

# Trafikutskottets betänkande 2022/23:TU10

## Vägtrafik- och fordonsfrågor

---

### Sammanfattning

Utskottet föreslår att riksdagen avslår samtliga motionsyrkanden, bl.a. med hänvisning till planerade eller redan vidtagna åtgärder och pågående beredning. Motionsyrkandena handlar om en fossilfri fordonsflotta, tillgång till laddning och fossilfri tankning, självkörande fordon, besiktningmarknaden för fordon, tyngre och längre lastbilar, bilpooler m.m.

I betänkandet finns 38 reservationer (S, SD, V, C, MP).

#### *Behandlade förslag*

Cirka 100 yrkanden i motioner från allmänna motionstiden 2022/23.

# Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut .....	4
Redogörelse för ärendet .....	9
Ärendet och dess beredning.....	9
Utskottets överväganden.....	10
En fossilfri fordonsflotta.....	10
Tillgång till laddning och fossilfri tankning .....	19
Andra styrmedel i fråga om transportsektorns klimatmål.....	26
Självkörande fordon .....	31
Besiktningmarknaden för fordon .....	37
Vissa fordonsbesiktningfrågor .....	40
Tyngre och längre lastbilar .....	44
Bilpooler.....	50
Parkeringsfrågor .....	53
Flyttning av fordon.....	60
Vägrafikregistret.....	63
Fordonsmålvakter.....	67
Bestämmelser om vissa fordonstyper .....	73
Historiska fordon och motorhobbyn .....	76
Vissa vägfrågor.....	81
Vägskyltning .....	88
Vissa trafikbestämmelser.....	90
Vinterväghållning.....	94
Manipulation av vägmätare .....	98
Trängsel- och vägavgifter.....	101
Reservationer .....	103
1. En fossilfri fordonsflotta, punkt 1 (S).....	103
2. En fossilfri fordonsflotta, punkt 1 (V) .....	104
3. En fossilfri fordonsflotta, punkt 1 (C) .....	105
4. En fossilfri fordonsflotta, punkt 1 (MP) .....	105
5. Tillgång till laddning och fossilfri tankning, punkt 2 (V).....	106
6. Tillgång till laddning och fossilfri tankning, punkt 2 (C).....	107
7. Tillgång till laddning och fossilfri tankning, punkt 2 (MP).....	108
8. Andra styrmedel i fråga om transportsektorns klimatmål, punkt 3 (SD).....	108
9. Andra styrmedel i fråga om transportsektorns klimatmål, punkt 3 (C) .....	109
10. Andra styrmedel i fråga om transportsektorns klimatmål, punkt 3 (MP) .....	110
11. Självkörande fordon, punkt 4 (SD).....	110
12. Självkörande fordon, punkt 4 (C) .....	111
13. Besiktningmarknaden för fordon, punkt 5 (S).....	112
14. Vissa fordonsbesiktningfrågor, punkt 6 (SD).....	113
15. Vissa fordonsbesiktningfrågor, punkt 6 (C).....	113
16. Tyngre och längre lastbilar, punkt 7 (S) .....	114
17. Tyngre och längre lastbilar, punkt 7 (SD) .....	114
18. Tyngre och längre lastbilar, punkt 7 (C).....	115
19. Bilpooler, punkt 8 (SD) .....	116
20. Bilpooler, punkt 8 (C).....	117

21. Bilpooler, punkt 8 (MP).....	118
22. Parkeringsfrågor, punkt 9 (SD).....	118
23. Parkeringsfrågor, punkt 9 (C).....	120
24. Parkeringsfrågor, punkt 9 (MP).....	121
25. Flyttning av fordon, punkt 10 (SD) .....	122
26. Vägrafikregistret, punkt 11 (SD) .....	123
27. Fordonsmålvakter, punkt 12 (SD) .....	124
28. Fordonsmålvakter, punkt 12 (C).....	126
29. Bestämmelser om vissa fordonstyper, punkt 13 (SD).....	126
30. Historiska fordon och motorhobbyn, punkt 14 (SD) .....	127
31. Vissa vägfrågor, punkt 15 (SD) .....	128
32. Vissa vägfrågor, punkt 15 (C) .....	130
33. Vissa vägfrågor, punkt 15 (MP) .....	131
34. Vägskyltning, punkt 16 (SD).....	132
35. Vissa trafikbestämmelser, punkt 17 (SD).....	133
36. Vinterväghållning, punkt 18 (SD, C).....	133
37. Manipulation av vägmätare, punkt 19 (S) .....	134
38. Trängsel- och vägavgifter, punkt 20 (C).....	135
<i>Bilaga</i>	
Förteckning över behandlade förslag .....	137
Motioner från allmänna motionstiden 2022/23 .....	137
<i>Tabell</i>	
Bakomliggande orsaker till de förändrade utsläppen av växthusgaser under 2022 .....	12

# Utskottets förslag till riksdagsbeslut

## 1. En fossilfri fordonsflotta

Riksdagen avslår motionerna

2022/23:853 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 7.2, 33 i denna del och 35,

2022/23:1233 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkandena 5 och 17,

2022/23:2073 av Anna-Caren Säterberg m.fl. (S) yrkande 16,

2022/23:2140 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 17,

2022/23:2175 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkande 37 och

2022/23:2190 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 76.2.

*Reservation 1 (S)*

*Reservation 2 (V)*

*Reservation 3 (C)*

*Reservation 4 (MP)*

## 2. Tillgång till laddning och fossilfri tankning

Riksdagen avslår motionerna

2022/23:853 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 33 i denna del, 38, 46 och 47,

2022/23:1233 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 19,

2022/23:2175 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkande 42 och

2022/23:2190 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 105.

*Reservation 5 (V)*

*Reservation 6 (C)*

*Reservation 7 (MP)*

## 3. Andra styrmedel i fråga om transportsektorns klimatmål

Riksdagen avslår motionerna

2022/23:79 av Robert Stenkvist (SD),

2022/23:853 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 9, 10 och 40,

2022/23:1254 av Daniel Helldén (MP) yrkande 1 och

2022/23:2190 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 78.

*Reservation 8 (SD)*

*Reservation 9 (C)*

*Reservation 10 (MP)*

## 4. Självkörande fordon

Riksdagen avslår motionerna

2022/23:666 av David Josefsson (M),

2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 72 och

2022/23:1014 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 52 och 53.

*Reservation 11 (SD)*

*Reservation 12 (C)*

## 5. Besiktningmarknaden för fordon

Riksdagen avslår motionerna

2022/23:466 av Isak From m.fl. (S),

2022/23:1375 av Linnéa Wickman m.fl. (S) och

2022/23:2140 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 34.

*Reservation 13 (S)*

## 6. Vissa fordonsbesiktningfrågor

Riksdagen avslår motionerna

2022/23:853 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 43,

2022/23:1139 av David Perez (SD) och

2022/23:2230 av Eric Palmqvist (SD).

*Reservation 14 (SD)*

*Reservation 15 (C)*

## 7. Tyngre och längre lastbilar

Riksdagen avslår motionerna

2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 52.1 och 64,

2022/23:1014 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 21,

2022/23:1030 av Johan Hultberg (M) yrkande 7,

2022/23:1123 av Elisabeth Thand Ringqvist m.fl. (C) yrkandena 6.1 och 7,

2022/23:1672 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 56.1,

2022/23:1801 av Magnus Jacobsson (KD) och

2022/23:2140 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 29.

*Reservation 16 (S)*

*Reservation 17 (SD)*

*Reservation 18 (C)*

## 8. Bilpooler

Riksdagen avslår motionerna

2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 58,

2022/23:1014 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 25 i denna del,

2022/23:2175 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkande 31 och

2022/23:2190 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 81.

*Reservation 19 (SD)*

*Reservation 20 (C)*

*Reservation 21 (MP)*

## 9. Parkeringsfrågor

Riksdagen avslår motionerna

2022/23:815 av Jimmy Ståhl och Dennis Dioukarev (båda SD),

2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 71,

2022/23:866 av Michael Rubbestad (SD),

2022/23:889 av Michael Rubbestad (SD),

2022/23:898 av Michael Rubbestad (SD),  
2022/23:1014 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 25 i denna del  
och 33,  
2022/23:1187 av Hans Ekström (S),  
2022/23:1254 av Daniel Helldén (MP) yrkande 2,  
2022/23:1263 av Markus Wiechel (SD),  
2022/23:1545 av Linus Sköld m.fl. (S) och  
2022/23:1610 av Niels Paarup-Petersen m.fl. (C) yrkandena 1 och 2.

