkande 2). Motionären menar att det finns en oro för att Trafikverket ska dra in underhåll av allmänna vägar och omvandla dem till enskilda, vilket skulle öka de boendes kostnader och försvåra för företagande på landsbygden.

## Utskottets ställningstagande

### *Förändring av väghållansvar*

Utskottet kan inledningsvis konstatera att Trafikverkets regioner är väghållningsmyndigheter och de som utreder väghållansvar samt ansöker om förändrat väghållansvar hos en central funktion inom Trafikverket. Beslut om förändrat väghållansvar för det allmänna vägnätet fattas av Trafikverkets centrala funktion. Undantaget är när en kommun för första gången beslutas bli väghållare för en allmän väg, vilket enligt väglagen beslutas av regeringen.

Utskottet noterar att Trafikverket har framfört att övervägandet om en väg behövs för det allmänna eller inte, bör grundas på en helhetssyn med målsättningen att åstadkomma en samhällsekonomisk och rationell väghållning. Lagstiftning och trafikpolitiska mål beslutade av riksdagen styr Trafikverkets verksamhet. Trafikverket menar att staten bör ha ansvar för



allmänna vägar på landsbygd och för ett övergripande vägnät i tätort och att kommunerna bör ha huvudansvar för väghållning i tätorter med undantag för det övergripande statliga vägnätet. Vidare bör enskilda ha ansvar för vägar på landsbygd med främst nytta för fastighetsägare i deras närhet. Utskottet har inget att invända mot Trafikverkets bedömning att en sådan renodlad ansvarsfördelning leder till en mer effektiv och rationell väghållning, större tydlighet i ansvarsfördelningen samt en mer rättvis kostnadsfördelning mellan kommuner och medborgare.

I Trafikverkets löpande arbete ingår att se över det allmänna vägnätet så att de vägar som ingår i detta uppfyller väglagens krav för allmän samfärd. Med allmän samfärd menas att en väg behövs för allmän trafik och inte främst är för nytta för fastighetsägare och verksamheter i vägens närhet. Utskottet kan konstatera att en förändring av en allmän statlig väg till enskilt eller kommunalt väghållaransvar prövas från fall till fall och är en process som inkluderar samråd med berörda sakägare. Beslut om förändrat väghållaransvar kan överklagas.

Utskottet erinrar om att förutsättningarna för förändring av en allmän väg till enskild och av en enskild väg till allmän regleras i väglagen (1971:948). Enligt 21 § får en enskild väg förändras till allmän, om vägen behövs för allmän samfärd eller annars är av synnerlig betydelse för det allmänna. Enligt 22 § prövas frågor om förändring av enskild väg till allmän av Trafikverket efter samråd med länsstyrelsen. Om Trafikverket och länsstyrelsen har olika uppfattning hänskjuts frågan till regeringens prövning. Regeringen kan förordna att en fråga om förändring av enskild väg till allmän i vissa fall ska prövas av länsstyrelsen. Enligt 25 § får en väg 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.

Utskottet kan konstatera att Trafikverket i en projektrapport från 2012 undersökte storleken på det lågtrafikerade allmänna vägnätet. Där studerades bl.a. hur mycket av det statliga vägnätet som skulle kunna vara aktuellt att överföras till enskilt vägnät utifrån olika scenarios. Med alternativet 125 fordon per dygn skulle enligt studien ca 20 000 kilometer allmän väg beröras, och med alternativet 50 fordon/dygn skulle ca 8 700 kilometer allmän väg beröras. Trafikverket uppger att man inte har något uttalat mål eller någon riktlinje som handlar om att pröva indragning av vägar i den omfattning som studerades i den översynen. Däremot arbetar Trafikverket kontinuerligt med att utreda vilken aktör som bör ansvara för en viss väg. Verket konstaterar att samhället förändras och nya vägsträckor byggs, befolkningsförändringar sker, allmänna målpunkter läggs ned eller tillkommer. Allt detta påverkar behovet av en väg för allmän samfärd.

Utskottet vill vidare peka på att Trafikverket har tagit fram kriterier för när det är aktuellt att inleda en utredning om förändrat väghållaransvar. Trafikverket uppger att kriterierna är konkretiseringar av vad lagstiftningen anger måste gälla för att ansvaret för en väg ska kunna förändras. I kriterierna behandlas bl.a. frågan om vägens funktion som förbindelseled, det

omkringliggande allmänna vägnätets täthet samt frågan om behovet av en allmän väg till en viktigare allmän inrättning. Trafikverket uppger att man under senare år har arbetat med att se över gällande rutiner och arbetssätt kring utredningar av förändrat väghållansvar i syfte att skapa ett effektivt och rättssäkert arbete. Utskottet välkomnar detta.

Utskottet vill avslutningsvis framhålla att infrastrukturminister Tomas Eneroth i sitt svar från november 2019 på fråga 2019/20:440 underströk att staten inte försöker överföra offentliga vägar till enskilda vägar. Statsrådet betonade att regeringen inte har gett Trafikverket något sådant uppdrag. Statsrådet påminde om att Trafikverket, Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) och Riksförbundet Enskilda Vägar (REV) 2012 kom fram till en gemensam målbild för hur avgränsningen mellan statlig, kommunal och enskild väghållning bör vara. Trafikverket har ansvar för att säkerställa att väghållansvar överensstämmer med väglagen och att anpassa vägsystemet efter samhällets trafikbehov. Statsrådet konstaterade att beslut om förändringar av väghållansvaret inte är några lätta ärenden att avgöra, vilket är en uppfattning som utskottet delar. Det finns många olika aspekter och förhållanden att ta hänsyn till. Utskottet delar statsrådets bedömning att varje förändring av väghållansvaret måste prövas utifrån förhållandena i det aktuella fallet och konstaterar att det inte finns något besparingssyfte med Trafikverkets översynsarbete. De enskilda vägarna är ett viktigt komplement till de allmänna vägarna för framkomlighet och tillgänglighet i hela landet. Utskottet avser att fortsätta att hålla sig informerat om hur arbetet med avgränsning av väghållansvaret utvecklas.

### *Vinterväghållning på enskilda vägar*

Utskottet vill inledningsvis påminna om att Trafikverket ansvarar för underhållet av det statliga vägnätet och upphandlar all underhållsverksamhet i konkurrens. Vinterväghållning, skötsel och avhjälpande underhåll är en verksamhet som uppgår till ca 3,5 miljarder kronor årligen. Enligt Trafikverket gäller varje kontrakt drift och underhåll, dvs. daglig skötsel, av vägar inom ett visst geografiskt område. År 2019 fanns det 109 driftsområden som vardera i genomsnitt omfattade 100 mil väg. Kontrakten varar normalt i fyra år, med möjlighet till förlängning ett eller två år.

Utskottet kan konstatera att Trafikverket uppger att man arbetar med att förbättra uppföljningen av utförda entreprenader. Trafikverket uppger vidare att man ställer samma krav som tidigare på standarden av snöröjningen – inga tidskrav eller tekniska krav är förändrade. Möjligheten för entreprenörer att arbeta för flera väghållare är enligt Trafikverket oförändrad. Trafikverket uppger att man inte har något emot att entreprenörer tar andra uppdrag, så länge kraven i Trafikverkets kontrakt med entreprenörerna uppfylls.

Utskottet vill peka på att Trafikverket är medvetet om att enskilda väghållare på en del platser i landet har haft problem med att ordna sin snöröjning. De har haft svårt att hitta entreprenörer som kan ta ytterligare uppdrag med att

ploga. Trafikverket uppger att flera parter nu arbetar tillsammans för lösningar på både kort och lång sikt för att det ska bli enklare att upphandla vinterväghållning, vilket utskottet ser positivt på. Som exempel på insatser nämns att enskilda väghållare får information av Trafikverket i god tid när det är dags att upphandla ny entreprenör, att man stärker rådgivningen till enskilda väghållare och att verket ger entreprenörer bättre förutsättningar att planera sina uppdrag så de kan samordna körningar på enskilda vägar. Utskottet välkomnar dessa insatser.

Utskottet vill betona att regeringen har agerat kring den oro och de problem som har förekommit avseende snöröjningen av de enskilda vägarna. I debatten med anledning av interpellation 2019/20:26 uppgav infrastrukturminister Tomas Eneroth i oktober 2019 att han har träffat både Trafikverket och Riksförbundet Enskilda Vägar (REV) för att informera sig i frågan och uppmanat berörda parter att i dialog gemensamt arbeta fram långsiktiga lösningar. Det har resulterat i att parterna har bildat en gemensam arbetsgrupp som har arbetat fram förbättringsförslag, vilket utskottet välkomnar. Detta har medfört att den eventuella oro som entreprenörer har uttryckt för att ta uppdrag hos enskilda väghållare parallellt med uppdrag åt Trafikverket har minskat.

### *Sammanfattande ställningstagande*

Utskottet vill sammanfattningsvis betona betydelsen av det enskilda vägnätet, inte minst för sysselsättning och tillväxt i hela landet. Utskottet välkomnar Trafikverkets arbete med att se över rutiner och arbetssätt kring utredningar av förändrat väghållansvar i syfte att skapa ett effektivt och rättssäkert arbete. Utskottet vill även lyfta fram att regeringen har agerat kring den oro och de problem som har förekommit avseende snöröjningen av de enskilda vägarna.

Mot den bakgrunden avstyrker utskottet motionerna 2019/20:424 (C), 2019/20:1261 (S) yrkande 1, 2019/20:1339 (M) yrkandena 1 och 2, 2019/20:1791 (C) yrkande 2, 2019/20:1955 (L), 2019/20:2391 (M), 2019/20:3246 (C) yrkande 37 samt 2019/20:3344 (M) yrkande 2.

## Vissa vägfrågor

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om olika vägfrågor, bl.a. vägs skyltning, vägbelysning och halkbekämpning. Utskottet förutsätter att vägar skyltas på ett sätt som främjar trafiksäkerheten och tillgängligheten samtidigt som det är önskvärt att försöka tillgodose önskemål från det lokala näringslivet och turismen. Utskottet ser vidare positivt på det arbete som görs när det gäller vägbelysning. Utskottet konstaterar också att det i dag inte finns några alternativ till salt när det gäller halkbekämpning på högtrafikerade vägar.

Jämför reservation 16 (SD) och 17 (L).

### Bakgrund

I detta avsnitt behandlas motioner om olika vägfrågor, bl.a. vägs skyltning, vägbelysning, halkbekämpning, gaturenhållning och frågor om ledstråk.

#### *Vägs skyltning*

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

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

### *Vägbelysning*

Vägbelysningens huvudsakliga funktion är att förbättra siktförhållandena i trafiken under dygnets mörka timmar. Vägbelysning används i huvudsak i tätbebyggda områden där trafikmiljön är komplex och där många oskyddade trafikanter vistas. Svenska krav och råd för vägbelysning ges i regelverket Vägar och gators utformning (VGU). Regelverkets kravdel är styrande för det statliga vägnätet, dvs. de vägar Trafikverket ansvarar för. För kommunerna fungerar VGU som ett rådgivande dokument. Utöver VGU har Trafikverket tagit fram tekniska kravdokument för vägbelysning. Riktlinjerna i VGU bygger delvis på internationella standarder framtagna av Europeiska standardiseringskommittén (CEN). Dessa standarder har anpassats till svenska förhållanden utifrån erfarenhet och tillgänglig kunskap. Enligt Trafikverket är standarder som rör ljus och ljusmätning i många fall framtagna av Internationella belysningskommissionen (CIE), som arbetar med tekniska och vetenskapliga metoder, standarder och rekommendationer inom ljus- och belysningsområdet. Som ett komplement till VGU finns Trafikverkets vägbelysningshandbok från 2014.

### *Halkbekämpning*

Trafikverket ansvarar för skötsel och underhåll av det statliga vägnätet. Övriga vägar sköts av kommunala eller enskilda väghållare. Halkbekämpning är i första hand en framkomlighetsfråga.

### *Gaturenhållning*

Enligt lagen (1998:814) med särskilda bestämmelser om gaturenhållning och skyltning ansvarar kommunen för att gator, torg, parker och andra allmänna platser som är redovisade i detaljplan och för vilka kommunen är huvudman hålls i skick genom gaturenhållning, snöröjning och liknande åtgärder. Kommunens skyldigheter gäller inte om åtgärderna ska utföras av staten som väghållare. Vidare finns förordningen (1998:929) om gaturenhållning och skyltning.

### *Ledstråk*

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

För att underlätta orienteringen för människor med synskada behövs ledstråk och ledytor som fungerar både för personer som är synsvaga och för blinda. För den som är synsvag kan det handla om att följa en kontrastrik rand. Är man gravt synskadad eller blind så är ett ledstråk eller en ledyta något man

kan följa med hjälp av den vita kappen och/eller något som känns under fötterna. Naturliga ledstråk utomhus kan bestå av en trottoar, ett räcke, en husvägg eller en gångväg med en tydlig kant som är möjlig att följa med kappen. Naturliga ledstråk kan också bestå av asfalt mot gräskant eller gruskant. Vintertid kan ett naturligt ledstråk vara en snökant som går att följa under förutsättning att det plogas på rätt sätt. Sinusplattor, släta plattor och kupolplattor, är den vanligaste typen av plattor som används i konstgjorda ledytor utomhus.

### **Motionerna**

I motion 2019/20:190 uppmärksammar Rickard Nordin (C) behovet av att arbeta för minskade effekter av ljusföroreningar. Motionären lyfter fram att artificiellt ljus kan skapa problem för människors och djurs hälsa, samtidigt som många insatser kan göras med enkla medel utan att äventyra vare sig säkerhet eller trygghet. I motionen nämns bl.a. att man inom vägbelysning kan välja bättre tekniska lösningar där lampor inte behöver vara tända hela tiden utan kan vara styrda av mänsklig närvaro. Det kan också vara möjligt att ha tydligare krav på avskärmning och riktning av armaturer av olika slag.

Per Lodenius (C) understryker i motion 2019/20:400 behovet av en symbol för vägs skyltar som indikerar samlingslokal. Motionären påpekar att det i dag saknas en skylt som indikerar samlingslokal, samtidigt som det runt om i landet finns tusentals samlingslokaler, inte minst på landsbygden.

I motion 2019/20:865 betonar Lars Beckman (M) vikten av vägbelysning i hela landet. För att värna om trafiksäkerheten behöver det enligt motionären säkerställas att vägarna är ordentligt upplysta på kvällar och nätter. I vissa delar av landet, främst på landsbygden, upplever de boende att vägbelysningar släcks ned. Motionären menar att det vore önskvärt med en översyn av vägbelysningen för att säkerställa att boende, framför allt på landsbygden, har upplysta vägar.

I motion 2019/20:913 lyfter Linda Ylivainio (C) fram frågan om att ersätta vägsalt som halkbekämpningsmedel. Motionären menar att vägsaltet är ett nödvändigt medel för en effektiv halkbekämpning, men att det också har en negativ miljöpåverkan, kan locka upp vilt på vägarna och orsakar korrosionsrelaterade fordonsskador. Det är därför fortsatt angeläget att ambitionen att ersätta vägsalt med andra halkbekämpningsmedel eller metoder fortgår.

Ulrika Heie och Fredrik Christensson (båda C) menar i motion 2019/20:1589 att det behövs en generösare bedömning av skyltningsregler vid allmänna vägar. Motionärerna menar att trots de förändringar som har gjorts i vägmärkesförordningen har företag ofta svårigheter att få skylta på det sätt som skulle underlätta för kunderna att hitta till företaget. Det är många mindre företag på landsbygden som är helt beroende av att kunderna hittar till deras företag om de ska överleva.

I motion 2019/20:1833 framhåller Helena Lindahl och Per Åsling (båda C) att en strategi för minskad saltanvändning bör tas fram för vägar i områden med vinterväglag. Saltet har lett till stora miljöproblem, rostangrepp på bilar samt att vilda djur lockas upp på vägarna. Motionärerna pekar på behovet av information om vad det innebär att köra på vinterväglag, användning av rätt sorts däck och att fortsätta att pröva andra och mer miljövänliga halkbekämpningsmedel än salt.

I motion 2019/20:2093 lyfter Lina Nordquist (L) fram att framkomligheten i offentlig miljö för personer med synnedsättning behöver öka, dels genom stärkt kunskap hos personer involverade i utformningen av ledstråk, dels genom en ny symbol i 4 kap. 9 § vägmärkesförordningen om vägmarkeringar. Motionären påminner om att personer med synnedsättning har stor hjälp av s.k. ledstråk, men undersökningar visar att kunskapen är låg i befolkningen om vad som faktiskt är deras syfte, vilket medför att de ibland blockeras. Kunskapen är ibland också begränsad hos de personer som utformar offentliga miljöer. Motionären menar att åtgärder behöver vidtas, dels för att stärka kunskapen, dels så att en ny symbol införs för att göra omgivningen uppmärksam på när en yta är avsedd som ledstråk och därför inte ska blockeras.

Lars Beckman (M) anser i motion 2019/20:2360 att det finns behov av att se över lagstiftningen om gaturenhållning. I motionen konstateras att kommunerna har rätt att överföra mycket av ansvaret för skötseln av gångbanor på småhusägare. Motionären påminner om att det finns risker för hälsoeffekter av fastighetsägarnas ansvar för gaturenhållning och att kvaliteten i insatserna växlar, vilket i praktiken leder till att invånarnas trafiksäkerhet äventyras. Dålig snöröjning och halkbekämpning uppges vara en av de främsta orsakerna till fotgängarolyckor.

Vidare lyfter Lars Beckman (M) i motion 2019/20:2397 fram behovet av att säkerställa att vinterväghållningen fungerar i hela Sverige. Motionären konstaterar att allvarliga trafikolyckor har inträffat på grund av bristande halkbekämpning och vinterväghållning och att staten ska ta ansvar för att vägarna är framkomliga under hela året.

I motion 2019/20:2515 föreslår Katarina Brännström (M) att det ska göras en översyn av lagar och regler och hur de tillämpas när det gäller skyltar på landsbygden för att underlätta för näringsliv och turism. Motionären menar att om verksamheter på landsbygden ska kunna locka till sig besökare måste det finnas rimliga regler för att underlätta skyltning. I dag är regelverket snårigt och upplevs godtyckligt och ofta mycket restriktivt. Motionären menar att regelverket bör bli enklare och tillämpas mer enhetligt i hela Sverige och anpassas till modernt näringsliv, ökad turism och en levande landsbygd.

Tina Acketoft (L) menar i motion 2019/20:2757 att det behövs ett nytt förfarande för skyltning för företag samt besöks- och turistmål. Motionären konstaterar att Trafikverket är restriktivt med att tillåta skyltning utmed större allmänna vägar, och dessutom verkar Trafikverkets bedömning variera i olika län. Motionären menar att Trafikverket bör få i uppgift att vidta åtgärder för

att företag samt besöks- och turistmål i största möjliga mån ska kunna skylta sin verksamhet utmed större allmänna vägar, även om de inte finns i direkt anslutning till verksamheten och även om det endast sker under den för verksamheten gällande säsongen.

I kommittémotion 2019/20:3347 anser Thomas Morell m.fl. (SD) att kulturarvet på svenska vägar behöver stärkas (yrkande 8). Motionärerna menar att nationella eller lokala kulturarv bör premieras vid byggnation av exempelvis vägar eller övrig infrastruktur. En rastplats kan exempelvis utsmyckas med skyltar eller tavlor som beskriver traktens historia eller övrigt som berikar orten eller området. Andra värden som kan marknadsföras är exempelvis det lokala näringslivet, kända personer eller kommunen i sin helhet.

## Utskottets ställningstagande

### *Vägskyltning*

Utskottet vill inledningsvis framhålla att vägvisning är till för att trafikanterna ska kunna orientera sig. Utskottet vill uppmärksamma att det enligt Trafikverket är viktigt att en fordonsförare har tid att läsa och förstå skyltarna och välja rätt färdväg utan att det medför risker för medtrafikanterna. Det får därför inte finnas för många skyltar på samma ställe, och de ska vara konsekventa och lättbegripliga.

Utskottet konstaterar att Trafikverkets grundinställning är att reklam inom vägområdet ska undvikas i möjligaste mån. Undantag kan göras på rastplatser och för allmän information, som valaffischer och utmärkning av vattenskyddsområde. I övrigt grundar Trafikverket bedömningen utifrån platsen och reklamens utformning. Utskottet ser positivt på att det är reklamens inverkan på trafiksäkerheten som påverkar inställningen. Enligt Trafikverkets uppfattning innebär skyltar som avleder uppmärksamheten från bilkörningen en förhöjd olycksrisk. På högtrafikerade vägar är det vanligt med kortare tidsavstånd till framförvarande fordon än två sekunder, och olycksrisken ökar därför påtagligt om fordonsförare riktar blicken åt sidan av vägen mer än ett par sekunder. Trafikmiljöer som redan är komplexa och som ställer höga krav på förarna ska inte kompliceras ytterligare med onödig information. Reklam får inte heller sitta så att den skymmer sikten eller bländar förarna. Det är därför viktigt att reklam intill vägar har så kort text som möjligt.

Med anledning av interpellation 2019/20:223 konstaterade infrastrukturminister Tomas Eneroth i januari 2020 att näringsidkare är beroende av att kunna göra reklam för sin verksamhet på olika sätt, men det får inte ske på ett sätt som kan äventyra trafiksäkerheten. Utskottet delar denna bedömning. Vidare framförde statsrådet att det är viktigt med en enhetlig tillämpning, vilket är skälet till att Trafikverket publicerar riktlinjer som ska vara vägledande för länsstyrelserna vid deras tillämpning. Riktlinjerna från



Trafikverket har på det stora hela fungerat väl. I sitt svar på en skriftlig fråga (2018/19:383) i mars 2019 underströk statsrådet 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. Utskottet framhåller att det av hänsyn till trafiksäkerheten är viktigt att vara restriktiv när det gäller skyltning utmed större allmän väg. Utskottet delar statsrådets bedömning att trafiksäkerheten är och ska vara överordnad enskilda näringsidkares behov av marknadsföring utmed de allmänna vägarna.

Slutligen kan utskottet konstatera att Naturvårdsverket i februari 2020 tog fram en vägledning om vad som gäller för att sätta upp reklamskyltar i landskapet längs allmänna vägar. Med vägledningen vill verket ge stöd till de som prövar tillstånd för reklamskyltar och de som bedriver tillsyn. Vägledningen utgår från lagen (1998:814) med särskilda bestämmelser om gatuhållning och skyltning som Naturvårdsverket är central tillsynsmyndighet för.

### *Vägbelysning*

Utskottet kan konstatera att det av Trafikverkets vägbelysningshandbok framgår att vägbelysningens huvudsakliga funktion är att förbättra synförhållandena i trafiken under dygnets mörka timmar. Väg- och gatubelysning kan bidra till att minska risken för mörkerolyckor, öka komforten, tillgängligheten och framkomligheten, ge en tryggare miljö, motverka brottslighet och skadegörelse, samt skapa trivsel och atmosfär. Vägbelysning används i huvudsak i tätbebyggda områden där trafikmiljön är komplex och där många oskyddade trafikanter vistas. Utskottet kan konstatera att olycksstatistik och forskning talar för att väg- och gatubelysning förbättrar trafiksäkerheten. Framför allt bidrar belysning till en säkrare och mer framkomlig trafikmiljö för oskyddade trafikanter. Huvudprincipen är enligt Trafikverket att vägbelysning ska användas där man kan förvänta sig att den fyller en funktion för trafikanterna, till en rimlig kostnad. En annan grundläggande princip är att vägbelysningen ska vara energi- och miljöeffektiv, dvs. goda synförhållanden ska uppnås med så låg energiåtgång och så liten miljöpåverkan som möjligt.

Trafikverket konstaterar att man alltmer har kommit att använda belysning för att skapa atmosfär och trivsel eller som en del i utsmyckningen av en plats. Trafikverket betonar att ljusgestaltning och estetik kan vara av stor betydelse, speciellt i vissa miljöer. Trafikverket tar även upp vikten av att minimera mängden ljusföroreningar. Trafikverket konstaterar att för mycket ljus eller felriktat ljus skapar ljusföroreningar, som är negativa både ur ett ekologiskt och ur ett ekonomiskt perspektiv. Ljusspridning i riktningar där ljuset inte behövs eller är önskvärt ska därför minimeras. Utskottet konstaterar att Trafikverket tar upp att ljusföroreningar är särskilt viktiga att ta i beaktande i

bostadsområden och i känsliga naturområden. För människor kan ljusföroreningar upplevas som störande eller irriterande, och de kan ge en störd sömn. Det är även känt att natur och djurliv påverkas negativt av artificiellt ljus. I känsliga naturområden kan man överväga att inte använda belysning alls eller att släcka ned anläggningen under natten. Det finns vägledning för utformning av belysning utifrån ett naturskyddsperspektiv.

Utskottet kan vidare lyfta fram att ansvaret för belysningsanläggningarna under mitten av 1990-talet i stor utsträckning övergick från kommunerna till dåvarande Vägverket, bl.a. med anledning av förändringar i lagstiftningen. Hösten 2017 tog SKR och Trafikverket fram ett inriktningsbeslut för hur kommunal belysning längs statlig väg bör ägas och förvaltas, och därefter har bl.a. en pilotstudie genomförts. Många belysningsanläggningar, framför allt i glesbygden, uppfyller inte dagens krav på trafiksäkerhet och miljöhänsyn. Under de närmaste tio åren kommer därför Trafikverket att i samarbete med kommunerna se över äldre belysningsanläggningar längs det statliga vägnätet för att säkerställa att de uppfyller moderna krav. Efter avslutad översyn kommer Trafikverket att ta över ägandet och förvaltningen. Processen för övertagandet beräknas pågå under en tioårsperiod, och enligt SKR:s bedömning berörs ca 30 till 50 procent av den kommunala belysningen i landet. Utskottet konstaterar att syftet med arbetet är att få ett mer enhetligt ägande som kommer att förenkla och effektivisera underhållet och förbättra säkerheten men också minimera miljöpåverkan.

Enligt SKR ska ett antal kriterier gälla för när en statlig väg på landsbygden ska vara försedd med vägbelysning, bl.a. om vägen går genom en tätort, om det förekommer inrättningar som genererar oskyddade trafikanter i närheten av vägen och om det förekommer gång- och cykelpassager längs vägen. Det är kommunerna som i sista hand avgör om belysningsanläggningar ska tas ned om de inte lever upp till de gemensamma kriterierna. För att Trafikverket ska ta över en belysningsanläggning måste den ha minst halva den tekniska livslängden kvar, enligt SKR. Kommunerna bekostar upprustning av belysningsanläggningarna som faller inom de nya riktlinjerna till en standard motsvarande minst halva livslängden eftersom Trafikverket inte tar över dåliga eller fallfärdiga anläggningar.

Utskottet vill avslutningsvis peka på att Trafikverket och SKR under 2018 och 2019 genomförde en pilotstudie med 17 kommuner där målet har varit att ta fram en gemensam metodik för hur kommunal belysning längs statlig väg ska hanteras. SKR anser att staten ska ta större ansvar för belysning längs statlig väg och att det tas hänsyn till kommunernas behov och förutsättningar för att övertagandet ska få en större omfattning. Trafikverket bedömer att pilotprojekten kommer att ge ett bättre beslutsunderlag för en långsiktig hantering av belysning. I avvaktan på detta resultat följer Trafikverket det regelverk som finns i dag.

### *Halkbekämpning på statliga vägar*

Utskottet kan inledningsvis konstatera att alla statliga vägar har en standardklass och att det är den som avgör hur snabbt en väg ska plogas och om den ska vara snöfri eller inte en viss tid efter att det har slutat snöa. Klassningen baseras på vägens trafikmängd, och Trafikverket uppger att man prioriterar högtrafikerade vägar, vilket utskottet finner naturligt. Vid vissa vägsträckor som kan vara extra besvärliga vintertid sätter man in ytterligare resurser, t.ex. vid backar där tunga fordon ofta får stopp eller vid avsnitt som ofta sätts igen av snödrev. Vägglagskamerorna underlättar arbetet med att identifiera och planera åtgärder för att minska risken för halka och snödrev.

Utskottet noterar att systemen för väderprognoser gör att halkan, enligt Trafikverket, ofta kan bekämpas förebyggande. På högtrafikerade vägar använder Trafikverket salt, vilket enligt uppgift innebär att man oftast kan hålla dem snö- och isfria under uppehållsväder. På övriga vägar använder man normalt sand. Utskottet konstaterar att detta innebär att ca 25 procent av det statliga vägnätet saltas. Trafikverket uppger att man är väl medvetet om att det finns negativa effekter av saltningen, men utan salt skulle främst den tunga trafiken stanna. Utskottet konstaterar att Trafikverket är medvetet om att salt kan påverka växtlighet, vegetation och vatten närmast vägbanan. Salt kan också öka problemet med rost, och saltning kan i någon mån påverka att fler djur väljer att gå ut i vägbanan. Trafikverket uppger att om eller hur det påverkar antalet olyckor har man inte kunskap om i dag, men i vissa fall sätts saltstenar upp för att minska problemet med vilda djur på vägbanan.

Utskottet kan konstatera att Trafikverket uppger att det i dag inte finns några alternativ som har mindre påverkan på miljön för att bekämpa halkan på de högtrafikerade vägarna. Enligt Trafikverket fungerar det inte att använda sand på högtrafikerade vägar med snabba temperaturväxlingar. Utskottet kan vidare konstatera att Trafikverket har en saltstrategi från 2004 med inriktning på att använda mindre salt men ändå se till att vägarna är framkomliga och att trafiksäkerheten inte minskar. Det pågår en utveckling av metoder och utrusning samtidigt som kunskapen ökar, vilket leder till att mindre mängd salt behövs för samma effekt. Trafikverket uppger att man arbetar med förbättrade metoder och försöker att minska saltmängden, vilket utskottet välkomnar. Trafikverket arbetar med olika insatser för att minska saltförbrukningen, bl.a. att använda saltlösning i stället för salt i större omfattning, att minska saltanvändningen på lågtrafikerade vägar, att intensifiera utbildningen om saltförbrukning till alla som arbetar med vinterväghållning, att identifiera konfliktpunkter med vattentäkter och att prova alternativ. Hittills har alternativen dock visat sig bli dyrare än salt. De senaste åren har användningen minskat till mellan 200 000 och 230 000 ton salt per år på de statliga vägarna, vilket kan jämföras med ca 450 000 ton per år i mitten på 1990-talet. Även om den totala saltförbrukningen i landet kan sägas vara låg ur ett internationellt perspektiv finns det enligt Trafikverket ändå skäl att anta att den kan minskas ytterligare, vilket utskottet ser positivt på.

### *Gaturenhållning, snöröjning och liknande på gångbanor*

Utskottet vill påminna om att det av 3 § första stycket lagen med särskilda bestämmelser om gaturenhållning och skyltning framgår att kommunen kan ålägga en fastighetsinnehavare inom ett område med detaljplan där kommunen är huvudman för allmänna platser att utföra åtgärder i fråga om gångbanor eller andra utrymmen utanför fastigheten som behövs för gångtrafiken. Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, en kommun får meddela närmare föreskrifter i fråga om de åtgärder som ska vidtas av fastighetsinnehavaren. Ett sådant bemyndigande har tagits in i 1 § förordningen om gaturenhållning och skyltning. Enligt denna bestämmelse får kommunfullmäktige meddela sådana föreskrifter som avses i 3 § lagen med särskilda bestämmelser om gaturenhållning och skyltning.

Utskottet kan konstatera att en kommun därmed har rätt att bestämma att ansvaret för viss renhållning och vinterväghållning som kommunen annars skulle svara för ska föras över på fastighetsinnehavarna. Denna möjlighet gäller i fråga om gångbana eller annat utrymme utanför fastigheterna som behövs för gångtrafiken. Utskottet vill i sammanhanget framhålla att möjligheten att ålägga fastighetsinnehavare viss skyldighet att renhålla gångbana infördes redan 1957 i samband med att det grundläggande ansvar för gaturenhållningen som tidigare åvilat fastighetsägarna i stället lades på kommunerna. Utskottet vill även peka på att miljö- och klimatminister Isabella Lövin i mars 2019 (ip. 2018/19:76) konstaterade att hur renhållningen bör ordnas har överlåtits till kommunerna att bestämma utifrån olika lokala överväganden. Kommunerna har valt att göra på olika sätt, och som lagen nu är utformad ges de den möjligheten. Statsrådet påminde om att dåligt utförd snöröjning kan leda till äventyrad trafiksäkerhet och bristande framkomlighet och betonade att lagstiftningen inte tvingar kommunerna att lägga över ansvaret på fastighetsägarna men att det finns en möjlighet att göra det. Utskottet kan även konstatera att Naturvårdsverket har uppmärksammat regeringen på att det finns ett behov av att se över lagen, framför allt utifrån renhållningsbestämmelserna.

### *Kulturarvet och vägar*

Utskottet vill framhålla att Trafikverket tillsammans med nio andra myndigheter har fått i uppdrag av regeringen att ta fram en vägledande strategi för kulturmiljöarbetet inom respektive myndighet. Trafikverkets kulturmiljöstrategi berör samtliga Trafikverkets verksamhetsområden. Utskottet konstaterar att kulturmiljöstrategin lyfter fram att Trafikverkets planering, byggande och förvaltning av infrastruktursystemen innebär mycket stor påverkan på kulturmiljöer över hela landet. Trafikverket är den största beställaren av uppdragsarkeologi i landet. Trafikverket uppger att det görs stora insatser för kulturmiljön genom t.ex. skötsel av alléer, milstenar, broar och byggnader med höga kultur- och teknikhistoriska värden. Utskottet välkomnar detta.

Utskottet konstaterar att Trafikverket arbetar med ett integrerat landskapsperspektiv, där natur- och kulturmiljö samt gestaltning ingår. Strategin har tre huvudinriktningar som har identifierats som avgörande för att nå de nationella kulturmiljömålen: skapa ett effektivt kulturmiljöarbete, uppnå hållbar planering och förvaltning av kulturmiljöer samt tillgängliggöra och förmedla kulturarv och kulturmiljöer. Strategin pekar ut områden där insatser är särskilt angelägna för att uppnå ett framgångsrikt och resurseffektivt kulturmiljöarbete. Vidare beskrivs vilka delar av Trafikverkets organisation och vilka verksamheter som berörs, hur kulturmiljöarbetet bör utvecklas, avvägningar mot andra politikområden, behov av samverkan med externa aktörer och hur frågorna framöver bör synliggöras och kommuniceras.

Utskottet vill också lyfta fram att det enligt Trafikverket finns drygt 350 rastplatser som förvaltas och sköts på uppdrag av Trafikverket. Trafikverket uppger att man ansvarar för bl.a. informationstavlor på dessa rastplatser, och på en del rastplatser har kommunen fått tillstånd att sätta upp kartor och information om besöksmål i närheten.

### *Ledstråk och ledytor*

Utskottet vill understryka att ledstråk och ledytor behövs för att underlätta orienteringen för personer som är synsvaga och blinda. Utskottet konstaterar att det i Sverige pågår arbete med att utforma den byggda miljön för personer med synnedsättningar. Trafikverket har det övergripande ansvaret för att vägar och gator utformas så att de även tillgodoser möjlighet till förflyttning för personer med funktionsnedsättningar.

Utskottet vill påminna om att enligt 8 kap. 12 § plan- och bygglagen (2010:900) ska personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga kunna använda allmänna platser i den utsträckning som följer av föreskrifter som har meddelats med stöd av plan- och bygglagen. Ett hinder mot tillgänglighet eller användbarhet på en allmän plats ska alltid avhjälpas, om hindret med hänsyn till de praktiska och ekonomiska förutsättningarna är enkelt att avhjälpas.

Utskottet konstaterar att det för personer med synnedsättningar kan förekomma hinder av många olika slag i miljön. Utifrån säkerhets- och framkomlighetssynpunkt är det viktigt med en miljö utan hinder. Det gäller särskilt för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga. Trafikverket har i en kunskapssammanställning hänvisat till bl.a. att gångytor ska särskiljas från möbleringszoner med exempelvis avvikande markbeläggning. Både tillfälliga och permanenta fasta objekt som kan utgöra hinder, t.ex. uteserveringar, bänkar, cykelställ, skyltar, stolpar och blommor, bör placeras i möbleringszoner på ett sådant sätt att de inte hindrar framkomligheten eller utgör en risk för personer med nedsatt orienterings- eller rörelseförmåga. Det konstateras att något som ofta ställer till problem är felparkerade cyklar. Dessutom uppmärksammas att avgränsningar mot uteserveringar bör göras med fasta anordningar som är möjliga att känna av

med teknikkäppen. De ska även kontrastera i ljushet mot omgivande ytor. Inga utstickande ramper, som kan utgöra snubbelrisker, får förekomma.

Utskottet vill betona vikten av att dessa frågor uppmärksammas även fortsättningsvis. Statliga myndigheter ska utforma och bedriva sin verksamhet med beaktande av de funktionshinderspolitiska målen och bl.a. verka för att personer med funktionsnedsättning ges full delaktighet i samhällslivet och jämlikhet i levnadsvillkor. Utskottet vill här också påminna om utskottets uppföljning av resultaten av insatserna för att göra transportsystemet tillgängligt för personer med funktionsnedsättning (rapport 2013/14:RFR5) där bl.a. frågor kring ledstråk uppmärksammades.

### *Sammanfattande ställningstagande*

Utskottet vill sammanfattningsvis framhålla att det av hänsyn till trafiksäkerheten är viktigt att vara restriktiv när det gäller skyltning utmed större allmän väg. Utskottet förutsätter 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 ser vidare positivt på det arbete som görs för att säkerställa vägbelysningsanläggningar som uppfyller både trafiksäkerhetskrav och miljöhänsyn. Utskottet kan vidare konstatera att det i dag inte finns några alternativ till salt som har mindre påverkan på miljön för att bekämpa halkan på de högtrafikerade vägarna. Utskottet kommer att fortsätta följa utvecklingen när det gäller dessa vägfrågor.

Mot den bakgrunden avstyrker utskottet motionerna 2019/20:190 (C), 2019/20:400 (C), 2019/20:865 (M), 2019/20:913 (C), 2019/20:1589 (C), 2019/20:1833 (C), 2019/20:2093 (L), 2019/20:2360 (M), 2019/20:2397 (M), 2019/20:2515 (M), 2019/20:2757 (L) och 2019/20:3347 (SD) yrkande 8.

## Parkerings- och bilpoolsfrågor

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om parkerings- och bilpoolsfrågor. Utskottet välkomnar det arbete som bedrivs i syfte att underlätta parkering för bilpoolsbilar och miljöbilar och framhåller att det är viktigt att fortsätta följa frågan om hur ägare av miljöbilar kan premieras i arbetet med omställningen av transportsektorn till fossilfrihet. Utskottet välkomnar regeringens ambition att underlätta för bilpooler och ser fram emot pågående utredningsarbete när det gäller definitionen av bilpoolstjänster. Utskottet välkomnar även vidtagna initiativ för att beivra missbruk av parkering på handikapplatser.

Jämför reservation 18 (M), 19 (SD) och 20 (M, C).

### Bakgrund

#### *Parkeringsfrågor*

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 nytopparkering, boendeparkering eller rörelsehindrade.

Reglerna om parkeringstillstånd för rörelsehindrade finns i 10 kap. 8 § trafikförordningen (1998:1276). Där framgår att för rörelsehindrade personer kan ett särskilt parkeringstillstånd utfärdas. Tillståndet kan utfärdas både till rörelsehindrade som själva kör motordrivna fordon och till andra rörelsehindrade som regelbundet behöver hjälp av föraren utanför fordonet. Transportstyrelsen har meddelat föreskrifter och allmänna råd om parkeringstillstånd för rörelsehindrade (TSFS 2009:73).

Enligt lagen (1976:206) om felparkeringsavgift får regeringen ange det högsta och det lägsta belopp som felparkeringsavgifter får fastställas till. Beloppen får varieras med hänsyn till skilda slag av parkeringsöverträdelser. Avgiftens belopp fastställs av regeringen eller den myndighet eller kommun som regeringen bestämmer. Enligt förordningen (1976:1128) om felparkeringsavgift fastställer kommunen felparkeringsavgiftens belopp. Avgiftens belopp får fastställas till lägst 75 och högst 1 300 kronor. Felparkeringsavgift ska betalas i den ordning som Transportstyrelsen bestämmer. Enligt lagen (1984:318) om kontrollavgift vid olovlig parkering får en markägare som upplåter ett område för parkering eller förbjuder parkering inom området ta ut en avgift (kontrollavgift) om ett fordon parkerats

inom området i strid mot förbud eller villkor som markägaren har beslutat (olovlig parkering).

### *Bilpooler*

I detta avsnitt behandlas även motioner om bilpooler. En bilpool innebär att ett antal personer samsas om en eller flera bilar. Det finns två slags bilpooler: dels föreningsdrivna bilpooler där hushåll delar på några bilar, dels företag som driver bilpooler kommersiellt. Enligt Trafikverket finns det bilpooler på ett 50-tal orter i Sverige. Trafikverket menar att fördelen är att användaren betalar för bilen enbart då man använder den. Utredningen cirkulär ekonomi har konstaterat att bilpooler gör att färre bilar används mer intensivt och färre bilar behöver produceras, vilket medför en effektivare användning av naturresurser.

### **Motionerna**

I motion 2019/20:718 pekar Markus Wiechel (SD) på att det bör införas ett nationellt register för parkeringstillstånd för personer med nedsatt rörelseförmåga. Motionären konstaterar att de senaste åren har det framkommit uppgifter om att parkeringstillstånd och parkeringsplatser för personer med funktionsnedsättning har missbrukats. Under åren har det gradvis skett förbättringar avseende motverkandet av fusk, men det finns fortfarande mycket kvar att göra som att exempelvis skapa en nationell samordning av parkeringstillstånd.

Martin Ådahl m.fl. (C) föreslår i motion 2019/20:1752 att den kommunala avgiftslagen ska ses över så att den gör det möjligt att differentiera parkeringsavgifter utifrån fordons miljöegenskaper, så att det är möjligt med lägre parkeringsavgifter för de fordon som är miljöfordon enligt vägtrafikskattelagen, uppfyller särskilda miljökrav eller som drivs med ett visst drivmedel, exempelvis el (yrkande 1). Motionärerna påminner om att det i dag inte är möjligt att låta parkeringsavgifter avspegla miljönyttan hos fordonen, vilket är ett hinder för att fler ska vilja köpa el- eller gasbil. I yrkande 2 föreslår motionärerna en översyn av kommunallagen så att principen om likabehandling av kommuninvånare medger olika parkeringsavgifter, om syftet är att förbättra den gemensamma miljön och på så sätt gynna kommuninvånarna som helhet och att det framgår att det inte är invånarna som behandlas olika, utan fordonen.

I motion 2019/20:2386 menar David Josefsson (M) att lagstiftningen för att tillåta differentiering av parkeringsavgifter och trängselskatt samt parkeringsvillkor bör ses över i syfte att gynna bilar med mindre miljöpåverkan (yrkande 1). Motionären hänvisar bl.a. till att man i Norge har arbetat med att få fler att köra eldrivna bilar genom t.ex. fördelar vid parkering. Motionären påminner om att det tidigare fanns miljöbilspareringstillstånd i Sverige, men dessa visade sig oförenliga med nuvarande lagstiftning om



kommuners rätt att ta ut parkeringsavgifter. Motionären anför även att lagstiftningen för att tillåta differentiering av parkeringsavgifter och trängselskatt samt parkeringsvillkor bör ses över i syfte att gynna bilpooler och andra delningstjänster (yrkande 2). Lagstiftningen bör reformeras för att bl.a. uppmuntra användandet av bilpool och andra delningstjänster istället för att äga en bil.

I kommittémotion 2019/20:2597 framför Jessika Roswall m.fl. (M) att möjligheten att ge kommuner rätt att införa ett system med differentierade parkeringsavgifter baserat på fordonets miljöklassning bör ses över (yrkande 8). Motionärerna menar att för att kunna främja framväxten av ett mer hållbart transportsystem är det viktigt att både stat och kommun har möjlighet att premiera dem 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 väl är dags att köpa nytt. Motionärerna understryker även behovet av 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 (yrkande 24). Motionärerna betonar att delningsekonomin och nya digitala tjänster innebär stora möjligheter även för transporter, där bilpooler och samåkning är exempel på hur transporter kan komma fler till del samtidigt som resurserna utnyttjas effektivare. Motionärerna påminner om att det i dag saknas en juridisk definition av begreppet bilpool, vilket innebär att kommuner inte kan skapa parkeringsytor för bilpoolsbilar.

I kommittémotion 2019/20:2659 menar Louise Meijer m.fl. (M) att kommuner bör ges möjlighet att differentiera parkeringsavgifter utifrån fordonets miljöklassning (yrkande 20). Motionärerna menar att det är angeläget att verktyg för att minska problemen med dålig luftkvalitet kommer på plats. Det är också särskilt viktigt att ge kommunerna möjlighet att utifrån varje enskild kommuns förutsättningar och behov minska de skadliga partiklarna och förbättra luftkvaliteten, klimatet och hälsan.

Markus Wiechel (SD) föreslår i motion 2019/20:3166 att elbilar ska få kostnadsfri parkering i hela landet (yrkande 3). Motionären hänvisar bl.a. till positiva erfarenheter från Norge där man genom subventioner och fördelar för elbilar såsom kostnadsfri parkering har lyckats skapa en god marknad för elbilsbranschen.

Anders Åkesson m.fl. (C) lyfter i kommittémotion 2019/20:3246 fram behovet av att ta fram en juridisk definition av begreppet bilpool, alternativt fordonspool, i syfte att ge kommuner större rådighet över att avdela gatumark till delningstjänster inom transportsektorn (yrkande 33). Motionärerna menar att användningen av bilpooler kan vara ett viktigt steg för att minska utsläppen och samtidigt öka mobiliteten, men avsaknaden av en juridisk definition försvårar bl.a. moms- och regelfrågor och gör att kommuner inte kan skapa parkeringsytor för bilpoolsbilar.

I kommittémotion 2019/20:3266 lyfter Ola Johansson m.fl. (C) fram moderna mobilitetslösningar såsom bilpooler (yrkande 29). Motionärerna

lyfter bl.a. fram att det saknas en enhetlig definition av bilpooler, vilket gör det svårt att lokalt fullt ut stödja denna utveckling, trots att bilpooler ger möjligheter att tillföra en ny typ av mer klimatsmart mobilitet utan att behöva använda värdefull mark till parkeringsplatser snarare än bostäder.

I kommittémotion 2019/20:3347 föreslår Thomas Morell m.fl. (SD) att parkeringsplatser och bilpooler tas med i beaktande vid samhällsplanering (yrkande 17). För att fortsättningsvis kunna planera och generera största möjliga samhällsnytta behöver utöver vanliga parkeringsplatser även bilpooler finnas med i planarbetet. I yrkande 61 framför motionärerna vidare att lagen om överträdelse av lastzoner bör skärpas. Motionärerna påminner om att lastzoner främst är till för att företag ska kunna leverera och få säkra leveranser. Det pekas på att bilister parkerar på lastzoner, busshållplatser eller särskilda parkeringsplatser för bussar. Påföljden för överträdelse av parkeringsförbud bör skärpas för att stävja missbruket. Motionärerna menar att möjligheten att öka parkeringsböterna och övriga påföljder vid dessa överträdelse bör utredas.

## Utskottets ställningstagande

### *Parkeringsfrågor*

#### **Frågor om samhällsplanering**

Utskottet vill inledningsvis betona att kommunerna spelar en viktig roll i omställningen till ett transporteffektivt samhälle i kraft av det kommunala planmonopolet och i de fall kommunen är markägare. Utskottet noterar att regeringen i proposition 2019/20:65 konstaterar att vid nybyggnationer i städer och tätorter kan kommuner t.ex. arbeta med flexibla parkeringsnormer och låga parkeringstal. Det kan innebära att fastighetsägare och byggherrar åtar sig att tillhandahålla hållbara mobilitetslösningar för sina hyresgäster eller verksamheter för att på så sätt kunna använda ytor till annat än bilparkeringar. Utskottet konstaterar att flera kommuner arbetar med detta redan i dag. Ökad samordning av lokala, regionala och nationella planeringsprocesser är därför enligt regeringen nödvändigt. En ökad förståelse och kunskap inom respektive planeringsnivå om övriga nivåers planeringsprocesser och funktion kan bidra till att planeringsprocesserna förenklas och effektiviseras.

Utskottet vill i sammanhanget även framhålla att regeringen har vidtagit åtgärder som ska förbättra förutsättningarna för den lokala planeringen att bidra till ökad transporteffektivitet. Boverket har på regeringens uppdrag tagit fram vägledningar om flexibla parkeringstal, om lämplighetsbedömning och lokaliseringsprövning och en om översiktsplanering för minskad klimatpåverkan i syfte att stödja kommunernas arbete med fysisk planering.

#### **Differentierade parkeringsavgifter**

Mot bakgrund av motionsyrkandena om att kunna differentiera parkeringsavgifter vill utskottet påminna om att frågan om rutiner vid utfärdandet av

parkeringsavgifter i första hand är en kommunal angelägenhet. Utskottet kan dock i sammanhanget konstatera att det nuvarande regelverket inte ger utrymme för någon särskild avgiftsplikt för exempelvis miljöbilar eller bilpoolsbilar.

Utskottet vill understryka att regeringens målsättning är att Sverige ska bli världens första fossilfria välfärdsland. I det arbetet har omställningen av transportsektorn en mycket stor betydelse. Att uppmuntra människor till beteende- och konsumtionsförändringar är en viktig del av insatserna för att minska transportsektorns klimatutsläpp. När det gäller differentierade parkeringsavgifter baserat på fordons miljöegenskaper vill utskottet uppmärksamma att statsrådet Tomas Eneroth i sitt svar på skriftlig fråga 2018/19:125 om differentierade parkeringsavgifter hänvisar till att Högsta förvaltningsdomstolen i en dom meddelad den 8 oktober 2014 upphävde Region Gotlands beslut att inte ta ut parkeringsavgift för miljöbilar. Enligt Högsta förvaltningsdomstolen finns inte utrymme i 2 § lagen (1957:259) om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelse av offentlig plats m.m. för avgiftsbefrielse eller avgiftsdifferentiering för miljöbilar. Utskottet delar statsrådets bedömning att det är viktigt att fortsätta följa frågan om hur ägare av miljöbilar kan premieras i arbetet med omställningen av transportsektorn till fossilfrihet.

Utskottet noterar att frågan om differentierade parkeringsavgifter har behandlats i olika utredningar. 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 upplåtelse av offentlig plats för att ge kommuner möjlighet att differentiera avgiften på parkeringsplatser utifrån fordonens miljöegenskaper. I betänkandet Bebyggelse- och transportplanering för hållbar stadsutveckling (SOU 2019:17) framhöll Boverket 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 påpekade 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. Klimatpolitiska rådet föreslår i sin rapport för 2019 att kommunerna ska ges rätt att upplåta allmän mark till särskilda parkeringar för bilpools på ett liknande sätt som de i dag kan avsätta mark för särskilda handikapparkeringar.

Utskottet vill i sammanhanget peka på 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. Utskottet vill även lyfta fram att regeringen i skrivelse 2017/18:238, En klimatstrategi för Sverige, framhöll att det är angeläget att underlätta för bilpooler, bl.a. genom att göra det lättare att avsätta parkeringsmark. Regeringen upprepade denna ståndpunkt i skrivelse 2017/18:230 Strategi för Levande städer – politik för en hållbar stadsutveckling.

### **Parkeringstillstånd för rörelsehindrade**

För rörelsehindrade personer kan ett särskilt parkeringstillstånd utfärdas. Tillståndet kan utfärdas både till rörelsehindrade som själva kör motordrivna fordon och till andra rörelsehindrade som regelbundet behöver hjälp av föraren utanför fordonet. Ett tillstånd får endast utfärdas till en rörelsehindrad som har ett varaktigt funktionshinder som innebär att han eller hon har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand. Utskottet konstaterar att frågor om parkeringstillstånd prövas av den kommun där sökanden är folkbokförd eller, om sökanden inte är folkbokförd i riket, där han eller hon vistas. Ett parkeringstillstånd gäller i hela landet och ska gälla under viss tid, dock längst fem år. Ett tillstånd får återkallas om förutsättningarna för tillståndet inte längre finns eller om tillståndet inte används på föreskrivet sätt.

Utskottet vill framhålla att regeringen i september 2016 beslutade om två 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.

### **Påföljder vid överträdelse av parkeringsförbud**

Med anledning av motionsförslag om att se över påföljderna för överträdelse av parkeringsförbud kan utskottet konstatera att felparkeringsavgift är den avgift som man kan bli skyldig att betala om man har stannat eller parkerat fel på gatumark och fått en parkeringsanmärkning. Kontrollavgift är den avgift som man kan bli skyldig att betala om man har stannat eller parkerat fel på tomtmark. Det är regeringen som anger det högsta och det lägsta belopp som felparkeringsavgifter får fastställas till, för närvarande lägst 75 och högst 1 300 kronor, och det är därefter kommunerna som fastställer felparkeringsavgiftens belopp. Beloppen får varieras med hänsyn till skilda slag av parkeringsöverträdelser. När det gäller kontrollavgift vid olovlig parkering får en markägare som upplåter ett område för parkering eller förbjuder parkering inom området ta ut en avgift om ett fordon parkerats inom området i strid mot förbud eller villkor som markägaren har beslutat.

Felparkeringsavgift ska betalas i den ordning som Transportstyrelsen bestämmer. Transportstyrelsen sköter administrationen av de parkeringsanmärkningar (felparkeringsavgifter) som är utfärdade på kommunernas gator. Transportstyrelsen sköter däremot inte administrationen åt privata parkeringsbolag, som tar ut en kontrollavgift. Transportstyrelsen bevakar att inbetalningar sker inom den föreskrivna tiden, skickar ut påminnelser och

överlämnar obetalda ärenden till Kronofogden. Det är alltid ägaren till det aktuella fordonet som ansvarar för att avgiften betalas in.

Utskottet vill i sammanhanget också framhålla att regeringen i proposition 2019/20:67 föreslår att det ska bli förbjudet att använda ett fordon med obetalda felparkeringsavgifter och att en polisman eller bilinspektör ska ta hand om fordonets registreringsskyltar om användningsförbudet överträds. Trafikutskottet avser att bereda propositionen senare under våren.

### *Bilpooler*

När det gäller frågan om bilpooler vill utskottet inledningsvis betona att cirkulär ekonomi på en övergripande nivå till stor del handlar om effektivare användning av naturresurser. Ett sätt att optimera resursutnyttjande är att cirkulera produkter med så högt nyttjande som möjligt. Utskottet delar regeringens bedömning att trafiksektorn och inte minst personbilstrafiken har stor potential för resurseffektivisering. En åtgärd för ökad nyttjandegrad av fordonsparken och hållbar mobilitet är att främja hyra av fordon. Det kan konstateras att de senaste åren har nya affärsmodeller vuxit fram som möter nya marknader med ökande efterfrågan på begagnade varor och på hyra av varor. Olika internetplattformar gör det också möjligt för människor och företag att t.ex. samäga produkter eller hyra ut produkter när de inte används. Här finns nya, resurseffektiva marknader med potential för såväl tillväxt och sysselsättning som en miljövänlig samhällsekonomi. Utskottet konstaterar att en del i den cirkulära ekonomin är bilpooler.

Utredningen cirkulär ekonomi pekar i sitt betänkande (SOU 2017:22) på att dagens bilpark används ineffektivt och att dela bil i en bilpool kan därför 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 bilpools-parkering, 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.

Utskottet kan konstatera att regeringen är angelägen om att underlätta för bilpooler. Som svar på fråga 2018/19:124 om definition av bilpooler framförde statsrådet Tomas Eneroth att Utredningen om cirkulär ekonomi har lämnat ett viktigt bidrag genom förslaget för att öka tillgängligheten till bilpooler. Remitteringen av utredningens betänkande SOU 2017:22 har dock visat att förslagets 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 bilpoolstjänster ska kunna främjas. Utredaren ska undersöka flera olika möjligheter, bl.a. förutsättningarna för en sänkt mervärdesskattesats på bilpoolstjänster men också närmare analysera förslaget från utredningen om cirkulär ekonomi. Utredningen innefattar även moped- och motorcykelpooler. Utredaren ska undersöka i vilken utsträckning förslagen kan bidra till minskade vägtrafikvolym, ökad effektivitet i transportsystemet och minskade utsläpp. Utskottet kan konstatera att utredaren även ska avgränsa och definiera begreppet bilpoolstjänst utifrån vilken verksamhet som bör gynnas och vilken tjänst som ska omfattas för att uppnå mer resurseffektiva transporter. Uppdraget ska redovisas senast den 30 april 2020. Utskottet ser fram emot resultatet av utredningen, inte minst när det gäller definitionen av bilpoolstjänster.

Utskottet vill i sammanhanget också påminna om att frågan om bilpooler och parkeringsplatser även har behandlats i den tidigare nämnda utredningen om bebyggelse- och transportplanering för hållbar stadsutveckling (SOU 2019:17). Där 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 utredningen konstateras att antalet parkeringsplatser som måste byggas vid exploatering styrs av den kommunala parkeringspolicyn och av de s.k. parkeringstalen som har sin utgångspunkt i plan- och bygglagens 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. I utredningen lyfts fram att en lösning på detta kan vara integrering av en bilpool vid nybyggnad av bostäder eller rabatt på kollektivtrafikkort.

### *Sammanfattande ställningstagande*

Sammanfattningsvis vill utskottet betona att kommunerna spelar en viktig roll i omställningen till ett transporteffektivt samhälle. Utskottet framhåller att det är viktigt att fortsätta följa frågan om hur ägare av miljöbilar kan premieras i arbetet med omställningen av transportsektorn till fossilfrihet. Utskottet välkomnar det arbete som bedrivs i syfte att underlätta parkering för bilpoolsbilar och miljöbilar. Vidare ser utskottet positivt på det växande intresset och användningen av bilpooler och välkomnar därför regeringens ambition att underlätta för dessa. Utskottet ser fram emot resultatet av pågående utredningsarbete när det gäller definitionen av bilpoolstjänster och finner inga skäl för att föregripa det pågående arbetet i frågan. Utskottet välkomnar också de initiativ som har tagits för att beivra missbruk av parkering på handikapplatser och framhåller regeringens åtgärder för att stoppa fusk med parkeringstillstånd för rörelsehindrade.

Mot bakgrund av vad som har anförts ovan avstyrker utskottet motionerna 2019/20:718 (SD), 2019/20:1752 (C) yrkandena 1 och 2, 2019/20:2386 (M) yrkandena 1 och 2, 2019/20:2597 (M) yrkandena 8 och 24, 2019/20:2659 (M) yrkande 20, 2019/20:3166 (SD) yrkande 3, 2019/20:3246 (C) yrkande 33, 2019/20:3266 (C) yrkande 29 samt 2019/20:3347 (SD) yrkandena 17 och 61.

## Självkörande fordon

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen tillkännager för regeringen att den bör dels verka för att nödvändiga beslut fattas som möjliggör storskaliga tester i verklig miljö, dels ge Trafikverket i uppdrag att utreda hur stor del av det svenska vägnätet som kan användas av självkörande fordon samt ta fram en underhållsstrategi för vägmarkeringar. Därmed bifalls helt eller delvis motionsförslag om detta.

Jämför reservation 21 (S, V, MP) och särskilt yttrande 2 (KD).

### Bakgrund

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

Transportstyrelsen utfärdade i oktober 2017 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.

### Motionerna

I motion 2019/20:1993 yrkar Lars Hjalmered (M) på att regeringen bör utreda och återkomma till riksdagen med nödvändiga förslag till lagändringar för att göra det möjligt att använda självstyrande och självkörande fordon. Motionären lyfter fram pågående satsningar på att utveckla autonoma eller självstyrande fordon och pekar på frågan hur användningen av självstyrande och självkörande fordon ska regleras när utvecklingen går från försöks- och forskningsverksamhet till kommersiella produkter på marknaden. Motionären lyfter fram olika frågor som behöver lösas ut, bl.a. autonoma fordonens behov

av kameror och å andra sidan integritet. Motionären pekar på risken för att utvecklingen av dessa moderna fordon annars kan förläggas till andra länder och att det i så fall kommer att utvecklas lösningar och standarder som Sverige behöver anpassa sig till.

Saila Quicklund (M) lyfter i motion 2019/20:2044 fram att en översyn bör göras av möjligheten att prioritera landsbygden vid införande av självkörande fordon. Motionären menar att landsbygden med sitt vägnät erbjuder bättre möjligheter för utvecklande av tekniken kring självkörande fordon. Kollektivtrafiken kan göras mer tillgänglig, vid sidan av samåkning och efterfrågestyrd trafik. Bland annat är självkörande lastbilar som trafikerar vägarna nattetid något som skulle kunna utveckla landsbygden och göra avstånden mindre.

I kommittémotion 2019/20:2738 yrkar Helena Gellerman m.fl. (L) att Trafikverket får i uppdrag att utreda hur stor del av det svenska vägnätet som i dag kan användas av självkörande fordon samt ta fram en underhållsstrategi för hur vi kan framtidssäkra det svenska vägnätet. Motionärerna framhåller vikten av detta både för dagens fordon och för framtidens teknik med självkörande fordon.

Helena Gellerman m.fl. (L) lyfter fram självkörande bilar även i kommittémotion 2019/20:2746 (yrkande 9). Motionärerna menar att det bl.a. behövs politiska beslut som möjliggör storskaliga tester i verklig miljö, framtidsinriktade upphandlingar vid nybyggnation och utökad samverkan mellan olika samhällsaktörer. Självkörande fordon handlar inte bara om transport av personer och gods, utan de kommer att påverka samhället inom de flesta områden.

I kommittémotion 2019/20:2775 tar Magnus Jacobsson m.fl. (KD) upp behovet av en utvecklad strategi för självkörande bilar (yrkande 12). Motionärerna menar att problem med förare som bryter mot trafikregler eller är oaktsamma kan minskas med självstyrande bilar, att arbetspendling kan underlättas och att fler godstransporter skulle kunna automatiseras. Sverige har möjlighet att vara ett föregångsland för självstyrande fordon, varför bl.a. försök behöver utökas och försäkringsproblem åtgärdas.

I kommittémotion 2019/20:3347 yrkar Thomas Morell m.fl. (SD) på att både ansvarsfrågan (yrkande 80) och prioriteringsfrågan gällande självkörande fordon behöver utredas (yrkande 81). Motionärerna menar att det finns en del frågeställningar kring självkörande fordon om hur tekniken kommer att klara trafikens alla olika situationer, vem som är ansvarig vid en olycka och hur tekniken värdesätter olika oundvikliga scenarier, vilka behöver utredas. En av knäckfrågorna gällande självkörande fordon är nödbromsning och väjningsfunktioner i fordonet. En annan fråga gäller kravet på uppgraderingar av programvara och om ansvaret ska ligga på producenten eller om krav ska ställas på fordonsägaren.



## Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis erinra om att riksdagen i maj 2018 beslutade om ett tillkännagivande med innebörden att regeringen skyndsamt bör utarbeta en strategi för självkörande fordon (bet. 2017/18:TU15, rskr. 2017/18:324). 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. Regeringen uppger i skrivelse 2019/20:75 att riksdagens tillkännagivande bereds vidare och ännu inte är slutbehandlat.

Utskottet kan konstatera att en särskild utredare har haft i uppdrag att analysera vilka regeländringar som behövs för en introduktion av förarstödande teknik och helt eller delvis självkörande fordon på väg. I mars 2018 överlämnade utredaren sitt slutbetänkande (SOU 2018:16). Utredningens utgångspunkt var att Sverige i så stor utsträckning som möjligt ska bejaka en snabb introduktion av fordon med automatiserade funktioner, som en del i ett större sammanhang där hela transportsektorn står inför stora förändringar. För att möta utvecklingen på området med automatiserad, elektrifierad och digitaliserad mobilitet så att denna kan ske på ett säkert och hållbart sätt, krävs enligt utredningen en regelutveckling i flera steg. Utredningens förslag var avsett att påbörja en anpassning av regelverken, så att dessa inte hindrar utvecklingen av nya lösningar för en förbättrad transportpolitisk måluppfyllelse. Utredningen underströk att en säker utveckling av automatiserade transporter är en förutsättning för att få acceptans för den nya tekniken i samhället. Vidare ansåg utredningen att utvecklingen av automatiseringen inom yrkestrafiken samt för delade och kollektiva transporter är av särskilt intresse. Tekniken kan på sikt också ge nya möjligheter till mobilitet och transporter i glesbygd samt för personer som har begränsade möjligheter till egna transporter i dag. Utredningsbetänkandet har remissbehandlats. Enligt vad utskottet har erfarit pågår fortfarande beredningen av de förslag om regler för uppkopplade och automatiserade fordon som lämnades i utredningsbetänkandet.

Det kan konstateras att självkörande fordon kan revolutionera hur vi transporterar både varor och oss själva. Självkörande fordon skulle kunna påverka hur vi bygger våra tätorter, t.ex. genom att alla bilar som inte används automatiskt kör ut ur staden för att parkera sig. Vinsten i ytor skulle kunna användas för ökad framkomlighet och grönare stadsmiljöer och inte minst göra det möjligt att omvandla utrymmen för parkeringshus till bostäder.

Utskottet vill starkt understryka att för att införandet av självkörande fordon ska bli verklighet krävs det politiska beslut som säkrar att våra teknikintensiva företag kan utveckla och inte minst testa sina produkter på ett säkert sätt. Utskottet vill här särskilt framhålla att det behövs politiska beslut för att möjliggöra storskaliga tester i verklig miljö i syfte att underlätta en successiv

introduktion av självkörande bilar. Det kan konstateras att det är Transportstyrelsen som utfärdar tillstånd för försöksverksamhet med självkörande fordon på allmän väg. Den som söker tillstånd måste kunna bevisa att verksamheten bedrivs på ett trafiksäkert sätt. Utskottet vill vidare bl.a. lyfta fram att försäkringsproblematiken behöver åtgärdas. När en tillverkare vill testa ny teknik ska utgångspunkten vara positiv.

Dessutom vill utskottet lyfta fram att det krävs en utökad samverkan mellan olika samhällsaktörer. Självkörande fordon handlar inte bara om transport av personer och gods, utan det kommer att påverka samhället inom de flesta områden: bostäder, infrastruktur, utbildning, företagande, jobbmärnad, vård och omsorg samt ekonomi. Utskottet anser att upphandlingar måste ske framtidsinriktat när man bygger nytt i kommunerna.

Utskottet vill i sammanhanget också understryka att en av förutsättningarna för den nya tekniken med självkörande fordon är att det finns en enhetlig standard för vägmarkeringar över hela EU. Vägmarkeringar är ett kontinuerligt visuellt stöd för både dagens mänskliga förare och sensorer i framtidens autonoma körning. Mot den bakgrunden anser utskottet att Trafikverket bör få i uppdrag att utreda hur stor del av det svenska vägnätet som i dag kan användas av självkörande fordon samt att ta fram en underhållsstrategi för vägmarkeringar där det sätts en miniminivå på acceptabel standard, både för dagens fordon och för framtidens teknik med självkörande fordon. Utskottet vill understryka att samma krav för underhåll och skick ska gälla över hela landet. Utskottet vill också lyfta fram att självkörande fordon kan komma att utgöra en del av kollektivtrafiken på landsbygden. Det är därför av stor vikt att Trafikverket, som är den största upphandlande myndigheten i Sverige, använder sina resurser på ett klokt och resurseffektivt sätt för att framtidssäkra det svenska vägnätet.

Utskottet kan konstatera att EU-kommissionen har föreslagit en övergripande EU-strategi för automatiserad och uppkopplad rörlighet. Utskottet granskade i november 2018 EU-kommissionens strategi (utl. 2018/19:TU3). Utskottet konstaterade att utgångspunkten i strategin är att rörligheten står inför ett vägskäl och att de uppkopplade och automatiserade fordonen kommer att förändra hur vi förflyttar oss. Ambitionen är att EU ska bli världsledande på området och därigenom göra transporter säkrare, mer tillgängliga och hållbara. Utskottet välkomnade att kommissionen har antagit en övergripande strategi och såg fram emot de möjligheter som de nya fordonen förväntas innebära. Utskottet delade kommissionens uppfattning att det behövs ett ökat samarbete mellan EU, medlemsstaterna, myndigheter, akademien och industrin för att skynda på en säker och hållbar marknadsintroduktion av de nya fordonen. Utskottet höll även med kommissionen om att det är viktigt att nyckeltekniken utvecklas i Europa och att den rättsliga ramen är modern. Utskottet har inte ändrat uppfattning i denna fråga.

Utskottet vill i sammanhanget även uppmärksamma myndigheternas arbete när det gäller självkörande fordon och vilket behov av fortsatt utvecklingsarbete som detta indikerar. Trafikverket uppmärksammar att utvecklingen går

fort inom hela fordons- och transportindustrin. Digitalisering och självkörande fordon är megatrender som påverkar hela samhället och inte minst hur man planerar för framtiden. Trafikverket menar att det är viktigt att vara förberedd för att anpassa infrastrukturen men också för att ställa krav så att den nya tekniken främjar trafiksäkerheten, minskar miljöpåverkan och ökar kapaciteten i vägnätet. Trafikverket uppger att man därför investerar i forskning och medverkar i olika forskningssammanhang. Trafikverket konstaterar att det finns stora utmaningar och många frågeställningar som måste utredas. Trafikverket deltar även i olika projekt för att studera säkerhetsfrågor och systemeffekter för vägtransporter utifrån olika grad av autonomi och antalet fordon som stegvis kommer ut i trafiken. Trafikverket menar att för att få underlag till forskningen behövs också tester i verklig miljö. Detta är en bedömning som utskottet delar.

Verket för innovationssystem (Vinnova) menar att självkörande bilar har lämnat idéstadiet, men för att ta dem ut på vägarna behövs tester i verklig trafikmiljö. Vinnova konstaterar att det inte är det lättaste att få till sådana, och uppmärksammar att det är ett problem med långa handläggningstider för ansökningar som måste kompletteras, vilket har försenat pilotprojekten, ökat kostnaderna för företagen och försenat den nya teknikens tillämpning. För att försöka hitta en lösning på situationen har Vinnova beviljat stöd till forskningsinstitutet Rise för att bjuda in både myndigheter och berörda företag till dialog. Detta ledde till att flera deltagare förde fram en idé om att det behövs en tredje, oberoende part som kan regelverket och som kan bistå fordonstillverkarna i kontakten med Transportstyrelsen.

Utskottet vill slutligen lyfta fram det arbete med självkörande fordon som görs inom bl.a. Drive Sweden. Det är ett nationellt tolvårigt strategiskt innovationsprogram som fungerar som en tvärfunktionell samarbetsplattform. Drive Sweden driver på utvecklingen mot hållbara mobilitetslösningar för både människor och gods. Detta gör man genom att utveckla och demonstrera effektiva, uppkopplade och automatiserade transportsystem som är hållbara, säkra och tillgängliga för alla. Syftet med deras utvecklingsarbete är att skapa ett mer hållbart samhälle och därmed också kraftfullt bidra till att uppnå de transportpolitiska målen. Drive Sweden har i dag över 100 partner som deltar i ett aktörsövergripande arbete mellan näringsliv, samhällsaktörer och akademi. Utskottet kan konstatera att de har ett övergripande samhällsperspektiv och samlar alla intressenter i Sverige som är aktiva i uppkopplade och automatiserade bilar. Utskottet följer det fortsatta arbetet med stort intresse.

Utskottet vill sammanfattningsvis understryka vikten av att intensifiera arbetet med självkörande fordon. Det behövs politiska beslut som möjliggör storskaliga tester i verklig miljö, framtidsinriktade upphandlingar vid nybyggnation och utökad samverkan mellan olika samhällssektorer. Dessutom bör Trafikverket få i uppdrag att utreda hur stor del av det svenska vägnätet som kan användas av självkörande fordon samt ta fram en underhållsstrategi

för att framtidssäkra det svenska vägnätet. Utskottet föreslår därför att riksdagen riktar ett tillkännagivande till regeringen om att den bör

- dels verka för att nödvändiga beslut fattas som möjliggör storskaliga tester i verklig miljö
- dels ge Trafikverket i uppdrag att utreda hur stor del av det svenska vägnätet som kan användas av självkörande fordon samt ta fram en underhållsstrategi för vägmarkeringar.

Därmed tillstyrker utskottet motionerna 2019/20:2738 (L) och 2019/20:2746 (L) yrkande 9 och tillstyrker delvis motionerna 2019/20:1993 (M), 2019/20:2044 (M), 2019/20:2775 (KD) yrkande 12 samt 2019/20:3347 (SD) yrkandena 80 och 81.

## Motorhobbyn och historiska fordon

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om motorhobbyn och historiska fordon. Utskottet framför 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. Det är enligt utskottet också viktigt att fortsätta att följa frågorna om kravet på ursprungshandlingar vid registrering och tillståndsprövning för tävlingar eller uppvisningar.

Jämför reservation 22 (M, SD, C) och 23 (SD).

### Bakgrund

#### *Det rörliga kulturarvet*

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

#### *Dokumentationshantering*

Lagen (2019:370) om fordons registrering och användning innehåller bestämmelser om registrering av motordrivna fordon och släpfordon hos

Transportstyrelsen i vägtrafikregistret. Det handlar om registrering som förutsättning för rätt att använda fordon och undantag från registreringsplikten.

Enligt förordningen (2019:383) om fordons registrering och användning ska Transportstyrelsen göra en ursprungskontroll av ett fordon efter ansökan av fordonets ägare. Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2015:63) om registrering av fordon m.m. i vägtrafikregistret innehåller bl.a. bestämmelser om ursprungskontroll.

## **Motionerna**

Marléne Lund Kopparklint (M) yrkar i motion 2019/20:1327 på att man ska utreda förutsättningarna för att fyrkantiga nummerskyltar som i dag är reserverade för traktorer och motorcyklar även ska få tilldelas veteranbilar. Motionären anför att bil- och motorentusiasm är en folkrörelse i Sverige och att det finns hundratusentals entusiaster som är hängivna att vårda kulturarvet med veteranfordon. Motionären pekar på att det i dag finns vissa lättnader för veteranfordon men att det finns mer som kan göras. För att underlätta men också för att bevara prakten och originalkänslan när det gäller veteranbilar menar motionären att veteranfordon ska undantas från kraven på S-märke med EU-symbol på nummerskylten och att de fordon som hade mindre och fyrkantiga registreringsskyltar förr och som är entusiastförsäkrade ska få tillstånd att bära desamma även i dag.

Lars-Arne Staxäng och Sten Bergheden (båda M) framför i motion 2019/20:2187 yrkande 2 att användningen av markområden för veteranbilsträffar och motorevenemang bör underlättas. Motionärerna lyfter fram det rullande kulturarvet och konstaterar att mycket kulturarbete sker ideellt och att verksamheterna har små ekonomiska marginaler, samtidigt som reparations- och driftskostnaderna ofta är höga. Motorhistoriens bevarande och utvecklande i Sverige behöver ett tydligare stöd från samhället. Det är orimligt att fordon och verksamheter som bedrivs ideellt och som är en viktig del av Sveriges industrihistoria riskerar att försvinna med anledning av höga myndighetsavgifter eller regler som tagits fram för moderna fordon. Det är bland annat önskvärt att samhället underlättar möjligheten att använda markområden för veteranbilsträffar och motorevenemang.

I motion 2019/20:2409 pekar Sofia Westergren (M) på behovet av en översyn av befintlig lagstiftning så att äldre fordon under vissa omständigheter undantas från krav på ursprungshandlingar vid registrering. Att stävja kriminalitet är viktigt och därför är det och ska vara norm att ursprungshandlingar ska finnas med fordonet. Motionären menar dock att det kan finnas många skäl till att ursprungshandlingar för ett fordon har försvunnit. Det behövs därför en översyn på området där syftet är att finna en lösning på problemet så att inte det kulturarv som fordonen står för går förlorat för kommande generationer på grund av bristande dokumentation. Motionären menar att dagens regler utgör ett lapptäcke och att såväl förordning som föreskrifter behöver uppdateras för att harmoniseras och bli transparenta och

begripliga, vilket skulle underlätta för myndigheter samt juridiska och fysiska personer att tillämpa och följa dem.

Cecilia Widegren (M) yrkar i motion 2019/20:2491 på att man ska se över tillståndsprövning för uppvisning av fordon vid evenemang. Motionären pekar på att det rullande kulturarvet engagerar många enskilda, hembygdsmuseer och andra lokala museer men att detta kulturarv inte sällan möts av krav från samhället som är försvarande och också hindrande. En viktig del i det arbetet är att möjliggöra motorträffar och synas för allmänheten för att intresset ska kunna upprätthållas. Motionären menar att det ska ställas tydliga krav vad gäller säkerhet och trygghet på våra vägar men pekar på att föreskrifter i vissa fall kan försvåra motorträffar i stället för att hitta konstruktiva sätt att både kunna uppfylla högt ställda säkerhetskrav och möjliggöra arrangemang.

I motion 2019/20:2494 lyfter Cecilia Widegren (M) fram behovet av en översyn av krångliga och otidsenliga föreskrifter som försvårar och ställer till det för Sveriges civilsamhälles motorentusiaster (yrkande 1). I yrkande 2 menar motionären att det behövs en översyn av det oproportionella för civilsamhällets intressen vad gäller t.ex. föreskrifter, regler och administrering hos länsstyrelserna. I yrkande 3 pekar motionären på att Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd bör förändras för att underlätta för de som förvaltar det rullande kulturarvet. Motionären menar att det finns en ökande oro inom de över 1 000 föreningarna på grund av nya regler som upplevs vara alltför krångliga och otidsenliga. Ett exempel som lyfts fram i motionen är kravet på att en ansökan ska skickas in senast fyra månader innan ett arrangemang äger rum.