*Reservation 22 (SD)*

*Reservation 23 (C)*

*Reservation 24 (MP)*

## **10. Flyttning av fordon**

Riksdagen avslår motionerna

2022/23:1014 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 91 och  
2022/23:1146 av Per Söderlund m.fl. (SD).

*Reservation 25 (SD)*

## **11. Vägtrafikregistret**

Riksdagen avslår motionerna

2022/23:828 av Lars Beckman (M) och  
2022/23:1014 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 15, 93 och 95.

*Reservation 26 (SD)*

## **12. Fordonsmålvakter**

Riksdagen avslår motionerna

2022/23:359 av Niels Paarup-Petersen (C) yrkandena 2–4,  
2022/23:865 av Alireza Akhondi m.fl. (C) yrkande 18,  
2022/23:1004 av Mikael Eskilandersson m.fl. (SD) yrkandena 4–7,  
2022/23:1014 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 75 och 92 samt  
2022/23:1138 av David Perez (SD).

*Reservation 27 (SD)*

*Reservation 28 (C)*

## **13. Bestämmelser om vissa fordonstyper**

Riksdagen avslår motion

2022/23:1014 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 50 och 71.

*Reservation 29 (SD)*

## **14. Historiska fordon och motorhobbyn**

Riksdagen avslår motionerna

2022/23:296 av Jan Ericson (M),  
2022/23:601 av Marlène Lund Kopparklint (M) och  
2022/23:1014 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 55, 56 och 94.

*Reservation 30 (SD)*

## 15. Vissa vägfrågor

Riksdagen avslår motionerna

2022/23:183 av Daniel Helldén och Rebecka Le Moine (båda MP) yrkandena 1–5,

2022/23:332 av Rickard Nordin (C),

2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 66,

2022/23:992 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkandena 2 och 7 samt

2022/23:1014 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 26, 27, 29 i denna del och 47.

*Reservation 31 (SD)*

*Reservation 32 (C)*

*Reservation 33 (MP)*

## 16. Vägskyltning

Riksdagen avslår motion

2022/23:1014 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 20 och 29 i denna del.

*Reservation 34 (SD)*

## 17. Vissa trafikbestämmelser

Riksdagen avslår motionerna

2022/23:737 av Martin Melin (L),

2022/23:1014 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 48 och

2022/23:2142 av Markus Wiechel och Lars Andersson (båda SD) yrkandena 1 och 2.

*Reservation 35 (SD)*

## 18. Vinterväghållning

Riksdagen avslår motionerna

2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 67,

2022/23:835 av Helena Lindahl och Daniel Bäckström (båda C) och

2022/23:1014 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 44.

*Reservation 36 (SD, C)*

## 19. Manipulation av vägmätare

Riksdagen avslår motion

2022/23:2140 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 36.

*Reservation 37 (S)*

## 20. Trängsel- och vägavgifter

Riksdagen avslår motionerna

2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 69 och

2022/23:892 av Michael Rubbestad och Patrik Jönsson (båda SD) yrkande 3.

*Reservation 38 (C)*

Stockholm den 27 april 2023

På trafikutskottets vägnar

*Ulrika Heie*

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Ulrika Heie (C), Thomas Morell (SD), Gunilla Svantorp (S), Maria Stockhaus (M), Jimmy Ståhl (SD), Åsa Karlsson (S), Sten Bergheden (M), Kadir Kasirga (S), Helena Gellerman (L), Carina Ödebrink (S), Linda W Snecker (V), Oskar Svärd (M), Johanna Rantsi (M), Patrik Jönsson (SD), Jamal El-Haj (S), Dan Hovskär (KD) och Emma Berginger (MP).



# Redogörelse för ärendet

## Ärendet och dess beredning

I betänkandet behandlar utskottet 104 motionsyrkanden från allmänna motionstiden 2022/23. Förslagen rör en rad olika fordons- och vägtrafikrelaterade ämnen som en fossilfri fordonsflotta, laddning och fossilfri tankning, självkörande fordon, tyngre och längre lastbilar, parkeringsfrågor, vägtrafikregistret och fordonsmålvakter. En förteckning över behandlade förslag finns i bilagan.

# Utskottets överväganden

## En fossilfri fordonsflotta

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om hur arbetet för en fossilfri fordonsflotta ska bedrivas. Utskottet konstaterar att en rad åtgärder har vidtagits under senare år för att påskynda omställningen till en fossilfri transportsektor och lyfter i sammanhanget bl.a. fram den pågående elektrifieringen av fordonsflottan och satsningar på fossilfria bränslen.

Jämför reservation 1 (S), 2 (V), 3 (C) och 4 (MP).

### Motionerna

I partimotion 2022/23:2190 uppmärksammar Annie Lööf m.fl. (C) i yrkande 76.2 det nödvändiga i att successivt stärka styrningen mot miljöbilsfordon vid nybilsköp, ett förslag som upprepas i kommittémotion 2022/23:853 yrkande 7.2 av Ulrika Heie m.fl. (C).

I partimotion 2022/23:1233 menar Nooshi Dadgostar m.fl. (V) i yrkande 5 att regeringen bör återkomma med ett förslag om att införa ett förbud mot försäljning av nya bilar som drivs av fossila bränslen efter 2025. Motionärerna betonar att det behövs ytterligare åtgärder i närtid för att Sverige ska kunna ställa om till fossilfria vägtransporter, och de hänvisar till att det i en rad europeiska länder diskuteras och förbereds förbud mot nyförsäljning av bilar som är drivna med bensin eller diesel. Dessutom anser motionärerna i yrkande 17 att regeringen senast 2023 bör återkomma till riksdagen med förslag på nödvändiga regeländringar för ökad tillämpning av konvertering av fordon. Motionärerna vill att regelverken m.m. för att konvertera begagnade bilar till fossilfri drift förenklas och menar att ett statligt konverteringsstöd bör inrättas.

Per Bolund m.fl. (MP) anför i partimotion 2022/23:2175 yrkande 37 att fossildrivna och särskilt energislukande fordon ska fasas ut. Motionärerna föreslår därför att man genom ett slutdatum för försäljning fasar ut nybilsförsäljning av fossilbilar senast 2025.

I kommittémotion 2022/23:2073 uppmärksammar Anna-Caren Säterberg m.fl. (S) det nödvändiga i att minska beroendet av fossila bränslen, vilket ökar vårt självbestämmande och dessutom är bra för klimatet. Motionärerna framhåller därför i yrkande 16 vikten av en fossilfri fordonsflotta senast 2030.

Gunilla Svantorp m.fl. (S) påpekar i kommittémotion 2022/23:2140 att halterna av kvävedioxid har sedan början av 1980-talet minskat i Sverige, främst till följd av skärpta avgaskrav på motorfordon. Motionärerna påminner emellertid om att höga halter av kvävedioxider fortfarande är ett problem i många svenska tätorter och att trafikavgaser fortfarande orsakar tusentals

dödsfall årligen. Motionärerna framhåller därför i yrkande 17 att ytterligare åtgärder behövs för att minska halterna av kvävedioxid.

I kommittémotion 2022/23:853 anser Ulrika Heie m.fl. (C) i yrkande 33 i denna del bl.a. att möjligheten att konvertera bilar till mer miljövänlig drift måste förbättras så att de ska kunna ta del av stimulansåtgärder som ges till miljöbilar. I yrkande 35 vill motionärerna se en ökad introduktion av fossilfria drivmedel för att nå klimatmålen. Detta krävs inte minst för att bryta beroendet av fossila bränslen och minska klimatutsläppen.

## Bakgrund

### *Sveriges miljömål och det klimatpolitiska ramverket*

Det övergripande målet för miljöpolitiken är att till nästa generation lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta, utan att orsaka ökade miljö- och hälsoproblem utanför Sveriges gränser. De svenska klimatmålen är en del i miljömålssystemet och de är även en central del i Sveriges arbete med att leva upp till klimatavtalet från Paris. Begränsad klimatpåverkan är ett av de 16 miljö kvalitetsmål som riksdagen har antagit. Miljömålen är en utgångspunkt för Sveriges nationella genomförande av FN:s Agenda 2030 med dess 17 globala mål för hållbar utveckling. Miljömålen kopplar även till andra tvärssektoriella mål som EU:s mål om klimat och energi samt EU:s energi- och klimatramverk.