I kommittémotion 2019/20:2597 yrkande 45 menar Jessica Roswall m.fl. (M) att det behövs en översyn av kraven på historiska fordon i syfte att underlätta dokumentationshanteringen. Motionärerna pekar på att nya lagar, regler och avgifter inte alltid utformas med hänsyn till de förutsättningar som gäller för historiska fordon, vilket riskerar att begränsa möjligheterna att vårda och värna det rullande kulturarvet i Sverige. Ett av kraven som uppges vålla problem är att ägaren av ett historiskt fordon, vid avsaknad av ett registreringsbevis i original eller av svenskt arkiv vidimerad kopia, ska kunna uppvisa ett tillverkarintyg. Det är ett intyg som är svårt och ibland omöjligt för ägaren att kunna få fram.

## **Utskottets ställningstagande**

### *Dokumentationshantering vid registrering av äldre fordon*

Utskottet kan inledningsvis konstatera att Transportstyrelsen enligt förordningen (2019:383) om fordons registrering och användning ska göra en ursprungskontroll av ett fordon när fordonets ägare gör en ansökan om registrering. Ansökan ska innehålla uppgifter om ägarens identitet och de uppgifter om fordonet som behövs för att detta med säkerhet ska kunna identifieras. Ett fordon får godkännas vid en ursprungskontroll endast om dess

ursprung med säkerhet kan fastställas. Utskottet kan konstatera att fordonets identitet vid en sådan kontroll ska kontrolleras med utgångspunkt i tidigare registrering, fordonsidentifieringsnummer eller annan märkning för identifiering. Det ska även kontrolleras om fordonet är efterlyst, om lämnade uppgifter och bifogade handlingar styrker det uppgivna ursprunget och om bifogade handlingar är äkta och giltiga.

Utskottet kan vidare konstatera att Transportstyrelsen har utfärdat föreskrifter (TSFS 2015:63) om bl.a. ursprungskontrollen. Dessa innebär bl.a. att Transportstyrelsen får begära in en kompletterande utredning om fordonets identitet. En kompletterande utredning ska bestå av en bedömning om att fordonet fysiskt har kontrollerats för att fastställa dess identitet, av Polismyndigheten, trafikförsäkringsbolag eller jämförligt organ som har tillgång till information som gör det möjligt att fastställa att ett fordon har en viss identitet. Av utredningen ska framgå att den som har kontrollerat fordonet har nödvändiga kunskaper för att på ett rättssäkert sätt identifiera fordon och göra en bedömning om identifieringen, och det ska finnas en detaljerad redogörelse för vad som har gjorts för att kontrollera fordonets identitet.

Enligt utskottets bedömning är det viktigt att fortsätta att följa denna fråga.

### *Andra frågor om motorhobbyn och historiska fordon*

#### **Skydd för det rörliga kulturarvet**

Utskottet kan konstatera att ett stort antal personer och föreningar är engagerade i frågor om historiska fordon – det s.k. rullande kulturarvet – på ideell folkrörelsebasis. Som exempel kan nämnas att Motorhistoriska Riksförbundet (MHRF) består av 200 klubbar med tillsammans över 100 000 medlemmar. MHRF verkar för att motorhistoriskt intressanta äldre fordon används, restaureras och bevaras inför framtiden. Utskottet vill i sammanhanget betona att det ideella föreningslivet är unikt. Föreningslivet har en mycket stor betydelse för hela Sverige eftersom det är en viktig del av vårt demokratiska samhälle. Utskottet konstaterar att statsrådet Tomas Eneroth i februari 2019 som svar på skriftlig fråga 2018/19:95 betonade att föreningar engagerar många människor och ger dem möjlighet att ägna sig åt ett gemensamt intresse. Enligt statsrådet är det därför oerhört viktigt att värna om det svenska föreningslivet, och förbättringar i föreskrifter eller liknande som underlättar en dialog med civilsamhället välkomnas särskilt. Utskottet delar denna bedömning.

I samband med riksdagens beslut om den kulturarvspolitiska propositionen (prop. 2016/17:116) lämnades ett tillkännagivande till regeringen om att ta fram lagstiftning till skydd för det rörliga kulturarvet (bet. 2016/17:KrU9, rskr. 2016/17:281). I betänkandet från kulturutskottet uppmanades regeringen att skyndsamt ta fram en lagstiftning som skyddar det transporthistoriska kulturarvet. Regeringen beslutade därför om ett uppdrag till Riksantikvarieämbetet (RAÄ) i regleringsbrevet för 2018 om att undersöka och redovisa förutsättningarna för en lagstiftning till skydd för det rörliga kulturarvet. RAÄ

överlämnade i december 2018 en rapport till regeringen där man föreslår ett lagskydd för det rörliga kulturarvet. Utskottet noterar att RAÄ framhåller att det rörliga kulturarvet utgörs av en stor mängd historiska transportmedel av varierande slag och funktion. Många av fordonen och farkosterna är fortfarande rörliga, alltjämt 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 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 (1998:950), 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.

Utskottet noterar att kultur- och demokratiminister Amanda Lind som svar på skriftlig fråga 2019/20:408 har framfört att frågan om skydd av det rörliga eller transporthistoriska kulturarvet är viktig, inte minst mot bakgrund av det utbredda engagemang som finns i det civila samhället för denna del av vårt gemensamma kulturarv. Utskottet delar denna bedömning. För att det rörliga kulturarvet ska kunna utvecklas krävs inte bara goda möjligheter till fysiskt bevarande utan också att de historiska transportmedlen även i fortsättningen kan framföras. Samtidigt behöver man så långt som möjligt bibehålla äldre teknik, vilket i sin tur kräver särskilda kunskaper om hur tekniken kan anpassas till nutida förhållanden och en förståelse för detta kulturarvs värden hos berörda myndigheter. Statsrådet konstaterar att RAÄ:s förslag om en hänsynsregel innebär ett antal utmaningar och påpekade särskilt att det är svårt att avgöra om syftet med ett lagskydd skulle nås genom en sådan allmän hänsynsregel. Utskottet noterar att statsrådet – mot bakgrund av de oklarheter som RAÄ lyfter fram i rapporten – gjorde bedömningen att det kan bli nödvändigt att även pröva andra vägar för att främja det rörliga kulturarvets bevarande. Utskottet noterar även att regeringen därefter i regleringsbrevet för 2020 har gett RAÄ ett uppdrag om historiska transportmedel. RAÄ ska i samverkan med Statens maritima och transporthistoriska museer samt det civila samhällets organisationer, däribland Arbetslivsmuseernas Samarbetsråd och Transporthistoriskt Nätverk, verka för ökad kunskap och kunskaps-spridning om historiska transportmedel i syfte att främja ett bevarande av detta kulturarv. RAÄ ska redovisa insatser och resultat av arbetet senast den 30 november 2021. Utskottet ser fram emot denna redovisning.

### **Ansökan om tillstånd för tävling eller uppvisning**

Utskottet kan konstatera att det finns bestämmelser om tillstånd till offentlig tillställning som avser tävling eller uppvisning med motordrivna fordon i ordningslagen (1993:1617). Vidare kan det konstateras att Transportstyrelsen 2018 beslutade om nya föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2018:2) om



tävling eller uppvisning med motordrivna fordon på väg. Syftet var att förbättra säkerheten för deltagare och åskådare samt minimera olägenhet för utomstående i samband med tävling eller uppvisning med motordrivna fordon på väg. Föreskrifterna gäller tillstånd enligt trafikförordningen (1998:1276) att anordna tävling eller uppvisning med motordrivna fordon på väg. Ansökan om tillstånd till tävling eller uppvisning ska sändas till länsstyrelsen i det län där tävlingen eller uppvisningen ska starta. Ansökan ska, om det inte finns särskilda skäl, ha inkommit till länsstyrelsen senast fyra månader innan tävlingen eller uppvisningen ska äga rum.

Utskottet vill betona att de nya föreskrifterna innebär att ansökningsförfarandet förenklas genom att de allmänna råden ger viss vägledning om vad som ska ingå i en ansökan om tävling eller uppvisning med motorfordon på väg och om arrangemanget behöver tillstånd eller inte. Utskottet vill också lyfta fram att statsrådet Tomas Eneroth i ett tidigare nämnt frågesvar (fr. 2018/91:95) konstaterade att alla avgränsningsfrågor inte är möjliga att lösa i föreskrifter utan får avgöras i rättspraxis. Utskottet vill påminna om att i de nya föreskrifterna har tiden för att ansöka om tillstånd ändrats till fyra månader före tävlingen eller uppvisningen i syfte att underlätta för länsstyrelserna genom att möjliggöra en hanterbar handläggningstid, men även för att skapa utrymme för överklagande till Transportstyrelsen. Utskottet framhåller att statsrådet i sitt frågesvar påpekade att ansökningsfristen på fyra månader gäller oavsett om arrangemanget omfattar ett län eller flera län mot tidigare tre månader om tävlingen/uppvisningen berör fler län.

Utskottet vill framhålla att det är viktigt att fortsätta att följa denna fråga, inte minst eftersom det är viktigt att civilsamhällets engagemang tas tillvara.

### **Registreringsskyltars utformning**

När det gäller frågan om registreringsskyltars utformning kan utskottet konstatera att det enligt Transportstyrelsen finns olika skyltar för olika fordon och situationer. Registreringsskyltar finns i tre storlekar. Vilken man kan beställa framgår av tekniska data om fordonet. Till de flesta typer av fordon används en enradig registreringsskylt. Utskottet är inte berett att ta något initiativ i denna fråga.

### *Sammanfattande ställningstagande*

Utskottet vill framhålla att äldre fordon har ett kulturhistoriskt värde och att motorhobbyn är av stor betydelse i samhället. Utskottet har tidigare framfört att det är viktigt att regelverket för fordons hobbyn 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 har inte ändrat uppfattning i denna fråga. 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 regeringen har gett RAÄ i uppdrag att verka för ökad kunskap och kunskaps spridning om historiska transportmedel. Utskottet ser

fram emot redovisningen av detta uppdrag. När det gäller frågorna om kravet på ursprungshandlingar vid registrering och tillståndsprövning för tävling eller uppvisning är det enligt utskottets bedömning viktigt att fortsätta att följa dessa frågor.

Mot den bakgrunden avstyrker utskottet motionerna 2019/20:1327 (M), 2019/20:2187 (M) yrkande 2, 2019/20:2409 (M), 2019/20:2491 (M), 2019/20:2494 (M) yrkandena 1–3 samt 2019/20:2597 (M) yrkande 45.

## A-traktorer

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om A-traktorer. Utskottet anser att det finns angelägna trafiksäkerhetsaspekter som ligger till grund för nuvarande hastighetsbegränsning för A-traktorer.

Jämför reservation 24 (SD) och 25 (KD).

### Bakgrund

I lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner anges de fordonskategorier som är tillåtna i landet och de tekniska definitioner som gäller för dessa fordonstyper.

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 befordran av passagerare. Traktorer delas in i kategorierna traktor a som är konstruerad för en hastighet av högst 40 kilometer per timme och traktor b som är konstruerad för en hastighet som överstiger 40 kilometer per timme. Äldre traktorer (före 2003) och bilar ombyggda till traktorer (A-traktorer) ska vara begränsade till en hastighet av högst 30 kilometer per timme.

Det som till vardags benämns epatraktor är ursprungligen en personbil som blivit ombyggd till jordbruksmaskin. År 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 per timme, enligt Transportstyrelsen.

### Motionerna

Larry Söder (KD) yrkar i motion 2019/20:625 på att möjligheten att öka den tillåtna hastigheten för A-traktorer till 45 kilometer per timme bör utredas. Motionären hänvisar bl.a. till att mopedbilar får köra i 45 kilometer per timme och att det vore rimligt att man hade samma hastighet för A-traktorer.

I motion 2019/20:2492 menar Cecilia Widegren m.fl. (M) att en justering av hastigheten för epatraktorer bör övervägas så att hastigheten likställs med regler som gäller för EU-mopeder (yrkande 1). Motionärerna påtalar att det är ologiskt att inte även sådana karosfordon som A-traktor eller epatraktor skulle kunna få framföras i åtminstone 45 kilometer per timme. Motionärerna föreslår vidare att Transportstyrelsen ges i uppdrag att omgående analysera eventuella nackdelar vad gäller trafiksäkerhet, utbildning och liknande vad gäller fordon som framförs av samma karoskaraktär eller mer omfattande jämfört med hastighetsbegränsningar (yrkande 2). Det betonas att föreskrifter och regler bör moderniseras så att unga på landsbygden ska få fler chanser att framföra fordonen. Motionärerna menar också att det av miljöskäl är angeläget att modernisera hastighetsbestämmelserna för att minska onödigt höga koldioxidutsläpp.

I kommittémotion 2019/20:2775 föreslår Magnus Jacobsson m.fl. (KD) att reglerna för A-traktor ska ses över i syfte att finna en lösning som ökar trafiksäkerheten (yrkande 43). Motionärerna konstaterar bl.a. att det höga varvtalet orsakar ett snabbt slitage och att den låga maxhastigheten stoppar upp trafiken, vilket kan vara ett skäl till att många frestas till olaglig trimning av sin A-traktor. En möjlighet att hantera problemet skulle kunna vara att höja den högsta tillåtna hastigheten för A-traktorn till 50 kilometer per timme. För att bibehålla trafiksäkerheten borde det i så fall införas krav på ett särskilt körkort för A-traktor med högre krav än för AM-körkort.

Edward Riedl (M) yrkar i motion 2019/20:2971 på att det bör göras en översyn av regelverken för A-traktorer i syfte att överväga möjligheten att öka den tillåtna hastigheten till 45 kilometer per timme för innehavare av körkort med AM-behörighet. För att öka attraktiviteten och användningsområdena för epatraktorer finns det anledning att göra en översyn av regelverken för dessa fordon och se över om det är möjligt att höja den tillåtna högsta hastigheten.

I kommittémotion 2019/20:3347 föreslår Thomas Morell m.fl. (SD) att en höjning av hastigheten på A-traktorer från dagens 30 kilometer per timme till 45 kilometer per timme bör utredas (yrkande 33). Motionärerna påtalar att en höjning av hastigheten för A-traktorer kan öka trafiksäkerheten, då de inte skulle utgöra ett lika stort hinder i trafiken. Miljöpåverkan skulle även bli mer positiv eftersom varvtalet på motorn kan sänkas genom en annan utväxling. Motionärerna hänvisar även till att EU-mopeder har en tillåten maximal hastighet av 45 kilometer per timme.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet vill inledningsvis påminna om att vägens hastighetsbegränsning gäller för alla fordon, men för A-traktorer gäller även att de ska vara konstruerade för att kunna köra i högst 30 kilometer per timme. Även epatraktorer har en högsta tillåten hastighet av 30 kilometer per timme.

Utskottet vill särskilt betona att trafiksäkerhet är en prioriterad fråga, vilket innebär ett fortgående arbete med nollvisionen som grund. För att trafiksäkerheten ska kunna upprätthållas krävs bl.a. att fordon som förs i trafik är säkra. Detta framhöll infrastrukturminister Tomas Eneroth i sitt svar på en skriftlig fråga (2017/18:1087) om A-traktorer och hänvisade till besiktningsskravet för A-traktorer som infördes den 20 maj 2018. Utskottet kan konstatera att besiktningsskravet för A-traktorer i första hand infördes av trafiksäkerhetsskäl. De nya reglerna för fordonsbesiktning handlar om en anpassning av regelverket till EU-lagstiftningen på området. För A-traktorer som tidigare inte omfattades av besiktningsskravet 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. Fordon som får föras i högre hastigheter än A-traktorer och epatraktorer måste uppfylla högre trafiksäkerhetskrav. Utskottet vill påminna om att den konstruktiva hastigheten för A-traktorer regleras på föreskriftsnivå genom Vägverkets föreskrifter (VVFS 2003:19).

Utskottet kan konstatera att Transportstyrelsen har hänvisat 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 per timme, EU-typgodkända traktorer som får köras i 40 kilometer per timme samt traktor b som får gå i högst 50 kilometer per timme. Om A-traktorer skulle få framföras i en hastighet som överskrider 40 kilometer per timme innebär det enligt Transportstyrelsen ett krav på B-körkort för denna typ av fordon. Därför anser myndigheten att 30 kilometer per timme för närvarande är det enda realistiska alternativet för A-traktorer. Utskottet delar denna bedömning.

Utskottet vill i sammanhanget framhålla att Transportstyrelsen har påpekat att epatraktor och A-traktor inte kan jämföras med mopeder klass I (vanliga mopeder och mopedbilar) som får köras i högst 45 kilometer per timme 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 skulle höjas till 45 kilometer per timme, något som kan äventyra trafiksäkerhetsmålen.

Utskottet anser sammanfattningsvis att det finns angelägna trafiksäkerhetsaspekter som ligger till grund för den nuvarande hastighetsbegränsningen för A-traktorer. Kraven både på förarens utbildning och behörighet och på fordonets beskaffenhet och utrustning är 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 finner mot den bakgrunden inte något skäl för att vidta någon åtgärd på området.

Mot den bakgrunden avstyrker utskottet motionerna 2019/20:625 (KD), 2019/20:2492 (M) yrkandena 1 och 2, 2019/20:2775 (KD) yrkande 43, 2019/20:2971 (M) och 2019/20:3347 (SD) yrkande 33.

## Långa och tunga lastbilar

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om långa och tunga lastbilar. Utskottet hänvisar till de insatser som har gjorts och det arbete som pågår för att tillåta tyngre och längre fordonsekipage på vägnätet. Utskottet konstaterar också att vägnätet för bärighetsklassen BK4 byggs ut steg för steg.

Jämför reservation 26 (M), 27 (SD), 28 (C) och 29 (KD).

### 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 (BK) införs i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner. Den nya bärighetsklassen BK4 ska 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 vägnätets 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.

Bärighetsklass är den klassificering som används för att gradera bärighet, dvs. hur tunga fordon en bro eller en väg i det allmänna vägnätet får belastas med. Enskilda vägar är inte klassificerade utan regleras med lokala bestämmelser. Av det allmänna vägnätet, vägar och broar, har enligt Trafikverket 95 procent bärighetsklass 1 (BK1) där max 64 tons bruttovikt tillåts.

Klassificeringen följer EU:s bestämmelser. På vägar med klassificeringen BK2 gäller max 51,4 tons bruttovikt, och på vägar med klassificeringen BK3 gäller max 37,5 tons bruttovikt. För vägar med klassificeringen BK4 gäller max 74 tons bruttovikt.

### **Motionerna**

Mats Nordberg m.fl. (SD) menar i kommittémotion 2019/20:604 yrkande 38 att det behövs ett snabbare införande av 76 tons totalvikt på lastbils ekipage i Sverige. Motionärerna pekar på att man i Finland redan 2013 beslutade att tillåta 76 tons bruttovikt på stora delar av det allmänna vägnätet. Erfarenheterna från Finland uppges vara mycket goda, bl.a. stärkt konkurrenskraft, minskad bränsleförbrukning och minskade utsläpp. Processen för att tillåta BK4 på en ännu större del av vägnätet bör skyndas på för att öka svensk konkurrenskraft och för att hålla utsläppen nere.

I motion 2019/20:691 yrkar Kjell-Arne Ottosson (KD) på en skyndsam hantering av längdbestämmelserna för transporter med lastbil. Att tillåta tyngre och längre lastbilar skulle enligt motionären ge färre lastbilar på vägarna och därmed minska utsläppen. Det är också positivt från trafik-säkerhetssynpunkt och lindrar de negativa konsekvenserna av förarbristen inom åkerinäringen. Motionären menar att Transportstyrelsen snarast bör få i uppdrag att utarbeta de föreskrifter som krävs för att möjliggöra 34,5 meter långa lastbils ekipage i permanent trafik i Sverige.

I motion 2019/20:1990 framför Lars Hjälmered (M) att regeringen skyndsamt ska återkomma till riksdagen med konkreta regeländringar för att möjliggöra utökad användning av tyngre lastbilar med en vikt upp till 74 ton (yrkande 1). Motionären pekar på att möjligheterna att använda lastbilar med en vikt upp till 74 ton är begränsade till enbart en liten del av de svenska vägarna. Det rimliga vore att utöka möjligheterna att använda tyngre lastbilar. Vidare menar motionären att regeringen bör överväga att införa försök med tyngre lastbilar med vikt upp till 90 ton (yrkande 2). Motionären hänvisar till att användning av sådana ekipage förekommer i Finland. Det är rimligt att försök görs även i Sverige på vägvagnsnitt som är lämpade. En annan möjlighet för att effektivisera vägtransporterna är att tillåta längre lastbilar, och motionären föreslår därför i yrkande 3 att regeringen utreder och återkommer med förslag om längre lastbilar. Motionären menar bl.a. att längre lastbilar stärker konkurrenskraften för svenska företag och för svensk ekonomi.

I kommittémotion 2019/20:2597 föreslår Jessika Roswall m.fl. (M) att det investeras i vägar för att klara tyngre och längre lastbilar (yrkande 12). Motionärerna menar att det behövs en satsning på vägar för tyngre och längre lastbilar för att godstransporterna på vägarna ska bli mer effektiva och mer miljövänliga. Motionärerna vill att det investeras för att tyngre lastbilar upp till 74 ton ska kunna trafikera Sveriges vägar samt att längre lastbilar ska tillåtas. Tyngre och längre lastbilar är bra för såväl miljön som jobben och företagets villkor eftersom mer varor kan fraktas per lastbil.

I kommittémotion 2019/20:2775 tar Magnus Jacobsson m.fl. (KD) upp s.k. HCT-fordon (yrkande 56). Motionärerna menar att ännu längre lastbilsekipage än de vi är vana vid, High Capacity Transport (HCT), kan spela en viktig roll för att effektivisera vägtransporterna och minska miljöpåverkan. Motionärerna hänvisar till att man i Finland sedan 2018 tillåter lastbilar på upp till 34,5 meter. Kunskapen från försök med HCT bör användas och fordonen konfigureras för det speciella område där de ska användas. Sverige bör studera Finlands erfarenheter av HCT, och motionärerna noterar att introduktionen av HCT kan komma att kräva att en ny förarbehörighet införs. I yrkande 57 föreslår motionärerna att lastbilar på upp till 74 ton ska tillåtas på alla de vägar som har bärighet för detta. Regler bör utarbetas så att en bruttovikt på upp till 74 ton kan tillåtas på de delar av det allmänna vägnätet som har tillräcklig bärighet för att denna reform ska ge de miljö-, klimat- och ekonomieffektiva transporter som är tanken. Lastbilar på 74 ton reducerar utsläppen per ton transporterat gods och mer gods transporteras per körning, vilket ger svenska företag goda möjligheter att konkurrera. I yrkande 58 föreslår motionärerna vidare att Trafikverket ska få ett utökat uppdrag att påskynda tillståndsgivandet avseende vägar med bärighetsklass 4 (BK4-vägar). Motionärerna menar att Trafikverkets uppgradering av BK4-vägar bör påskyndas och att det är av yttersta vikt att detta går snabbare än i dag eftersom BK4-vägar förstärker den svenska konkurrenskraften.

Anders Åkesson m.fl. (C) föreslår i kommittémotion 2019/20:3246 att åtgärder ska vidtas för att med stöd i genomförda utredningar och fattade beslut säkerställa att längre och tyngre lastbilar skyndsamt tillåts på ett tillräckligt, funktionellt och sammanhållet vägnät i hela Sverige (yrkande 30.1). Motionärerna menar även att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att inleda en dialog med kommuner och godstransportörer i syfte att bistå i omklassningen av det primärkommunala vägnätet i anslutning till terminaler m.m. från BK1 till BK4 (yrkande 39). Motionärerna vill se ett accelererat genomförande av BK4-standard i både statliga, enskilda och kommunala vägar, allt i syfte att få ett sammanhållet och funktionellt transportsystem för mer klimat- och transporteffektiva fordon. Motionärerna noterar att kommunerna i begränsad omfattning har varit delaktiga i processen och därför är få kommunala vägar i dag utpekade som BK4, vilket riskerar att utgöra ett hinder när gods ska transporteras. För att få en helhet i vägnätet som medger tyngre fordon fordras att Trafikverket ges en tydligare roll i dialog med kommunerna för fortsatt genomförande av BK4-klassning.

I kommittémotion 2019/20:3347 framför Thomas Morell m.fl. (SD) att högre bärighetsklass BK4 bör införas på fler anpassade vägar (yrkande 13). Motionärerna menar att rätt fordonskombination och axelkonfiguration på dessa ekipage kan minska trycket på vägarna men även generera mer miljövänliga transporter än i dag. Trafikverket har i uppdrag att ta fram vägar där BK4 får framföras. Motionärerna menar att arbetet med att upplåta hela BK1-vägnätet för BK4 behöver påskyndas. I och med införandet av BK4 finns anledning att skylta om vägar som har en lägre bärighetsklass. I yrkande 19

framför motionärerna att det behövs en översyn av dispensen gällande bruttovikter med fordonskonfigurationen 6x6. Motionärerna har uppmärksammat att Transportstyrelsen i samband med en uppdatering av sitt datasystem skickade ut nya registreringsbevis, främst till ägare av tunga fordon. I samband med denna uppdatering sattes högsta tillåtna bruttovikt på fordonkonfigurationen 6x6 till 25 ton. Motionärerna menar att det från miljösynpunkt finns stora vinster i att tillåta en bruttovikt på 28 ton eftersom det ger möjlighet att medföra ytterligare tre ton nyttolast.

## Utskottets ställningstagande

### *Långa och tunga lastbilar*

Utskottet vill inledningsvis framhålla att regeringen i budgetpropositionen för 2020 framförde att arbetet med att möjliggöra tyngre lastbilar samt att analysera om och var längre lastbilar bör tillåtas fortskrider. Utskottet välkomnar detta.

Utskottet kan konstatera att Trafikverket har framfört att en möjlig del i arbetet med att erbjuda ett effektivt transportsystem är att införa s.k. High Capacity Transports (HCT), dvs. fordon med högre kapacitet, exempelvis i form av längd och tyngd, än vad som är möjligt med dagens konventionella fordon. Att tillåta längre lastbilar skulle enligt Trafikverket kunna bidra till att öka möjligheterna att effektivisera transportsystemet och minska miljöbelastningen från godstransporter på väg och dessutom bidra till att stärka konkurrenskraften för svenskt näringsliv.

Utskottet vill även påminna om att Finland och Sverige sedan länge tillåter 25,25 meter långa fordon på vägnätet, medan övriga Europa generellt har 18,75 meter som maximal fordonslängd. Enligt Trafikverket används HCT-fordon med en längd över 25,25 meter i konventionell trafik i bl.a. Kanada, Brasilien, Mexiko, Sydafrika, Nya Zeeland och Finland. Utskottet kan konstatera att Finland sedan den 21 januari 2019 tillåter lastbilar med en längd upp till 34,5 meter på sitt vägnät. Med stöd av vägtrafiklagen i Finland får väghållaren sätta upp vägmärken som anger vägspecifika begränsningar av längd och vikt. I Finland har transportören och föraren enligt Trafikverket ett ansvar för att transporten genomförs på rätt sätt och på rätt vägnät. De längre fordonskombinationerna ska dessutom bl.a. klara stabilitetskrav och ha kamerasystem för att föraren ska kunna se fordonets sidor, avancerade nödbromssystem och varningssystem för avvikelser ur fil, elektroniskt stabilitetskontrollsystem och elstyrda bromsar.

Utskottet har vidare noterat att Trafikverket bedömer att det är nödvändigt att ställa liknande krav på fordonen som man gör i Finland för att bibehålla en hög nivå på tillgänglighet och trafiksäkerhet på det svenska vägnätet vid ett upplåtande för fordonståg som är längre än 25,25 meter. Enligt Trafikverket har de länder som tillåter HCT-fordon på vägnätet även särskilda fordonskrav och olika sätt att bidra till en god regelefterlevnad. När det gäller fordonskrav



finns en metod som kallas Performance Based Standards (PBS). I Sverige används PBS delvis i samband med fordonskraven som ställs på fordon som har en bruttovikt över 64 ton. Sverige bedriver dessutom tillsammans med Finland ytterligare forskning för att anpassa och utveckla PBS-systemet för nordiska förhållanden. I Finland används PBS även för att ställa krav på egenskaperna hos de längre fordonsekipagen. Utskottet har inhämtat att mellan 2013 och 2017 bedrevs ett forskningsprojekt om PBS, finansierat av Vinnova, om utformning av funktionsbaserade krav på fordonståg som är tyngre än 60 ton eller längre än 25,25 meter. Parter i forskningsprojektet var VTI, Chalmers, fordonstillverkare, Trafikverket och Transportstyrelsen.

Utskottet påminner i sammanhanget om att regeringen i december 2017 fattade beslut om ändringar i trafikförordningen för att möjliggöra färd med längre och tyngre fordon eller fordonståg under en provperiod. Ändringen, som trädde i kraft den 1 februari 2018, bedöms ge bättre förutsättningar för att testa nya tekniker och konstruktioner.

Vidare 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. Utskottet noterar att den konsekvensanalys som redovisas i rapporten visar att storleken på nyttorna är svåruppskattad men att de sammanvägda effekterna av att tillåta längre lastbilar är otvetydigt positiva 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. Vidare framhåller Trafikverket i rapporten att de som gynnas mest av ett upplåtande för längre lastbilar på det svenska vägnätet är fordonsägare och godstransportköpare, men även att klimatet och miljön samt trafiksäkerheten gynnas. Detta gäller åtminstone på det vägnät som är aktuellt i den samhällsekonomiska konsekvensanalysen. Storleken på nyttorna med att tillåta längre lastbilar avgörs enligt rapporten delvis av vilka effekter det blir på överflyttningar och inducerad trafik, dvs. den trafik som nygenereras av vägkapacitet.

Genom att kombinera ett upplåtande av vägnätet för längre lastbilar med tillgång till kombiterminaler samt styrmedel och andra incitament kan man enligt Trafikverket främja en överflyttning till järnväg och sjöfart samt intermodala transporter. Myndigheten tillägger dock att det generellt behövs mer kunskap om effekter på framför allt trafiksäkerhet, säkerställande av regelefterlevnad, överflyttningar och intermodala godsflöden för att kunna göra en mer nyanserad och fullständig analys av effekterna av att tillåta längre lastbilar på det svenska vägnätet. Trafikverket uppger även att det i dialogen med näringslivet har framkommit önskemål om att tillåta en högre maxbruttovikt för lastbilarna. Motiveringen till detta är att inte hela effektiviseringspotentialen kan realiseras om inte de längre lastbilarna får framföras med en högre maxbruttovikt än 64 ton. Anledningen är enligt

Trafikverket att de längre lastbilarna kommer att ha en högre tomvikt och därför får transportera en mindre nettolast jämfört med i dag om inte också den tillåtna maxbruttovikten höjs. Det kommer enligt Trafikverket att innebära att de längre lastbilarna kan få begränsad användning om inte ett vägnät för längre fordon även är upplåtet till BK4, dvs. en maxbruttovikt på 74 ton.

Trafikverkets rapport har varit på remiss och bereds för närvarande inom Regeringskansliet. Utskottet ser fram emot resultatet av denna beredning.

Utskottet kan i sammanhanget dessutom konstatera att reglerna för fordons vikter och dimensioner finns i trafikförordningens 4 kap. och bilagor. Den 1 juni 2018 ändrades trafikförordningen så att ett treaxligt motordrivet fordon på väg med bärighetsklass 1 (BK1) som tidigare tilläts ha en högsta bruttovikt på 26 ton nu tillåts ha en högsta bruttovikt på upp till 28 ton förutsatt att vissa villkor i 4 kap. 12 § trafikförordningen uppfylls. På grund av förordningsändringen genomfördes en ny beräkning i vägtrafikregistret av skattevikt i början av april 2019 för att harmonisera med den nya bruttovikten på väg med BK1. För att ett tre- eller fyraaxligt motordrivet fordon ska få ha en bruttovikt över 25 respektive 31 ton måste drivaxeln vara försedd med dubbelmonterade hjul och luftfjädring eller likvärdig fjädring, eller om varje drivaxel är försedd med dubbelmonterade hjul och vikten inte på någon axel överstiger 9,5 ton. Även axelavstånd och fordonets tekniska begränsningar påverkar vilken bruttovikt fordonet får ha på väg med bärighetsklass 1. Utskottet noterar att förändringen enligt Transportstyrelsen kan leda till att en del har fått ändrad skattevikt på sitt fordon, vilket kan innebära högre eller lägre skattevikt än tidigare. Samtidigt konstaterar utskottet att Transportstyrelsen uppger att man undersöker eventuella felaktigheter vid beräkning av ny ändrad skattevikt.

### *Bärighetsklassen BK4*

Utskottet konstaterar att de första statliga vägarna för lastbilar i bärighetsklassen BK4 öppnades 2018. Enligt Trafikverket byggs vägnätet för bärighetsklassen BK4 ut steg för steg. I ett första skede handlar det om ett begränsat vägnät som Trafikverket kan upplåta under ansvarsfulla former, vilket innebär att vägarna ska klara den ökade belastningen och att vägnätets höga nivå på tillgänglighet och trafiksäkerhet ska bibehållas.

Utskottet kan konstatera att allt fler vägar klassificeras om till BK4. Trafikverket öppnade ca 11 600 kilometer statlig väg för BK4 under 2018. Under våren 2019 tillkom nya BK4-sträckor i Norrbottens och Västerbottens län och 2019 ytterligare 3 940 kilometer väg i Jämtlands, Västernorrlands, Dalarnas, Gävleborgs och Värmlands län. Utskottet kan konstatera att enligt Trafikverket har BK4-vägnätet nu vuxit med ca 9 000 kilometer till totalt mer än 20 000 kilometer väg, vilket utskottet ser som positivt. Trafikverket uppger att vid början av 2020 omfattar BK4 därmed omkring en femtedel av det statliga vägnätet.

Utskottet vill vidare framhålla att Trafikverket har beslutat om de nya bärighetsföreskrifterna efter dialog med näringslivet och en omfattande

remissrunda av de nya föreskrifterna. Enligt Trafikverket kommer BK4-vägnätet att utökas successivt, och det sker i fortsatt dialog med näringslivet för att skapa största möjliga samhällsnytta, vilket utskottet ser mycket positivt på. Dialog med näringslivet och andra väghållare om fortsatt utveckling av BK4-vägnätet förs enligt Trafikverket kontinuerligt i de regionala bärighetsråden.

Utskottet vill i sammanhanget även påminna om regeringens fastställelsebeslut om den nationella planen för transportinfrastrukturen 2018–2029 där det 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. I vårändringsbudgeten för 2019 (prop. 2018/19:99) föreslog regeringen att 66 miljoner kronor skulle tillföras för statsbidrag till enskild väghållning för särskilda driftåtgärder för att förbättra de enskilda vägarnas funktion och bärighet, bl.a. för tyngre fordon.

Enligt Trafikverket innebär bärighetssatsningen i den nationella planen för transportsystemet 2018–2029 att det blir möjligt att öppna 70–80 procent av de viktigaste statliga vägarna för BK4 fram till 2029. Trafikverkets målsättning är att i framtiden upplåta hela BK1-vägnätet för BK4. Utskottet noterar att Trafikverket menar att detta kommer att kräva en hel del förstärkningsarbeten eftersom ca 10 procent av de statliga vägarna och ca 800 broar behöver förstärkas för att klara belastningen.

När det gäller det kommunala vägnätet vill utskottet påminna om att föreskrifter om att en allmän väg ska tillhöra BK4 meddelas av väghållaren. Kommunen i egenskap av väghållare beslutar därför om föreskrift för BK4. Utskottet kan konstatera att Trafikverket i augusti 2019 tog fram information och råd för kommuner om BK4. Där konstateras att det i många kommuner finns viktiga anslutningsvägar till bl.a. terminaler och större industrier, som utgör första eller sista delen för ett sammanhängande BK4-vägnät. Utskottet utgår från att Trafikverket även fortsättningsvis bidrar med kunskap och information till kommuner i arbetet med att identifiera de mest optimala anslutningsvägarna som skulle kunna klassas om till BK4.

Utskottet menar 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, vilket även regeringen framhåller i den nationella godsstrategin som beslutades i juni 2018. I godsstrategin anför regeringen att tunga lastbilar om 74 ton kan effektivisera godstransporterna till och från omlastningspunkter vid hamnar och järnvägsterminaler. Utskottet delar denna syn och ser positivt på att regeringen anger att man 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. Utskottet konstaterar att regeringen menar att anpassningen av vägnätet för längre och tyngre fordon bör genomföras stråkvis – i den utsträckning det är möjligt och

då det är samhällsekonomiskt motiverat – och att sträckor som ansluter till hamnar eller kombiterminaler bör prioriteras. Utskottet delar denna bedömning.

### *Sammanfattande ställningstagande*

Utskottet ser sammanfattningsvis positivt på de insatser som har gjorts och det arbete som pågår för att tillåta tyngre och längre fordonsekipage på vägnätet. Utskottet menar att detta gör det möjligt att effektivisera transporter på väg och samtidigt reducera utsläppsnivåerna. Utskottet konstaterar också att vägnätet för bärighetsklassen BK4 byggs ut steg för steg.

Mot denna bakgrund och med hänvisning till pågående beredningsarbete inom Regeringskansliet finner utskottet inte skäl att ta något initiativ på området, varför utskottet avstyrker motionerna 2019/20:604 (SD) yrkande 38, 2019/20:691 (KD), 2019/20:1990 (M) yrkandena 1–3, 2019/20:2597 (M) yrkande 12, 2019/20:2775 (KD) yrkandena 56–58, 2019/20:3246 (C) yrkandena 30.1 och 39 samt 2019/20:3347 (SD) yrkandena 13 och 19.

## Tunga transporter

### **Utskottets förslag i korthet**

Riksdagen tillkännager för regeringen att den bör verka för att dispenshanteringen för tunga transporter underlättas och förenklas, bl.a. genom att Trafikverket erbjuder kommuner möjligheten att till Trafikverket delegera beslut om dispenser för tunga transporter på väg. Därmed bifalls motionsförslag om detta.

Jämför reservation 30 (S, V, MP).

### **Bakgrund**

I 4 kap. trafikförordningen (1998:1276) finns bestämmelser om fordons vikt, bredd och längd. Om ett fordon eller fordonståg, med eller utan last, måste vara bredare, längre eller tyngre än vad grundbestämmelserna medger, är det möjligt att ansöka om undantag (dispens) för just den transporten. Dispensen är direkt kopplad till ett specifikt fordon.

Det är Trafikverkets regioner eller kommunerna som prövar dessa ansökningar. Om transporten berör enbart en kommun ska ansökan skickas till kommunen, men när transporten berör flera kommuner ska ansökan skickas till Trafikverkets regionkontor i den region där färden påbörjas.

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

det som ska transporteras är odelbart. I vissa sammanhang kan Trafikverket bevilja generella dispenser.

Enligt uppgift handlar det årligen om ca 30 000 dispenser per år. Av dessa avser ca 6 000–7 000 transporter av mobilkranar och tunga arbetsmaskiner m.m. Ungefär 24 000 dispenser avser tunga, breda och långa godstransporter på väg.

## **Motionerna**

I motion 2019/20:177 pekar Martina Johansson (C) på behovet av att förenkla tillstånden för att söka dispens för att transportera vissa fordon. Motionären konstaterar att samhället behöver många olika maskiner för att kunna bygga och utföra servicearbete, och vissa kräver särskilda tillstånd för att få transporteras, exempelvis mobilkranar. Motionären uppmärksammar att många mobila kranar är tillåtna att köra på svenska vägar utan särskilda tillstånd medan det för andra behövs en dispens som hanteras av den berörda trafikmyndigheten eller kommunen. Motionären menar att det behövs ett nytt system där det är enklare att få och söka tillstånd, inte minst vid akuta händelser.

I kommittémotion 2019/20:2597 tar Jessika Roswall m.fl. (M) upp behovet av förenklad tillståndsprövning avseende tung transport (yrkande 11). Motionärerna betonar att det är viktigt att företag kan klara tunga transporter som t.ex. tunga kranar som transporteras med dispens hos vägghållaren, Trafikverket eller kommunen. Motionärerna framför att det finns administrativa problem, varför ett arbete bör initieras i syfte att se över befintligt regelverk för att ytterligare förenkla hela processen kring tung transport.

I kommittémotion 2019/20:3246 föreslår Anders Åkesson m.fl. (C) att Trafikverket bör delegeras ett övergripande ansvar för dispenshantering avseende transporter av mobila kranar och tunga fordon (yrkande 34). Motionärerna framhåller att mobila lyftkranar med hög lyftkapacitet är en förutsättning för ett fungerande samhälle. För att förflytta mobilkranar och tunga transporter behövs en dispens som anger vägsträcka, villkor för hastighet, tider och broar samt vägtransportledare. Motionärerna pekar på att branschen efterlyser ett förenklat regelverk.

## **Utskottets ställningstagande**

Utskottet kan inledningsvis konstatera att det är Trafikverkets regioner eller kommunerna som fattar beslut om dispens från största tillåtna bredd, längd och vikt för fordon på väg.

Mobila lyftkranar med hög lyftkapacitet är av stor betydelse för ett fungerande samhälle – inte minst för att hålla näringslivet igång. Det finns ca 1 000 mobila lyftkranar i Sverige. Dessa är mycket tunga, och för att skydda vägnätet finns det ett regelverk för var och hur kranar, liksom andra tunga

transporter, har tillstånd att åka. Utskottet kan konstatera att det för att förflytta mobilkranar och tunga transporter behövs en dispens som anger vägsträcka, villkor för hastighet, tider och broar samt vägtransportledare. Enligt Svenska Mobilkranföreningen görs fler än 100 000 förflyttningar per år, varav flertalet på kommunala vägar. Trafikverket uppger till utskottet att man handlägger ca 30 000 dispenser per år och att det har varit en kraftig ökning av antalet dispensansökningar de senaste åren. Det kan i sammanhanget också konstateras att dispenser inte söks för alla förflyttningar.

Både kommunerna och Trafikverket är i dag involverade i dispenshanteringen för tunga transporter på väg, och utskottet kan konstatera att branschen efterlyser ett förenklat regelverk för att kunna öka tiden hos kund och därmed kunna skapa större nytta. Utskottet vill även framhålla att det har framförts att det är vanligt att lyftarbetet på ett bygge kan förskjutas eller att en beställning kan ändras på grund av dispenshanteringen, och företagen behöver då snabbt kunna få en ny transportdispens. Utskottet vill även peka på att det är ett problem att hantera olyckor med behov av snabb inställelse och tunga lyft inom ramen för dagens regelverk.

Vid utskottssammanträdet den 19 mars 2020 framförde företrädare för Sveriges Åkeriföretag, Svenska Mobilkranföreningen och Sveriges Byggindustrier önskemål om åtgärder som kan medverka till effektivare transporter på väg med ökad samverkan mellan kommuner, enskilda väghållare och Trafikverket. Aktörerna framförde att kommuner och enskilda väghållare bör erbjudas möjligheten att till Trafikverket, efter behov, delegera vägtransportrelaterade arbetsuppgifter och beslut när det gäller bl.a. att hantera generella och löpande dispenser för transport av mobilkranar och tunga arbetsmaskiner m.m. samt generella och löpande dispenser för tunga, breda och långa gods-transporter på väg. Aktörerna menade att Trafikverket borde få ett tydligt uppdrag i t.ex. regleringsbrevet att verka för detta. Det framfördes även önskemål om att dispenser borde ges för transporter av typer av mobilkranar i stället för transporter av varje enskild mobilkran. Vid samma utskottssammanträde deltog även företrädare från Sveriges Kommuner och Regioner (SKR), Riksförbundet Enskilda Vägar (REV) och Trafikverket för att lämna information i frågan om dispenser för tunga transporter.

Från Svenska Mobilkranföreningen pekar man bl.a. på administrativa problem och konstaterar att det är svårt att planera för hur varje enskild mobilkran förflyttas varje dag. Utifrån dagens regelverk tar ansökningsförfarandet lång tid eftersom företagen måste lämna in en ansökan för varje enskild kran, trots att alla kranar av en viss typ är lika. Mobilkranföreningen betonar att transporter av kranar är enhetliga typr transporter.

Utskottet noterar att Sveriges Åkeriföretag, Svenska Mobilkranföreningen och Sveriges Byggindustrier anser att kommunerna bör utöka samarbetet med Trafikverket för att arbeta mer resurs- och tidseffektivt när det gäller bl.a. dispenshanteringen för tunga transporter. Det handlar om att kommunerna bör ges möjlighet att till Trafikverket delegera hanteringen av generella och löpande dispenser för transport av mobilkranar, tunga arbetsmaskiner m.fl.

samt för tunga, breda och långa godstransporter på kommunala vägar. Aktörerna konstaterar dock samtidigt att detta skulle innebära ett behov av ökade resurser till Trafikverket. Aktörerna betonar även att det behövs en hög grad av flexibilitet i hanteringen.

Utskottet noterar vidare att Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) har betonat vikten av att bibehålla den grundläggande ansvarsfördelningen mellan staten, kommunerna och de enskilda väghållarna. Från SKR framförs att kommunerna har en god kunskap om de kommunala vägarna och att man inte har något emot att kommunerna ges möjlighet att vid behov delegera dispensärenden till Trafikverket. SKR betonar också att det är viktigt att utveckla digitala verktyg som är gemensamma för kommunerna och Trafikverket.

Aktörerna lyfter bl.a. fram exempel på dispensärenden som handlar om att tillåta transporter med högre axellast och bruttovikt som behöver färdas mellan flera kommuner via både kommunala och statliga vägar, vilket innebär att ärendena behöver hanteras på flera ställen: dels i flera kommuner, dels hos Trafikverket. Aktörerna menar att flertalet mindre kommuner saknar de specialister som behövs för att snabbt och på ett säkert sätt kunna avgöra om möjlighet och kapacitet i infrastrukturen finns för en dispens samt vilken färdväg som är lämplig. Utskottet har samtidigt erfärut att Trafikverkets hantering av dispenser på det statliga vägnätet vanligtvis sker tillräckligt snabbt tack vare att myndigheten har kompetens och resurser över hela landet för att tidseffektivt hantera ett stort antal dispensärenden. Trafikverket uppger för utskottet att hanteringen av enkla dispensärenden kan klaras av på så kort tid som 10 minuter, medan svårare ärenden kan ta betydligt längre tid. Trafikverket har för utskottet uppgett att antalet dispenser har ökat med upp till 25–30 procent under det senaste året, vilket har gjort det svårt att ibland hinna med ansökningarna. Utskottet har tagit del av att en snabb dispensgivning är mycket viktig, inte minst för att ledtiderna oftast är mycket korta i anläggnings- och byggindustrin – från beställning av en lyfttjänst med en mobilkran till när lyften ska genomföras.

Enligt utskottets bedömning finns det också en risk för att administrativa problem i samband med dispenshanteringen leder till att inte alla ansöker om tillstånd, vilket exempelvis skulle kunna missgynna de företag som följer regelverket.

Det är viktigt att företag kan klara tunga transporter som bl.a. tunga kranar som transporteras med dispens från väghållaren. Av redovisningen framgår dock att det finns administrativa problem på området, och ett arbete bör därför påbörjas i syfte att se över befintligt regelverk för att ytterligare förenkla hela processen kring dispenser för tunga transporter. Det kan t.ex. handla om samordning mellan Trafikverket och kommunerna av nödvändig information inför dispenshanteringen. Det har bl.a. pekats på vikten av gemensamma digitala verktyg och att kommunerna har tillgång till samma underlagsmaterial som Trafikverket i form av kartor för att kunna fatta snabba och välgrundade dispensbeslut. Utskottet kan även notera att Trafikverket uppger att

dispensärendena oftast handlar om mobilkranar och att de ofta transporteras längs samma vägar. Trots detta tvingas Trafikverket till samråd med inblandade kommuner i varje enskilt ärende.

Utskottet ser ett värde i att kommunerna ges möjlighet att delegera dispensärenden till Trafikverket när det bedöms lämpligt. Det är dock i sammanhanget viktigt att betona att detta inte ska inverka på den grundläggande ansvarsfördelningen mellan staten, kommunerna och enskilda när det gäller väghållaransvaret. Utskottet betonar att huvudregeln är att kommunerna har ansvar för de kommunala vägarna.

Utskottet vill sammanfattningsvis understryka vikten av att möta den utmaning som företagen ställs inför i dag när det gäller tunga transporter. Utskottet föreslår därför att riksdagen riktar ett tillkännagivande till regeringen om att regeringen bör verka för att dispenshanteringen för tunga transporter underlättas och förenklas, bl.a. genom att Trafikverket erbjuder kommuner möjligheten att till Trafikverket delegera beslut om dispenser för tunga transporter på väg. Därmed tillstyrker utskottet motionerna 2019/20:177 (C), 2019/20:2597 (M) yrkande 11 och 2019/20:3246 (C) yrkande 34.

## Bestämmelser om vissa fordonstyper

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om bestämmelser om vissa fordonstyper. Utskottet konstaterar 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 anser samtidigt att det är viktigt att fortsätta följa utvecklingen av mopedbilers och lätta lastbilers inverkan på trafiksäkerheten.

Jämför reservation 31 (M) och 32 (SD).

### Bakgrund

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

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



## Motionerna

I kommittémotion 2019/20:2597 föreslår Jessika Roswall m.fl. (M) en översyn av hastighetsbegränsningar för släpvagnar och husvagnar (yrkande 42). Motionärerna konstaterar att i Sverige får bil med husvagn köra i en hastighet av högst 80 kilometer per timme oavsett bilens och husvagnens konstruktion, medan lagstiftningen är mer flexibel i en del andra länder och vissa husvagnar med god trafiksäkerhet tillåts köra i en hastighet av 100 kilometer per timme. Motionärerna menar att en utredning bör genomföras i syfte att göra lagstiftningen i denna del mer flexibel.

I kommittémotion 2019/20:3347 yrkar Thomas Morell m.fl. (SD) på att en höjning av viktgränsen för mopedbilar bör utredas (yrkande 25). Motionärerna påpekar att mopedbilar byggs av plast för att klara viktkraven, vilket uppges resultera i mindre säkra fordon ur tekniskt perspektiv. Motionärerna menar vidare att en utökad möjlighet att framföra terrängfordon på allmän väg bör utredas (yrkande 34). Det påpekas att terrängfordon inte får framföras på allmän väg, utan bara på enskilda vägar, med vissa undantag. Den som vid färd med ett sådant terrängmotorfordon behöver korsa en väg får göra det via den kortaste lämpliga sträckan. Motionärerna menar att det bör finnas fler möjligheter till undantag som underlättar människors vardag och företagande men som inte nämnvärt påverkar trafiksäkerhet eller miljö. I kommittémotionen påminns vidare om att det i större städer byggs allt fler körfält som är särskilt avsedda för kollektivtrafiken, men dessa körfält används inte optimalt och borde kunna utnyttjas mer enligt motionärerna. De framför därför i yrkande 24 att motorcyklar bör kunna nyttja kollektiva körfält där det är möjligt. Motorcyklar tillhör en kategori fordon som inte nämnvärt försvårar för kollektivtrafiken. I yrkande 50 föreslår motionärerna också att möjligheten för taxi att nyttja kollektiva körfält ska utredas. Motionärerna anser att taxi kan ses som en del av det kollektiva resandet och borde få ökad tillgång till de kollektiva körfälten, där så är möjligt. I yrkande 54 framförs att regelverket för lätta lastbilar bör ses över. Motionärerna konstaterar att s.k. lättlastare (3,5-tons fordon) har blivit vanliga och att dessa fordon ofta är överlastade och därmed utgör en betydande risk i trafiken. Mängden lättlastare innebär enligt motionärerna även en ökad belastning på miljön då gods körs i flera omgångar i stället för med större transporter.

## Utskottets ställningstagande

### *Terrängfordon*

Utskottet kan konstatera att det finns särskilda bestämmelser i trafikförordningen om trafik med terrängfordon och terrängsläp på väg. Av 5 kap. framgår att terrängfordon inte får föras på allmän väg. Detta gäller dock inte om det är fråga om att korsa allmän väg ("kortaste lämpliga sträcka") eller om terrängförhållandena gör det nödvändigt att färdas på en sådan väg. Tung terrängvagn på hjul får färdas på allmän väg. Terrängfordon som förs på

allmän väg eller enskild väg som inte endast trafikeras i ringa omfattning får inte föras med högre hastighet än 20 kilometer per timme.

Utskottet vill påminna om att regeringen i april 2019 fattade beslut om att tillsätta en utredning som skulle 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 delar denna bedömning.

Utredningen om hållbar terrängkörning skulle bl.a. se över lagstiftningen om terrängkörning och lämna förslag på de förändringar och förtydliganden som behövs. Utredningen lämnade i december 2019 sitt betänkande (SOU 2019:67) till regeringen. I utredningen konstateras att fyrhjulingar är terrängfordon som kan vara av olika fordonstyper beroende på vad fordonen registrerats som (t.ex. terränghjuling, motorcykel, moped, traktor a och traktor b). Det är fordonets registrering som avgör om det får föras på allmän väg eller inte. Utredningen konstaterade att en fyrhjuling registrerad som terränghjuling inte får föras på allmän väg, utan bara i terräng och på enskild väg med ringa trafik. De övriga fordonstyperna får föras på all väg och i terräng under de förutsättningar som föreskrivs i terrängkörningslagstiftningen. Utskottet konstaterar att en fyrhjuling är avsedd att vara ett arbetsredskap och används på så sätt t.ex. i jord- och skogsbruk, rennärigen och av kraftbolag.

Utskottet finner inte att det för närvarande finns behov av att ånyo utreda frågor kring terrängfordon.

### *Mopedbilar*

När det gäller frågan om viktgränsen för mopedbilar kan utskottet inledningsvis konstatera att en moped klass I (ibland kallas EU-moped) är konstruerad för en hastighet av högst 45 kilometer per timme, medan en moped klass II är konstruerad för en hastighet av högst 25 kilometer per timme och vars effekt inte överskrider 1 kilowatt. Definitionen av moped klass I beror på antalet hjul och vilken sorts motor som mopeden är försedd med. En sådan moped är ett registreringspliktigt fordon och ska ha registreringsskylt. Definitionen av moped klass II beror på hur fort den går att köra och vilken effekt dess motor har.

Utskottet noterar att bl.a. NTF har framfört att mopedbilar blir allt vanligare och att det är framför allt ungdomar som väljer mopedbilen. Mopedbilen klassas vanligtvis som moped klass I. Utskottet noterar vidare att NTF menar att mopedbilar saknar små bilars grundsäkerhet. Fordonets utformning gör samtidigt att det kan förväxlas med en bil, vilket kan göra det svårt för andra trafikanter att bedöma dess hastighet. I jämförelse med en mopedist sitter

mopedbilisten enligt NTF troligen mer skyddat. I en undersökning från NTF pekas dock på problem med mopedbilens vecka kaross.

Utskottet vill framhålla 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) 168/2013 om godkännande av och marknadstillsyn för två- och trehjulinga fordon och fyrhjulingar. Utskottet konstaterar att den tillåtna viktgränsen för den aktuella fordonstypen höjdes från 350 kg till 425 kg den 1 januari 2016. Det är viktigt att fortsätta följa utvecklingen av mopedbilarnas inverkan på trafiksäkerheten.

### *Lätta lastbilar*

När det gäller frågan om lätta lastbilar kan utskottet inledningsvis konstatera att lastbilar delas in i lätta och tunga lastbilar. En lätt lastbil – s.k. lättlastare – har en totalvikt på högst 3,5 ton, medan en tung lastbil har en totalvikt som överstiger 3,5 ton.

En tung lastbil får köra högst 90 kilometer per timme på motorväg eller motortrafikled och 80 kilometer per timme på annan väg eller om lastbilen har släp. En lätt lastbil får köra den hastighet som gäller för vägen.

En lätt lastbil kan framföras av den som har körkort med behörighet B, dvs. den behörighet som gäller för personbilar. Den som vill bedriva yrkesmässig trafik på väg måste dock ha ett yrkestrafiktillstånd.

Utskottet vill betona att det är ett ansvarsfullt arbete att utföra gods-transporter med lastbil, som ställer höga krav på kunskap och skicklighet. Därför krävs också en särskild yrkesförarkompetens för att få utföra sådana transporter. Det är viktigt att fortsätta följa utvecklingen av de lätta lastbilarnas inverkan på trafiksäkerheten.

### *Körfält för kollektivtrafik*

Mot bakgrund av motionsyrkandena om att öppna upp körfält för kollektivtrafik för annan typ av trafik vill utskottet inledningsvis påminna om att körfält eller körbanor för bl.a. fordon i linjetrafik bara får användas av fordon i linjetrafik. Om körfältet eller körbanan är beläget till höger i färdriktningen får det även användas av cykel och moped klass II.

Utskottet vill peka på att Trafikverket hösten 2017 utredde konsekvenserna för trafiksäkerheten av att tillåta motorcykel och moped i kollektivtrafikkörfält. Där hänvisas bl.a. till en OECD-rapport från 2015 som beskriver att tillåtandet av motorcykel och moped i kollektivtrafikkörfält främst handlar om framkomlighet, inte i första hand om att förbättra säkerheten, men att det kan påverka säkerheten. Trafiksäkerhetseffekten av att tillåta motorcykel och moped i kollektivtrafikkörfält är en komplex fråga, och effekten verkar variera beroende på typ av trafikmiljö, trafikflöde och om andra oskyddade trafikanter också är tillåtna. Det framgår att flera städer har tillåtit motorcykel och moped att använda kollektivtrafikkörfält, bl.a. London, Oslo och Melbourne.

Samtidigt konstaterar utskottet att det enligt Trafikverket inte finns någon generell konsensus kring om och hur trafiksäkerheten påverkas.

Vad gäller den övergripande trafiksäkerhetseffekten av motorcykel och moped i kollektivtrafikkörfält är det enligt Trafikverket svårt att dra några generella slutsatser. När det gäller tillgänglighetsaspekterna betonar Trafikverket att det handlar om hur man använder det hårt belastade vägnätet runt större städer på effektivast möjliga sätt. Trafikverket konstaterar 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 betonar att de faktiska besluten om vilka sträckor av busskörfälten som kan användas för andra kategorier än buss fattas på lokal nivå och också fortsättningsvis måste fattas där.

Mot den bakgrunden bedömer utskottet att det inte finns anledning att vidta någon ytterligare åtgärd i denna fråga.

### *Hastighetsbegränsningar för släpvagnar och husvagnar*

När det gäller frågan om hastighetsbegränsningar för släpvagnar och husvagnar vill utskottet betona att hastigheten rent allmänt ska anpassas till vad trafiksäkerheten kräver, med hänsyn tagen till trafikförhållanden.

Utskottet kan konstatera att man enligt nuvarande regelverk får köra högst 80 kilometer per timme med bromsad släp- eller husvagn samt med obromsad släp- eller husvagn (totalvikt högst 750 kg) a) om totalvikten inte överstiger bilens halva tjänstevikt eller b) om släp- eller husvagnen är olastad och tjänstevikten inte överstiger bilens halva tjänstevikt. Man får köra i högst 40 kilometer per timme med släpvagn med ledad dragstång och påskjutsbroms (t.ex. styrande framaxel) samt med obromsad släp- eller husvagn (totalvikt högst 750 kg) a) om totalvikten överstiger bilens halva tjänstevikt eller b) om släp- eller husvagnen är olastad och tjänstevikten överstiger bilens halva tjänstevikt.

Utskottet menar att regelverket synes vara väl avvägt och finner inga skäl att vidta någon åtgärd.

### *Sammanfattande ställningstagande*

Utskottet konstaterar 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 pekar bl.a. på att frågan om terrängfordon nyligen har utretts och anser att det är viktigt att fortsätta följa utvecklingen av mopedbilar och lätta lastbilar inverkan på trafiksäkerheten. Utskottet finner inte skäl att vidta några åtgärder på området och avstyrker mot den bakgrunden motionerna 2019/20:2597 (M) yrkande 42 och 2019/20:3347 (SD) yrkandena 24, 25, 34, 50 och 54.

## Fordonsbesiktning

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår en motion om fordonsbesiktningen. Utskottet delar Transportstyrelsens bedömning att fordonsbesiktningmarknaden bör få vidareutvecklas utan att det underliggande regelverket för närvarande ändras.

### Bakgrund

Efter den 1 juli 2010 är fordonsbesiktningen i Sverige konkurrensutsatt. Det innebär att Bilprovningen inte längre har ett monopol inom området och att fler företag kan utföra besiktningar på personbilar, lastbilar, maskiner och andra fordon. Omregleringen är en anpassning till den svenska huvudregeln att provning och kontroll ska utföras av oberoende och självständiga organ i konkurrens. Enligt regeringens proposition om fordonsbesiktning (prop. 2009/10:32) väntades beslutet om omreglering leda till fler besiktningstationer, längre öppettider, bättre serviceutbud, fler och växande företag samt nya produkter och tjänster som ger ökad sysselsättning och ekonomisk tillväxt.

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

### Motionen

I motion 2019/20:2304 föreslår Ida Karkiainen m.fl. (S) en översyn av konsekvenserna av privatiseringen av bilprovningen. Motionärerna menar att privatiseringen har försämrat tillgängligheten till bilprovningen för människor boende i gles- och landsbygd. En översyn bör särskilt uppmärksamma säkerhetsaspekter och tillgänglighet.

### Utskottets ställningstagande

Utskottet kan inledningsvis konstatera att 2010 upphörde det statliga monopolerna att bedriva besiktningssamhet för fordon i Sverige. Samtidigt ansåg den dåvarande regeringen att det med hänsyn till trafiksäkerhet, miljö, prisutveckling, teknikutveckling och tillgänglighet var nödvändigt att övervaka den fria och omreglerade besiktningssamheten. Transportstyrelsen

fick därför i uppgift att utföra tillsyn i form av stickprov och kontrollera besiktningföretagen samt bevaka den omreglerade marknaden utifrån ovanstående kriterier och fordonslagens (2002:574) bestämmelser.

Utskottet kan konstatera att både fordonslagen och fordonsförordningen (2009:211) innehåller bestämmelser om kontroll av bl.a. fordon, fordonslast, färdskrivare, taxameter och den verksamhet som bedrivs av de besiktningorgan som finns på fordonsområdet. I lagen föreskrivs bl.a. att dessa besiktningorgan ska vara ackrediterade av Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (Swedac). För att kunna ackrediteras som besiktningorgan måste ett företag utöver tekniska krav också uppfylla vissa krav av annan karaktär, t.ex. krav på oberoende och allmänt gott anseende. För att tydliggöra Transportstyrelsens roll och arbetsmetoder för branschens aktörer har ett inriktningsdokument utarbetats av myndigheten. Dokumentet tjänar som vägledning för Transportstyrelsens arbete med stickprov och marknadsövervakning inom fordonsbesiktningområdet.

Utskottet vill påminna om att riksdagen i juni 2014 riktade ett tillkännagivande till regeringen om att en utredning borde tillsättas för att granska hur utförsäljningen av AB Svensk bilprovningens besiktningstationer har påverkat priser och tillgängligheten på besiktningmarknaden (bet. 2013/14:TU13, rskr. 2013/14:302). Vidare framhölls att ingen ytterligare avyttring av besiktningstationer skulle ske innan utredningen var klar. Med anledning av riksdagens tillkännagivande informerade regeringen i budgetpropositionen för 2017 att man den 20 augusti 2015 hade gett Transportstyrelsen i uppdrag att redovisa en nulägesanalys av tillgängligheten till fordonsbesiktning i hela landet, inte minst i glesbygdsområdena. Dessutom skulle myndigheten undersöka möjligheten att besiktiga tunga fordon samt redogöra för om tillgängligheten hade förändrats efter omregleringen av fordonsbesiktningen 2010. Uppdraget redovisades för Regeringskansliet i maj 2016. I budgetpropositionen för 2017 konstaterade regeringen att tillgängligheten hade ökat i hela landet även om ökningen varit större i de mer tätbefolkade delarna. Ökningen hade även varit större för lätta fordon än för tunga fordon. Enligt Transportstyrelsens bedömning fanns det således inte någon grund för oro vad gäller tillgängligheten till fordonsbesiktning i landet. Med detta ansåg regeringen att det aktuella tillkännagivandet var färdigbehandlat.

Utskottet vill vidare framhålla att Transportstyrelsen i sin senaste redovisning av fordonsbesiktningmarknaden från juni 2019 konstaterar att själva besiktningverksamheten efter åtta år fungerar i stort sett på samma sätt som innan omregleringen. Under 2018 minskade marknadskoncentrationen totalt sett på besiktningmarknaden på grund av ökad konkurrens. Koncentrationen var fortsatt måttlig, och prisutvecklingen har enligt Transportstyrelsen varit blandad. Några besiktningar har blivit dyrare och andra billigare jämfört med konsumentprisindex (KPI). Under 2018 ökade antalet besiktningstationer för lätta fordon från 473 till 500, vilket motsvarar

6 procent. Antalet verksamma besiktningstekniker minskade från 2 066 till 1 994, vilket motsvarar 3,5 procent.

Utskottet konstaterar att Transportstyrelsen rekommenderar att marknaden får vidareutvecklas utan att det underliggande regelverket för närvarande ändras. Utskottet delar denna bedömning och finner följaktligen att det inte finns skäl att vidta någon åtgärd. Mot den bakgrunden avstyrker utskottet motion 2019/20:2304 (S).

## Obesiktigade fordon

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om obesiktigade fordon. Utskottet konstaterar att ett flertal åtgärder har vidtagits för att stävja trafikbrott och anser att det saknas skäl att ta några ytterligare initiativ.

### Bakgrund

Periodiskt återkommande kontrollbesiktning ska ske enligt 6 kap. fordonsförordningen (2009:211). Transportstyrelsen har utfärdat föreskrifter och allmänna råd om kontrollbesiktning (TSFS 2017:54).

Den som inte besiktigar ett fordon i tid får automatiskt körförbud (s.k. inträtt körförbud). Fordonet får då bara köras kortast lämpliga väg till en verkstad för reparation och till besiktning företag för kontrollbesiktning, under förutsättning att fordonet är påställt. Om fordonet är avställt får man bara köra kortast lämpliga väg till ett besiktning företag.

### Motionen

I motion 2019/20:1769 framför Johan Hedin och Anders Åkesson (båda C) att kriminaliseringen av framförande av obesiktigade fordon bör utökas (yrkande 3). Motionärerna tar även upp att möjligheterna till förverkande av obesiktigade fordon bör utökas (motion 4). Motionärerna menar att den som upprepat gör sig skyldig till olovlig körning inte sällan är en fara för andra. Skärpta straff för upprepade brott, ökade möjligheter till förverkande av obesiktigade fordon och möjligen också fordon som disponeras av den som gör sig skyldig till upprepade brott av bl.a. olovlig körning bör utredas.

### Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar att enligt nuvarande bestämmelser inträder ett körförbud automatiskt om ett fordon inte har besiktigats i tid. Ett fordon kan likaså beläggas med körförbud om det vid en poliskontroll eller vid en kontroll-

besiktning visar sig vara i så dåligt skick att det utgör en fara för trafik-säkerheten. Om fordonet har sådana brister att det inte kan godkännas vid en kontrollbesiktning, men bristerna inte är så allvarliga att det blir aktuellt med ett körförbud, föreläggs ägaren i stället att göra en efterkontroll. Bristerna bör åtgärdas så snart som möjligt och ägaren återkomma till en efterkontroll inom viss tid. Om efterkontrollen inte görs inom utsatt tid beläggs fordonet automatiskt med körförbud. Bötesbeloppet för att framföra ett obesiktigt fordon uppgår till 1 500 kronor.

Utskottet vill påminna om att riksdagen i februari 2015 antog regeringens proposition om skärpta regler om förverkande av fordon vid trafikbrott (prop. 2014/15:26, bet. 2014/15:JuU10, rskr. 2014/15:112). Beslutet innebär en skärpning av lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott. Ett viktigt led i arbetet med att förhindra återfall i trafikbrott och därigenom förbättra trafiksäkerheten är att det finns möjlighet att förverka fordon som har använts vid trafikbrott. Därför har ökade möjligheter införts att förverka fordon som använts vid trafikbrott, om gärningsmannen tidigare gjort sig skyldig till olovlig körning eller rattfylleribrott.

Förare som begår trafikbrott innebär en stor trafiksäkerhetsrisk. Utskottet kan konstatera att man från regeringens sida anser att det därför är angeläget att förhindra återfall i trafikbrott, vilket också gynnar trafiksäkerheten. Justitieminister Morgan Johansson anförde i sitt svar på skriftlig fråga 2016/17:1741 att det är viktigt att samhällets markering mot återfall i brott blir konsekvent och tydlig och att den som är dömd och begår nya brott riskerar att drabbas av en strängare påföljd. Vidare påminde statsrådet om att regleringen skärptes den 1 juli 2016 när det gäller återfall på så sätt att fler gärningar ska behandlas som återfall och därmed följas av strängare straffrättsliga åtgärder. Statsrådet pekade på att möjligheten att låta en tidigare påföljd omfatta ytterligare brott har begränsats. Numera måste domstolen döma ut en ny påföljd vid återfall (prop. 2015/16:151, bet. 2015/16:JuU30, rskr. 2015/16:241). Möjligheterna för polis och åklagare att ingripa mot den som begår trafikbrott har genom dessa åtgärder förbättrats, framhöll justitieministern och meddelade att regeringen kommer att fortsätta att noga följa utvecklingen på området. Utskottet ser positivt på regeringens åtgärder.

Utskottet vill också peka på att en utredare i augusti 2018 gavs i uppdrag att bistå Justitiedepartementet med att utreda och utvärdera vissa frågor avseende trafikbrott och sjöfylleri. I uppdraget ingick bl.a. att kartlägga tillämpningen av bestämmelserna om olovlig körning, grovt brott, rattfylleri och grovt rattfylleri i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott (trafikbrottslagen) samt att se över straffskalorna för dessa brott. I uppdraget ingick vidare att utreda behovet av ett starkare straffrättsligt skydd mot upprepad trafikbrottslighet och att särskilt överväga om det bör införas ett nytt, samlat brott i trafikbrottslagen. Utredaren överlämnade i oktober 2019 sin promemoria (Ds 2019:22). I en kommentar framförde justitieministern att det är angeläget att det straffrättsliga regelverket på ett effektivt sätt kan motverka att människor utsätts för faror i trafiken och att han såg positivt på förslagen



till skärpningar av lagstiftningen. Utskottet konstaterar att promemorian har remitterats och för närvarande bereds inom Regeringskansliet med inkomna remissvar.

Utskottet konstaterar sammanfattningsvis att ett flertal åtgärder har vidtagits för att stävja olika trafikbrott. Utskottet anser att det saknas skäl att ta några ytterligare initiativ med anledning av motionsförslagen om obesiktigade fordon. Mot den bakgrunden avstyrker utskottet motion 2019/20:1769 (C) yrkandena 3 och 4.

## Övergivna fordon

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om övergivna fordon. Utskottet ser allvarligt på den olägenhet som övergivna fordon innebär för både det offentliga och den enskilde markägaren. Utskottet menar att det är angeläget att åtgärder vidtas och ser med tillförsikt på det arbete som bedrivs av ansvariga parter.

Jämför reservation 33 (SD).

### Bakgrund

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

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

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

### Motionerna

I motion 2019/20:1480 uppmärksammar Lotta Olsson (M) bortforsling av fordon. Motionären konstaterar att det ibland förekommer att bilar lämnas på enskilda vägar men också på enskild mark. Motionären påpekar att ägaren till

en bil som hamnat på annans mark är ansvarig för att forsla bort bilen men att problem uppstår när det inte finns en ansvarstagande ägare och då bilens identitet inte går att spåra. I motionen framförs att det inte är rimligt att enskilda markägare eller enskilda vägföreningar ska ta ansvar för bortförsl av övergivna fordon, utan det bör övervägas om kommunen eller staten bör ta ansvar för bortförsl av fordon då polisanmälan har gjorts och fordonet inte är bortfört av ägaren.

Lotta Finstorp (M) framför i motion 2019/20:2190 att det bör göras en översyn av möjligheten att utfärda sanktioner för fordon som överges vid vägren, parkeringsplats eller dike. Motionären menar att det i dag är ett utbrett problem att bilar överges under lång tid och att det är både en trafikfara och ett miljöproblem. Motionären påpekar att det är ett miljöbrott att ställa en skrotbil som läcker farliga ämnen och att det finns särskilda regler för när en kommun eller en statlig myndighet kan flytta en skrotbil av naturvårdsskäl. Motionären hänvisar till att bilägare i Frankrike får böta om de överger sin bil vid en väkant och menar att liknande åtgärder bör övervägas i Sverige.

I kommittémotion 2019/20:3347 uppmärksammar Thomas Morell m.fl. (SD) behovet av att snabbare kunna forsla bort övergivna fordon (yrkande 97). Motionärerna menar att ett stort problem med stulna bilar är att de blir stående alltför länge på det ställe där de lämnades av förövaren. Polisen undersöker i dessa fall fordonet och konstaterar fordonet stulet. Ett problem som därefter uppstår om en bil blir stående för länge är att den riskerar att bli vandaliserad, plundrad eller satt i brand. För att undvika detta menar motionärerna att fordonet måste forslas bort snarast.

## Utskottets ställningstagande

### *Övergivna fordon*

När det gäller frågan om möjligheten att utfärda sanktioner för fordon som överges vill utskottet framhålla att det finns ett generellt förbud mot nedskräpning enligt 15 kap. 26 § miljöbalken. Den som skräpar ned kan enligt 29 kap. 7 § miljöbalken dömas för nedskräpning. Enligt Naturvårdsverket kan övergivna bilar utgöra nedskräpning. Det är enligt Naturvårdsverket den som faktiskt överger en bil som det straffrättsliga ansvaret kan utkrävas av. Den ansvarige behöver alltså inte vara densamma som bilägaren. De aktörer som får ta hand om de uttjänta bilar som har övergetts i enlighet med vad som anges i lagen respektive förordningen om flyttning av fordon i vissa fall är kommuner och staten genom Trafikverket och Polismyndigheten. Utskottet konstaterar att bestämmelserna skiljer sig åt för olika situationer och om fordonet är att anse som fordonsvrak eller inte.

### *Flytt av fordon*

När det gäller frågan om bortforsling av övergivna fordon vill utskottet inledningsvis påminna om den uppföljning av tillämpningen av regelsystemet för flyttning av fordon som trafikutskottet lät genomföra 2006. Syftet med uppföljningen var att klarlägga om regelsystemet och dess tillämpning möjliggör en effektiv bortforsling av fordon (rapport 2006/07:RFR3).

Utskottet kan konstatera att Trafikverket årligen flyttar 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 och i förordningen 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.

När det gäller handläggningstider för flytt av fordon uppger Trafikverket att om ett fordon innebär att det förekommer en stor risk för fara kan Trafikverkets entreprenör hämta upp fordonet inom en timme från att det har lämnats. Utskottet noterar att denna typ av snabb handläggningstid även kan tillämpas om det hindrar väghållning (snöröjning, kantröjning etc.) eller vägarbete (dikning, asfaltering etc.). Om ett fordon inte uppfyller kriterierna för att flyttas omedelbart tillämpar Trafikverket tredyngsregeln, dvs. att fordonet flyttas om det har stått på samma plats under minst tre vardagar i sträck. Efter att man har gjort ett kontaktförsök flyttar Trafikverket fordonet till en av Trafikverkets upphandlade uppställningsplatser. Därefter delger man ägaren detta via ett rekommenderat brev. Om ingen gör anspråk på fordonet övergår ägandet till staten som därefter skrotar det.

Trafikverket flyttar även fordonsvrak, dvs. fordon som är i ett så dåligt skick att det skulle kosta mer att få dem i ett trafikdugligt skick än vad fordon med motsvarande årsmodell är värda. I dessa fall kontaktar man inte ägaren.

När det gäller kostnader konstaterar utskottet att all hantering (bärgning, uppställning, skrotning) sker på fordonsägarens bekostnad och att Trafikverket fakturerar när ärendet avslutas.

Utskottet vill uppmärksamma 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) i november 2017. Då framhöll dåvarande miljöminister Karolina Skog att det handlade om en från rättslig synpunkt komplicerad fråga och påminde om att möjligheten att flytta övergivna fordon har utretts vid ett flertal tillfällen.

Naturvårdsverket fick 2014 i uppdrag av regeringen att ta fram finansieringslösningar för omhändertagande av övergivna uttjänta fordon och utforma en lämplig ersättningsmodell. Naturvårdsverket överlämnade sin rapport i november 2015. Enligt Naturvårdsverkets uppfattning måste finansieringsfrågan lösas innan de rättsliga grunderna för att flytta övergivna fordon kan omprövas. 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. Enligt uppgift från Miljödepartementet befinner sig Naturvårdsverkets förslag alljämt under beredning.

När det gäller kommunerna kan utskottet konstatera att Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) har gett ut en handbok om flyttning av fordon. Där konstateras bl.a. att beslut om flyttning av fordon är en grannliga arbetsuppgift, som kan innebära svåra överväganden. I handboken betonas att handläggningen måste vila på strikt författningsenlig grund, men den kräver också sunt förnuft och gott omdöme. Utskottet vill vidare peka på att det finns en möjlighet för kommuner att söka statsbidrag för kostnader som uppstått i samband med flyttning, uppställning och skrotning av fordon. Bidraget kan högst uppgå till 5 000 kronor per fordon. För 2020 har 25,8 miljoner kronor avsatts. Bidraget kan sökas vid tre tillfällen och bidrag lämnas i mån av tillgång på medel. År 2019 avsattes 25,3 miljoner kronor för bidrag till kommunerna. Totalt beviljade Kammarkollegiet bidrag om 11,6 miljoner kronor till 29 kommuner för 2 542 fordon.