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

### *Vägtrafikens utsläpp av växthusgaser*

Enligt Naturvårdsverket står förbränning av fossila bränslen för det största bidraget till växthuseffekten både i Sverige och i övriga världen. Det svenska transportsystemet är i dag starkt beroende av fossila bränslen. Inrikes transporter svarar för nästan en tredjedel av Sveriges totala utsläpp av växthusgaser, och domineras av utsläpp från vägtrafiken. De klimatpåverkande utsläppen från vägtransporter beror på

- trafikarbetet (hur många kilometer fordon färdas)
- hur mycket drivmedel fordonet förbrukar i drift (fordonets bränsleeffektivitet) per fordonskilometer

- hur stor andel av drivmedelsförbrukningen i fordonen som utgörs av förnybart eller fossilt bränsle.

Naturvårdsverket påpekar att motoriserade transporter oavsett drivlina ofta är resurskrävande per utfört transportarbete, dvs. per person- eller tonkilometer, och ger upphov till energiförbrukning och klimatpåverkan.

Enligt preliminära uppgifter från Trafikverket (TRV 2023/22533) minskade utsläppen från vägtrafiken med 5 procent under 2022 jämfört med 2021. Trafikverket konstaterar att trafikarbetet med lätta fordon (personbilar och lätta lastbilar) ökade med 3,5 procent under 2022 jämfört med 2021, vilket innebär att trafikarbetet med lätta fordon nu nästan är uppe i samma nivå som före pandemin. Den tunga trafiken minskade i stället med 0,9 procent under 2022 jämfört med 2021. Myndigheten framhåller dock att förändringen i trafikarbete under 2022 i nuläget är förknippad med hög osäkerhet.

Koldioxidutsläppen från nya personbilar minskade kraftigt under året från 88 gram per kilometer 2021 till preliminärt 70 gram per kilometer 2022. Minskningen beror till största delen på att andelen elbilar i nybilsregistreringen ökade från 18 till 32 procent. Även laddhybrider och energieffektivare icke laddbara bilar bidrog. Till effektivisering av hela personbilsflottan bidrar även utskrotning och minskad användning av äldre, mindre energieffektiva fordon.

Andelen biodrivmedel och el inom vägtransportsektorn ökade preliminärt under 2022 till 29 procent från drygt 26 procent under 2021. Ökningen beror enligt Trafikverket framförallt på höjd reduktionsplikt som medförde ökad andel hydrerade vegetabiliska oljor (HVO) i diesel och en ökad andel förnybart i bensinen. Även ökad elektrifiering bidrar. Totalt användes ca 19,6 TWh biodrivmedel och 1,0 TWh el under 2022 till vägtrafiken. Det bör i sammanhanget noteras att detta är osäkra siffror och att Statens energimyndighet (Energimyndigheten) publicerar officiell statistik först i december 2023.

Totalt minskade utsläppen av växthusgaser från vägtrafiken med ca 720 000 ton. Största delen av minskningen berodde på ökad andel biodrivmedel genom den höjda reduktionsplikten men även att flottan blev mer energieffektiv (inklusive elektrifiering) gav ett viktigt bidrag. Trafikökningen minskade effekten av de reducerande åtgärderna.

### **Bakomliggande orsaker till de förändrade utsläppen av växthusgaser under 2022**

<b>Utsläppsförändring 2021–2022</b>	
Trafikökning	+ 350 000 ton
Energieffektivare fordonsflotta	320 000 ton
Biodrivmedel och el	750 000 ton
<b>Total förändring utsläpp</b>	<b>720 000 ton</b>

Källa. Trafikverket

Trafikanalys senaste uppföljning (2022:11) av de transportpolitiska målen visar att energieffektiviteten inom transportsektorn har utvecklats positivt

sedan 2009 vad gäller person- och godstransporter på väg. Utvecklingstakten är dock låg i förhållande till de förhoppningar som finns att effektivisering ska bidra till att uppnå uppställda etappmål. Detta gäller i synnerhet den del av effektiviseringen som ska uppnås genom ett transporteffektivt samhälle. Positiva signaler i årets uppföljning är den fortsatt starka utvecklingen för laddbara fordon i nybilsförsäljningen, och de tecken som finns på att coronapandemin kan ha etablerat en ny norm för hur vi nyttjar digitala lösningar för arbete och kommunikation.

Växthusgasutsläppen från både inrikes och utrikes transporter och resor minskade markant under pandemiåret 2020, men under 2021 stannade utvecklingen av. Det innebär enligt Trafikanalys att vi nu befinner oss ännu längre ifrån den utvecklingsbana som skulle krävas för att nå etappmålet till 2030.

### *Utsläpp av kvävedioxider*

Begreppet kväveoxider innefattar både kvävemonoxid (NO) och kvävedioxid (NO<sub>2</sub>) som bildas vid förbränning i höga temperaturer.

Enligt Naturvårdsverket motsvarar utsläppen av kväveoxider från inrikes transporter ca 40 procent av de totala utsläppen. Sedan 1990 har utsläppen minskat med ca 72 procent. Den största delen, nästan 84 procent, av utsläppen från inrikes transporter kommer från vägtrafiken. Personbilar står för majoriteten utav utsläppen av NO<sub>x</sub> från vägtrafik.

Utsläppen från personbilar var 70 procent lägre 2021 än 1990, men den stora minskningen skedde mellan 1990 och 2000. Utsläppen av kväveoxider från bensinbilar har minskat med 95 procent sedan 1990, och de fortsätter att minska. Minskningen sedan 1990 beror på katalytisk avgasrening. Mellan 2020 och 2021 var minskningen 6 procent. Även för dieslbilar minskar utsläppen och mellan 2020 och 2021 var minskningen 7 procent.

## **Pågående arbete**

### *Insatser för en fossilfri fordonsflotta*

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

I april 2018 överlämnade regeringen skrivelsen En klimatstrategi för Sverige (skr. 2017/18:238) till riksdagen. I skrivelsen presenterade regeringen de åtgärder som vidtagits för att nå klimatmålen och riktningen för det fortsatta arbetet. Skrivelsen innehåller en handlingsplan för bl.a. fossilfria transporter och elektrifiering med en rad åtgärder som syftar till att ställa om till effektiva fordon och fossilfria drivmedel. Regeringen framhåller att för att klimatmålen ska nås behövs det en aktiv politik, en löpande uppföljning och utvecklade styrmedel inom transportområdet. Den aktuella handlingsplanen står på tre

ben: ett transporteffektivt samhälle, energieffektiva och fossilfria fordon samt förnybara drivmedel. I handlingsplanen betonar regeringen bl.a. nödvändigheten av ett transporteffektivt samhälle som särskilt i och mellan olika städer underlättar för en ökad andel kollektivtrafik och gång- och cykeltrafik samt för ett effektivare transportsystem med låga utsläpp av växthusgaser. Dessutom krävs en fortsatt omställning till förnybara och hållbara drivmedel där de fossila drivmedlen fasas ut och en övergång till fossilfria och energieffektiva fordon.

I budgetpropositionen för 2023 (prop. 2022/23:1 utg.omr. 22) framhåller regeringen att ett väl fungerande och långsiktigt hållbart transportsystem skapar tillgänglighet för människor i hela landet, bidrar till stärkt konkurrenskraft och ökat bostadsbyggande och har en avgörande roll för Sveriges klimatomställning. Transportsektorn ska ställas om bl.a. genom ökad elektrifiering, och utbyggnaden av laddinfrastruktur ska påskyndas. Regeringen aviserar vidare att styrmedlen för att minska utsläppen från transportsektorn ska utredas med början under 2023 och att den förda politiken ska främja elektrifiering samt utveckling och produktion av nya fossilfria bränslen.