Utskottet vill också uppmärksamma att regeringen i det förebyggande arbetet mot övergivna bilar 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 kan påminna om att statsrådet Tomas Eneroth den 5 mars 2019 gav ett svar med anledning av en fråga (fr. 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 registreringsskyltar tas om hand. Utredaren föreslår också att polisen ska ges utökade möjligheter att ingripa mot fordon med fordonsrelaterade skulder. I januari 2020 överlämnade regeringen proposition 2019/20:67 om användningsförbud och avskyltning av fordon med obetalda felparkeringsavgifter till riksdagen. Utskottet avser att behandla propositionen senare under våren 2020.

### *Sammanfattande ställningstagande*

Frågan om övergivna fordon har behandlats av utskottet vid tidigare tillfällen. Utskottet ser fortfarande allvarligt på den olägenhet som övergivna fordon innebär för både det offentliga och den enskilde markägaren. Utskottet menar att det därför är 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.

Med hänvisning till vad som har anförts ovan avstyrker utskottet motionerna 2019/20:1480 (M), 2019/20:2190 (M) och 2019/20:3347 (SD) yrkande 97.

## Några registreringsfrågor

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om vissa registreringsfrågor. Utskottet är införstått med de utmaningar som finns vad gäller stölder och integritetsaspekter i anslutning till fordonsregistret. Utskottet hänvisar samtidigt till vidtagna åtgärder på området och till de ansträngningar som görs för att stävja fordonsrelaterad brottslighet.

Jämför reservation 34 (SD, C).

### Bakgrund

Närmare bestämmelser om registrering av ägar- och fordonsuppgifter i vägtrafikregistret finns sedan den 1 juli 2019 i lagen (2019:370) om fordons registrering och användning samt i vägtrafikdatalagen (2019:369) och vägtrafikdataförordningen (2019:382). Transportstyrelsen är den myndighet som ansvarar för vägtrafikregistret.

Syftet med vägtrafikdatalagen är att ge tillgång till den information som finns i vägtrafikregistret samt att ge Transportstyrelsen möjlighet att behandla personuppgifter på ett ändamålsenligt sätt och att skydda människor mot att deras personliga integritet kränks vid sådan behandling. Lagen gäller vid behandling av personuppgifter i Transportstyrelsens verksamhet på vägtrafikområdet som rör fordon, behörigheter, tillstånd och tillsyn.

### Motionerna

I motion 2019/20:1592 framför Daniel Bäckström (C) att endast berörda myndigheter bör ha tillgång till information om vilka fordon en person äger. Tillgången till information via internet om vilka fordon som en person äger underlättar enligt motionären för brottslig verksamhet och kan också bidra till ökad otrygghet när personer med ont uppsåt kan använda informationen felaktigt för att förbereda inbrott.

I motion 2019/20:1769 föreslår Johan Hedin och Anders Åkesson (båda C) att e-legitimering införs för att få tillgång till fordonsuppgifter (yrkande 5). Motionärerna menar att för att minska risken för stölder av attraktiva fordon bör möjligheten att söka i trafikregistret ses över, exempelvis genom att den som vill hämta ut en fordonsuppgift måste legitimera sig. Detta skulle enligt

motionärerna kunna minska möjligheterna för den med onda avsikter, utan att hindra ett legitimt bruk av en sådan söktjänst.

I motion 2019/20:3031 anför Serkan Köse och Mathias Tegnér (båda S) att en lagstiftning som gör att alla bilägare enkelt får sina nummerplåtar säkrade bör övervägas. Motionärerna konstaterar att bilars registrerings skyltar är attraktiva att stjäla och att det inte finns någon möjlighet att byta registreringsnummer på en bil, vilket innebär att det förmodligen kör runt ytterligare ett fordon med samma registreringsnummer. Detta skapar enligt motionärerna en mängd problem.

I kommittémotion 2019/20:3249 föreslår Ola Johansson m.fl. (C) att en översyn av befintlig lagstiftning bör göras i syfte att öka tryggheten vid köp av begagnade bilar (yrkande 19). Motionärerna konstaterar att försäljning av begagnade bilar är ett område som utnyttjas för bedrägerier av olika slag och att varken Transportstyrelsen eller Kronofogden kan lämna en fullständigt uppdaterad bild över alla fordonsrelaterade skulder som finns på ett visst fordon. Enligt motionärerna beror det på att det tar tid innan vissa skulder uppdateras eller registreras i vägtrafikregistret.

## Utskottets ställningstagande

### *Tillgång till fordonsuppgifter*

Utskottet kan konstatera att trafikregistret innehåller personuppgifter som gör det möjligt att identifiera ägaren till ett visst fordon. Detta har medfört att denna information i flera fall har utnyttjats för bilstölder av särskilt attraktiva fordon.

Utskottet vill lyfta fram Integritetskommitténs slutbetänkande Så stärker vi den personliga integriteten (SOU 2017:52) som överlämnades till Justitiedepartementet i juni 2017. Kommittén har kartlagt och analyserat sådana faktiska och potentiella risker för intrång i den personliga integriteten som kan uppkomma i samband med användning av informationsteknik i såväl privat som offentlig verksamhet. Utredningen konstaterade att det pågår flera olika utredningar och satsningar i Sverige och på EU-nivå som syftar till att förbättra integritetsskyddet i samhället. Utredningen pekade bl.a. på att EU:s nya dataskyddsförordning kommer att ställa krav på de personuppgiftsansvariga och personuppgiftsbiträdena när det gäller såväl tekniska som organisatoriska informationssäkerhetsåtgärder. Integritetskommittén betonade också att det är av största betydelse att den myndighet som får det samlade ansvaret för digitaliseringen av den offentliga sektorn även får i uppgift att beakta skyddet för den personliga integriteten. I instruktionen för den myndigheten bör det därför anges att denna myndighet ska främja skyddet av den personliga integriteten, med särskilt fokus på införandet av integritetsskyddande teknik och arbetssätt, ansåg utredningen. Utredningens förslag i delbetänkandet Hur står det till med den personliga integriteten? (SOU 2016:41) om att Datainspektionen varje år ska rapportera om den samlade utvecklingen för den

personliga integriteten till regeringen och riksdagen har genomförts genom en ändring i instruktionen till Datainspektionen. I övrigt pågår enligt uppgift beredning inom Regeringskansliet av utredningsförslagen.

Utskottet vill vidare påminna om att regeringen i december 2018 lämnade en proposition till riksdagen om behandling av personuppgifter samt registrering och användning av fordon på vägtrafikområdet (prop. 2018/19:33), vilken behandlades av utskottet i betänkande 2018/19:TU12. Riksdagen sa ja till regeringens förslag om att inrätta två nya lagar om personuppgiftsbehandling och fordonsregistrering på vägtrafikområdet. De nya lagarna, vägtrafikdatalagen och lagen om fordons registrering och användning, ersatte lagen om vägtrafikregister. Syftet med förändringen var att modernisera registerlagstiftningen inom vägtrafikområdet och att anpassa den till EU:s dataskyddsförordning. Genom den nya vägtrafikdatalagen ges Transportstyrelsen möjlighet att behandla personuppgifter på ett ändamålsenligt sätt och att värna människors rätt till skydd av personuppgifter vid sådan behandling. Utskottet ansåg i sin behandling av propositionen att regeringens lagförslag var väl avvägda och att de kan bidra till att regelverket blir tydligare och mer överskådligt. Utskottet menade att det är viktigt att, inom ramen för vad dataskyddsförordningen medger, säkerställa en väl avvägd balans mellan å ena sidan individers rätt till skydd av personuppgifter och å andra sidan samhällets rättmätiga krav på att verksamheten på vägtrafikområdet kan bedrivas på ett effektivt och välordnat sätt. Utskottet har inte ändrat uppfattning i dessa frågor.

Vägtrafikdatalagen har i uppgift att reglera personuppgiftsbehandling när det gäller fordon, behörigheter, tillstånd och tillsyn. Lagen om fordons registrering och användning reglerar förutsättningarna för ett fordons registrering och användning. De nya lagarna började gälla den 1 juli 2019. Transportstyrelsen är enligt vägtrafikdatalagen personuppgiftsansvarig för den behandling av personuppgifter som sker inom ramen för myndighetens verksamhet. Utskottet vill betona att enligt lagen ska tillgången till personuppgifter begränsas till vad var och en behöver för att kunna fullgöra sina arbetsuppgifter.

### *Övriga frågor*

När det gäller frågan om att säkra bilägares registreringsskyltar vill utskottet peka på att både Polismyndigheten och Transportstyrelsen framhåller vikten av att snarast anmäla om man har blivit av med en registreringsskylt. Den som har blivit av med en registreringsskylt ska anmäla det till polisen som då efterlyser skylten. En förlorad eller stulen registreringsskylt måste snarast ersättas med en ny eller provisorisk skylt. Vissa polisstationer utfärdar provisoriska skyltar. Det är fordonsägarens ansvar att beställa en ny registreringsskylt från Transportstyrelsen.

När det gäller frågan om tryggheten vid köp av begagnade bilar kan utskottet konstatera att enligt Konsumentverket handlade det vanligaste

konsumentklagomålet 2018 om begagnade bilar. År 2018 rörde det sig totalt om drygt 120 000 klagomål som kom in till den kommunala konsumentvägledningen och till Konsumentverkets upplysningstjänst Hallå konsument, varav nästan 10 procent handlade om köp av begagnad bil.

Utskottet utgår från att ansvariga myndigheter fortsätter att följa dessa frågor.

### *Sammanfattande ställningstagande*

Utskottet är sammanfattningsvis införstått med de utmaningar som finns vad gäller stölder och integritetsaspekter i anslutning till fordonsregistret. Utskottet finner inte skäl att nu ta några initiativ med anledning av motionsförslagen om olika registreringsfrågor, utan hänvisar till vidtagna åtgärder på området och till de ansträngningar som görs för att stävja fordonsrelaterad brottslighet. Vad gäller frågan om stulna registreringsskyltar vill utskottet framhålla att det ser allvarligt på problemet och utgår från att ansvariga myndigheter fortsätter att följa dessa frågor.

Mot den bakgrunden avstyrker utskottet motionerna 2019/20:1592 (C), 2019/20:1769 (C) yrkande 5, 2019/20:3031 (S) och 2019/20:3249 (C) yrkande 19.

## Tillstånd för virkesupplag vid allmän väg

### **Utskottets förslag i korthet**

Riksdagen tillkännager för regeringen att den bör dels verka för en återgång till en ordning där det inte tas ut några avgifter för tillstånd till virkesupplag utmed allmän väg, dels verka för att Trafikverket snarast underlättar administrationen för skogsföretagen via ytterligare utveckling av exempelvis e-tjänster och generella tillstånd i samband med ansökan om tillstånd för virkesupplag utmed allmän väg.

Jämför reservation 35 (S, V, L, MP).

### **Bakgrund**

Avgift för prövning av ansökan om upplag av virke och skogsbränsle längs allmänna vägar ska tas ut i enlighet med vägförordningen (2012:707). Fram till 2012 tog Trafikverket ut en sådan ansökningsavgift, men i samband med övergången till e-tjänster 2012 slutade Trafikverket att ta ut avgiften. Efter påpekande från internrevisionen på Trafikverket började myndigheten att ta ut en avgift igen den 1 januari 2020. Ansökningsavgiften för virkesupplag är för närvarande 2 900 kronor. Den omfattar handläggning av ärendet och återbetalas inte om det skulle bli avslag på ansökan.



Vid utskottets sammanträde den 6 februari 2020 lämnades ett förslag till utskottsinitiativ om avgiftsfrihet för virkesupplag vid allmän väg (utskottets prot. 2019/20:17). Utskottet beslutade vid utskottssammanträdet den 19 mars 2020 att fortsätta med beredningen av förslaget i syfte att ta ett utskottsinitiativ i frågan (prot. 2019/20:25).

## **Gällande rätt**

För att få lägga upp virke intill en allmän väg krävs tillstånd enligt 43 § väglagen (1971:948). I lagen anges att inom ett vägområde får inte utan väghållningsmyndighetens tillstånd uppföras byggnader, göras tillbyggnader eller utföras andra anläggningar eller vidtas andra åtgärder som kan inverka menligt på trafiksäkerheten eller vara till olägenhet för vägens bestånd, drift eller brukande. I samband med tillstånd får väghållningsmyndigheten utfärda de föreskrifter som behövs. Ett tillstånd kan när som helst återkallas. Om tillstånd saknas eller har återkallats får väghållningsmyndigheten vidta de åtgärder som behövs för rättelse.

Enligt 6 kap. 8 § vägförordningen (2012:707) tas i vissa fall ut en avgift för prövning av ansökan enligt väglagen. Detta gäller bl.a. prövning av ansökan om att lägga upp virke intill en allmän väg. För ansökningsavgiftens storlek m.m. gäller bestämmelserna i avgiftsförordningen (1992:191). För tillstånd för åtgärder som kan inverka menligt på trafiksäkerheten eller vara till olägenhet för vägens bestånd, drift eller brukande tillämpas avgiftsklass 4, utom för sådana tillstånd som avser uppförande av väderskydd för kollektivtrafik.

Enligt avgiftsförordningen får en myndighet ta ut avgifter för varor och tjänster som den tillhandahåller bara om det följer av en lag eller förordning eller av ett särskilt beslut av regeringen. När det är särskilt föreskrivet gäller följande för avgifter som statliga myndigheter ska ta ut för prövning av ärenden. Avgiftsklassernas storlek varierar mellan 320 kronor (avgiftsklass 1) och 47 500 kronor (avgiftsklass 10). Tillstånden för prövning av upplag av virke och skogsbränsle ligger i avgiftsklass 4, vilket för närvarande innebär en avgift på 2 900 kronor. Enligt avgiftsförordningen ska myndigheter regelbundet se över att rätt avgiftsklass tillämpas för myndighetens ansökningsavgifter och meddela regeringen när det finns behov av att byta avgiftsklass. En avgift ska betalas när ansökan lämnas in. Om inte detta sker ska sökanden vara skyldig att betala avgiften inom en viss tid. Följs inte föreläggandet ska ansökan avslås.

## **Trafikverkets tillståndsgivning**

För att lägga upp virke vid en allmän eller enskild väg måste man ha tillstånd. Frågan om tillstånd beror på om upplaget placeras inom eller utanför vägområdet och om det är vid allmän eller enskild väg.

Vid allmän väg krävs tillstånd enligt väglagen. Trafikverket ska kontaktas när det gäller upplag inom vägområdet. Det är då Trafikverkets region som

beslutar enligt 43 § väglagen. Trafikverket lämnar dels generella tillstånd, dels särskilda tillstånd:

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

Trafikverkets tillstånd gäller enbart upplag av virke eller skogsbränsle. De gäller inte för flisning, lastning eller lossning. Tillstånden ska innehålla detaljerade föreskrifter om vad som gäller. När det gäller upplag utanför vägområdet ska markägaren och länsstyrelsen kontaktas. Om virket helt och hållet ska ligga utanför vägområdet är det länsstyrelsen som beslutar enligt 47 § väglagen. Denna bestämmelse gäller inom 12 meter från vägområdet, men för vissa större vägar har avståndet ökat till 30 eller 50 meter.

För enskilda vägar gäller väghållarens instruktioner. När det gäller upplag inom vägområdet ska väghållaren, som ofta är en vägsamfällighet, kontaktas. När det gäller upplag utanför vägområdet ska markägaren kontaktas.

År 2004 bildades en arbetsgrupp för frågor om upplag av virke och skogsbränsle. I gruppen ingår representanter för skogsbruket, åkerinringen och Trafikverket. Gruppen har arbetat med informationskampanjer och tagit fram utbildningsmaterial. Även studier och utvärderingar har genomförts. Gruppen kan ses som ett nätverk med gemensamma mål, dvs. hög trafiksäkerhet och ett rationellt skogsbruk. Trafikverket har tillsammans med skogsbruket, Skogforsk och Riksförbundet Enskilda Vägar (REV) utarbetat en instruktion som beskriver hur man ska placera och lägga upp virke och skogsbränsle vid väg, så att det är både trafiksäkert och praktiskt för hanteringen. Instruktionen gäller för både allmänna och enskilda vägar. Den riktar sig dels till den som ska planera och utforma upplaget, dels till den som ska lägga upp eller hämta virket eller skogsbränslet. I instruktionen betonas att alla har ansvar för säkerheten i sin del av kedjan.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet kan inledningsvis konstatera att Trafikverket enligt vägförordningen ska ta ut avgifter vid ansökningar om att inom vägområde vidta åtgärder som kan inverka menligt på trafiksäkerheten eller vara till olägenhet för vägens bestånd, drift eller brukande. Utskottet kan samtidigt konstatera att ansökningarna om upplag av virke och skogsbränsle var avgiftsfria från 2012 till den 1 januari 2020, då Trafikverket började ta ut avgifter igen.

Utskottet har från olika företrädare för skogsbranschen inhämtat att återinförandet av avgiften medför flera olika typer av kostnader och förluster, vilka drabbar dels skogsbruket, dels den enskilda skogsägaren samtidigt som de dessutom gör det svårare att nå övergripande klimat- och miljömål. Det

finns totalt ca 236 000 upplag, varav de flesta ligger vid enskilda vägar. Uppskattningsvis mellan 2 400 och 3 600 upplag placeras vid allmän väg per år. Skogforsk har uppskattat att återinförandet av avgifter kommer att leda till ökade kostnader på mellan ca 7 och 10 miljoner kronor per år. För den enskilda skogsägaren kan avgiftskostnaderna motsvara nära 20 procent av intäkten för virket vid små leveranser. Enligt Skogforsk kan avgiften leda till minskad transportoptimering och sämre transporteffektivitet, och Skogforsk lyfter bl.a. fram att avgifterna kan leda till ett osäkert flöde till industrin. Avgifterna kan vidare leda till minskade aktiviteter när det gäller t.ex. avverkningar i beteshagar, rekreationsområden, barkborre- och stormskadad skog samt naturvårdsåtgärder.

Utskottet konstaterar att det finns en enighet inom skogsbruket om att ett ansökningsförfarande även i fortsättningen ska tillämpas. Samverkan har skett länge och uppskattas av alla parter, och dialogen uppges vara god. Utskottet konstaterar vidare att fokus för samarbetet mellan skogsbranschen och Trafikverket är både trafiksäkerhet och rationell hantering för skogsbruket och skogsindustrierna. Alla aktörer betonar vikten av att placera och lägga upp virke och skogsbränsle vid väg så att det är både trafiksäkert och praktiskt för hanteringen. Av den gemensamma instruktion som Trafikverket och skogsbranschen har tagit fram framgår att de största riskmomenten finns i samband med lastningsarbetet, när lastbilarna står utmed trafikerade vägar. Planeringen av upplagsplatsen har därför en avgörande betydelse. Det är viktigt att upplaget placeras och utformas trafiksäkert. I första hand bör upplaget placeras så att fordon inte behöver stå på en trafikerad väg när de lastar. Upplag ska ordnas så att risken för att trafikanter kan skadas blir så liten som möjligt. I instruktionen påtalas bl.a. att vägstandard och högsta tillåtna hastighet avgör placeringen, liksom avstånd från korsningar, backkrön och kurvor för att trafikanter ska hinna stanna eller väja för eventuella hinder.

Utskottet vill betona vikten av trafiksäkerhet samtidigt som en rationell hantering för skogsbruket och skogsindustrierna uppnås. Utskottet vill framhålla att det enligt Trafikverket redan i dag finns ett flertal upplag som saknar tillstånd, vilket givetvis är mycket otillfredsställande. Utskottet konstaterar att Skogforsk gör GIS-analyser för att undersöka hur stora dessa mörkertal är. Från skogsbranschen har det lyfts fram att om processen kring ansökan om tillstånd för virkesupplag är alltför komplicerad och dessutom förenad med kostnader för skogsägarna kan det verka kontraproduktivt på trafiksäkerheten eftersom mörkertalen riskerar att öka. Utskottet vill därför understryka vikten av att Trafikverket underlättar administrationen för skogsföretagen och att avgiften för ansökningar tas bort. Enligt utskottets bedömning skulle det understödja arbetet med att få till stånd trafiksäkra virkesupplag i enlighet med den gemensamma instruktion som har tagits fram av Trafikverket och branschen. Utskottet konstaterar att Trafikverket har uppgett att man inte har något att invända mot avgiftsfrihet men att det i så fall kräver en ändring av bestämmelserna i vägförordningen.

Utskottet kan i sammanhanget vidare konstatera att det från skogsbranschen har framförts önskemål om att generella tillstånd ska vara inriktningen. Utskottet har informerats om att de generella tillstånden har utretts inom Trafikverket. Trafikverket har uppgett för utskottet att det är en ambition att de generella tillstånden ska finnas kvar som i dag. Utskottet välkomnar detta besked.

Från skogsbranschen har det vidare framförts att Trafikverket måste se till att e-tjänsten används och utvecklas för en rationell och snabb hantering av tillstånd för upplag av virke och skogsbränsle. Det har framförts att handläggningstiden i flera fall är alltför lång. Från Trafikverket uppges att den faktiska handläggningstiden för tillståndsansökningarna är kort men att ärendehanteringens ändå kan ta lång tid eftersom Trafikverket hanterar en lång rad andra ärenden. Antalet avslag uppges vara lågt, bl.a. med hänvisning till den dialog som förs med tillsståndssökare, vilket i så fall kan leda till att virkesupplaget flyttas något. Förra året avlogs enligt uppgift 7 av ca 1 000 ansökningar.

Utskottet vill mot den bakgrunden understryka att återinförandet av ansökningsavgifter är en påлага som på ett mycket menligt sätt påverkar förutsättningarna för skogsbrukare (markägare) att bedriva ett lönsamt skogsbruk. Detta i sin tur skapar problem med råvaruförsörjningen till svensk skogsindustri – Sveriges största exportindustri – räknat som nettovärde. Utskottet vill påminna om att innevarande år har Trafikverket och andra statliga myndigheter fått tydliga instruktioner i sina respektive regleringsbrev om att i sin myndighetsutövning underlätta för skogsbruket, bl.a. mot bakgrund av den rådande situationen med svåra och geografiskt spridda angrepp av granbarkborren. Detta är ett allvarligt insektsangrepp som alstrar många och små upplag av virkesråvara.

Vid trafikutskottets sammanträde den 12 mars 2020 tog utskottet del av Trafikverkets, Skogsindustriernas, LRF Skogsägarnas och Skogforsks synpunkter om virkesupplag. Från näringens sida lyfte man fram tre önskemål till ändringar i regelverket. Näringen menar att en ändring bör göras i vägtrafikförordningen (8 §) så att det framgår att det görs undantag från kravet på avgift för tillstånd enligt 43 § väglagen när det gäller inte bara uppförande av väderskydd för kollektivtrafik utan även mellanlagring av skogsvirke av rundvedssortiment eller skogsbränsleråvara såsom grenar och toppar och delkvistade eller okvistade stammar (virkes- eller skogsbränsleupplag). Vidare framfördes att regeringen bör verka för att Trafikverket ges möjlighet att i möjligaste mån tillämpa generella tillstånd för upplag av virke och skogsbränsle, eftersom det skulle göra ärendehanteringens enklare för både skogsbruket och Trafikverket. Dessutom framfördes önskemål om att Trafikverket bör ges i uppdrag att vidareutveckla e-tjänsten för ansökan av virkesavlägg så att hanteringen blir snabbare. Näringen menade att två dagar bör vara maximal handläggningstid för virkesupplag.

Sammanfattningsvis anser utskottet att den återinförda avgiften är mycket menlig för skogsbruket. Mot bakgrund av detta anser utskottet därför att riksdagen bör rikta ett tillkännagivande till regeringen som innebär att den

- dels bör verka för en återgång till en ordning där det inte tas ut några avgifter för tillstånd till virkesupplag utmed allmän väg
- dels bör verka för att Trafikverket snarast underlättar administrationen för skogsföretagen via ytterligare utveckling av exempelvis e-tjänster och generella tillstånd i samband med ansökan om tillstånd för virkesupplag utmed allmän väg.

# Reservationer

## 1. En fossilfri fordonsflotta, punkt 1 (M)

av Mikael Damsgaard (M), Karin Enström (M), Cecilie Tenfjord Toftby (M) och John Weinerhall (M).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2019/20:2659 av Louise Meijer m.fl. (M) yrkandena 5 och 14,

bifaller delvis motion

2019/20:3264 av Kristina Yngwe m.fl. (C) yrkande 23 och

avslår motionerna

2019/20:193 av Rickard Nordin (C) yrkandena 1 och 2,

2019/20:595 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkande 22,

2019/20:2746 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkandena 4 och 7,

2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 42,

2019/20:2902 av Edward Riedl (M),

2019/20:3107 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 2,

2019/20:3166 av Markus Wiechel (SD) yrkandena 2 och 5,

2019/20:3264 av Kristina Yngwe m.fl. (C) yrkandena 10 och 22,

2019/20:3333 av Camilla Brodin m.fl. (KD) yrkande 18,

2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 23 och

2019/20:3351 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkandena 6 och 7.

### *Ställningstagande*

Vi kan inledningsvis konstatera att vägtrafiken står för över 90 procent av transportsektorns tredjedel av Sveriges utsläpp. Huvuddelen av utsläppen i vägtrafiken kommer från personbilar och tunga fordon. Vi menar att det därför är särskilt angeläget att minska utsläppen från vägtrafiken om vi ska få ned utsläppen från transportsektorn. Det är utsläppen som ska minska, inte resandet.

Bilen är, efter bostaden, många hushålls största investering. Många vill vara med och bidra till ett bättre klimat genom att köpa en miljövänlig bil. Men då måste man också kunna känna sig trygg med att köpet verkligen är miljövänligt. I dag ställs krav på information om bilars bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp vid försäljning och marknadsföring. Dessutom måste information lämnas om producentansvar och hur bilen återvinns. Men det är inte bara dessa faktorer som avgör hur miljövänlig en bil är. För att få en

rättvisande bild behöver vi veta hur bilen och dess delar har producerats, hur mycket energi som har gått åt i produktionen och varifrån den energin har kommit. Samtidigt bör man kunna få upplysning om förhållandena vid utvinning av de råvaror som krävs för biltillverkningen. Vi menar att det därför behöver drivas på för krav på utökad information om personbilars totala klimat- och miljöpåverkan vid nybilsförsäljning. Frågan bör 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 tillkännage för regeringen.

## **2. En fossilfri fordonsflotta, punkt 1 (SD)**

av Angelika Bengtsson (SD), Martin Kinnunen (SD) och Tobias Andersson (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

2019/20:595 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkande 22,

2019/20:2902 av Edward Riedl (M) och

2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 23 och avslår motionerna

2019/20:193 av Rickard Nordin (C) yrkandena 1 och 2,

2019/20:2659 av Louise Meijer m.fl. (M) yrkandena 5 och 14,

2019/20:2746 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkandena 4 och 7,

2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 42,

2019/20:3107 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 2,

2019/20:3166 av Markus Wiechel (SD) yrkandena 2 och 5,

2019/20:3264 av Kristina Yngwe m.fl. (C) yrkandena 10, 22 och 23,

2019/20:3333 av Camilla Brodin m.fl. (KD) yrkande 18 och

2019/20:3351 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkandena 6 och 7.

### *Ställningstagande*

Vi kan konstatera att tidigare regeringar har använt sig av stora skatte-reduktioner för biodrivmedel, vilket har orsakat ett stort bortfall av skatteintäkter. Den bioetanol och biodiesel som används i Sverige kommer huvudsakligen från den internationella marknaden, och med hänsyn tagen till förändrad markanvändning är det inte ens säkert att denna import bidrar till minskade nettoutsläpp ur ett globalt perspektiv. Enligt forskning från The International Council on Clean Transportation har flera av de mest använda biodrivmedlen i stället negativ klimatnytta när indirekta effekter och

markanvändning räknas med. Ökande användning av biodrivmedel kan indirekt hota orörd skog på andra kontinenter, vilket i sin tur genererar en skuld av koldioxid och metanutsläpp och dessutom utgör ett hot mot den biologiska mångfalden. Sverige har sedan den 1 juli 2018 en mycket ambitiös reduktionsplikt. Reduktionsplikten som princip är bra men den behöver begränsas kraftigt. Det är viktigt att bibehålla en marknad för bra biodrivmedel samtidigt som dåliga biodrivmedel som exempelvis palmoljebaserade bränslen skulle kunna fasas ut från den svenska marknaden utan kraftiga prisökningar som följd. Mot bakgrund av detta bör målet om en fossiloberoende fordonsflotta till 2030 ses över. Vi vill peka på att finanspolitiska rådet har konstaterat att en förtida utfasning av fossila drivmedel i Sverige har ett litet värde globalt, då oljekonsumtionen i stället styrs mot nya marknader. Vi vill framhålla att det finns ett värde i att vänta in utvecklingen för el- och vätgasdrift.

Vi vill vidare uppmärksamma frågan om miljözoner för personbilar. Regeringen beslutade 2018 att göra det möjligt för kommuner att införa särskilda miljözoner för lätta fordon. Detta ger kommuner rätt att begränsa antalet personbilar i städer. Vi vill betona att förbättrad luftkvalitet i våra städer är viktigt, och luftkvaliteten förbättras dessutom kontinuerligt vilket är glädjande. Men samtidigt måste nya åtgärder balansera kostnader och avsedd effekt för miljö, klimat och luftkvalitet. Att först ge människor en miljöbilsbonus för att de ska köpa energieffektiva dieselbilar för att rädda klimatet och sedan utestänga dem från våra städer för att förbättra luftkvaliteten är att leka med enskildas privatekonomi. Dessutom överskrider vi inte EU:s gränsvärden för luftkvalitet. Vi vill understryka att nybilsinköp – vid sidan om boendet – är den största investeringen för de flesta människor. Små miljövinster till stor kostnad för enskilda urholkar förtroendet för bra miljöpolitik. Därför bör förutsättningen för att avskaffa miljözoner för personbilar utredas.

Vi vill slutligen lyfta fram frågan om elbilar och ljud. Det kan konstateras att från och med den 1 juli gäller EU-förordning 540/2014, vilken kräver att alla el- och hybridbilar som säljs i Europa ska vara försedda med ett akustiskt fordonsvarningssystem (AVAS). Fordonet ska sända ut ljud när bilen är i rörelse och ljudet ska aktiveras automatiskt och låta i hastigheter från noll upp till 20 kilometer per timme och när bilen backar. Är bilen försedd med förbränningsmotor som används i de aktuella hastigheterna behöver det akustiska varningssystemet inte vara aktiverat. Förordningen gäller för elfordon med fyra eller fler hjul, vilket betyder att elmotorcyklar undantas. Kravet på varnande ljud gäller på nya bilar som säljs fr.o.m. den 1 juli 2021. Den tekniska delen av EU-direktivet beskriver att ljudet som genereras ska vara regelbundet och ge information till trafikanter om ett fordon i rörelse. Ljudet bör även likna ett ljud från ett fordon av jämförbar storlek som är utrustad med en förbränningsmotor. Ljudnivån ska vara minst 56 dB (A), vilket ungefär motsvarar ljudnivån från en elektrisk tandborste. Vi menar att elbilar bör signalera ljud för att uppmärksamma trafikanter, och behovet berör i synnerhet personer med synnedsättning.



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

### **3. En fossilfri fordonsflotta, punkt 1 (C)**

av Martina Johansson (C).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag 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

2019/20:3107 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 2 och

2019/20:3264 av Kristina Yngwe m.fl. (C) yrkandena 10, 22 och 23,  
bifaller delvis motionerna

2019/20:2659 av Louise Meijer m.fl. (M) yrkande 5,

2019/20:3333 av Camilla Brodin m.fl. (KD) yrkande 18 och

2019/20:3351 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkandena 6 och 7 samt  
avslår motionerna

2019/20:193 av Rickard Nordin (C) yrkandena 1 och 2,

2019/20:595 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkande 22,

2019/20:2659 av Louise Meijer m.fl. (M) yrkande 14,

2019/20:2746 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkandena 4 och 7,

2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 42,

2019/20:2902 av Edward Riedl (M),

2019/20:3166 av Markus Wiechel (SD) yrkandena 2 och 5 samt

2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 23.

#### *Ställningstagande*

Jag vill inledningsvis betona att arbetet för ett klimatneutralt Sverige och Europa måste starta underifrån, runt om i alla kommuner och hos alla individer. Vi har alla ett ansvar att bidra och förändra beteenden som inte är långsiktigt hållbara. Vi ska alla bidra och alla ska ges rätt förutsättningar att minska sitt klimatavtryck. Den gröna omställningen är full av fördelar och möjligheter på områden som når långt utanför miljöpolitiken. Som exempel kan nämnas att ökad elektrifiering och utfasning av fossila bränslen ger renare miljö och bättre folkhälsa. Att lyfta fram hälsovinster, utöver klimatvinsten, är viktigt för att öka acceptansen för den nödvändiga omställningen. En annan lokal nytta är potentialen att skapa jobb och företagande på landsbygden. Det svenska lantbruket har nycklarna till bl.a. förnybara drivmedel.

För att minska miljöpåverkan men behålla mobilitet måste transporterna bli effektivare, och det behövs mer forskning och introduktion av ny teknik på

marknaden. För att bryta beroendet av fossila bränslen och minska klimatutsläppen krävs många olika lösningar och tekniker med mer energieffektiva fordon, en ökad biodrivmedelsanvändning, fordon med nollutsläpp samt nya lösningar med bilpooler och smarta digitala mobilitets- och delningstjänster. Jag konstaterar i sammanhanget att det sker en snabb teknikutveckling, vilket skapar stora möjligheter. Jag vill även starkt understryka att takten i elektrifieringen och utfasningen av fossila bränslen bör öka. Samtidigt som Sverige ökar produktionen av förnybara drivmedel bör fossila bränslen helt fasas ut i transportsektorn, med vissa undantag, från 2030. Det är också av högsta vikt att de reduktionsplikter som införs för den befintliga vägtrafiken inte blir ett tak för inblandningen. De aktörer som väljer att ha högre andel förnybart i sitt bränsle oavsett transportslag bör premieras för det.

Jag vill också lyfta fram frågan om att förbättra möjligheterna för konvertering av bilar till mer miljövänlig drift. Jag menar att det finns skäl att överväga viss konvertering och att bilarna då naturligtvis ska kunna ta del av de stimulansåtgärder som ges till miljöbilar. Om en bilägare väljer att konvertera sin bil ska det kunna finansieras inom ramen för ett skatteavdrag, t.ex. vid investering i solceller och energilagring och laddboxar.

Slutligen vill jag framhålla att en energideklaration bör införas på personbilar vid nybilsförsäljning.

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

#### **4. En fossilfri fordonsflotta, punkt 1 (KD)**

av Mikael Oscarsson (KD).

##### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag 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

2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 42 och

2019/20:3333 av Camilla Brodin m.fl. (KD) yrkande 18,

bifaller delvis motionerna

2019/20:3107 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 2 och

2019/20:3351 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkandena 6 och 7 samt

avslår motionerna

2019/20:193 av Rickard Nordin (C) yrkandena 1 och 2,

2019/20:595 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkande 22,

2019/20:2659 av Louise Meijer m.fl. (M) yrkandena 5 och 14,

2019/20:2746 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkandena 4 och 7,

2019/20:2902 av Edward Riedl (M),

2019/20:3166 av Markus Wiechel (SD) yrkandena 2 och 5,

2019/20:3264 av Kristina Yngwe m.fl. (C) yrkandena 10, 22 och 23 samt 2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 23.

### *Ställningstagande*

Jag vill inledningsvis understryka att den största utmaningen när det gäller att bryta Sveriges beroende av fossila bränslen är transportsektorn. Inrikes-transporterna står för ungefär en tredjedel av Sveriges totala utsläpp. Energi-användningen i transportsektorn har på senare år minskat, men fossila bränslen är fortfarande basen och stod för 81,1 procent av energianvändningen i inrikes-transporterna under 2016. Transportsektorn bidrar med den största nationella påverkan på klimatet och är den sektor som är mest importberoende av energi-råvara.

Jag kan konstatera att tidigare regeringar har gjort en lång rad insatser för ett mer fossilfritt Sverige, och i dag kan vi se resultaten av dessa. Väg-transporternas utsläpp minskar, nya bilars utsläpp har minskat rejält och andelen förnybara drivmedel har ökat kraftigt, inte minst HVO-drivmedel. Sverige är i dag det land i EU som har högst andel förnybar energi. Det är viktigt att fortsätta arbetet med att stärka svensk miljö- och klimatpolitik. Jag vill också lyfta fram bonus-malus-systemet där miljöanpassade fordon med relativt låga utsläpp av koldioxid får en bonus vid inköpstillfället medan fordon med höga utsläpp av koldioxid får högre skatt.

Allt handlar inte om bränsle, utan också om hur bilen hanteras. Det kan handla om att minska antalet kallstarter som kräver en större åtgång bränsle och om att moderna bilar kan behöva ha extra utrustning som ger minskade utsläpp med enkla medel, som motorvärmare t.ex., vilket också skulle behöva utredas om det går att göra skattelättnader för.

Mot den bakgrunden vill jag betona behovet av att prioritera arbetet för att nå målet om en fossilfri fordonsflotta 2030 och ett klimatneutralt Sverige 2045. För att nå målet behövs fler politiska insatser för att påskynda omställningen till en mer fossilfri transportsektor och ett miljövänligare klimat. Jag kan t.ex. konstatera att Fores 2030-sekretariatet, Sweco, Energiforsk, VTI och Energimyndigheten tog fram en strategisk innovationsagenda 2016 för att det ska finnas en konkret färdplan för hur målet ska nås.

Jag vill även framhålla vikten av att genom kontinuerlig kontroll fånga upp de fordon som har för höga utsläpp i samband med fordonsbesiktningen för att utsläppen ska minska, men den möjligheten är numera mindre i Sverige än i andra europeiska länder. Jag menar att kraven på besiktning av utsläppen från personbilar i dagsläget är otillräckliga. De nya besiktningensreglerna från 2018 innebär att en bil som har felaktig avgasrening kan passera besiktningen helt utan anmärkning, trots att den släpper ut långt mycket mer än vad som är tillåtet när bilen säljs.