Det kan i sammanhanget påpekas att Bioekonomiutredningen så sent som den 29 mars 2023 överlämnade delbetänkandet Förnybart i tanken – Ett styrmedelsförslag för en stärkt bioekonomi (SOU 2023:15) till regeringen. I utredarens uppdrag har bl.a. ingått att analysera genomförbarheten i och, om lämpligt, föreslå åtgärder som främjar effektiv produktion av flytande biodrivmedel baserat på inhemska råvaror i Sverige, inklusive förslag till långsiktigt produktionsstöd för produktion av flytande hållbara förnybara drivmedel.

I sin färdplan för fossilfri konkurrenskraft identifierar initiativet Fossilfritt Sverige en rad åtgärder för att fordonsindustrin ska nå klimatmålen. Det gäller inte minst på området tunga transporter. För att ambitionerna om transporter med lägre utsläpp ska nås räcker det inte med att fordonstillverkarna av tunga fordon tillhandahåller elektriska lastbilar; totalkostnaderna för transportköparna och åkerierna måste vara jämförbara med konventionella fordon. Vilka fordon som säljs påverkas även av flera faktorer som inte fordonstillverkarna råår över, t.ex. skatter och subventioner samt utbyggnad av stödjande infrastruktur. För ett större genombrott för elektrifiering krävs att dagens flaskhalsar i elnätet byggs bort såväl i storstäder som längs de stora godsstråken. God tillgång till laddinfrastruktur framhålls av fordonstillverkarna som den enskilt viktigaste framgångsfaktorn för att elektriska fordon ska kunna slå igenom på bred front.

Baserat på tillverkarnas planer och strategier samt EU:s fordonskrav har ett spann av scenarier formulerats för den europeiska försäljningen av elektriska lastbilar 2020–2030. Tillverkarna av tunga fordon bedömer att den svenska andelen av elektriska tunga lastbilar över 16 ton kan komma att vara högre än Europasnittet om rätt förutsättningar kommer på plats, dvs. att det finns såväl infrastruktur som styrmedel för både köp och brukande av elektriska lastbilar.

En slutsats är att det krävs kompletterande lösningar för att nå målet om 70 procents reduktion. Bränslecellselektriska lastbilar kan under andra halvan av decenniet bli en kompletterande viktig teknik för viss långväga tung trafik, enligt Fossilfritt Sverige.

Biodrivmedel i tunga lastbilar och bussar är avgörande för att snabbt ersätta fossila drivmedel, eftersom en stor del av den nuvarande fordonsflottan kommer att finnas kvar i många år. I ett globalt perspektiv ligger Sverige i topp vad gäller andelen biodrivmedel i vägtransportsektorn. Det finns i dag ett flertal alternativ på marknaden: biodiesel (HVO 100 och FAME), komprimerad och flytande biogas samt etanol (ED95). Tillgängligheten, men även förutsägbarheten och långsiktigheten, måste säkerställas. Det behövs en utbyggnad av produktionen av biodrivmedel, men även tankställen för biogas där behoven finns.

Fossilfritt Sverige har även utarbetat förslag på åtgärder för lätta fordon med målet att 80 procent av nyregistreringarna ska utgöras av laddbara bilar några år före 2030, och att Sverige ska ha en helt fossilfri fordonsflotta 2045. Elektrifiering är personbilstillverkarnas huvudstrategi för att minska klimatpåverkan, men för att nå målet att minska utsläppen med 70 procent till 2030 är även biodrivmedel ett viktigt verktyg. För flytande biodrivmedel är det framför allt tillgången som är den begränsande faktorn. Fossilfritt Sverige understryker i sammanhanget att fordonsförsäljningen även påverkas av flera faktorer som inte personbilstillverkarna råår över, exempelvis fordonskatter och subventioner, förmånsbilsregler, drivmedelsskatter och utbyggnad av laddinfrastruktur.

Sammanfattningsvis anser Fossilfritt Sverige att det är realistiskt att nå transportsektorns klimatmål till 2030 genom olika insatser på områdena elektrifiering, biodrivmedel och transporteffektivitet. För att nå hela vägen krävs även fortsatta satsningar på forskning och utveckling (FoU) och demonstration samt att demoprojekten skalas upp från teknik till att även omfatta system och affärsmodeller.

### *Försäljning av miljöfordon*

Av budgetpropositionen för 2023 framgår att 43 procent av de nyregistrerade personbilarna 2021 utgjordes antingen av laddhybrider eller elbilar, och motsvarande andel 2020 var 31 procent. Andelen laddbara fordon i personbilsflottan uppgick vid slutet av 2021 till ca 6 procent, jämfört med 3,6 procent 2020. Ökningen av laddbara bilar fortsatte under 2022 och beror bl.a. på EU:s koldioxidkrav på nya lätta fordon, det s.k. bonus malus-systemet, och statliga stöd till utbyggnad av laddinfrastruktur.

Enligt Trafikanalys redovisning nyregistrerades 299 220 personbilar under 2022. Det som bl.a. utmärker det gångna året är att el för första gången utgör den vanligaste drivlinan och att laddbara bilar stod för hela 54 procent av nyregistreringarna. Enligt den prognos som Trafikanalys sammanställt kommer det att finnas runt 1 miljon laddbara personbilar i trafik 2025, varav

ca 600 000 helt eldrivna. Det innebär att var femte personbil i trafik då är laddbar och att antalet bensin- och dieslbilar i trafik har minskat kontinuerligt sedan 2021. Den uppskattade snabba ökningen av laddbara personbilar beror enligt Trafikanalys på att privatpersoner i allt högre grad väljer att köpa och leasa laddbara bilar framför andra.

För lätta lastbilar bedöms diesel fortsätta att vara det dominerande drivmedlet fram till 2025. Under 2021 var 7 procent av de nyregistrerade lätta lastbilarna laddbara. Antalet nyregistrerade eldrivna lätta lastbilar bedöms kunna öka snabbt förutsatt att modellutbudet ökar. I prognosen fram till 2025 bedömer Trafikanalys att antalet lätta lastbilar med eldrift kommer att öka påtagligt under 2024 och 2025. I prognosen för 2025 är mer än 25 procent av de nyregistrerade lätta lastbilarna eldrivna. Till 2025 bedöms 6 procent av alla lätta lastbilar i trafik vara laddbara enligt Trafikanalys.

Nyregistreringen av tunga lastbilar med eldrift handlade fram till 2020 om enstaka fordon. Det har dock förändrats. Under 2021 registrerades 50 nya tunga lastbilar med eldrift. Det handlar främst om relativt lätta tunga lastbilar, upp till 27 ton. Trafikanalys bedömer att antalet eldrivna tunga lastbilar kommer att öka årligen fram till 2025, och enligt prognosen kommer de att utgöra 10 procent av de nyregistrerade tunga lastbilarna 2025. Även antalet tunga lastbilar med gasdrift bedöms öka fram till 2025 och utgöra närmare 10 procent av de nyregistrerade tunga lastbilarna 2025.

Antalet nyregistrerade bussar är i en betydande omfattning beroende av aktuella upphandlingar. Sedan 2019 har antalet nyregistrerade bussar med eldrift ökat, och har varit ungefär 200 per år. I och med att eldrivna bussar har tillkommit i fler bussklasser bedömer Trafikanalys att eldrivna bussar kommer att bli allt vanligare. Enligt Trafikanalys prognos är 18 procent av bussarna i trafik eldrivna 2025.

### *Utfasning av fossila drivmedel*

Regeringen beslutade den 19 december 2019 att tillkalla en särskild utredare med uppdrag att lämna förslag om utfasning av fossila drivmedel och utreda förutsättningarna för förbud mot försäljning av nya bensin- och dieseldrivna bilar. I Utfasningsutredningens betänkande I en värld som ställer om – Sverige utan fossila drivmedel 2040 (SOU 2021:48) från juni 2021 föreslås att användningen av fossila drivmedel i inrikes transporter och arbetsmaskiner i Sverige ska ha fasats ut senast 2040. Utfasningsåret bör enligt utredningen vara ett riksdagsbundet etappmål.

Utredningen menar att utfasningen kan ske på ett så hållbart och kostnadseffektivt sätt som möjligt genom en kombination av en omfattande elektrifiering, minskad trafik genom ett mer transporteffektivt samhälle och en övergång till långsiktigt hållbara och förnybara drivmedel. Främst vägtransporterna bör enligt utredningen elektrifieras så långt och snabbt som möjligt så att förnybara flytande och gasformiga drivmedel frigörs för användning inom arbetsmaskiner, flyg och sjöfart.