Jag kan konstatera att insikten om utsläppens skadliga effekter på människors hälsa och miljön har inneburit att andra länder har sänkt sina gränsvärden för vilka utsläpp som tillåts från en bil, dvs. toleransnivån. I

Sverige går dessvärre utvecklingen åt motsatt håll, genom att de tillåtna utsläppsnivåerna för svenska bilar kraftigt höjs. Nya generella gränsvärden har införts, och dessa är satta till en nivå som i praktiken uppges göra det omöjligt att underkänna fordon som släpper ut för mycket skadliga partiklar och ämnen. Som exempel kan nämnas att gränsvärdena för kolmonoxid är uppemot 100 gånger högre än vad en vanlig bensinbil kan förväntas släppa ut. För dieselmotorer tillverkade efter 2009 är gränsvärdena gällande partiklar 70–100 gånger högre än vad dessa bilar normalt släpper ut. Det har framförts att nivån är så hög att till och med dieselmotorer med bortmonterade eller manipulerade partikelfilter släpper ut mindre än gränsvärdena. Mot den bakgrunden menar jag att det bör tas fram ett förslag på hur man kan förbättra miljökontrollen av fordon så att Sverige inte har betydligt lägre krav på miljökontroll av fordon än andra europeiska länder.

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

## **5. En fossilfri fordonsflotta, punkt 1 (L)**

av Helena Gellerman (L).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag 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

2019/20:2746 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkandena 4 och 7 samt

2019/20:3351 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkandena 6 och 7,

bifaller delvis motionerna

2019/20:3107 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 2 och

2019/20:3333 av Camilla Brodin m.fl. (KD) yrkande 18 och

avslår motionerna

2019/20:193 av Rickard Nordin (C) yrkandena 1 och 2,

2019/20:595 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkande 22,

2019/20:2659 av Louise Meijer m.fl. (M) yrkandena 5 och 14,

2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 42,

2019/20:2902 av Edward Riedl (M),

2019/20:3166 av Markus Wiechel (SD) yrkandena 2 och 5,

2019/20:3264 av Kristina Yngwe m.fl. (C) yrkandena 10, 22 och 23 samt

2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 23.

### *Ställningstagande*

Jag vill inledningsvis understryka att välfungerande kommunikationer och modern infrastruktur är grundläggande förutsättningar för individens frihet, ett

blomstrande näringsliv och en öppen marknad. Människor transporterar sig mellan skolan, jobbet och hemmet. Flödet av varor och tjänster skapar hållbar tillväxt för Sverige, och handeln med andra länder stärker Sveriges position i den globala ekonomin. Transportsystemet är på så sätt en grundbult för landets utveckling framåt.

Samtidigt kan vi konstatera att transportsektorn står för en tredjedel av de totala svenska växthusgasutsläppen, och en mycket stor del av sektorns utsläpp kommer från vägtransporter. Den svenska fordonsflottan måste därför bli mer hållbar och utsläppen från sektorn minska.

För att reducera miljöpåverkan men behålla mobilitet måste transporterna bli effektivare, elektrifieringen påskyndas och såväl användningen av biodrivmedel som forskning och introduktion av ny teknik öka. Utsläppen från transporter måste sänkas radikalt, och målet är satt till 70 procent minskade utsläpp 2030 jämfört med 2010. Det är därför viktigt att bryta beroendet av fossila bränslen. Det är viktigt att generellt verka för att beskatta det som smutsar ned i stället för att subventionera ny grön teknik. För att klara den snabba omställning som krävs för att klara klimatmålet behövs en kraftfull satsning på en övergång till eldrivna fordon parat med en produktion och användning av biodrivmedel. Jag menar att reduktionsplikten ska fortsätta och utökas, vilket ställer ökade krav på tillgången till biodrivmedel. Samtidigt kan det konstateras att mängden biodrivmedel är begränsad, och det är centralt att de används där det gör mest nytta, t.ex. inom tyngre transporter. Jag vill också betona att det finns olika sätt att främja övergången från bilar med fossila bränslen till bilar med fossilfria bränslen och som exempel kan nämnas att miljöbilar på olika sätt bör gynnas i förhållande till bilar som drivs av fossila bränslen samt att det behövs långsiktighet och teknikneutralitet i regelverken.

Jag vill vidare betona behovet av samverkan om användning av fordonens nya teknik. Jag menar att samverkan ska uppmuntras mellan olika aktörer för att bättre utnyttja informationen i dagens fordon för en bättre trafikmiljö. Slutligen vill jag uppmärksamma en annan viktig fråga, nämligen geostaket (geofencing). Att använda sig av geostaket är ett exempel på hur infrastrukturen kan användas mer effektivt. Jag menar att metoden bör utvärderas för t.ex. tillämpningar där olika väganvändare kan få prioriterat tillträde till en och samma plats under olika delar av dygnet för att därigenom få ett mer effektivt utnyttjande av befintlig infrastruktur.

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

## 6. Strategi för elektrifiering, punkt 2 (M)

av Mikael Damsgaard (M), Karin Enström (M), Cecilie Tenfjord Toftby (M) och John Weinerhall (M).

### *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  
2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 7,  
2019/20:2659 av Louise Meijer m.fl. (M) yrkande 17 och  
2019/20:2831 av Ulf Kristersson m.fl. (M) yrkande 21 och  
bifaller delvis motionerna  
2019/20:1992 av Lars Hjälmered (M),  
2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 10 och  
2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 27.

### *Ställningstagande*

Vi vill starkt understryka behovet av att vi skyndar på utvecklingen mot mer fossilfria transporter för att nå klimatmålen inom transportsektorn. Vi kan konstatera att eldrivna transporter kommer att spela en viktig roll i detta arbete.

Antalet laddbara fordon på vägarna ökar kraftigt. I början av 2019 fanns det ca 70 000 laddbara fordon i trafik i Sverige, och vissa prognoser tyder på att vi kommer att ha omkring 2,5 miljoner laddbara fordon i trafik 2030. Sverige står med andra ord inför ett enormt tekniskifte inom transportsektorn de närmaste decennierna. Vi kan också konstatera att det runt omkring i världen pågår spännande forskning om framtida fossilfria transporter. Vi vill prioritera en utfasning av fossila bränslen genom en satsning på el – både en satsning på elektrifiering av det svenska vägnätet genom exempelvis en utbyggd laddinfrastruktur och en satsning på elvägar för tunga transporter. Vi vill framhålla att elektrifiering är en av nycklarna för att nå klimatmålen och minska utsläppen från transportsektorn.

Vi menar att det därför behöver tas ta fram en nationell strategi för elektrifiering av vägtransporter. En sådan strategi bör lyfta politiska prioriteringar för en trygg elförsörjning, tillräcklig kapacitet i elnäten och smarta lösningar för att elektrifiera transporter och minska utsläppen. Vi menar att Energimyndigheten bör ges i uppdrag att ta fram den nationella elektrifieringsstrategin.

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

## 7. Strategi för elektrifiering, punkt 2 (C)

av Martina Johansson (C).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion  
2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 27 och  
bifaller delvis motionerna  
2019/20:1992 av Lars Hjälmered (M),  
2019/20:2597 av Jessica Roswall m.fl. (M) yrkande 7,  
2019/20:2659 av Louise Meijer m.fl. (M) yrkande 17,  
2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 10 och  
2019/20:2831 av Ulf Kristersson m.fl. (M) yrkande 21.

### *Ställningstagande*

Jag kan inledningsvis konstatera att eldrivna fordon och elektrifierade vägar kommer att behövas för att nå etappmålet för inrikes transporter som innebär att utsläppen ska minska med 70 procent till 2030 jämfört med 2010 års nivå. Som en del i målet är det enligt min bedömning mycket viktigt att främja utvecklingen av eldrivna fordon genom att sätta upp långsiktiga regler för marknaden. Jag anser att behovet av elektrifiering kommer att öka i framtiden, och elektrifieringen av transporter kommer att kunna bidra till måluppfyllelse även inom andra samhällsproblem, t.ex. trängsel, buller och luftkvalitet. Jag vill i sammanhanget peka på att teknikutvecklingen går snabbt framåt och att elbilarnas räckvidd ökar betydligt för varje år. Jag vill också samtidigt understryka att det finns en potential att Sverige kan bli en internationellt betydande nation inom laddtjänster, laddteknik och smarta tjänster.

Jag menar att det därför behövs en nationell strategi för ökad elektrifiering i den svenska fordonsflottan, inklusive tunga transporter, och tillhörande laddinfrastruktur. Det är viktigt med fortsatta satsningar på elektrifiering av vägstråk, och Trafikverket måste i högre utsträckning prioritera kommersialisering och utrullning av system för eldrift. När ny teknik införs ökar också behovet av att nya affärsmodeller växer fram och utvecklas så att tekniken kan kommersialiseras. För att elvägar ska bli verklighet krävs konkreta åtgärder; det handlar om att dra el till vägarna, ta fram en utbyggnadsplan för lastbilsanpassad laddinfrastruktur, se över beslutsprocesser, samarbeta med andra länder för att sätta en standard samt skyndsamt gå från en pilotverksamhet till ett sammanhållet och storskaligt system baserat på godstransportnäringens behov av elväg.

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

## **8. Strategi för elektrifiering, punkt 2 (KD)**

av Mikael Oscarsson (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

2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 10 och

bifaller delvis motionerna

2019/20:1992 av Lars Hjälmstedt (M),

2019/20:2597 av Jessica Roswall m.fl. (M) yrkande 7,

2019/20:2659 av Louise Meijer m.fl. (M) yrkande 17,

2019/20:2831 av Ulf Kristersson m.fl. (M) yrkande 21 och

2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 27.

### *Ställningstagande*

Jag vill starkt understryka att det i arbetet för en fossilfri fordonsflotta och mot klimatförändringarna finns en stor potential i elektricitet som drivmedel för framför allt bilar. Det kan konstateras att tekniken är på stark frammarsch och att försäljningen växer, om än från låga nivåer. Jag kan dock också konstatera att det fortfarande finns mycket arbete kvar att göra innan man kan se ett teknikskifte. Sverige har en fordonsindustri som alltid har legat i framkant vad gäller trafiksäkerhet och minskade utsläpp. Jag vill starkt betona vikten av att den utvecklingen fortsätter. I arbetet med elbilar och elektrifierade vägar finns alla möjligheter att ligga i framkant. Sverige har dessutom en nästan helt koldioxidneutral elproduktion, vilket gör att vi är en förebild inom det området. Mot den bakgrunden vill jag understryka behovet av att Sverige tar fram en heltäckande strategi för elektrifiering av fordonsflottan.

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



## **9. Infrastruktur för fossilfri tankning och laddning, punkt 3 (M)**

av Mikael Damsgaard (M), Karin Enström (M), Cecilie Tenfjord Toftby (M) och John Weinerhall (M).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2019/20:2659 av Louise Meijer m.fl. (M) yrkande 18 och

2019/20:2831 av Ulf Kristersson m.fl. (M) yrkande 20,

bifaller delvis motionerna

2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 3,

2019/20:3107 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 15,

2019/20:3166 av Markus Wiechel (SD) yrkande 1,

2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 4,

2019/20:3264 av Kristina Yngwe m.fl. (C) yrkande 14 och

2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 78 och

avslår motionerna

2019/20:193 av Rickard Nordin (C) yrkande 3,

2019/20:2111 av Maria Nilsson (L),

2019/20:2541 av Cecilia Widegren (M),

2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 5, 11, 13 och 55,

2019/20:3166 av Markus Wiechel (SD) yrkandena 6 och 7,

2019/20:3264 av Kristina Yngwe m.fl. (C) yrkandena 18 och 20,

2019/20:3333 av Camilla Brodin m.fl. (KD) yrkande 19 och

2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 77 och 79.

### *Ställningstagande*

Vi vill inledningsvis lyfta fram behovet av en omställning av transportsektorn. Vägtrafiken står för över 90 procent av transportsektorns utsläpp. Huvuddelen av utsläppen uppkommer i vägtrafiken, främst från personbilar och tunga fordon. Att minska utsläppen från vägtrafiken är därför särskilt angeläget för att vi ska få ned utsläppen från transportsektorn. Vi menar att Sverige ska ha en tuff klimatpolitik, men det måste gå att leva i hela Sverige och använda sin bil för att få vardagen att gå ihop. Det är utsläppen som ska minska, inte resandet. Vi kan se att det runt om i världen pågår en spännande utveckling av teknik för fossilfria transporter. Det finns dock fortfarande ett antal flaskhalsar i tekniken, främst kopplade till lagringen.

För att bidra till en omställning och främja att fler väljer och vågar investera i laddbara, miljövänligare fordon menar vi att staten behöver ta ett ansvar för

utbyggnaden av laddinfrastrukturen. Vi kan konstatera att Riksrevisionen har framfört kritik mot Klimatklivet och att de konstaterar att stödet bör avgränsas och ges utifrån identifierade marknadsmisslyckanden. Vi vill införa ett tekniskt neutralt stöd till utbyggnad av laddstolpar och annan infrastruktur för elektrifierade vägtransporter. Fokus ska vara på utbyggnad där det är samhälls-ekonomiskt motiverat, men där det ännu så länge inte finns marknadsförutsättningar att bygga ut. Stödet bör kunna användas till att medfinansiera investeringar i bl.a. publik laddinfrastruktur upp t.o.m. 50 procent. Ett sådant stöd bör inte begränsas till enbart batteridrivna fordon, utan även t.ex. laddinfrastruktur för bränslecellsdrivna fordon ska kunna få stöd.

Vi vill vidare peka på att teknikerna för elvägar för tunga lastbilar har utvecklats kraftigt de senaste åren. Lastbilar som körs med denna teknik står i princip inte för några utsläpp av växthusgaser samtidigt som bullret minskas. Infrastrukturen kring elvägarna kan också användas för att ladda elbilar. Vi menar därför att Sverige bör satsa på att utveckla elvägar för tunga lastbilar längs de stora godsstråken. I dagsläget saknas dock kapacitet i bl.a. elnätet för den ökade mängden elbilar som förväntas komma. Vi vill därför framhålla att det behöver bl.a. tas fram ett förenklat regelverk för utbyggnad av elvägar.

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

## **10. Infrastruktur för fossilfri tankning och laddning, punkt 3 (SD)**

av Angelika Bengtsson (SD), Martin Kinnunen (SD) och Tobias Andersson (SD).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 13 och

2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 77–79,

bifaller delvis motion

2019/20:2659 av Louise Meijer m.fl. (M) yrkande 18 och

avslår motionerna

2019/20:193 av Rickard Nordin (C) yrkande 3,

2019/20:2111 av Maria Nilsson (L),

2019/20:2541 av Cecilia Widegren (M),

2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 3, 5, 11 och 55,

2019/20:2831 av Ulf Kristersson m.fl. (M) yrkande 20,

2019/20:3107 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 15,

2019/20:3166 av Markus Wiechel (SD) yrkandena 1, 6 och 7,

2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 4,  
2019/20:3264 av Kristina Yngwe m.fl. (C) yrkandena 14, 18 och 20 samt  
2019/20:3333 av Camilla Brodin m.fl. (KD) yrkande 19.

### *Ställningstagande*

Vi kan inledningsvis konstatera att fordon som drivs med el kommer att bli ett vanligare inslag i trafiken inom bara några få år. Det kan handla om direktdrift via batterier eller fordon som laddas under färd genom att vara i kontakt med exempelvis en elektrisk skena. Det kan även vara fråga om induktiv laddning under färd. Vi vill här särskilt framhålla att elvägar som laddar batterier under färd kan vara en lösning för tunga fordon som kan underlätta en snabb omställning till fossilfria transporter. Vi menar därför att elvägar bör testas på fler vägsträckor och i fler förhållanden än vad som görs i dag, liksom under årets samtliga årstider. Det finns dessutom behov av att utreda fler tillfälliga regeländringar under testperioden. Vidare anser vi att det bör skapas möjligheter till fler elvägar för tunga fordon.

Vi vill också påminna om att lagen (2005:1248) om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel, pumplagen, infördes 2005 för att få fler bensinstationer att tillhandahålla förnybara drivmedel. Vi kan dock konstatera att sedan lagen infördes har elbilar tagit allt större marknadsandelar samtidigt som andra drivmedel, t.ex. etanol, håller på att konkurreras ut på bilmarknaden, och ett flertal biltillverkare har slutat tillverka etanolbilar. Vi ser dock att ökningen av elbilar och laddhybrider som kan gå på el ännu är blygsam. En anledning till det är troligen bristen på laddstationer runt om i landet. Samtidigt kan vi konstatera att pumplagen undantar el som förnybart drivmedel, vilket skapar onödiga hinder för bensinstationer att bygga ut laddinfrastrukturen. Vi vill betona att det krävs ökade möjligheter till laddning av elbilar i hela landet. Vi ser också att många mackägare är pressade av kostnader för alternativa drivmedel som inte längre används, främst etanol. Att dessa i stället skulle tillåtas göra en investering i laddstationer för el skulle enligt vår bedömning öka tillgängligheten till laddstationer och hjälpa utsatta mackägare. Det behövs därför en ändring av pumplagen som innebär att undantaget för el tas bort.

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

## **11. Infrastruktur för fossilfri tankning och laddning, punkt 3 (C)**

av Martina Johansson (C).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2019/20:3107 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 15,

2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 4 och

2019/20:3264 av Kristina Yngwe m.fl. (C) yrkandena 14, 18 och 20,  
bifaller delvis motionerna

2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 3,

2019/20:2831 av Ulf Kristersson m.fl. (M) yrkande 20 och

2019/20:3166 av Markus Wiechel (SD) yrkande 1 och  
avslår motionerna

2019/20:193 av Rickard Nordin (C) yrkande 3,

2019/20:2111 av Maria Nilsson (L),

2019/20:2541 av Cecilia Widegren (M),

2019/20:2659 av Louise Meijer m.fl. (M) yrkande 18,

2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 5, 11, 13 och 55,

2019/20:3166 av Markus Wiechel (SD) yrkandena 6 och 7,

2019/20:3333 av Camilla Brodin m.fl. (KD) yrkande 19 och

2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 77–79.

### *Ställningstagande*

Jag vill inledningsvis betona att det krävs en mångfald av tekniker och drivmedel för att nå utsläppsmålen i transportsektorn. Jag menar också att det är viktigast att ta bort det som är det sämsta, nämligen det fossila, snarare än att peka ut vilket miljöalternativ som är bäst. Jag kan också konstatera att vi behöver bränslen som fungerar i dagens motorer, eftersom nya bilar som säljs kommer att köras långt in på 2030-talet. Vi behöver även förnybara bränslen för tyngre fordon som inte lika lätt elektrifieras och vi behöver ökad effektivitet i motorerna för de lättare fordonen. Det är därför viktigt att bygga ut en grundläggande fossilfri tankning och laddning för en mängd olika bränslen. Det är mycket viktigt att på så sätt underlätta för den gröna omställningen av transportsektorn.

Jag menar att man bör se över möjligheten för staten att ta ett större ansvar för att, genom upphandlingsverktyget, bygga ut infrastrukturen för fossilfri laddning och tankning i hela landet. Det är mycket angeläget att öka användningen och produktionen av förnybara drivmedel som ersätter fossila bränslen. Staten bör ta ett större ansvar att bygga ut infrastrukturen där det i dag inte är kommersiellt gångbart.

Utöver ökad andel biodrivmedel är elektrifiering viktig. Teknikutvecklingen, inte minst av batterier går fort. Den utveckling vi ser på personbilssidan sprider sig även till den tunga trafiken. Jag menar att det därför behövs en nationell plan för elektrifiering av transportsektorn, som inkluderar satsningar på alternativa drivmedelsstationer i hela landet, förenklade byggregler för laddstolpar vid nya parkeringar och bostadshus, satsningar på

forskning och demonstration av elvägar och elektrifiering av godstrafik och busstrafik. Samhällsplaneringen måste inriktas på smarta och transportsnåla alternativ för såväl personresor som godstransporter. Jag vill här särskilt lyfta fram ett konkret exempel, nämligen den elektrifierade demonstrationssträckan för tunga transporter i Gävle som uppvisat goda resultat. Utbyggnad till elvägar på de största motorvägsstråken kan vara en nyckel till omställning av den långväga tunga vägtrafiken. Jag vill framhålla att i denna omställning spelar statliga initiativ och statlig finansiering en viktig roll. Trafikverket bör i samarbete med näringsliv och berörda regioner identifiera och investera i områden för demonstrationsförsök.

Jag vill vidare understryka att en utbyggd infrastruktur för laddning är helt avgörande för att öka elektrifieringen i transportsektorn. Det är viktigt att underlätta laddning av elfordon via befintlig infrastruktur. Därför vill vi tillåta laddning av elfordon via gatubelysningen. Jag kan konstatera att elen redan är framdragen och lyktstolparna finns redan i gatumiljön. Det är smart, enkelt och billigt jämfört med att dra fram el till helt nya laddstolpar. Det går att ladda elfordon via lyktstolpar, men det är för närvarande inte tillåtet eftersom stolparna enbart får användas för belysning. Jag menar att man bör ändra regelverket i syfte att tillåta laddning av elfordon via gatubelysningen. För att ytterligare förbättra infrastrukturen för laddning vill jag även införa ett s.k. e-tal som anger hur många laddplatser som bör finnas vid anläggning av en ny parkeringsplats.

Det är dessutom viktigt att underlätta laddning av elfordon via nya marknadsmodeller. Det är viktigt att nya marknadsmodeller kan växa fram som ökar möjligheten att ladda sin bil på olika platser vid olika laddpunkter och med olika operatörer.

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

## **12. Infrastruktur för fossilfri tankning och laddning, punkt 3 (KD)**

av Mikael Oscarsson (KD).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna  
2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 3, 5, 11, 13 och 55 samt  
2019/20:3333 av Camilla Brodin m.fl. (KD) yrkande 19,  
bifaller delvis motionerna  
2019/20:2831 av Ulf Kristersson m.fl. (M) yrkande 20,

2019/20:3107 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 15,  
2019/20:3166 av Markus Wiechel (SD) yrkande 1,  
2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 4,  
2019/20:3264 av Kristina Yngwe m.fl. (C) yrkande 14 och  
2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 79 och  
avslår motionerna  
2019/20:193 av Rickard Nordin (C) yrkande 3,  
2019/20:2111 av Maria Nilsson (L),  
2019/20:2541 av Cecilia Widegren (M),  
2019/20:2659 av Louise Meijer m.fl. (M) yrkande 18,  
2019/20:3166 av Markus Wiechel (SD) yrkandena 6 och 7,  
2019/20:3264 av Kristina Yngwe m.fl. (C) yrkandena 18 och 20 samt  
2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 77 och 78.

### *Ställningstagande*

Jag vill inledningsvis understryka att den största utmaningen när det gäller att bryta Sveriges beroende av fossila bränslen är transportsektorn. Inrikes transporter står för ungefär en tredjedel av Sveriges alla koldioxidutsläpp.

De tunga lastbilarna står för utsläpp av ca 3,3 miljoner ton koldioxid per år. Det räcker inte med att investera i järnväg för att minska koldioxidutsläppen. Om vi skulle elektrifiera de större vägarna, skulle vi kunna minska utsläppen från lastbilstrafiken med 50 procent, vilket motsvarar 3,2 procent av Sveriges totala utsläpp. När det gäller personbilar är laddningstekniken väl utvecklad och mest realistisk på kort till medellång sikt. När det gäller tunga fordon är övergång till batteridrift dock svårare att genomföra. I stället talar mycket för att vi behöver ha fordon med kontinuerlig strömförsörjning som huvudkälla och som samtidigt kan fortsätta kortare sträckor på batteridrift. Jag vill påminna om att beräkningar från Trafikverket visar att om den tunga trafiken i förbindelserna mellan Stockholm, Malmö och Göteborg helt skulle övergå från drift av fossila bränslen till eldrift skulle detta kunna innebära en reduktion av koldioxidutsläppen med 1 miljon ton per år, vilket skulle motsvara ca 2 procent av Sveriges totala utsläpp av växthusgaser. Jag kan vidare notera att Tyskland har valt luftburen elförsörjning, vilket talar för att även vi bör välja den lösningen så att elektrifierade fordon kan köra i både Sverige och Tyskland. Samtidigt finns det stora fördelar om elektrifieringen sker via markburen teknik då både bilar, bussar och lastbilar kan utnyttja denna teknik.

Jag kan vidare konstatera att försäljningen av laddhybrider och elbilar har utvecklats mycket snabbt på senare år. Supermiljöbilspremien som infördes 2012 har bidragit till denna utveckling. För att även fortsättningsvis uppmuntra konsumenter att köpa laddhybrider och elbilar är det viktigt att laddinfrastrukturen i Sverige utvecklas. Jag vill peka på att det stora hindret för en ökad andel elbilar i dag är osäkerheten som följer med den hittills dåligt utbyggda infrastrukturen. Jag menar därför att det behövs ett fortsatt stöd till

investeringar i laddinfrastruktur. Stödet ska kunna ges till företag, bostadsrättsföreningar, privata och kommunala bostadsföretag samt kommuner runt om i landet och ska kunna användas till publikt tillgängliga laddstolpar för såväl snabbladdning som normalladdning. Detta är viktigt för att nå målet för inrikes transporter 2030.

Jag vill här dessutom särskilt understryka att en effektiv elektrifiering underlättas om staten är tydlig med att det är de enskilda huvudmännen som har ansvaret för de egna vägarna. Det innebär att Trafikverket ska få uppdraget att elektrifiera riksvägarna (inklusive Europavägarna) och att kommuner och regioner ska svara för att elektrifiera de vägar som de ansvarar för och som kan vara nödvändiga att elektrifiera för att skapa ett sammanhållande system. Jag vill framhålla att systemet på sikt bör vara självfinansierande i och med att de som nyttjar elen betalar för denna till systemägaren.

Jag kan vidare konstatera att lagen (2005:1248) om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel, pumplagen, infördes 2005 för att få fler bensinstationer att tillhandahålla förnybara drivmedel. Sedan lagen infördes har dock elbilar tagit allt större marknadsandelar samtidigt som andra drivmedel, t.ex. etanol, håller på att konkurreras ut på bilmarknaden. Ett flertal biltillverkare har också slutat tillverka etanolbilar. Jag ser samtidigt att allt fler börjar tillverka elbilar och laddhybrider som kan gå på el, men ökningen är ännu blygsam. En anledning till det är troligen bristen på laddstationer runt om i landet. Samtidigt kan jag konstatera att pumplagen undantar el som förnybart drivmedel, vilket skapar onödiga hinder för bensinstationer att bygga ut laddinfrastrukturen. Jag vill betona att det krävs ökade möjligheter till laddning av elbilar i hela landet. Samtidigt är många mackägare pressade av kostnader för alternativa drivmedel som inte längre används, främst etanol. Att dessa i stället skulle tillåtas göra en investering i laddstationer för el skulle enligt min bedömning öka tillgängligheten av laddstationer och hjälpa utsatta mackägare. Det behövs därför en ändring av pumplagen som innebär att undantaget för el tas bort.

Jag vill även lyfta fram att det behövs en gemensam laddstandard för elbilar inom EU. Sverige behöver driva på inom EU för att de standarder som finns i dag för laddning av elbilar samordnas likt det system som planerats för laddning av mobiltelefoner.

Slutligen vill jag i sammanhanget också framhålla att biogas, inte minst i flytande form, på många sätt är ett bättre alternativ, från både klimat- och hälsosynpunkt, än de biobränslen som kan användas i dagens lastbilar. För att få in biogasen på allvar behöver därför produktionen stimuleras, liksom utbyggnaden av tankstationer, inte bara i Sverige utan i hela Europa. För att säkra tillgången på organiskt avfall till rötningen krävs även en effektivare källsortering i kommunerna. Jag menar därför att det behöver tillsättas en övergripande utredning som bereder frågan om hur prissättning och produktionsmetoder för biogas och andra biodrivmedel kan utformas så att utvecklingen mot fossilfria drivmedel påskyndas.

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

### **13. Förändring av väghållaransvar, punkt 4 (SD)**

av Angelika Bengtsson (SD), Martin Kinnunen (SD) och Tobias Andersson (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  
2019/20:2391 av Lars Beckman (M),  
bifaller delvis motionerna  
2019/20:1955 av Arman Teimouri (L) och  
2019/20:3344 av Cecilia Widegren (M) yrkande 2 och  
avslår motionerna  
2019/20:1339 av Betty Malmberg (M) yrkandena 1 och 2 samt  
2019/20:1791 av Per Åsling och Peter Helander (båda C) yrkande 2.

#### *Ställningstagande*

Vi vill uppmärksamma att Riksförbundet M Sverige (tidigare Motormännens Riksförbund) granskade kvaliteten på Sveriges vägar under 2018 och konstaterade att 19 av de 20 sämsta vägarna finns i norra Sverige. Vägkvalitetsrapporten har gjorts av organisationens vägombud. Vi kan även konstatera att Trafikverket har påtalat att vägstandarden kommer att sänkas än mer om inte medel tillförs vägunderhållet i Sverige. Som exempel nämns att man i Gävleborg överväger att omvandla asfalterade vägar till grusvägar, vilket vi menar vore att försämra vägstandarden i Sverige drastiskt.

Vi konstaterar vidare att Trafikverket genomför en omvandling av allmänna vägar till enskilda vägar trots att det finns ett stort motstånd mot detta från de som berörs. Vi har uppmärksammats på att dessa inte vill ta över kostnadsansvaret för vägarna, utan anser – med all rätt – att den som bor i Sverige ska ha möjlighet att åka på vägar som är bekostade av det allmänna. Vi menar att detta problem är ett exempel på när man väljer att inte investera i hela Sverige och där människor som bor i glesbygden får lida för det. Vi vill starkt understryka att om hela Sverige ska leva behöver också hela Sverige ha bra och farbara vägar. Det är inte rimligt att kostnadsansvaret övergår till enskilda som motsätter sig det ansvaret. Det bör därför övervägas att myndigheter inte ska kunna överföra vägar till enskilda som motsätter sig det.

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



## 14. Förändring av väghållaransvar, punkt 4 (L)

av Helena Gellerman (L).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion  
2019/20:1955 av Arman Teimouri (L),  
bifaller delvis motion  
2019/20:3344 av Cecilia Widegren (M) yrkande 2 och  
avslår motionerna  
2019/20:1339 av Betty Malmberg (M) yrkandena 1 och 2,  
2019/20:1791 av Per Åsling och Peter Helander (båda C) yrkande 2 och  
2019/20:2391 av Lars Beckman (M).

### *Ställningstagande*

Jag vill understryka att landsbygdens behov av transporter alltid måste vara i centrum när en allmän väg görs om till enskild väg. Det är viktigt att en indragning av allmän väg inte får innebära en övervältring av kostnader från staten till kommunerna eller enskilda fastighetsägare.

Jag kan i sammanhanget konstatera att Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) har en överenskommelse med Trafikverket som slår fast att staten bör ha ansvar för allmänna vägar på landsbygden och för ett övergripande vägnät i tätort. Vidare bör kommunerna ha huvudansvar för väghållningen i tätorter, med undantag för det övergripande statliga vägnätet. Slutligen bör enskilda väghållare ha ansvar för vägar på landsbygd som främst är till nytta för enskilda. Jag kan dock samtidigt notera att många kommuner upplever att ansvarsfördelningen är otydlig och att indragning av allmän väg till enskild väg inte alltid är förutsägbar. Det har även framkommit att Trafikverket i vissa fall inte heller tar hänsyn till hur vältrafikerad en väg är och om den har ett stort allmänintresse. Dessutom upplevs att Trafikverkets olika regioner hanterar frågan olika.

Jag kan konstatera att den nuvarande väglagen (1971:948) är från 1971. Mot den bakgrunden menar jag att lagstiftningen bör ses över och moderniseras så att den anpassas efter dagens förutsättningar med ökat resande och transporter.

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

## 15. Vinterväghållning på enskilda vägar, punkt 5 (SD, C)

av Martina Johansson (C), Angelika Bengtsson (SD), Martin Kinnunen (SD) och Tobias Andersson (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  
2019/20:424 av Helena Lindahl (C) och  
2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 37 och  
bifaller delvis motion  
2019/20:1261 av Isak From och Åsa Karlsson (båda S) yrkande 1.

### *Ställningstagande*

Vi kan inledningsvis konstatera att i dag är vinterväghållningen på en del samfällt förvaltade enskilda vägar undermålig. En av anledningarna till detta är Trafikverket nya regelverk för snöröjning, vilket har fått som konsekvens att snöröjningsentreprenörer allt oftare undviker parallella snöröjningsuppdrag. Entreprenörer som tar på sig uppdrag från en vägsamfällighet som ligger ”längs vägen” kan i värsta fall leda till en försening som numera riskerar att resultera i dryga viten gentemot Trafikverket. Det har uppmärksammats att följden har blivit att många vägsamfälligheter måste göra en separat upphandling eller beställning av vinterväghållning, vilket i praktiken leder till att entreprenörerna i många fall kör flera mil med uppfälld plog, s.k. tomkörning, innan de kan åtgärda den aktuella vägsamfälligheten. Det är naturligtvis extra kostsamt för vägsamfälligheten, logistiskt orationellt, dåligt utnyttjande av samhällsresurser, samt leder till brist på plogbilar och är inte särskilt vänligt mot miljön. Vi kan konstatera att de statliga bidragen som Trafikverket delar ut till föreningarna för att de ska hålla de enskilda samfälligheterna öppna då inte räcker långt.

Följden kan bli att viktiga samhällsfunktioner riskerar att inte nå fram till medborgare som bor längs en väg som vinterväghålls i en vägsamfällighet som drabbats av ovan nämnda problem. Vi menar att det sätt på vilket Trafikverket upphandlar vinterväghållning riskerar att bli ett samhällsproblem som riskerar att gå ut över boende längs vägar vars huvudman är en vägsamfällighet. Vi anser därför att man bör se över hur Trafikverket kan få i uppdrag att utforma upphandlingar med entreprenörer så att det är möjligt – inom rimliga tidsramar – att utföra snöröjning, såväl åt staten som åt enskilda vägsamfälligheter.

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

## 16. Vissa vägfrågor, punkt 6 (SD)

av Angelika Bengtsson (SD), Martin Kinnunen (SD) och Tobias Andersson (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  
2019/20:2397 av Lars Beckman (M) och  
2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 8 och  
avslår motionerna  
2019/20:190 av Rickard Nordin (C),  
2019/20:400 av Per Lodenius (C),  
2019/20:865 av Lars Beckman (M),  
2019/20:913 av Linda Ylivainio (C),  
2019/20:1589 av Ulrika Heie och Fredrik Christensson (båda C),  
2019/20:1833 av Helena Lindahl och Per Åsling (båda C),  
2019/20:2093 av Lina Nordquist (L),  
2019/20:2360 av Lars Beckman (M),  
2019/20:2515 av Katarina Brännström (M) och  
2019/20:2757 av Tina Acketoft (L).

### *Ställningstagande*

Vi vill framhålla att kulturarvet på svenska vägar behöver stärkas. Vi menar att nationella eller lokala kulturarv bör premieras vid byggnation av t.ex. vägar eller övrig infrastruktur. Det finns olika exempel på vad som kan göras. En rastplats kan exempelvis utsmyckas med skyltar eller tavlor som beskriver traktens historia eller övrigt som berikar orten eller området. En rondell kan utformas så att det efterliknar ett anrikt företag som har byggt upp orten. Vi vill här betona att detta dock inte får ske på bekostnad av säkerheten eller så att blickfånget blir för stort. Andra värden som kan marknadsföras är exempelvis det lokala näringslivet, kända personer eller kommunen i sin helhet. En kommun kan på så sätt med stolthet visa upp vad som har åstadkommit i ett historiskt, eller mer sentida perspektiv.

Vidare vill vi lyfta fram behovet av att säkerställa att vinterväghållningen fungerar i hela Sverige. Vi menar att det är en del av det grundläggande samhällskontraktet att staten tar ansvar för att våra vägar är framkomliga under årets alla årstider. Vi kan konstatera att det inträffar trafikolyckor runt om i Sverige på vintern och det kan inte uteslutas att olyckorna hade kunnat undvikas om vinterväghållningen och halkbekämpningen hade fungerat tillfredsställande.

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

### **17. Vissa vägfrågor, punkt 6 (L)**

av Helena Gellerman (L).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion  
2019/20:2093 av Lina Nordquist (L) och  
avslår motionerna

2019/20:190 av Rickard Nordin (C),

2019/20:400 av Per Lodenius (C),

2019/20:865 av Lars Beckman (M),

2019/20:913 av Linda Ylivainio (C),

2019/20:1589 av Ulrika Heie och Fredrik Christensson (båda C),

2019/20:1833 av Helena Lindahl och Per Åsling (båda C),

2019/20:2360 av Lars Beckman (M),

2019/20:2397 av Lars Beckman (M),

2019/20:2515 av Katarina Brännström (M),

2019/20:2757 av Tina Acketoft (L) och

2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 8.

#### *Ställningstagande*

Jag vill understryka vikten av att var och en kan delta i samhället, oavsett funktionsvariation. Jag vill i sammanhanget påminna om att plan- och bygglagen därför stadgar att människor med nedsatt orienteringsförmåga ska kunna ta sig fram och använda allmänna platser och att alla hinder för detta som är enkla att avhjälpa följaktligen också ska avhjälpas.

Jag vill uppmärksamma att personer med synnedsättning som inte har möjlighet att läsa skyltar eller se miljöer på långt håll har stor hjälp av ledstråk och ledytor som hjälper personer att orientera sig och visar dem vägen från start till mål. I offentlig miljö utgörs sådana ledstråk ofta av kantsten och kännbara sinusplattor, men undersökningar visar att kunskapen överlag är låg i befolkningen om vad som faktiskt är deras syfte. Många människor tror att sinusplattor och andra orienteringspunkter är ren utsmyckning eller markering av början på en gångbana. Detta medför att cyklar och bilar ibland parkeras över dem och att skyltar och stolsben på uteserveringar placeras på eller så nära ledstråket att de riskerar att fälla krokben. Jag menar att problemet förvärras av att kunskapen heller inte alltid räcker till hos de personer som

utformar offentliga miljöer, vilket kan leda till att ledstråk placeras intill cykelställ och andra fallrisker, eller kanske leder användaren in i en vägg eller återvändsgränd.

Jag anser följaktligen att åtgärder behöver vidtas för att säkra framkomligheten i offentlig miljö för personer med synnedsättning, och att ett avgörande hinder i dag är omgivningens brist på kunskap. Detta kan hanteras på olika sätt. Det handlar dels om att inleda ett arbete för att stärka kunskapen hos de personer som är involverade i utformningen av ledstråk, dels om att införa en ny symbol i 4 kap. 9 § vägmärkesförordningen (2007:90) om vägmärkingar så att omgivningen görs uppmärksam på när en yta är avsedd som ledstråk och därför inte ska blockeras.

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

## **18. Parkeringsfrågor, punkt 7 (M)**

av Mikael Damsgaard (M), Karin Enström (M), Cecilie Tenfjord Toftby (M) och John Weinerhall (M).

### *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 motionerna  
2019/20:1752 av Martin Ådahl m.fl. (C) yrkande 1,  
2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 8 och  
2019/20:2659 av Louise Meijer m.fl. (M) yrkande 20,  
bifaller delvis motion  
2019/20:2386 av David Josefsson (M) yrkandena 1 och 2 samt  
avslår motionerna  
2019/20:718 av Markus Wiechel (SD),  
2019/20:1752 av Martin Ådahl m.fl. (C) yrkande 2,  
2019/20:3166 av Markus Wiechel (SD) yrkande 3 och  
2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 17 och 61.

### *Ställningstagande*

För att kunna främja framväxten av ett mer hållbart transportsystem är det viktigt att både stat och kommun har möjlighet att premiera de som gör ett aktivt val för att minska utsläppen av gaser som påverkar klimatet. Vi vill understryka att det är mycket angeläget att verktyg för att minska problemen med dålig luftkvalitet kommer på plats. Det är också särskilt viktigt att ge kommunerna möjlighet att utifrån varje enskild kommuns förutsättningar och behov minska de skadliga partiklarna och förbättra luftkvaliteten, klimatet och

hälsan. Vi menar att parkeringsbestämmelser kan vara ett effektivt sätt att påverka i vilken utsträckning ett mer miljövänligt fordon väljs.

Vi kan konstatera att det sedan 2011 är möjligt för kommuner att reservera laddplatser och/eller parkeringsplatser för elbilar och laddhybrider. Vi vill starkt understryka vikten av att kommuner kan välja att premiera ägare till miljöbilar på ett liknande sätt. Vi vill därför ge kommuner rätt att införa ett system med differentierade parkeringsavgifter baserat på fordonets miljöklassning i syfte att främja framväxten av fler miljövänliga fordon. Vi menar att möjligheten att ge kommuner rätt att införa ett sådant system bör ses över.

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

### **19. Parkeringsfrågor, punkt 7 (SD)**

av Angelika Bengtsson (SD), Martin Kinnunen (SD) och Tobias Andersson (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

2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 17 och 61 samt avslår motionerna

2019/20:718 av Markus Wiechel (SD),

2019/20:1752 av Martin Ådahl m.fl. (C) yrkandena 1 och 2,

2019/20:2386 av David Josefsson (M) yrkandena 1 och 2,

2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 8,

2019/20:2659 av Louise Meijer m.fl. (M) yrkande 20 och

2019/20:3166 av Markus Wiechel (SD) yrkande 3.

#### *Ställningstagande*

Vi kan inledningsvis konstatera att parkeringsplatser är viktiga i dagens städer – inte minst för centrumhandeln, företagandet i sin helhet och för boende. Fler och fler föreningar överväger att starta bilpooler och efterfrågan ökar bland boende, särskilt eftersom det blir allt svårare att få tag på en egen parkeringsplats. Vi vill understryka att i takt med att städer urbaniseras och parkeringstalen minskar, finns inte parkeringsplatser för alla i hushållen. För att fortsättningsvis kunna planera och generera största möjliga samhällsnytta behöver utöver vanliga parkeringsplatser även bilpooler finnas med i planarbetet. Vi anser därför att parkeringsplatser och bilpooler bör tas med i beaktande vid samhällsplanering.

Vidare vill vi lyfta fram problemet med att alltför många bilister parkerar på lastzoner, trots att det råder parkeringsförbud för andra trafikanter än de som har ett uppdrag att lasta eller lossa gods. Lastzoner är främst till för att företag ska kunna leverera och ta emot säkra leveranser och därmed generera förutsättningar för ett hållbart företagande. Motsvarande problematik gäller även för busshållplatser för linjetrafiken och för särskilda parkeringsplatser för bussar i beställningstrafik. Dessa upptas ofta av fordon vars förare ignorerar förbudet mot att parkera på de särskilt avsedda platserna. Vi menar att respektlösheten mot parkeringsförbudet skapar stora problem för bussförare som inte kan stanna på avsedd plats. Om det dessutom finns rörelsehindrade passagerare på bussen är även detta naturligtvis ett stort bekymmer.

Vi anser att påföljden för överträdelse av parkeringsförbud bör skärpas för att stävja missbruket. Möjligheten att öka parkeringsböterna och övriga påföljder vid dessa överträdelse bör utredas.

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

## **20. Bilpooler, punkt 8 (M, C)**

av Mikael Damsgård (M), Karin Enström (M), Cecilie Tenfjord Toftby (M), John Weinerhall (M) och Martina Johansson (C).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna  
2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 24,  
2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 33 och  
2019/20:3266 av Ola Johansson m.fl. (C) yrkande 29.

### *Ställningstagande*

Vi kan konstatera att en vanlig personbil står stilla 97 procent av tiden, och liksom i andra branscher kan ett ökat nyttjande av fordonen – t.ex. genom att man delar dem med andra – bidra till att resurserna används mer effektivt. Digitaliseringen har gjort det möjligt för delningsekonomin att växa inom transportsektorn. Användningen av bilpooler är därmed ett viktigt steg för att minska utsläppen och samtidigt öka mobiliteten. Fler bilpooler och mer samåkning är exempel på hur transporter kan komma fler till del samtidigt som våra resurser utnyttjas mer effektivt. Vi vill uppmärksamma att det pågår en snabb utveckling som revolutionerar synen på såväl hur vi transporterar oss som behovet av att äga sin egen bil. Om varje bil används mer effektivt finns det stora möjligheter att minska Sveriges totala klimatpåverkan.

Samtidigt vill vi lyfta fram att många av våra regelverk fortfarande är utformade i en tid före digitaliseringens och även delandets genombrott. Vi menar att det finns stora vinster att hämta från ett moderniserat regelverk och ett ökat delande. Det är därför viktigt att agera för att främja framväxten av delningsekonomin inom transportsektorn genom att uppmontra bilpooler men även bl.a. cykeldelning och samåkning. Vi vill understryka att det är viktigt att underlätta för bilpooler eftersom dessa är ett viktigt steg för att minska utsläppen och samtidigt öka mobiliteten. Genom bilpooler finns det betydande möjligheter att tillföra en ny typ av mer klimatsmart mobilitet utan att behöva använda värdefull mark till parkeringsplatser.

Vi kan konstatera att det i dag saknas en enhetlig definition av bilpooler. En konsekvens av detta är t.ex. att kommuner inte kan skapa parkeringsytor för bilpoolsbilar eftersom kommuner inte kan tilldela platser till fristående bolag. Avsaknaden av en juridisk definition av begreppet bilpool försvårar även när det gäller bl.a. moms- och regelfrågor. Vi anser därför att det bör tas fram en juridisk definition av begreppet bilpool för att göra bilpooler mer lättillgängliga. Utgångspunkten för definitionen bör hämtas i utredningsbetänkandet Från värdekedja till värdecykel – så får Sverige en mer cirkulär ekonomi (SOU 2017:22).

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

## **21. Självkörande fordon, punkt 9 (S, V, MP)**

av Jens Holm (V), Teres Lindberg (S), Emma Berginger (MP), Anna Vikström (S), Azadeh Rojhan Gustafsson (S), Leif Nysmed (S) och Serkan Köse (S).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

Riksdagen avslår motionerna

2019/20:1993 av Lars Hjalmered (M),

2019/20:2044 av Saila Quicklund (M),

2019/20:2738 av Helena Gellerman m.fl. (L),

2019/20:2746 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 9,

2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 12 och

2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 80 och 81.

### *Ställningstagande*

Vi vill inledningsvis påminna om betänkande 2017/18:TU15 där 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. Vi kan konstatera att regeringen har vidtagit ett antal åtgärder, vilka redovisas nedan. Vi kan också konstatera att regeringen arbetar vidare med denna fråga. Regeringen uppger i skrivelse 2019/20:75 att riksdagens tillkännagivande bereds vidare och ännu inte är slutbehandlat.

Redan i november 2015 beslutade regeringen att ge en särskild utredare i uppdrag att analysera vilka regeländringar som behövs för en introduktion av förarstödande teknik och helt eller delvis självkörande fordon på väg. I mars 2018 överlämnade utredaren sitt slutbetänkande (SOU 2018:16). Utredningens utgångspunkt var att Sverige i så stor utsträckning som möjligt ska bejaka en snabb introduktion av fordon med automatiserade funktioner, som en del i ett större sammanhang där hela transportsektorn står inför stora förändringar. För att möta utvecklingen på området med automatiserad, elektrifierad och digitaliserad mobilitet så att denna kan ske på ett säkert och hållbart sätt krävs enligt utredningen en regelutveckling i flera steg. Utredningens förslag var avsett att påbörja en anpassning av regelverken, så att dessa inte hindrar utvecklingen av nya lösningar för en förbättrad transportpolitisk måluppfyllelse. Utredningen underströk att en säker utveckling av automatiserade transporter är en förutsättning för att få acceptans för den nya tekniken i samhället. Vidare ansåg utredningen att utvecklingen av automatiseringen inom yrkestrafiken samt för delade och kollektiva transporter är av särskilt intresse. Tekniken kan på sikt också ge nya möjligheter till mobilitet och transporter i glesbygd samt för personer som har begränsade möjligheter till egna transporter i dag. Utredningsbetänkandet har remissbehandlats. Enligt vad vi har erfarit pågår beredningen av de förslag om regler för uppkopplade och automatiserade fordon som lämnades i utredningsbetänkandet.

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

Vi vill även uppmärksamma att regeringen i sin skrivelse med anledning av den nationella planen för transportinfrastrukturen 2018–2029 (skr. 2017/18:278) framhåller 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 understryker regeringen att särskilda satsningar på tester och demonstrationer ska 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.

Vi vill också lyfta fram att regeringen har gjort bedömningen att det krävs en beredskap för vad det innebär för Sverige att möta den pågående regelutvecklingen internationellt i frågor som rör användning av uppkopplade, högt och fullt automatiserade fordon, förare utanför fordonet samt nya regler för godkännande eller verifiering av automatiska körsystem. Vi kan konstatera att en övergripande EU-strategi för automatiserad och uppkopplad rörlighet har föreslagits med anledning av bl.a. kommissionens meddelande om en EU-strategi för automatiserad och uppkopplad rörlighet. Den nya tekniken förväntas innebära möjligheter i form av säkrare, mer tillgängliga och mer hållbara transporter. Teknikutvecklingen är både ett sätt att möta samhällsutmaningar, såsom klimat och hälsa, och en möjlighet att stärka konkurrenskraften och exportindustrin och skapa nya arbetstillfällen, såväl i Sverige som på EU-nivå. Kommissionens uppfattning är att det behövs ett ökat samarbete mellan EU, medlemsstaterna, regionala och lokala myndigheter samt industrin och akademien för att påskynda en säker och hållbar marknadsintroduktion av automatiserade och uppkopplade fordon. Kommissionen menade också att det är viktigt att nyckeltekniken utvecklas i Europa och att den rättsliga ramen är modern och skapar förutsättningar som gynnar teknisk utveckling. Vi kan vidare konstatera att utskottet i november 2018 granskade EU-kommissionens strategi (utl. 2018/19:TU3). Utskottet konstaterade att utgångspunkten i strategin är att rörligheten står inför ett vägskafl och att de uppkopplade och automatiserade fordonen kommer att förändra hur vi förflyttar oss. Ambitionen är att EU ska bli världsledande på området och därigenom göra transporter säkrare, mer tillgängliga och hållbara. Utskottet välkomnade att kommissionen har antagit en övergripande strategi och såg fram emot de möjligheter som de nya fordonen förväntas innebära. Utskottet delade kommissionens uppfattning att det behövs ett ökat samarbete mellan EU, medlemsstaterna, myndigheter, akademien och industrin för att skynda på en säker och hållbar marknadsintroduktion av de nya fordonen. Utskottet höll även med kommissionen om att det är viktigt att nyckeltekniken utvecklas i Europa och att den rättsliga ramen är modern.

Vi vill i sammanhanget även uppmärksamma det arbete som myndigheterna gör när det gäller självkörande fordon.

Trafikverket uppmärksammar att utvecklingen går fort inom hela fordons- och transportindustrin. Digitalisering och självkörande fordon är megatrender som påverkar hela samhället och inte minst hur man planerar för framtiden. Trafikverket menar att det är viktigt att vara förberedd för att anpassa infrastrukturen men också för att ställa krav så att den nya tekniken främjar trafiksäkerheten, minskar miljöpåverkan och ökar kapaciteten i vägnätet. Trafikverket uppger att man därför investerar i forskning och medverkar i

olika forskningssammanhang. Som exempel nämner Trafikverket att simuleringar vid Kungliga tekniska högskolan (KTH) har visat att om man ersätter de 136 000 personbilar som körs i Stockholm varje dag med självkörande taxibilar med plats för fyra passagerare skulle det räcka med 9 700 fordon. När fordonen dessutom drivs fossilfritt och framförs säkert, kan man se att forskningen om autonoma fordon är en viktig pusselbit för morgondagens transportsystem. Trafikverket konstaterar att det finns stora utmaningar på vägen och många frågeställningar som måste utredas. Som exempel nämner Trafikverket frågan om huruvida vi är beredda att ändra vårt beteende och om personer kan tänka sig att köpa resan med bil som en tjänst i stället för att äga bilen.

Trafikverket deltar i olika projekt för att studera säkerhetsfrågor och systemeffekter för vägtransporter utifrån olika grad av autonomi och antalet fordon som stegvis kommer ut i trafiken. Trafikverket menar att för att få underlag till forskningen behövs också tester i verklig miljö. Frågeställningar som studeras är exempelvis hur autonoma fordon kan ge samhällliga och ekonomiska fördelar i form av förbättringar av trafikflöde, miljö och säkerhet, interaktion och samspel mellan människa och autonoma fordon och infrastruktur samt infrastrukturkrav, juridiska och regulatoriska frågor om autonom körning. Viktiga områden för Trafikverket att bevaka är också att skapa förutsättningar för en delad och inkluderande ekonomi liksom att uppnå ett rättvist och socialt hållbart transportsystem.

Som exempel på ett projekt kring autonoma fordon kan nämnas Drive Me som är ett pilotprojekt för autonom körning där två familjer testkör var sin bil 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. Drive Me-bilarna befinner sig initialt på en låg grad av autonomi, men ambitionen är att utveckla fordonets självkörande kapacitet. Ett annat projekt är Born to Drive som handlar om en automatiserad logistiklösning. Projektet innebär att nytillverkade bilar flyttas förarlöst från monteringsfabriken till transport och distribution och i förlängningen ända fram till återförsäljaren. Visionen är att automatisera hela logistikkedjan från fabrik till slutkonsument. Ett tredje projekt är Sweden4Platooning som handlar om konvojkörning med lastbilar. Platooning innebär att fordon kör mycket nära varandra, vilket reducerar luftmotståndet och minskar energiuttaget. Ett fjärde projekt är Nordic Way som handlar om samarbete mellan offentliga och privata partner i Danmark, Finland, Norge och Sverige och samfinansieras av EU inom programmet Connecting Europe Facility 2017–2020. Andra projekt är Autofreight om självkörande containertransporter, där målet är att skapa förutsättningar för självkörande lastbilar på sträckan mellan Göteborgs hamn och handelsområdet Viared utanför Borås, och Smooth (System of Systems for Sustainable Urban Goods Transports). Smooth är ett treårigt forskningsprojekt för att utveckla och testa en digital tjänst för att reducera antalet godstransporter till innerstaden med minst 40 procent.

Vi vill även påminna om att det är Transportstyrelsen som utfärdar tillstånd för försöksverksamhet med självkörande fordon på allmän väg. Den som söker tillstånd måste kunna bevisa att verksamheten bedrivs på ett trafiksäkert sätt. Som exempel kan nämnas att Transportstyrelsen i maj 2018 sa ja till försök med självkörande fordon i Göteborg. Det handlade om självkörande bussar som trafikerar Chalmersområdet i Göteborg. Två bussar med plats för 11 personer ingår i försöket. Bussarna kan köra högst 20 kilometer per timme, och sträckan är drygt 1,2 kilometer.

En annan myndighet som arbetar med frågor om självkörande fordon är Verket för innovationssystem (Vinnova). Vinnova konstaterar att fordonsbranschen står i en brytningstid. Verket menar att självkörande bilar har lämnat idéstadiet, men för att ta dem ut på vägarna behövs tester i verklig trafikmiljö. Vinnova konstaterar att det inte är det lättaste att få till sådana och uppmärksammar att det är ett problem med långa handläggningstider för ansökningar som måste kompletteras, ofta på grund av bristfällig information och okunskap, vilket har försenat pilotprojekten, ökat kostnaderna för företagen och försenat den nya teknikens tillämpning. För att försöka hitta en lösning på situationen har Vinnova beviljat stöd till forskningsinstitutet Rise för att bjuda in både myndighet och berörda företag till dialog. Från Vinnova uppges att resultatet av samarbetet blev att flera deltagare förde fram en idé om att det behövs en tredje, oberoende part som kan regelverket och som kan bistå fordonstillverkarna i kontakten med Transportstyrelsen. På så vis skulle myndigheten slippa bli överhopad med arbete på grund av ofullständiga ansökningar, och de sökande skulle slippa den merkostnad och den försening som en utdragen ansökningsprocess innebär.

I sammanhanget vill vi även understryka att en introduktion av självkörande fordon måste ske på ett sådant sätt att det inte äventyrar våra klimat- och miljömål eller trafiksäkerheten. Vi vill också påminna om att det i EU:s strategi för självkörande fordon påtalas att det finns en risk för att introduktionen av sådana fordon kan komma att öka efterfrågan på biltrafiktransporter och därmed trafikarbetet med ökande utsläpp och trängsel som följd. Vi vill också understryka att det är viktigt att i det fortsatta utvecklingsarbetet med självkörande fordon bevaka frågor som etik och integritet.

Vi vill avslutningsvis understryka att självkörande fordon förväntas innebära stora möjligheter och vill i sammanhanget lyfta fram betydelsen av en infrastruktur som är anpassad och integrerad med uppkopplade, samverkande och självkörande fordon. Vi konstaterar att beredning pågår av de utredningsförslag som har lämnats. Vi ser med tillförsikt på det omfattande arbete med självkörande fordon som bedrivs av bl.a. ansvariga myndigheter och välkomnar de forskningsinsatser som görs på området. Vi menar sammanfattningsvis att frågan om självkörande fordon är väl uppmärksammat. Vi avstyrker därför motionerna 2019/20:1993 (M), 2019/20:2044 (M), 2019/20:2738 (L), 2019/20:2746 (L) yrkande 9, 2019/20:2775 (KD) yrkande 12 och 2019/20:3347 (SD) yrkandena 80 och 81.

## **22. Dokumentationshantering vid registrering av äldre fordon, punkt 10 (M, SD, C)**

av Mikael Damsgaard (M), Karin Enström (M), Cecilie Tenfjord Toftby (M), John Weinerhall (M), Martina Johansson (C), Angelika Bengtsson (SD), Martin Kinnunen (SD) och Tobias Andersson (SD).

### *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  
2019/20:2409 av Sofia Westergren (M) och  
2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 45.

### *Ställningstagande*

Vi kan inledningsvis konstatera att det i Sverige finns uppskattningsvis ca 200 000 personbilar och motorcyklar i trafik som är äldre än 30 år. Vi vill framhålla att det rullande kulturarvet i form av exempelvis veteranbilar är en viktig del av den svenska kulturen och historien. Vid sidan av det historiska värdet skapas arbetstillfällen runt om i landet då personer lägger ned tid och pengar på att reparera och underhålla äldre fordon eller sköta en museiverksamhet.

Vi vill lyfta fram att det är ett problem att t.ex. nya regler och avgifter inte alltid utformas med hänsyn till de förutsättningar som gäller för historiska fordon. Vi finner att detta är olyckligt och att det riskerar att begränsa möjligheterna att vårda och värna det rullande kulturarvet i Sverige. Ett av kraven som i dag föreligger och som vållar problem är att ägaren av ett historiskt fordon, vid avsaknad av ett registreringsbevis i original eller en svenskt arkiv vidimerad kopia, ska kunna uppvisa ett tillverkarintyg. Vi kan konstatera att det är ett intyg som är svårt och ibland till och med omöjligt för ägaren att kunna få fram. Skälen till att ursprungshandlingar för ett fordon har försvunnit kan vara många. Gränsöverskridande handel, krig, dödsfall och glömska kan vara orsaken till att handlingar kommer på villovägar och försvinner. Det finns exempel på fall där fordonsägare kommer i kläm eftersom det inte går att återskapa dokument, trots att det går att visa på andra dokument och handlingar som styrker ägandet. Mot den bakgrunden anser vi att det därför bör genomföras en översyn av kraven på dokumentation kring historiska fordon.

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

### **23. Andra frågor om motorhobbyn och historiska fordon, punkt 11 (SD)**

av Angelika Bengtsson (SD), Martin Kinnunen (SD) och Tobias Andersson (SD).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2019/20:2187 av Lars-Arne Staxäng och Sten Bergheden (båda M) yrkande 2, bifaller delvis motionerna

2019/20:2491 av Cecilia Widegren (M) och

2019/20:2494 av Cecilia Widegren (M) yrkandena 1–3 och avslår motion

2019/20:1327 av Marlène Lund Kopparklint (M).

#### *Ställningstagande*

Vi vill lyfta fram det rullande kulturarvet i form av bl.a. veteranbilar. Det är en viktig del av den svenska kulturen och historien. Vi kan se att motor-entusiaster runt om i landet lägger ned tid och pengar på att reparera och underhålla äldre fordon eller på att sköta en museiverksamhet. Detta kulturarbete är ideellt och verksamheterna har små ekonomiska marginaler, samtidigt som reparations- och driftskostnaderna ofta är höga och kräver tekniskt kunnande som behöver föras vidare till kommande generationer. Denna motorhistorias bevarande och utvecklande i Sverige behöver ett tydligare stöd från samhället. Dessutom sker mycket av verksamheterna på landsbygden, således rör frågan också möjligheterna till en levande landsbygd med småskalig turism, kulturupplevelser och företagande. Det är orimligt att fordon och verksamheter som bedrivs ideellt och som är en viktig del av Sveriges industrihistoria riskerar att försvinna med anledning av höga myndighetsavgifter eller regler som har tagits fram för moderna fordon.

En viktig del i arbetet med det rullande kulturarvet handlar om att anordna olika former av träffar och att engagera allmänheten. Vi anser mot den bakgrunden att användningen av markområden för veteranbilsträffar och motorevenemang bör underlättas.

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

## 24. A-traktorer, punkt 12 (SD)

av Angelika Bengtsson (SD), Martin Kinnunen (SD) och Tobias Andersson (SD).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna  
2019/20:625 av Larry Söder (KD),  
2019/20:2492 av Cecilia Widegren m.fl. (M) yrkande 1,  
2019/20:2971 av Edward Riedl (M) och  
2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 33,  
bifaller delvis motion  
2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 43 och  
avslår motion  
2019/20:2492 av Cecilia Widegren m.fl. (M) yrkande 2.

### *Ställningstagande*

Äldre traktorer producerade före 2003 och bilar ombyggda till traktorer (A-traktor) får i dag hålla en hastighet av högst 30 kilometer per timme. Vi menar att genom att höja hastigheten för A-traktorer från 30 kilometer per timme till 45 kilometer per timme kan trafiksäkerheten öka, eftersom de då inte skulle utgöra ett lika stort hinder i trafiken. Vidare skulle det få en positiv miljöpåverkan eftersom varvtalet på motorn skulle kunna sänkas genom en annan utväxling. Vi kan som jämförelse konstatera att EU-mopeder har en tillåten maximal hastighet av 45 kilometer per timme.

Av dessa anledningar menar vi att det därför är rimligt att höja hastigheten. Vi anser följaktligen att en höjning av hastigheten på A-traktorer från dagens 30 kilometer per timme till 45 kilometer per timme bör utredas.

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

## 25. A-traktorer, punkt 12 (KD)

av Mikael Oscarsson (KD).

### *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  
2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 43,  
bifaller delvis motionerna  
2019/20:625 av Larry Söder (KD),  
2019/20:2492 av Cecilia Widegren m.fl. (M) yrkande 1,  
2019/20:2971 av Edward Riedl (M) och  
2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 33 och  
avslår motion  
2019/20:2492 av Cecilia Widegren m.fl. (M) yrkande 2.

### *Ställningstagande*

Jag kan inledningsvis konstatera att det finns en rad olika regler om A-traktorer. En sådan regel är att en A-traktor ska vara konstruerad för en hastighet på högst 30 kilometer per timme. I dag får en A-traktor framföras med ett AM-körkort, som också gäller för moped. Utbildningen består av både teori och praktiska delar, men det är inte tillåtet att övningsköra privat utan enbart hos utbildaren.

Jag vill särskilt lyfta fram att A-traktorer i de flesta fall har dubbla växellådor med varvtalsregulator. Detta innebär att A-traktorn får ett varvtal på runt 4 000–5 000 vid en hastighet av 30 kilometer per timme. Det höga varvtalet resulterar i att växellådor och andra delar utsätts för ett snabbt slitage och ofta går sönder. Jag kan också konstatera att den låga maxhastigheten stoppar upp trafiken, vilket kan vara ett skäl till att en del personer frestas till olaglig trimning av sina A-traktorer. Jag vill peka på att en möjlighet att hantera problemet skulle kunna vara att höja den högsta tillåtna hastigheten för A-traktorer till 50 kilometer per timme. Därigenom skulle frestelsen att olagligt trimma A-traktorn minska. För att bibehålla trafiksäkerheten borde det i så fall också införas krav på ett särskilt körkort för A-traktor med högre krav än för AM-körkort.

Jag vill understryka att A-traktorn är ett viktigt fortskaffningsmedel för många ungdomar, inte minst på landsbygden. En viktig del i att möjliggöra transport till såväl fritidssysselsättning som extraarbete är att se över möjligheten att förflytta sig på ett säkert sätt, även i de delar av landet där kollektivtrafiken inte är fullt utbyggd. Jag anser därför att reglerna för A-traktor bör ses över i syfte att finna en lösning som ökar trafiksäkerheten.

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



## 26. Långa och tunga lastbilar, punkt 13 (M)

av Mikael Damsgaard (M), Karin Enström (M), Cecilie Tenfjord Toftby (M) och John Weinerhall (M).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 12 och avslår motionerna

2019/20:604 av Mats Nordberg m.fl. (SD) yrkande 38,

2019/20:691 av Kjell-Arne Ottosson (KD),

2019/20:1990 av Lars Hjalmered (M) yrkandena 1–3,

2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 56–58,

2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 30.1 och 39 samt

2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 13 och 19.

### *Ställningstagande*

Vi kan inledningsvis konstatera att Sverige kommer att behöva använda både väg och järnväg för att transportera gods under en lång tid framöver. Vi behöver därför utveckla godstransporterna på vägarna för att dessa ska bli mer effektiva och mer miljövänliga.

Det är därför viktigt att bl.a. bygga ut ett nät av elvägar och investera för att tyngre lastbilar upp till 74 ton ska kunna trafikera Sveriges vägar. Vi menar även att längre lastbilar ska tillåtas på svenska vägar. Tyngre och längre lastbilar är bra för såväl miljön som jobben och företagens villkor eftersom mer varor kan fraktas per lastbil. Tyngre och längre lastbilar minskar både utsläppen och kostnaderna då det inte krävs lika många transporter. Vi kan konstatera att svensk åkerinäring redan har svårt att hävda sig i en allt tuffare internationell konkurrens. Vi tror inte på straffskatter i form av exempelvis kilometerskatt – vi tror i stället på klimatsmarta lösningar som förbättrar företagets villkor.

Mot den bakgrunden menar vi att det behövs en satsning på vägar för tyngre och längre lastbilar. Det bör därför investeras i vägar för att klara tyngre och längre lastbilar.

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

## 27. Långa och tunga lastbilar, punkt 13 (SD)

av Angelika Bengtsson (SD), Martin Kinnunen (SD) och Tobias Andersson (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 motionerna  
 2019/20:604 av Mats Nordberg m.fl. (SD) yrkande 38,  
 2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 30.1 och 39 samt  
 2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 13 och 19,  
 bifaller delvis motionerna  
 2019/20:691 av Kjell-Arne Ottosson (KD),  
 2019/20:1990 av Lars Hjalmered (M) yrkandena 1 och 3 samt  
 2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 56–58 och  
 avslår motionerna  
 2019/20:1990 av Lars Hjalmered (M) yrkande 2 och  
 2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 12.

### *Ställningstagande*

Vi kan inledningsvis konstatera att det under sommaren 2018 blev möjligt för Trafikverket att öppna en begränsad del av vägnätet för en ny typ av bärighetsklass, BK4. Jämfört med den tidigare gränsen på 64 ton, tillåts numera fordonsekipage med bruttovikter upp till 74 ton att köra på BK4-vägar. Vi vill betona att med rätt fordonskombination och axelkonfiguration på dessa ekipage kan trycket minskas på vägarna samtidigt som det innebär mer miljövänliga transporter.

Vi vill framhålla att transportsektorn är en nyckel för att minska Sveriges totala klimatpåverkan. Det finns stora miljö- och samhällsnyttor att tillvarata genom att möjliggöra transport av tyngre, längre och mer transporteffektiva fordon på det svenska vägnätet. Samtidigt som ledig kapacitet utnyttjas mer optimalt och utsläppen av bl.a. koldioxid minskar förbättras konkurrenskraften för transportberoende näringar. Genom att möjliggöra för tyngre fordon att rulla på Sveriges vägar kan näringar spara miljontals kronor samtidigt som det skapar miljövinster.

Vi kan konstatera att Trafikverket arbetar med att upprätta en genomförandeplan för hur delar av det statliga vägnätet ska upplåtas för BK4. Vi vill betona att för säkrad framgång med BK4, bör man i större omfattning utnyttja de vägsträckor som kan möjliggöra dessa transporter och samtidigt bibehålla säkerhet och funktionalitet. Arbetet med att upplåta hela BK1-vägnätet för BK4 behöver dock påskyndas. Vi kan konstatera att i Finland har

den högsta tillåtna bruttovikten ökat från 60 ton till 76 ton. Vi menar att de legala förutsättningarna för en motsvarande reform finns i Sverige men att genomförandetakten är alldeles för låg. Vi vill understryka vikten av att en liknande reform omedelbart genomförs i Sverige och att den omfattar hela det svenska vägnätet. Det är därför viktigt att Trafikverket skyndsamt tar fram anvisningar för hela landet om var den tunga trafiken ska få gå. I och med införandet av BK4 finns det även anledning att skylta om vägar som har en lägre bärighetsklass.

Det bör också vara ett prioriterat arbete att gå vidare med hur längre fordon än i dag ska kunna introduceras i trafiken. Tyngre och längre fordon är en effektiv åtgärd för att öka transporteffektiviteten och minska antalet fordon längs vägarna och därmed ökar trafiksäkerheten. Vi vill i sammanhanget hänvisa till Trafikverkets utredning från våren 2019 som visar att det går att låta längre lastbilar trafikera en stor del av det svenska vägnätet. Vi konstaterar att på relativt kort sikt kan 450 mil väg öppnas för längre transporter, vilket skulle ge positiva klimateffekter och minska transportkostnaderna.

Vi kan vidare konstatera att i dag är den maximala tillåtna fordonslängden i Sverige 25,25 meter. Vi menar att det är möjligt att öppna delar av vägnätet för lastbilar som är upp till 34,5 meter långa. Den största nyttan med längre lastbilar är enligt vår mening att det går att frakta samma mängd gods med färre fordon, vilket minskar koldioxidutsläppen, luftföroreningarna, olycksrisken och annan miljöpåverkan. Vi noterar vidare att Trafikverket i sin rapport uppger att det på sikt finns potential att öppna ett nästan dubbelt så stort vägnät som det som föreslås i första steget. Vi vill därför se ett accelererat genomförande av BK4-standard i både statliga, enskilda och kommunala vägar, allt i syfte att få ett sammanhållet och funktionellt transportsystem för mer klimat- och transporteffektiva fordon.

Vidare har vi uppmärksammat att branschen i dag ser en gradvis omklassning på det statliga vägnätet, men inte samma tempo i omklassningen på kommunala vägar. Enligt vad vi har erfarit har kommunerna i begränsad omfattning varit delaktiga i processen och därför är få kommunala vägar i dag utpekade som BK4. Vi vill understryka att detta riskerar att utgöra ett stort hinder eftersom gods transporteras till och från noder som i de flesta fall är kommunala. För att möjliggöra färd med ett 74-tonsfordon måste hela sträckan vara klassad som BK4. Vi kan konstatera att många kommunala vägar, där det i dag fraktas gods till olika noder, är BK1-vägar och därför relativt lätt bör kunna klassas om till BK4. Endast i de fall som det finns en bro på vägsträckan måste en extra besiktning ske för att säkerställa bronns bärighet. Eftersom de flesta kommuner inte i tillräcklig grad har varit involverade i planeringen av regionala transportstråk känner de inte heller till alla samhällsnyttor som är kopplade till införandet. Att införandet i de flesta fall inte kräver åtgärder i infrastrukturen utan främst är en administrativ åtgärd är enligt vår bedömning heller inte välkänt. För att få en helhet i vägnätet som medger tyngre fordon fordras att regeringen ger Trafikverket en tydligare roll i dialog med kommunerna för fortsatt genomförande av BK4-klassning.

Vi menar sammanfattningsvis att den högre bärighetsklassen BK4 bör införas på fler anpassade vägar. Åtgärder behöver vidtas för att med stöd i genomförda utredningar och fattade beslut säkerställa att längre och tyngre lastbilar skyndsamt tillåts på ett tillräckligt, funktionellt och sammanhållet vägnät i hela Sverige. Vi menar även att Trafikverket bör ges i uppdrag att inleda en dialog med kommuner och godstransportörer i syfte att bistå i omklassningen av det primärkommunala vägnätet i anslutning till terminaler m.m. från BK1 till BK4.

Vi kan vidare konstatera att Transportstyrelsen i samband med en uppdatering av sitt datasystem skickade ut nya registreringsbevis, främst till ägare av tunga fordon. I samband med denna uppdatering sattes högsta tillåtna bruttovikt på fordonskonfigurationen 6x6 på 25 ton.

Vi vill påminna om att ett fordon med tre axlar och med drivning på de två bakre axlarna (fordonskonfiguration 6x4) har en tillåten bruttovikt på 28 ton, givet att det har dubbelmonterade hjul och vikten inte överstiger 9,5 ton på någon av axlarna, dvs. s.k. vägvänlig fjädring. Syftet med viktbegränsningar är att skydda vägnätet eftersom alltför tunga laster och höga axeltryck kan ge upphov till allvarliga skador på vägnätet.

För fordonskonfigurationen 6x6 tillåts endast 25 ton som högsta tillåtna bruttovikt, även om fordonet är utrustat med luftfjädring eller annan vägvänlig fjädring. Skillnaden mellan 6x4 och 6x6 är att konfigurationen 6x6 även driver på framhjulen. Vi menar att det i tung anläggningstrafik är en fördel om drivkraften kan fördelas på alla hjulen, men det ”kostar” också 3 ton i nyttolast, vilket naturligtvis innebär en ökad miljöbelastning. Vi konstaterar att axeltrycken inte skiljer sig mellan 6x4 och 6x6 och att belastningen på vägen därför inte ökar, eftersom regelverket begränsar högsta tillåtna axeltryck per axel till 9,5 ton.

Det kan konstateras att fordonstypen 6x6 nästan uteslutande används i fordon för anläggningstrafik, räddningstjänst, bärgning eller liknande. Fordonstypen används ytterst sällan till någon annan typ av verksamhet eftersom konstruktionen är dyr och underhållskrävande. Vid körning på belagd väg finns ingen anledning att ha allhjulsdriften inkopplad, vilket gör att fordonet i praktiken vid sådan körning blir ett 6x4-fordon.

Vi menar att det från miljösynpunkt finns stora vinster i att tillåta en bruttovikt på 28 ton för fordonstypen 6x6 eftersom det ger möjlighet att medföra ytterligare 3 ton nyttolast. I praktiken betyder det att var fjärde transport kan ”räknas bort” vid byggande av exempelvis nya bostäder, järnvägar och liknande. Vi vill framhålla att vinsten för miljön är betydande utan att det påverkar vägnätet negativt.

Vi vill också lyfta fram att Sverige har möjlighet att tillåta en högsta bruttovikt på 28 ton även för fordon med konfigurationen 6x6 i nationell trafik. Dispens för den högsta bruttovikten för konfigurationen 6x6 i nationell trafik bör därför möjliggöras. Vi menar att när det gäller högsta tillåtna vikter är det endast i internationell trafik som begränsningarna enligt rådets direktiv 96/53/EG är aktuella.

Vi anser sammanfattningsvis att det behövs en översyn av dispensen gällande bruttovikter med fordonskonfigurationen 6x6.

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

## **28. Långa och tunga lastbilar, punkt 13 (C)**

av Martina Johansson (C).

### *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  
2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 30.1 och 39,  
bifaller delvis motionerna  
2019/20:604 av Mats Nordberg m.fl. (SD) yrkande 38,  
2019/20:691 av Kjell-Arne Ottosson (KD),  
2019/20:1990 av Lars Hjalmered (M) yrkandena 1 och 3,  
2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 56–58 och  
2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 13 och  
avslår motionerna  
2019/20:1990 av Lars Hjalmered (M) yrkande 2,  
2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 12 och  
2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 19.

### *Ställningstagande*

Jag vill framhålla att transportsektorn är en nyckel för att minska Sveriges totala klimatpåverkan. Det finns stora miljö- och samhällsnyttor att tillvarata genom att möjliggöra transport av tyngre, längre och mer transporteffektiva fordon på det svenska väg- och järnvägsnätet. Samtidigt som ledig kapacitet utnyttjas mer optimalt och utsläppen av bl.a. koldioxid minskar, förbättras konkurrenskraften för transportberoende näringar. Genom att möjliggöra för tyngre fordon att rulla på Sveriges vägar och järnvägar skulle näringar spara miljontals kronor samtidigt som det skulle skapa miljövinster.

Jag kan konstatera att en lastbil på 74 ton släpper ut betydligt mindre per transporterat ton än konventionella lastbilar. Det är därför bra att högsta möjliga bruttovikt höjs från 64 till 74 ton. Det är mycket positivt att dessa lastbilar ska få gå på alla vägar som klarar deras tyngd. Jag kan också konstatera att i Finland har den högsta tillåtna bruttovikten ökat från 60 ton till 76 ton. Jag menar att de legala förutsättningarna för en motsvarande reform finns i Sverige men att genomförandetakten är alldeles för låg. Jag vill understryka vikten av att en liknande reform omedelbart genomförs i Sverige

och att den omfattar hela det svenska vägnätet. Det är därför viktigt att Trafikverket skyndsamt tar fram anvisningar för hela landet om var den tunga trafiken ska få gå.

Det bör också vara ett prioriterat arbete att gå vidare med hur längre fordon än i dag ska kunna introduceras i trafiken. Tyngre och längre fordon är en effektiv åtgärd för att öka transporteffektiviteten och minska antalet fordon längs vägarna och därmed ökar trafiksäkerheten. Jag vill i sammanhanget hänvisa till Trafikverkets utredning från våren 2019 som visar att det går att låta längre lastbilar trafikera en stor del av det svenska vägnätet. Jag konstaterar att på relativt kort sikt kan 450 mil väg öppnas för längre transporter, vilket skulle ge positiva klimateffekter och minska transportkostnaderna.