Enligt utredningen bör Sverige verka för att EU-omfattande nollutsläppskrav med tydliga tidtabeller införs för nya personbilar, lätta lastbilar och tunga fordon. De offentliga insatserna för laddinfrastruktur behöver samordnas bättre, takten behöver öka och hinder behöver undanröjas. Utredningen föreslår förändringar i reduktionspliktsystemet liksom att förutsättningarna för att omforma reduktionsplikten till ett utsläppshandels-system utreds i samspel med pågående utveckling inom EU. Utredningen menar vidare att ett nationellt förbud mot nya bensin- och dieseldrivna personbilar är svårt att införa, inte minst från EU-rättslig synpunkt. Sverige bör i stället verka för EU-omfattande nollutsläppskrav i förordningen 2019/631 om nya bilars koldioxidutsläpp till 2030 eller strax därefter och senast 2035. På nationell nivå föreslås ett riksdagsbundet mål om endast nollutsläppsfordon i nybilsförsäljningen av personbilar 2030. Utredningen menar att EU-kraven bör kompletteras med fortsatt utveckling av de nationella styrmedlen.

Utredningens förslag har remissbehandlats och ärendet bereds inom Regeringskansliet.

### *Konverteringsstöd*

Konjunkturinstitutet har på den dåvarande regeringens uppdrag utrett förutsättningarna för ett konverteringsstöd. I utredningen som presenterades i juni 2021 ingick att analysera förutsättningarna för och kostnadseffektiviteten i att konvertera befintliga fordon till lågutsläppsfordon så att de kan drivas med el eller förnybara drivmedel, t.ex. med biogasdrift eller en väsentligt högre inblandning av etanol (E85). I uppdraget ingick även att redovisa kostnader, potentialen för utsläppsminskningar liksom fördelningspolitiska effekter.

Konjunkturinstitutet påpekar i sin rapport Efterkonvertering av personbilar – en samhällsekonomisk analys (KI 2021:12) att det är skillnad på om konvertering innebär att drivmedelsefterfrågan flyttar ut från reduktionsplikten eller om konverteringen enbart flyttar efterfrågan till olika delar av reduktionsplikterna för bensin och diesel. Det senare lämnar fossilintensiteten mer eller mindre oförändrad. Det förra kan öka bioandelen i den totala drivmedelsförsäljningen. Effekten är dock betydligt lägre än förändringen av de specifika utsläppen från de bilar som konverteras. Analysen visar också att viss konvertering av bilar kommer att ske även i avsaknad av konverteringsstöd eftersom vissa bilägare kommer att finna det privatekonomiskt lönsamt. Sådan spontan konvertering får enligt Konjunkturinstitutet anses vara ett kostnadseffektivt inslag i anpassningen till transportsektorns utsläppsmål, såvida bilägarens beslut är välinformerat.

Utredningen har remissbehandlats och bereds inom Regeringskansliet.

### **Tidigare riksdagsbehandling**

Utskottet behandlade motionsyrkanden om en fossilfri fordonsflotta senast i betänkande 2021/22:TU7. Utskottet avstyrkte då motionsförslagen och

konstaterade att olika åtgärder redan har vidtagits under senare år för att påskynda omställningen till en fossilfri transportsektor. Utskottet lyfte i sammanhanget bl.a. fram den pågående elektrifieringen och energieffektiviseringen av fordonsflottan.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet vill inledningsvis påminna om att riksdagen har beslutat om ett klimatpolitiskt ramverk med målet att Sverige inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser 2045 och att växthusgasutsläppen från inrikes transporter ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010. Utskottet noterar i sammanhanget med tillfredsställelse den utsläppsminskning av växthusgaser från vägtrafiken som skedde under 2022, som i huvudsak förklaras av en ökad användning av biodrivmedel och el i fordonsparken. Uppmuntrande är också utvecklingen vad gäller utsläpp av kväveoxider som minskat kraftigt sedan 1990.

Utskottet konstaterar att en rad åtgärder har vidtagits under senare år för att påskynda omställningen till en fossilfri transportsektor. Utskottet välkomnar således regeringens ambition i fråga om satsningar på elektrifiering och en snabbare utbyggnad av laddinfrastrukturen för att påskynda transportsektorns omställning. Utskottet ser också positivt på att regeringen vill främja utveckling och produktion av nya fossilfria bränslen.

Utskottet vill också uppmärksamma pågående arbete inom EU för att minska utsläppen från bl.a. tunga transporter som står för en betydande del av utsläppen. Detta gäller likaså målsättningen att på sikt fasa ut de fossila drivmedlen. Utskottet understryker i sammanhanget vikten av att beakta olika tekniker och energikällor för att minska transportsektorns klimatpåverkan. Dessutom är det nödvändigt med en utökad produktion av biodrivmedel och att det finns möjlighet att tanka biodrivmedel av olika slag för den som behöver. Vid sidan av tillgängligheten vill utskottet även peka på behovet av förutsägbarhet och långsiktighet i arbetet för att omställningen till en fossilfri fordonsflotta ska bli framgångsrik.

Utskottet noterar med tillfredsställelse den snabbt växande försäljningen av miljöfordon under senare år och ser således hoppfullt på möjligheten att kraftigt minska utsläppen från fordonssektorn. Utskottet ser också positivt på det pågående arbetet med att gradvis fasa ut de fossila bränslena från marknaden och arbetet med att utreda möjligheterna till konverteringsstöd för äldre fordon så att de i större utsträckning kan köras på förnybara drivmedel.

Utskottet anser med hänvisning till vad som anförts ovan att det inte finns skäl att ta något initiativ med anledning av motionsförslagen. Motionerna 2022/23:853 (C) yrkandena 7.2, 33 i denna del och 35, 2022/23:1233 (V) yrkandena 5 och 17, 2022/23:2073 (S) yrkande 16, 2022/23:2140 (S) yrkande 17, 2022/23:2175 (MP) yrkande 37 och 2022/23:2190 (C) yrkande 76.2 avstyrks därmed.

## Tillgång till laddning och fossilfri tankning

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om tillgång till laddning och fossilfri tankning. Utskottet betonar att möjligheten till laddning och fossilfri tankning är en viktig del i utvecklingen för att nå klimatmålen och hänvisar till gällande lagstiftning och till att det bedrivs ett intensivt arbete med att förbättra tillgången till biodrivmedel och elektrobränslen i landet.

Jämför reservation 5 (V), 6 (C) och 7 (MP).

### Motionerna

Nooshi Dadgostar m.fl. (V) anför i partimotion 2022/23:1233 yrkande 19 att regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag på åtgärder för att stärka tillgången till förnybara drivmedel på landsbygden. Motionärerna konstaterar att förutsättningarna för en omställning till ett fossilfritt och transporteffektivt samhälle skiljer sig åt mellan städer och landsbygden.

I partimotion 2022/23:2190 uppmärksammar Annie Lööf m.fl. (C) i yrkande 105 att en nationell plan bör beredas för att identifiera kritiska stråk där nyttjandegraden av bränslecellsfordon väntas vara hög för att möjliggöra en snabbare utbyggnad av vätgasinfrastruktur med nationell samordning samt identifiera strategiska noder för vätgasproduktion. Ett likalydande förslag återfinns i kommittémotion 2022/23:853 yrkande 46 av Ulrika Heie m.fl. (C).

I partimotion 2022/23:2175 yrkande 42 anser Per Bolund m.fl. (MP) att regeringen bör ta fram en nationell plan för tankställen för biogas.

I kommittémotion 2022/23:853 yrkandena 33 i denna del och 38 efterlyser Ulrika Heie m.fl. (C) en översyn av den s.k. pumplagen för att möjliggöra en ökad introduktion av fossilfria drivmedel och gröna mobilitetstjänster. I yrkande 47 anför motionärerna att Sverige bör verka för bindande mål i EU för utbyggnad av ladd- och tankinfrastruktur för alternativa bränslen inom översynen av AFID-direktivet om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen.

### Bakgrund

När det gäller åtgärder för att trygga tillgången till förnybara drivmedel beslutade riksdagen i december 2005 att anta regeringens förslag till lag om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel (prop. 2005/06:16, bet. 2005/06:TU6, rskr. 2005/06:134). Lagen syftar till att öka tillgängligheten till förnybara drivmedel i hela Sverige, främst mot bakgrund av att tillgängligheten hade bedömts som ett av de största hindren mot en ökad användning av förnybara drivmedel. I ett första steg berördes tankställen som sålde mer än 3 000 kubikmeter bensin eller diesel per år. Därefter skärptes

kraven successivt till 2009 då alla säljställen med en försäljningsvolym överstigande 1 000 kubikmeter motorbensin eller dieselbränsle skulle vara skyldiga att tillhandahålla minst ett förnybart drivmedel. I juni 2014 beslutade riksdagen om en lättnad i lagen genom att höja denna gräns för skyldigheten att tillhandahålla förnybara bränslen till 1 500 kubikmeter motorbränsle (prop. 2013/14:181, bet. 2013/14:TU13, rskr. 2013/14:301).

Branschorganisationen Vätgas Sverige framhåller att vätgas som fordonbränsle i princip inte medför några andra utsläpp än ren vattenånga. På samma sätt som elbilars miljöpåverkan hänger på hur elen har producerats avgörs den för bränslecellsbilar av hur vätgasen har producerats och distribuerats. All vätgas som tankas i Skandinavien kommer från förnybara källor. Enligt Vätgas Sverige är bränslecellssystemet ungefär dubbelt så energieffektivt som en förbränningsmotor om det används i en vanlig bil. Det innebär att körsträckan med en bränslecellsbil blir dubbelt så lång som den blir med förbränningsmotor med samma mängd energi. Moderna batterier har ännu mindre energiförluster än bränsleceller, men de tar tid att ladda och är skrymmande och tunga.

Fler och fler vätgastankstationer ska etableras inom de kommande åren. Bland annat den s.k. Elektrifieringspiloten som kommer från Energimyndigheten, men även andra investeringsstöd genom t.ex. EU och Klimatklivet möjliggör en snabbare utbyggnad av infrastrukturen. Cirka 60 vätgastankstationer är planerade att anläggas i Sverige de kommande åren.

Branschorganisationen Energigas Sverige lyfter fram biogasens fördelar eftersom den är förnybar och inte leder till några nettoutsläpp av koldioxid vid förbränning. Ur ett livscykelperspektiv är genomsnittlig biogas som drivmedel nästan klimatneutralt och kan till och med ge negativa utsläpp. Användning av biogas som drivmedel bidrar också till betydligt förbättrad luftkvalitet i städerna. Biogasdrivna fordon ger en sänkning av både kväveoxider (NO<sub>x</sub>) och skadliga partiklar och bidrar därmed till minskad påverkan på hälsa och miljö. Utsläppen av svaveloxider (SO<sub>x</sub>) som leder till försurning av mark och vatten, är dessutom nästan noll från biogas och naturgas. Biogas framställs av avfall från avlopp, matrester och gödsel samt restprodukter från skog och industri som tas om hand och samtidigt blir till värdefulla produkter i form av förnybar energi och gödningsmedel.

## **Pågående arbete**

### *Innovationskluster för flytande biogas*

I maj 2018 gav den dåvarande regeringen Energimyndigheten i uppdrag (N2018/02934/FÖF) att utlysa medel för utveckling och användning av flytande biogas i kombination med inrättandet av ett innovationskluster för flytande biogas. Syftet var bl.a. att främja omställningen till fossilfrihet för tunga transporter men också att verka för demonstration, tillämpning och spridning av teknik för produktion av flytande biogas, drift med gasfordon i regional- och eller lokaltrafik, samt kombinationer av dessa tekniker i Sverige.

Särskild vikt skulle enligt regeringen läggas vid hur olika lösningar kan samverka med varandra och demonstreras samlat.

Enligt Energimyndigheten fortsätter den totala mängden fordonsgas att öka i Sverige. Under 2022 ökade också den flytande fordonsgasen med 76 procent. Den nya statistiken för 2022 visar att mängden fordonsgas ökade med 1 procent jämfört med 2021. Jämfört med 2019 är det dock en minskning med 3 procent. Andelen förnybart i fordonsgasen steg från 60 procent 2012 till 96 procent under 2020 och har varit stabil sedan dess. Antalet publika tankställen för gas har ökat successivt över åren. Sedan 2012 har antalet ökat med 40 procent, medan icke-publika tankställen har minskat under samma period.

### *En strategi för vätgas och elektrobränslen*

I den klimatpolitiska handlingsplanen (prop. 2019/20:65) anges att vätgas kan komma att få en större roll i framtiden vad gäller bl.a. lagringskapacitet och bränsleceller i fordon. Att framställa, lagra och frakta vätgas på ett hållbart sätt kommer att vara viktigt i flera branscher.

Den dåvarande regeringen gav i januari 2021 Statens energimyndighet i uppdrag (I2021/00332) att ta fram förslag till en strategi för vätgas och elektrobränslen. Det handlade bl.a. om att

- analysera och kvantifiera potentialen för ökad produktion, lagring, transport och användning av vätgas, elektrobränslen och ammoniak i olika sektorer på kort, medellång och lång sikt med beaktande av ekonomiska perspektiv
- analysera tekniska och ekonomiska förutsättningar för vätgas som energilager för flexibilitet i energisystemet
- identifiera hinder mot en introduktion av vätgas som en del av det svenska energisystemet
- belysa relevanta samhällsekonomiska konsekvenser av de policyförslag som ingår i Fossilfritt Sveriges vätgasstrategi och analysera hur lämpliga förslag bör tas vidare i strategin.

Regeringen preciserade att strategin och de eventuella åtgärdsförslagen ska syfta till att underlätta omställningen till fossilfrihet. Åtgärdsförslagen ska inkludera kostnadsuppskattningar och samhällsekonomiska konsekvenser och baseras på åtgärdernas möjligheter att samhällsekonomiskt effektivt bidra till att uppfylla klimatmålen.

Energimyndigheten redovisade uppdraget i november 2021. I arbetet med strategin har Energimyndigheten analyserat olika hinder för att därigenom identifiera effektiva insatser som kan vidtas. Eftersom utvecklingen för vätgas går snabbt har åtgärder som kan genomföras de närmaste fem åren prioriterats i strategin.

Strategin ska sätta en riktning som kan vara gemensam för staten och näringslivet. Den ska också göra tydligt vilka förutsättningar som behöver komma på plats för att den potential som användningen av vätgas och

elektrobränslen bjuder ska kunna nyttjas. Strategin sätter konkreta mål till såväl 2030 som 2045. Den identifierar även ett antal viktiga åtgärder och initiativ att genomföra för en positiv vätgasutveckling, bl.a. att utreda behoven av ytterligare styrmedel som minskar kostnadsgapet mellan fossilfri och fossil vätgas och att etablera en plattform för systematisk dialog mellan företag, branschorganisationer och offentliga aktörer.

Så nyligen som i mars 2023 fick Energimyndigheten regeringens uppdrag (KN 2023/02715) att samordna arbetet med vätgas i Sverige. Syftet med samordningsuppdraget är att identifiera och bidra till att undanröja hinder så att användning, produktion, distribution och lagring av vätgas på ett samhällsekonomiskt effektivt sätt kan integreras i energisystemet och bidra till att de energi- och klimatpolitiska målen nås. En del av uppdraget är att lämna en redovisning av hur vätgasen och infrastrukturen för vätgas i Sverige kan utvecklas ur ett systemperspektiv. Denna del av uppdraget ska redovisas senast den 28 februari 2024.

I juli 2022 gav den tidigare regeringen Energimyndigheten och Trafikverket i uppdrag att ta fram ett nationellt handlingsprogram för en snabb, samordnad och samhällsekonomiskt effektiv utbyggnad av ändamålsenlig publik och icke-publik laddinfrastruktur samt tankinfrastruktur för vätgas för lätta och tunga fordon. Regeringen preciserade i sammanhanget att översynen också ska inkludera en bedömning av om förutsättningarna är anpassade för att samlat uppnå en samordnad och samhällsekonomiskt effektiv utbyggnad av en ändamålsenlig tankinfrastruktur för vätgas för lätta respektive tunga fordon. I detta ingår att identifiera eventuella utmaningar och behov av prioriteringar, exempelvis geografisk täckning, redundans och tillförlitlighet, möjlighet till hemmaladdning eller behov av laddkapacitet. Vid behov ska förslag lämnas på åtgärder och styrmedel t.ex. i fråga om vad som krävs för att användbarhet, tillräcklig kapacitet, redundans och tillförlitlighet i tank- och laddinfrastrukturen ska kunna säkerställas och upprätthållas över tid.