Jag kan vidare konstatera att i dag är den maximala tillåtna fordonslängden i Sverige 25,25 meter. Jag menar att det är möjligt att öppna delar av vägnätet för lastbilar som är upp till 34,5 meter långa. Den största nyttan med längre lastbilar är enligt min mening att det går att frakta samma mängd gods med färre fordon, vilket minskar koldioxidutsläppen, luftföroreningarna, olycksrisken och annan miljöpåverkan. Jag noterar vidare att Trafikverket i sin rapport uppger att det på sikt finns potential att öppna ett nästan dubbelt så stort vägnät som det som föreslås i första steget. Jag vill därför se ett accelererat genomförande av BK4-standard i både statliga, enskilda och kommunala vägar, allt i syfte att få ett sammanhållet och funktionellt transportsystem för mer klimat- och transporteffektiva fordon.

Vidare har jag uppmärksammat att branschen i dag ser en gradvis omklassning på det statliga vägnätet, men inte samma tempo i omklassningen på kommunala vägar. Enligt vad jag har erfarit har kommunerna i begränsad omfattning varit delaktiga i processen och därför är få kommunala vägar i dag utpekade som BK4. Jag vill understryka att detta riskerar att utgöra ett stort hinder eftersom gods transporteras till och från noder som i de flesta fall är kommunala. För att möjliggöra färd med ett 74-tonsfordon måste hela sträckan vara klassad som BK4. Jag kan konstatera att många kommunala vägar, där det i dag fraktas gods till olika noder, är BK1-vägar och därför relativt lätt bör kunna klassas om till BK4. Endast i de fall som det finns en bro på vägsträckan måste en extra besiktning ske för att säkerställa brons bärighet. Eftersom de flesta kommuner inte i tillräcklig grad har varit involverade i planeringen av regionala transportstråk känner de inte heller till alla samhällsnyttor som är kopplade till införandet. Att införandet i de flesta fall inte kräver åtgärder i infrastrukturen utan främst är en administrativ åtgärd är enligt min bedömning heller inte välkänt. För att få en helhet i vägnätet som medger tyngre fordon fordras att regeringen ger Trafikverket en tydligare roll i dialog med kommunerna för fortsatt genomförande av BK4-klassning.

Sammanfattningsvis menar jag att åtgärder ska vidtas för att med stöd i genomförda utredningar och fattade beslut säkerställa att längre och tyngre lastbilar skyndsamt tillåts på ett tillräckligt, funktionellt och sammanhållet vägnät i hela Sverige. Jag menar även att Trafikverket bör ges i uppdrag att

inleda en dialog med kommuner och godstransportörer i syfte att bistå i omklassningen av det primärkommunala vägnätet i anslutning till terminaler m.m. från BK1 till BK4.

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

## **29. Långa och tunga lastbilar, punkt 13 (KD)**

av Mikael Oscarsson (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 motion

2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 56–58,

bifaller delvis motionerna

2019/20:604 av Mats Nordberg m.fl. (SD) yrkande 38,

2019/20:691 av Kjell-Arne Ottosson (KD),

2019/20:1990 av Lars Hjalmered (M) yrkandena 1 och 3,

2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 30.1 och

2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 13 och avslår motionerna

2019/20:1990 av Lars Hjalmered (M) yrkande 2,

2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 12,

2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 39 och

2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 19.

### *Ställningstagande*

Jag kan inledningsvis konstatera att ännu längre lastbilssektorn än de vi är vana vid, High Capacity Transport (HCT), kan spela en viktig roll för att effektivisera vägtransporterna och minska miljöpåverkan. Jag vill hänvisa till att i Finland tillåts sedan 2018 lastbilar på upp till 34,5 meter. I jämförelse med lastbilar på nuvarande maxlängd i Sverige, dvs. 25,25 meter, kan en lastbil på 32 meter enligt uppgift transportera samma godsmängd med 17 procent mindre koldioxidutsläpp och 25 procent mindre personal. Jag menar att vårt samhälle behöver använda potentialen hos HCT-fordon för att öka transporteffektiviteten, reducera transportvolymerna, minska utsläppen och uppnå högre säkerhet. Det är viktigt att kunskapen från väldokumenterade försök med HCT används och att fordonen konfigureras för det speciella område där de ska användas. Jag kan i sammanhanget konstatera att introduktionen av HCT kan komma att kräva att en ny förarbehörighet införs. Det är viktigt att Finlands erfarenheter av HCT studeras närmare.

Jag menar vidare att lastbilar på upp till 74 ton ska tillåtas på alla de vägar som har bärlighet för detta. Jag kan konstatera att regeringen dessvärre har valt att begränsa de tyngsta lastbilarnas nyttjande av vägnätet. Jag anser att det snabbt bör utarbetas regler så att en bruttovikt på upp till 74 ton kan tillåtas på de delar av det allmänna vägnätet som har tillräcklig bärlighet för att denna reform ska ge de miljö-, klimat- och ekonomieffektiva transporter som är tanken. Svenska företag måste ges goda möjligheter att konkurrera på så goda möjligheter som möjligt, inte minst skogsnäringen. Jag vill samtidigt lyfta fram att med lastbilar på 74 ton reduceras utsläppen per ton transporterat gods; färre lastbilar bidrar till mindre miljöförstöring och det är viktigt för att få ned transportsektorns koldioxidutsläpp. Jag vill i sammanhanget betona att det är utsläppen som ska bekämpas, inte enskilda transportslag.

Jag menar slutligen att Trafikverket bör få ett utökat uppdrag att påskynda tillståndsgivandet avseende vägar med bärlighetsklass 4 (BK4-vägar). Det är viktigt att Trafikverkets uppgradering av BK4-vägar påskyndas och det är av yttersta vikt att detta går snabbare än i dag eftersom BK4-vägar förstärker den svenska konkurrenskraften. Jag vill särskilt lyfta fram riksväg 45 som är en viktig trafiklänk som binder samman norra Sverige med bl.a. hamnarna i södra och mellersta Sverige. Jag anser att riksväg 45 ska prioriteras avseende upprustning till BK4 samt att man ska göra en studie över vad som kan göras för att i övrigt förbättra denna väg i syfte att underlätta för turism samt person- och godstrafik.

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

### **30. Tunga transporter, punkt 14 (S, V, MP)**

av Jens Holm (V), Teres Lindberg (S), Emma Berginger (MP), Anna Vikström (S), Azadeh Rojhan Gustafsson (S), Leif Nysmed (S) och Serkan Köse (S).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

Riksdagen avslår motionerna

2019/20:177 av Martina Johansson (C),

2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 11 och

2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 34.

#### *Ställningstagande*

Vi vill inledningsvis understryka vikten av en fortsatt effektiv och snabb hantering av ansökningar om dispens för transporter som är bredare, längre eller tyngre än vad grundbestämmelserna medger. Vi kan konstatera att det i



dag är Trafikverkets regioner eller kommunerna som prövar dessa ansökningar. Trafikverket uppger att man ger information och råd till enskilda, företag, polisen, kommuner m.fl. om fordon, fordonskombinationer, färdvägar, regler och transportvillkor.

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

Enligt Trafikverkets praxis när det gäller tillfällig dispens för en enstaka transport sker en dispenstransport normalt inom någon dag efter beslutet, men det är enligt Trafikverket lämpligt att låta dispensen gälla längre tid. Beslut om dispens för en enstaka transport gäller normalt högst 30 dagar. När det gäller en tillfällig dispens för återkommande transporter på en vägsträcka gäller ett beslut om dispens normalt mellan 30 och 360 dagar, beroende på transportens bredd, längd och/eller vikt. I ett dispensbeslut för vikt är giltighetstiden högst 90 eller 180 dagar. När det gäller generella vägnätsdispenser kan giltighetstiden utsträckas till 360 dagar för färd med återkommande tunga transporter av odelbar last på BK1-vägar på huvudvägnätet inom en region och med en bestämd högsta bruttovikt (för närvarande 71 ton för fordonståg, 22 ton för boggi och 26 ton för trippelaxel) eller för färd med tungt fordon (exempelvis mobilkranar) på huvudvägnätet inom en region och med en bestämd högsta vikt. För färd med breda fordon (exempelvis breda påhängsvagnar, skotare eller dumprar) kan giltighetstiden utsträckas till 1 800 dagar vid återkommande transporter på vägar som inte är enskilda och med en bestämd största bredd. Vi menar att detta synes vara en god hantering av ansökningar om dispenser.

Vi vill understryka att det är viktigt att hålla fast vid den grundläggande ansvarsfördelningen mellan staten, kommunerna och enskilda när det gäller väghållningsfrågor. Det är viktigt att det är tydligt att kommunerna fortsätter att ha ansvaret för de kommunala vägarna. Det är inte rimligt att Trafikverket ska ta ansvar för att ge tillstånd för tunga transporter som skulle kunna skada bl.a. broar och ledningar som finns längs kommunala vägar. Däremot kan Trafikverket bistå kommunerna genom rådgivning. Det är viktigt att komma ihåg att det varje dag fattas en mängd beslut inom kommunerna som kan påverka dispenshanteringen.

Vi vill framhålla att det enligt Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) redan i dag finns möjlighet till förenklat samråd mellan kommuner och Trafikverket i dispensärenden. Det är vidare t.ex. viktigt med gemensamma digitala verktyg och att kommunerna har tillgång till samma underlagsmaterial i form av bl.a. kartor för att kunna fatta snabba och välgrundade dispensbeslut. Vi vill särskilt uppmärksamma att Trafikverket betonar vikten av fortsatt samverkan med kommunerna.

När det gäller handläggningstider uppger Trafikverket att dessa beror på vilken typ av transport som ärendet gäller, hur ansökan har gjorts och om den är komplett. Detta är enligt vår mening naturligt. Handläggningstiden uppges normalt vara en till tre arbetsdagar. Handläggningstiden kan bli längre för ärenden som kräver vidare utredningar eller yttranden från andra myndigheter. Trafikverket väntar normalt med att fatta dispensbeslutet tills någon eller några dagar innan transporten ska utföras eftersom situationen på vägarna ofta förändras. Vi kan konstatera att det pågår ett arbete inom Trafikverket för att göra ansökningssystemet så smidigt som möjligt, vilket vi ser mycket positivt på. Vi vill betona vikten av att kontinuerligt söka efter effektiviseringsmöjligheter. Exempelvis vill vi peka på att alla myndigheter har en skyldighet att arbeta med digitaliseringsfrågor. Det bör i sammanhanget även betonas att beslut om dispenser är myndighetsbeslut.

Vi kan konstatera att Trafikverket uppger att det varken skulle vara lämpligt eller görligt att delegera dispensärenden till Trafikverket. Vi delar denna bedömning. En delegering av dispensärenden från kommunerna skulle bl.a. innebära behov av mer resurser till Trafikverket.

Sammanfattningsvis vill vi framhålla vikten av en fortsatt effektiv och snabb hantering av ansökningar om dispens för transporter som är bredare, längre eller tyngre än vad grundbestämmelserna medger samtidigt som vi kan konstatera att dagens system synes innebära en god hantering av ansökningar om dispenser. Mot den bakgrunden finner vi inte skäl för utskottet att nu ta något initiativ när det gäller tunga transporter. Vi förutsätter också att det inom ramen för den samverkan som sker mellan Trafikverket och kommunerna löpande vidtas åtgärder för att underlätta hanteringen där det så är möjligt. Vi avstyrker därför motionerna 2019/20:177 (C), 2019/20:2597 (M) yrkande 11 och 2019/20:3246 (C) yrkande 34.

### **31. Bestämmelser om vissa fordonstyper, punkt 15 (M)**

av Mikael Damsgaard (M), Karin Enström (M), Cecilie Tenfjord Toftby (M) och John Weinerhall (M).

#### *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  
2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 42 och  
avslår motion  
2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 24, 25, 34, 50 och 54.

### *Ställningstagande*

Vi anser att det bör göras en översyn av hastighetsbegränsningar för släpvagnar och husvagnar.

Vi kan konstatera att i Sverige får bil med husvagn köra i en hastighet av högst 80 kilometer per timme, oavsett bilens och husvagnens konstruktion, medan lagstiftningen är mer flexibel i en del andra länder och vissa husvagnar med god trafiksäkerhet tillåts köra i en hastighet av 100 kilometer per timme, t.ex. i Tyskland. Vi menar att en utredning bör genomföras i syfte att göra det svenska regelverket mer flexibelt i denna del.

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

### **32. Bestämmelser om vissa fordonstyper, punkt 15 (SD)**

av Angelika Bengtsson (SD), Martin Kinnunen (SD) och Tobias Andersson (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  
2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 24, 25, 34, 50 och 54  
samt  
avslår motion  
2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 42.

### *Ställningstagande*

Mopedbilar klassas i dag vanligen som EU-moped och får framföras med en hastighet av högst 45 kilometer per timme. Mopedbilen får högst väga 425 kg och lasta högst 260 kg. Vi kan konstatera att mopedbilar inte är lika säkra som exempelvis en yngre A-traktor, för vilken den högsta tillåtna vikten är högre. Mopedbilar byggs uteslutande av plast för att klara viktkraven, och därmed görs även viktbesparingar på säkerhetsdetaljer. Detta resulterar följaktligen i mindre säkra fordon från ett tekniskt perspektiv. Genom att använda mer tåliga byggmaterial skulle krocksäkerheten kunna förbättras och även resultera i billigare slutprodukter. Vi menar därför att en höjning av viktgränsen för mopedbilar bör utredas.

Vi kan vidare konstatera att ett terrängfordon är ett motordrivet fordon som i huvudsak används för person- eller godstransporter i eller genom terräng. 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 terrängmotorfordon behöver korsa en väg som inte är enskild, är tillåten att

göra det via den kortaste lämpliga sträckan. Vi menar att fler möjligheter till undantag bör finnas, inte minst för att underlätta människors vardag och företagande, samtidigt som de inte nämnvärt påverkar trafiksäkerhet eller miljö. Vi anser därför att en utökad möjlighet att framföra terrängfordon på allmän väg bör utredas.

Vidare vill vi peka på att det i större städer byggs allt fler körfält som endast är avsedda för kollektivtrafiken. Vi menar att dessa körfält inte används optimalt, varför de borde kunna nyttjas i större utsträckning. Det kan konstateras att motorcyklar inte tillhör en kategori fordon som nämnvärt försvårar för kollektivtrafiken. Av den anledningen anser vi att det bör genomföras en utredning av möjligheten att låta motorcyklar nyttja kollektiva körfält där det är möjligt. Likaså anser vi att möjligheten för taxi att nyttja kollektiva körfält bör utredas. Vi menar att taxi kan ses som en del av det kollektiva resandet och borde få ökad tillgång till de kollektiva körfälten, där så är möjligt. Detta skulle exempelvis underlätta för färdtjänst.

Slutligen vill vi lyfta fram att de s.k. lättlastarna (3,5-tons fordon) har blivit ett vanligt inslag gällande godstransporter på svenska vägar. Dessa lätta lastbilar är dock ofta överlastade. Det finns exempel på att polisen har kunnat fastställa överlast på över 500 procent. Vi vill understryka att kraftigt överlastade fordon utgör en betydande risk i trafiken. Därtill kan konstateras att dessa fordon inte omfattas av kravet på färdskrivare. Lättlastarna ökar i popularitet och den växande mängden innebär en ökad belastning på miljön eftersom gods körs i flera omgångar i stället för med större transporter. Regelverket för lättlastare bör därför ses över för att öka säkerheten på våra vägar.

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

### **33. Övergivna fordon, punkt 18 (SD)**

av Angelika Bengtsson (SD), Martin Kinnunen (SD) och Tobias Andersson (SD).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion  
2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 97 och  
avslår motionerna  
2019/20:1480 av Lotta Olsson (M) och  
2019/20:2190 av Lotta Finstorp (M).

### *Ställningstagande*

Vi kan konstatera att ett stort problem med stulna bilar är att de blir stående alltför länge på det ställe där de lämnades av förövaren. Polisen undersöker i dessa fall fordonet och konstaterar fordonet stulet och placerar därefter ett märkt band på bilen. Ett problem som därefter uppstår om en bil blir stående för länge är att den riskerar att bli vandaliserad, plundrad eller satt i brand. För att undvika detta måste fordonet forslas bort snarast, innan mer åverkan gjorts på fordonet. Mot den bakgrunden menar vi att möjligheten att snabbare kunna forsla bort övergivna fordon behöver utredas.

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

### **34. Några registreringsfrågor, punkt 19 (SD, C)**

av Martina Johansson (C), Angelika Bengtsson (SD), Martin Kinnunen (SD) och Tobias Andersson (SD).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 19 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion  
2019/20:1769 av Johan Hedin och Anders Åkesson (båda C) yrkande 5 och avslår motionerna  
2019/20:1592 av Daniel Bäckström (C),  
2019/20:3031 av Serkan Köse och Mathias Tegnér (båda S) och  
2019/20:3249 av Ola Johansson m.fl. (C) yrkande 19.

### *Ställningstagande*

För att minska risken för stölder av attraktiva fordon bör möjligheten att söka i trafikregistret ses över. Vi menar därför att åtkomsten till fordonsuppgifter bör begränsas, exempelvis genom att den som vill hämta ut en fordonsuppgift måste legitimera sig. Enligt vår bedömning skulle detta kunna minska möjligheterna för den som har onda avsikter, samtidigt som ett legitimt bruk av en sådan söktjänst inte hindras.

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

### **35. Tillstånd för virkesupplag vid allmän väg, punkt 20 (S, V, L, MP)**

av Jens Holm (V), Teres Lindberg (S), Helena Gellerman (L), Emma Berginger (MP), Anna Vikström (S), Azadeh Rojhan Gustafsson (S), Leif Nysmed (S) och Serkan Köse (S).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 20 borde ha följande lydelse:

Riksdagen avslår utskottets förslag.

#### *Ställningstagande*

Utskottsmajoritetens förslag till utskottsinitiativ innebär att riksdagen bör ge regeringen till känna att regelverket bör ändras så att avgift för ansökningar om virkesupplag vid allmän väg inte längre ska tas ut samt att Trafikverket snarast underlättar administrationen för skogsföretagen via ytterligare utveckling av exempelvis e-tjänster och generella tillstånd i samband med ansökan om tillstånd för virkesupplag utmed allmän väg. Förslaget har sin grund i att Trafikverket efter den 1 januari 2020 har börjat att ta ut en avgift på 2 900 kronor för ansökningar om virkesupplag vid allmän väg.

Trafikverkets tillstånd syftar till att upprätthålla en god trafiksäkerhet genom att myndigheten har vetskap om var virkesavläggen är placerade. Det finns en enighet inom skogsbruket om att ett ansökningsförfarande ska fortsätta att tillämpas. Den allmänna principen är att statliga myndigheter, regioner och kommuner finansierar myndighetsutövning genom avgifter som tas ut av den som ansöker om tillstånd.

Av väglagen, vägförordningen och avgiftsförordningen framgår att avgift ska tas ut för virkesupplag. Av väglagen framgår att för att få lägga upp virke intill en allmän väg krävs tillstånd. I lagen anges att inom ett vägområde får inte utan väghållningsmyndighetens tillstånd uppföras byggnader, göras tillbyggnader eller utföras andra anläggningar eller vidtas andra åtgärder som kan inverka menligt på trafiksäkerheten eller vara till olägenhet för vägens bestånd, drift eller brukande.

Av Trafikverkets information framgår att man måste ha tillstånd för att lägga upp virke vid en allmän eller enskild väg. Frågan om tillstånd beror på om upplaget placeras inom eller utanför vägområdet och om det är vid allmän eller enskild väg. Trafikverket har valt att lämna dels generella tillstånd, dels särskilda tillstånd. De generella tillstånden för upplag inom vägområdet kan sökas hos Trafikverket för virkesupplag vid väg som har en högsta tillåten hastighet på 80 kilometer per timme och en trafikmängd på högst 2 000 fordon per dygn i genomsnitt under året. Det generella tillståndet gäller för flera vägar inom ett län under två år. Det särskilda tillståndet krävs om inte det generella kan sökas.

Trafikverket har uppgett att det är en ambition att de generella tillstånden ska finnas kvar som i dag. Detta är viktig information, då de generella tillstånden underlättar för skogsägaren att avverka, gallra och ta ut skadat virke på olika områden på ägorna under två års tid utan att behöva söka nya tillstånd för varje nytt virkesupplag vid allmän väg. De generella tillstånden minskar även administrationen på Trafikverket.

Trafikverket har utvecklat en e-tjänst för att underlätta tillståndsförfarandet. Skogsbranschen har dock synpunkter på att förfarandet fortfarande kan ta för lång tid. En översyn av tillståndsprocessen och en vidareutveckling av e-tjänsterna i dialog med skogsbranschen har potential att minska ledtiderna för tillstånd för virkesupplag. Vi anser därmed att ett ansökningsförfarande är motiverat men välkomnar också att regeringen har meddelat att man följer frågan och överväger om en lokal dispensmöjlighet från avgiften vid t.ex. granbarkborreangrepp bör införas.

Sammanfattningsvis är utskottsinitiativets förslag att underlätta administrationen vid ansökan om tillstånd för virkesupplag utmed allmän väg genom vidareutveckling exempelvis e-tjänster och generella tillstånd mycket positivt. Däremot finns inte tillräckliga motiv för att frångå den allmänna principen att statliga myndigheter, regioner och kommuner finansierar myndighetsutövning genom avgifter som tas ut av den som ansöker om tillstånd. Förslaget bör därför avslås.

# Särskilda yttranden

## 1. En fossilfri fordonsflotta, punkt 1 (M)

Mikael Damsgaard (M), Karin Enström (M), Cecilie Tenfjord Toftby (M) och John Weinerhall (M) anför:

Moderaterna tar klimathotet på största allvar. Detta är vår tids stora ödesfråga. Sverige och hela världen ska ställa om från fossilt till fossilfritt. Detta ska ske genom hållbara beslut som bygger på forskning och vetenskap. Det är inte politisk klåfingrighet och alarmism som kommer att driva omställningen utan kloka långsiktiga beslut.

Moderaterna vill bryta upp dagens bonus–malus-system. Riksrevisionen och Konjunkturinstitutet konstaterar i sina granskningar att bonus–malus-systemet inte är ett effektivt styrmedel för att minska utsläppen från personbilar. Konjunkturinstitutet slår fast att systemet inte direkt styr mot minskade utsläpp. Riksrevisionen har uppskattat att kostnaderna för att minska utsläppen med motsvarande 1 ton koldioxid genom bonus–malus-systemet är cirka fem gånger högre än nivån på koldioxidskatten.

Därtill finns problem med att bonusbilar exporteras till Norge. De fördelningspolitiska effekterna av bonus–malus-systemet kan också ifrågasättas. Människor som bor utanför storstäderna, som behöver bilen för att vardagen ska kunna fungera, drar i mindre utsträckning nytta av bonusdelen än människor i storstäderna där lönerna generellt är högre. Detta är i grunden orättvist och är inte en bra grund för en brett förankrad klimatpolitik. Varje krona behöver användas så effektivt och smart som möjligt. Det görs inte med dagens bonus–malus-system.

## 2. Självkörande fordon, punkt 9 (KD)

Mikael Oscarsson (KD) anför:

Jag vill inledningsvis betona att jag ställer mig bakom utskottets förslag om ett tillkännagivande till regeringen vad gäller självkörande fordon. Det är viktigt för att bl.a. förbättra trafiksäkerheten, underlätta arbetspendlingen och gynna godstransportsektorn.

Jag vill samtidigt framhålla att riksdagen i maj 2018 beslutade om ett tillkännagivande med innebörden att regeringen skyndsamt bör utarbeta en strategi för självkörande fordon (bet. 2017/18:TU15, rskr. 2017/18:324). I skrivelse 2019/20:75 uppger regeringen att man bereder riksdagens tillkännagivande vidare och att det ännu inte är slutbehandlat. Jag vill här betona vikten av att regeringen skyndsamt arbetar vidare med att ta fram en samlad och utvecklad strategi för självstyrande fordon.



BILAGA

## Förteckning över behandlade förslag

## Motioner från allmänna motionstiden 2019/20

*2019/20:177 av Martina Johansson (C):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förenkla tillstånden för att söka dispens för att transportera vissa fordon och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:190 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.

*2019/20:193 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 besiktningssprotokollet 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.

*2019/20:400 av Per Lodenius (C):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en symbol för vägs skyltar som indikerar samlingslokal och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:424 av Helena Lindahl (C):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Trafikverket i uppdrag att utforma upphandlingar med underentreprenörer så att det är möjligt att, inom en rimlig tidsram, utföra snöröjning såväl åt staten som åt enskilda vägsamfälligheter och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:595 av Martin Kinnunen m.fl. (SD):*

22. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över målet om en fossiloberoende fordonsflotta och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:604 av Mats Nordberg m.fl. (SD):*

38. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om snabbare införande av 76 tons totalvikt på lastbils ekipage i Sverige och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:625 av Larry Söder (KD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten att öka den tillåtna hastigheten för A-traktorer till 45 kilometer/timme och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:691 av Kjell-Arne Ottosson (KD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en skyndsam hantering av längdbestämmelserna för transporter med lastbil och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:718 av Markus Wiechel (SD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa ett nationellt register för parkeringstillstånd för personer med nedsatt rörelseförmåga och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:865 av Lars Beckman (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av vägbelysning i hela landet och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:913 av Linda Ylivainio (C):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ersätta vägsalt som halkbekämpningsmedel och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:1261 av Isak From och Åsa Karlsson (båda S):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över vinterväghållningen på enskilda vägar och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:1327 av Marléne Lund Kopparklint (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda förutsättningarna för att fyrkantiga nummerskyltar som i dag är reserverade för traktorer och motorcyklar även ska få tilldelas veteranbilar och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:1339 av Betty Malmberg (M):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att nivån på ekonomiska schabloner vid överlåtelse av väghållaransvar till enskilda vägar måste anpassas och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att pausa Trafikverkets pågående handläggning av indragningsärenden samt överlåtelser av väghållaransvar till dess att en rättssäker nationell rutin har implementerats och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:1480 av Lotta Olsson (M):*

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

*2019/20:1589 av Ulrika Heie och Fredrik Christensson (båda C):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om generösare bedömning av skyltningsregler vid allmänna vägar och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:1592 av Daniel Bäckström (C):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att endast berörda myndigheter bör ha tillgång till information om vilka fordon en person äger och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:1752 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 gör det möjligt att differentiera parkeringsavgifter utifrån fordons miljöegenskaper, så att det är möjligt med lägre parkeringsavgifter för de fordon som är miljöfordon enligt vägtrafikskattelagen, uppfyller särskilda miljökrav eller som drivs med ett visst drivmedel, exempelvis el, och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över kommunallagen så att principen om likabehandling av kommuninvånare medger olika parkeringsavgifter, om syftet är att förbättra den gemensamma miljön och på så sätt gynna kommuninvånarna som helhet och att det framgår att det inte är invånarna som behandlas olika, utan fordonen, och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:1769 av Johan Hedin och Anders Åkesson (båda C):*

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utöka kriminaliseringen av framförande av obesiktigade fordon och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utöka möjligheterna till förverkande av obesiktigade fordon och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa e-legitimering för att få tillgång till fordonsuppgifter och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:1791 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.

*2019/20:1833 av Helena Lindahl och Per Åsling (båda C):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en strategi för minskad saltanvändning bör tas fram för vägar i områden med vinterväglag och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:1955 av Arman Teimouri (L):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att modernisera väglagen så att den anpassas efter dagens förutsättningar och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:1990 av Lars Hjalmered (M):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen skyndsamt ska återkomma till riksdagen med konkreta regelförändringar för att möjliggöra utökad användning av tyngre lastbilar med vikt upp till 74 ton och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör överväga att införa försök med tyngre lastbilar med vikt upp till 90 ton och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda och återkomma med förslag om längre lastbilar och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:1992 av Lars Hjalmered (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.

*2019/20:1993 av Lars Hjälmered (M):*

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

*2019/20:2044 av Saila Quicklund (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att prioritera landsbygden vid införande av självkörande fordon och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:2093 av Lina Nordquist (L):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att öka framkomligheten i offentlig miljö för personer med synnedsättning, dels genom stärkt kunskap hos personer involverade i utformningen av ledstråk, dels genom en ny symbol i 4 kap. 9 § vägmärkesförordningen om vägmärkingar, och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:2111 av Maria Nilsson (L):*

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

*2019/20:2187 av Lars-Arne Staxäng och Sten Bergheden (båda M):*

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om möjligheten att underlätta användning av markområden för veteranbilsträffar och motorevenemang och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:2190 av Lotta Finstorp (M):*

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

*2019/20:2304 av Ida Karkiainen m.fl. (S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör se över konsekvenserna av privatiseringen av bilprovningen och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:2360 av Lars Beckman (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över lagstiftningen rörande gatuhållning och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:2386 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.

*2019/20:2391 av Lars Beckman (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att myndigheter inte ska överföra vägar till enskilda som motsätter sig det och att det bör finnas bra och farbara vägar i hela Sverige och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:2397 av Lars Beckman (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkerställa att vinterväghållningen fungerar i hela Sverige och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:2409 av Sofia Westergren (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av en översyn av befintlig lagstiftning så att äldre fordon under vissa omständigheter undantas från krav på ursprungshandlingar vid registrering och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:2491 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.

*2019/20:2492 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-mopederna 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.

*2019/20:2494 av Cecilia Widegren (M):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över krångliga och otidsenliga föreskrifter som försvårar och ställer till det för Sveriges civilsamhälles motorentusiaster och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över det oproportionella för civilsamhällets intressen vad gäller t.ex. föreskrifter, regler och administrering hos länsstyrelserna och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd bör förändras för att underlätta för dem som förvaltar det rullande kulturarvet och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:2515 av Katarina Brännström (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en översyn av lagar och regler samt hur tillämpning sker när det gäller skyltar på landsbygden för att underlätta för näringsliv och turism och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:2541 av Cecilia Widegren (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att göra E20 till projektväg för elektrifiering av väg och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M):*

7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta fram en nationell strategi för elektrifiering av vägnätet och tillkännager detta för regeringen.
8. 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.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om förenklad tillståndsprövning avseende tung transport och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att investera i vägar för att klara tyngre och längre lastbilar och tillkännager detta för regeringen.
24. 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 tillkännager detta för regeringen.
42. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över hastighetsbegränsningar för släpvagnar och husvagnar och tillkännager detta för regeringen.
45. 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.

*2019/20:2659 av Louise Meijer m.fl. (M):*

5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att driva på för krav på utökad information om personbilars totala klimat- och miljöpåverkan vid nybilsförsäljning och tillkännager detta för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en definition av begreppet ”miljöbil” bör tas fram i syfte att underlätta för konsumenter att fatta klimatvänliga beslut, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Energimyndigheten i uppdrag att ta fram en elektrifieringsstrategi för vägtransporter i Sverige och tillkännager detta för regeringen.
18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över regelverket i syfte att underlätta för utbyggnad av elvägar och tillkännager detta för regeringen.
20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge kommuner möjlighet att differentiera parkeringsavgifter utifrån fordonets miljöklassning och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:2738 av Helena Gellerman m.fl. (L):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Trafikverket i uppdrag att utreda hur stor del av det svenska vägnätet som i dag kan användas av självkörande fordon samt ta fram en underhållstrategi för hur vi kan framtidssäkra det svenska vägnätet, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

*2019/20:2746 av Helena Gellerman m.fl. (L):*

4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om geofencing och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om samverkan om användning av fordonens nya teknik och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om självkörande bilar och tillkännager detta för regeringen.



*2019/20:2757 av Tina Acketoft (L):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ett nytt förfarande för skyltning för företag samt besöks- och turistmål och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD):*

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bygga ut laddinfrastrukturen för publik laddning av elbilar och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om elektrifiering av de tunga vägtransporterna och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en utvecklad strategi för elektrifiering av fordonsflottan och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om huvudmannaskapet vid elektrifiering av vägar och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en utvecklad strategi för självkörande bilar och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta bort undantaget för el i lagen (2005:1248) om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel och tillkännager detta för regeringen.
42. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag på hur man kan förbättra miljökontrollen av fordon så att Sverige inte har betydligt lägre krav på miljökontroll av fordon än andra europeiska länder och tillkännager detta för regeringen.
43. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över reglerna för Atraktor i syfte att finna en lösning som ökar trafiksäkerheten och tillkännager detta för regeringen.
55. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stimulera användningen av biogas och tillkännager detta för regeringen.
56. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om HCT-fordon och tillkännager detta för regeringen.
57. 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 bärlast för detta och tillkännager detta för regeringen.
58. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket ska få ett utökat uppdrag att påskynda tillståndsgivandet avseende BK4-vägar och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:2831 av Ulf Kristersson m.fl. (M):*

20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en fortsatt satsning på tekniskt neutralt stöd till laddinfrastruktur och tillkännager detta för regeringen.
21. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en nationell strategi för elektrifiering av vägnätet i Sverige och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:2902 av Edward Riedl (M):*

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

*2019/20:2971 av Edward Riedl (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra en översyn av regelverken för A-traktorer i syfte att överväga möjligheten att öka den tillåtna hastigheten till 45 kilometer i timmen för innehavare av körkort med AM-behörighet, och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:3031 av Serkan Köse och Mathias Tegnér (båda S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga en lagstiftning som gör att alla bilägare enkelt får sina nummerplåtar säkrade och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:3107 av Annie Lööf m.fl. (C):*

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att öka takten i elektrifieringen och utfasningen av fossila bränslen för en renare miljö och bättre folkhälsa och tillkännager detta för regeringen.
15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att staten bör ta ett större ansvar för att, genom upphandling, bygga ut infrastrukturen för fossilfri laddning och tankning i hela landet, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

*2019/20:3166 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.

*2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C):*

4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten för staten att ta ett större ansvar för att, genom upphandlingsverket, bygga ut infrastrukturen för fossilfri laddning och tankning i hela landet och tillkännager detta för regeringen.
27. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för en nationell strategi för en ökad elektrifiering av Sveriges transporter, med elinfrastruktur till aktuellt vägnät, en utbyggnadsplan för lastbilsanpassad laddinfrastruktur, översyn av beslutsprocesser samt samarbete med andra länder för att sätta en standard, och tillkännager detta för regeringen.
- 30.1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att åtgärder ska vidtas för att med stöd i genomförda utredningar och fattade beslut säkerställa att längre och tyngre lastbilar och tåg skyndsamt tillåts på ett tillräckligt, funktionellt och sammanhållet väg- och järnvägsnät i hela Sverige och tillkännager detta för regeringen.

*Förslaget behandlas i den del som avser längre och tyngre lastbilar.*

33. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta fram en juridisk definition av begreppet bilpool, alternativt fordonspool, i syfte att ge kommuner större råddighet över att avdela gatumark till delningstjänster inom transportsektorn och tillkännager detta för regeringen.
34. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket bör delegeras ett övergripande ansvar för dispenshantering avseende transporter av mobila kranar och tunga fordon och tillkännager detta för regeringen.
37. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över hur Trafikverket kan få i uppdrag att utforma upphandlingar med entreprenörer så att det är möjligt – inom rimlig tidsram – att utföra snöröjning, såväl åt staten som åt enskilda vägsamfälligheter och tillkännager detta för regeringen.

39. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att inleda en dialog med kommuner och godstransportörer i syfte att bistå i omklassningen av det primärkommunala vägnätet i anslutning till terminaler m.m. från BK1 till BK4 och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:3249 av Ola Johansson m.fl. (C):*

19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en översyn av befintlig lagstiftning i syfte att öka tryggheten vid köp av begagnade bilar och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:3264 av Kristina Yngwe m.fl. (C):*

10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att klimatpåverkan från transportsektorn ska minska genom ökad användning och inhemsk produktion av klimateffektiva biodrivmedel, utökad elektrifiering och mer effektiva transportlösningar och tillkännager detta för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att staten bör ta ett större ansvar att, genom upphandling, bygga ut infrastrukturen för fossilfri laddning och tankning i hela landet och tillkännager detta för regeringen.
18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa ett e-tal för antal laddstolpar som bör finnas till antalet parkeringsplatser som byggs och tillkännager detta för regeringen.
20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att underlätta för laddning av elfordon via befintlig infrastruktur, bl.a. lyktstolpar, samt via nya marknadsmodeller och tillkännager detta för regeringen.
22. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förbättra möjligheterna för konvertering av bilar till mer miljövänlig drift och tillkännager detta för regeringen.
23. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att energideklaration ska införas på personbilar vid nybilsförsäljning och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:3266 av Ola Johansson m.fl. (C):*

29. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om moderna mobilitetslösningar såsom bilpooler och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:3333 av Camilla Brodin m.fl. (KD):*

18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att prioritera arbetet för att nå målet en fossilfri fordonsflotta 2030 och ett klimatneutralt Sverige 2045 och tillkännager detta för regeringen.
19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en gemensam laddstandard för elbilar inom EU och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:3344 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.

*2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD):*

8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stärka kulturarvet på svenska vägar och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att högre bärighetsklass BK4 bör införas på fler anpassade vägar och tillkännager detta för regeringen.
17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att parkeringsplatser och bilpooler bör tas med i beaktande vid samhällsplanering och tillkännager detta för regeringen.
19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över dispensen gällande bruttovikter med konfigurationen 6x6 och tillkännager detta för regeringen.
23. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om elbilar och tillkännager detta för regeringen.
24. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att motorcyklar bör kunna nyttja kollektiva körfält där det är möjligt och tillkännager detta för regeringen.
25. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda en höjning av viktgränsen för mopedbilar och tillkännager detta för regeringen.
33. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda en höjning av hastigheten på A-traktorer från dagens 30 km/h till 45 km/h och tillkännager detta för regeringen.
34. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda utökad möjlighet att framföra terrängfordon på allmän väg och tillkännager detta för regeringen.
50. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten att taxi bör kunna nyttja kollektiva körfält och tillkännager detta för regeringen.

54. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regelverket kring lätta lastbilar bör ses över och tillkännager detta för regeringen.
61. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skärpa lagen gällande överträdelser av lastzoner och tillkännager detta för regeringen.
77. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att elvägar bör testas på fler vägsträckor och i fler förhållanden och tillkännager detta för regeringen.
78. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda regelförändringar vid test av elvägar och tillkännager detta för regeringen.
79. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skapa fler elvägar för tunga fordon och tillkännager detta för regeringen.
80. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda ansvarsfrågan gällande självkörande fordon och tillkännager detta för regeringen.
81. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda prioriteringsfrågan gällande självkörande fordon och tillkännager detta för regeringen.
97. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att snabbare kunna forsla bort övergivna fordon och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:3351 av Johan Pehrson m.fl. (L):*

6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bryta beroendet av fossila bränslen och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om biodrivmedel och tillkännager detta för regeringen.