För att näringslivet ska få de rätta förutsättningarna och för att underlätta och snabba på utbyggnaden av laddinfrastruktur och tankinfrastruktur för vätgas framhåller Energimyndigheten i den delrapportering som gjordes i januari 2023 att det bör finnas ett tydligt och utpekat ansvar för kunskapsspridning och samordning mellan berörda företag, branschorganisationer och myndigheter. Enligt Energimyndigheten poängterar många av aktörerna vikten av att se omställningen i ett helhetsperspektiv. Det handlar inte bara om själva laddpunkterna eller tankstationerna för vätgas, utan det är nödvändigt att se hela det kringliggande systemet då det finns synergier och beroenden mellan tillverkande industri, energiproducenter, kommuner och transport- och logistikaktörer. Avsaknaden av samlad och uppdaterad information om laddstationer och tankstationer för vätgas anses av flera aktörer vara problematisk, och även här önskas samordning och ett utpekat ansvar, framhåller Energimyndigheten.

Ett förslag som presenteras i delrapporten är att utse en myndighet till huvudansvarig för samordning av laddinfrastruktur och tankinfrastruktur för

vätgas. Den huvudansvariga myndigheten behöver tilldelas resurser för genomförandet samtidigt som andra berörda myndigheter behöver få uppdrag och resurser att hjälpa till. Samordningsuppdraget bör exempelvis omfatta stödgivning, information och kunskapsspridning, statistik, att aktivt följa teknisk och ekonomisk utveckling samt att vid behov föreslå regelförändringar på nationell nivå och EU-nivå.

Energimyndigheten påpekar att det finns flera rättsakter som för närvarande förhandlas inom EU, och där utfallet påverkar utbyggnaden av laddinfrastruktur och tankinfrastruktur för vätgas. Beroende på utfallet kan kompletterande lagstiftning på nationell nivå behövas. Det gäller exempelvis kommande krav på betalningslösningar samt utformning av ett system för s.k. tillträde till laddning (right to charge).

En annan förutsättning som pekas ut som viktig i delrapporten är markåtkomst. Tillgången till mark för laddstationer och tankstationer för vätgas behöver säkras. Det kommer att finnas behov av platser på såväl statlig som kommunal och privat mark. Kommuner behöver se över sin roll och bidra till att skapa förutsättningar för aktörer att etablera laddplatser och tankstationer för vätgas. Ett led i detta är Trafikverkets pågående utredning om möjligheten att tillgängliggöra mark som tagits i anspråk för väganläggningar så som rastplatser för laddning.

### *Arbetet inom EU*

Direktiv 2014/94/EU om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen (AFID-direktivet) har i Sverige genomförts genom lagen (2016:915) om krav på installationer för alternativa drivmedel och förordningen (2016:917) om krav på installationer för alternativa drivmedel. Lagen innehåller bestämmelser om hur installationer för alternativa drivmedel ska vara utformade och om information till användarna av sådana installationer. Bland annat anges att avgifter för att ladda elfordon vid laddpunkter som är tillgängliga för allmänheten ska vara skäliga, objektiva och icke-diskriminerande. Med laddpunkt avses ett gränssnitt där ett elfordon i taget kan laddas eller där ett batteri på ett elfordon i taget kan bytas ut. En laddpunkt ska enligt lagen anses vara tillgänglig för allmänheten om användarna har icke-diskriminerande åtkomst till den.

Den 14 juli 2021 presenterade kommissionen ett förslag till förordning om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa drivmedel (AFIR-förordningen) som ska ersätta AFID-direktivet. Förslaget är en del av lagstiftningspaketet för att nå EU:s skärpta klimatmål till 2030, det s.k. Fit for 55-paketet. Det nuvarande direktivet (2014/94/EU) ställer krav på att medlemsstaterna ska ta fram handlingsprogram för utbyggnaden av infrastruktur för alternativa drivmedel. Handlingsprogrammet ska innehålla nationella syften och mål för utbyggnaden av ladd- och tankstationer för olika typer av alternativa drivmedel, såsom elektricitet, vätgas och naturgas, samt åtgärder för att nå målen. Utöver krav på att ta fram en handlingsplan anges i direktivet att

medlemsstaterna ska säkerställa att gemensamma tekniska standarder uppfylls för laddstationer för fordon, för tankstationer och för landströmsanläggningar.

I EU-kommissionens förslag görs bedömningen att det behövs en ambitionshöjning för att nå unionens klimatmål för 2030. Det övergripande syftet med förslaget till EU-förordning är att det ska finnas en tillgänglig och användbar infrastruktur för alternativa drivmedel i hela EU. Förslaget innehåller bl.a. bindande mål för medlemsstaterna för utbyggnad av publik laddinfrastruktur längs vägnätet men även bindande mål för utbyggnad av tankställen för vätgas. Medlemsstaterna ska säkerställa att det senast den 31 december 2030 finns tankställen för vätgas längs det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) och vid urbana knutpunkter. Avståndet mellan tankställena får vara som mest 150 kilometer och de måste uppfylla en särskilt angiven minimikapacitet.

Vidare ska medlemsstaterna fram till den 1 januari 2025 enligt förslaget säkerställa att ett lämpligt antal tankpunkter för flytande naturgas (LNG) installeras där efterfrågan finns, åtminstone längs stornätet för TEN-T, för att ge möjlighet för tunga motorfordon som drivs med LNG att trafikera hela unionen, såvida kostnaderna inte är oproportionella i förhållande till fördelarna, inbegripet miljöfördelarna.

I en faktrapomemoria (Fakta-PM 2020/21:FPM141) välkomnade den tidigare regeringen förslaget om en revidering av AFID-direktivet som är en del i omställningen till en fossilfri transportsektor. Från svensk sida såg man positivt på kommissionens uttalade ambition att rättsakten mycket tydligare än i dag ska bidra till unionens klimatmål.

Europeiska kommissionen har utlyst en möjlighet att ansöka om medel för infrastrukturprojekt som bidrar till utbyggnaden av infrastruktur för alternativa bränslen och till utfasningen av fossila bränslen i transportsektorn längs TEN-T nätet (Transeuropeiska transportnätet). Trafikverket har samordnat ansökningsprocessen i Sverige och regeringen tar slutgiltig ställning till projekten innan ansökningarna lämnas in till EU:s fond för ett sammanlänkat Europa. Kostnaden för projekten är minst 36 miljoner euro, varav 12,4 miljoner euro söks i bidrag. I november 2022 beslutade regeringen om att tillstyrka två ansökningar om medel ur Fonden för ett sammanlänkat Europa. Båda projekten rör investeringar i alternativa bränslen och ett av dem är The Bothnia Heavy Duty Hydrogen Corridor som från EU söker medfinansiering för sex vätgasstationer och två produktionsanläggningar mellan Kiruna och Umeå. Målgruppen är tunga transporter för företag i regionen.

### **Tidigare riksdagsbehandling**

Utskottet har tidigare hanterat frågor om fossilfri tankning och tillgång till laddinfrastruktur i betänkande 2021/22:TU7. Infrastruktur för elfordon har behandlats mer ingående i betänkande 2022/23:TU4. Utskottet underströk i sammanhanget behovet av en infrastruktur som stöder användningen av alternativ till fossila drivmedel för att möjliggöra en omställning till bl.a.



hållbara förnybara drivmedel och eldrift, och att en viktig del i utvecklingen för att nå klimatmålen är möjligheten till laddning och fossilfri tankning. Utskottet uppmärksammade också de ansträngningar som görs såväl av nationella aktörer som av EU för att minska transportsektorns utsläpp.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet vill inledningsvis påminna om den lagstadgade skyldighet som finns att tillhandahålla förnybara drivmedel för att därigenom förbättra tillgängligheten till sådana drivmedel i hela landet. Det bakomliggande motivet var att lagstiftaren ansåg att tillgängligheten var ett av de största hindren för en ökad användning av förnybara drivmedel.

Utskottet vill i sammanhanget även påminna om att det sedan 2016 finns en lag om krav på installationer för alternativa drivmedel som i svensk rätt införlivar bestämmelser i AFID-direktivet. Utskottet vill framhålla att EU-kommissionens senaste förslag till förordning på området innebär en ambitionshöjning i arbetet med klimatomställningen.

En avgörande förutsättning för att lyckas med omställningen till en fossilfri transportsektor är enligt utskottets mening att det finns en infrastruktur på plats som stöder användningen av hållbara förnybara drivmedel och inte minst eldrift som kan ersätta traditionella fossila bränslen. Utskottet vill därför understryka att en viktig del i utvecklingen för att nå klimatmålen är goda möjligheter till laddning och fossilfri tankning i hela landet och att man tar ett samlat grepp för att arbeta vidare med elektrifieringen av vägnätet. Utskottet påminner i sammanhanget om att det tidigare under våren behandlat motionsförslag om infrastruktur för elfordon (se bet. 2022/23:TU4 Infrastrukturfrågor). Utskottet vill vidare betona vikten av att de åtgärder som vidtas ger climateffekter.

Utskottet ser positivt på den pågående utbyggnaden av vätgasstationer i landet som sker med bl.a. investeringsstöd från EU och Klimatklivet. Utskottet vill i detta sammanhang välkomna att Energimyndigheten och Trafikverket har fått i uppdrag att ta fram ett nationellt handlingsprogram för utbyggnaden av en ändamålsenlig laddinfrastruktur och tankinfrastruktur för vätgas i Sverige samt att ett förslag till nationell vätgasstrategi presenterades 2022. Utskottet noterar också den ökande användningen av fordonsgas – inte minst flytande sådan – under föregående år och att andelen förnybart i fordonsgasen har ökat kraftigt under senare år. Sedan 2012 har också antalet publika tankställen för gas ökat med ca 40 procent, en utveckling som utskottet finner uppmuntrande.

Utskottet konstaterar sammanfattningsvis att det pågår ett intensivt arbete med att förbättra tillgången till både biodrivmedel och elektrobränslen i landet i syfte att underlätta för alternativa bränslen. Mot den bakgrunden ser utskottet inte att det finns skäl att för närvarande ta något initiativ med anledning av motionsförslagen. Motionerna 2022/23:853 (C) yrkandena 33 i denna del, 38,

46 och 47, 2022/23:1233 (V) yrkande 19, 2022/23:2175 (MP) yrkande 42 och 2022/23:2190 (C) yrkande 105 avstyrks därmed.

## Andra styrmedel i fråga om transportsektorns klimatmål

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om olika styrmedel för att nå transportsektorns klimatmål. Utskottet pekar bl.a. på gällande regelverk och olika initiativ i frågorna.

Jämför reservation 8 (SD), 9 (C) och 10 (MP).

### Motionerna

I partimotion 2022/23:2190 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 78 och kommittémotion 2022/23:853 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 40 anförs att klimatomställningen kräver att offentlig verksamhet ska gå före genom att se över hur alla fordon som staten, regionerna och kommunerna upphandlar, köper in eller leasar ska vara miljöbilar eller framdrivas av förnybara bränslen från 2023.

I kommittémotion 2022/23:853 understryker Ulrika Heie m.fl. (C) i yrkande 9 att miljöbilsdefinitionen ska vara teknikneutral och fokusera på fordonets utsläpp, ”well-to-wheel”. Motionärerna pekar i sammanhanget på att biogasfordon har en naturlig plats i miljöbilsdefinitionen liksom att man bör ta hänsyn till utsläppen från fordonet ur ett livscykelperspektiv. Vidare föreslår motionärerna i yrkande 10 att en energideklaration ska införas på personbilar vid nybilsförsäljning som är tydlig och jämförbar och som stärker konsumentinformationen.

Daniel Helldén (MP) föreslår i kommittémotion 2022/23:1254 yrkande 1 att det ska bli möjligt för en kommun att införa motsvarande miljözoner klass 3 för mopeder. Motionären anför att en sådan åtgärd kan vara en lösning på problemen med luftkvalitet och obehag på cykelbanor och den generella påverkan som mopederna har på stadsmiljön i form av avgaser och buller.

Robert Stenkvist (SD) föreslår i motion 2022/23:79 att man utreder möjligheten att stifta nationella lagar mot att kommuner skadligt begränsar biltrafiken på kommunal nivå. Som skäl hänvisar motionären till de begränsningar som Stockholms stad planerar för bilar som inte är eldrivna och pekar på de negativa effekter det kommer att få för näringsliv och privatpersoner som fortfarande kör med bensin- eller dieseldrivna bilar.

## Pågående arbete

### *Myndigheters upphandling och miljöbilsdefinitionen*

Förordningen (2020:486) om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar trädde i kraft den 1 juli 2020 och innehåller bestämmelser om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters inköp och leasing av bilar samt för myndigheters upphandling av bilhyra och taxiresor. Förordningen syftar till att främja användningen av miljöanpassade och trafiksäkra bilar och gäller för myndigheter under regeringen. Förordningen omfattar bl.a. en ny miljöbilsdefinition, som innebär en skärpning av klimatkraven på de fordon som myndigheter köper in. Den skärpta miljöbilsdefinitionen följer regelverket för klimatbonusbilar.

Upphandlingsmyndigheten fick i december 2019 i uppdrag av den dåvarande regeringen att lämna förslag på åtgärder för att offentlig upphandling ytterligare ska kunna bidra till att nå klimatmålen och för att de upphandlingsinsatser som ger störst klimatnytta för pengarna ska kunna prioriteras. I mars 2021 lämnade myndigheten åtgärdsförslag för hur offentliga upphandlingar ytterligare ska kunna bidra till att klimatmålen nås. Förslagen är i huvudsak sådana som regeringen och statliga myndigheter kan driva och besluta om. Det handlar bl.a. om att staten ska visa vägen, om tydligare regelverk och om att höja upphandlande organisationers kompetens kring effektiv och hållbar upphandling.

Genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2019/1161/EU om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon ska medlemsstaterna säkerställa att de avtal som tilldelas efter upphandling av fordon och vissa tjänster, bl.a. kollektivtrafik, uppfyller krav på en minsta andel miljöanpassade fordon, s.k. minimimål. Minimimålen avser referensperioder och skiljer sig åt mellan medlemsstaterna.

I mars 2022 överlämnade regeringen proposition 2021/22:187 Genomförande av ändringar i direktivet om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster med förslag till de författningsändringar som krävs för att genomföra direktiv 2019/1161/EU. I propositionen föreslogs ändringar i lagen (2011:846) om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster och i lagen (2010:1065) om kollektivtrafik. Riksdagen antog regeringens lagförslag som sedermera trädde i kraft den 1 juni 2022 (bet. 2021/22:TU14, rskr. 2021/22:253).

Vad gäller bilar som drivs av fordonsgas aviserade den dåvarande regeringen i oktober 2021 att gasbilar skulle fortsätta att klassas som miljöbilar när statliga myndigheter upphandlar fordon.

### *Energideklaration för personbilar*

Konsumentverket uppger att det kan vara svårt att beskriva och marknadsföra bilar miljöegenskaper på ett korrekt sätt. Det kan också vara svårt för konsumenterna att värdera de miljöargument som används i marknadsföringen, och därför ställs det höga krav på dessa. Den som marknadsför en ny

personbil är i de flesta fall skyldig att ange bilens bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp enligt Konsumentverkets allmänna råd (KOVFS 2018:3) om information om nya personbilars bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp. Den som säljer eller privatleasar nya personbilar till konsumenter behöver sedan 2019 använda värden enligt det globalt harmoniserade provningsförfarandet för lätta bilar (Worldwide Harmonised Light Vehicle Test Procedure, WLTP) för att ange bilens bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp.

Regeringen har gett Energimyndigheten i uppdrag att analysera möjligheten att förbättra vägledningen till konsumenter om lätta fordons energianvändning och koldioxidutsläpp vid försäljning och marknadsföring. I uppdraget ingår att ta fram ett förslag på en vägledning, exempelvis i form av en märkning, som väger in energianvändning och koldioxidutsläpp och som tar hänsyn till fordonets hela livscykel. Uppdraget redovisades i april 2022 i rapporten Vägledning om lätta fordons energianvändning och koldioxidutsläpp (dnr. 2020–25875). Myndigheten föreslår en märkning som till utseendet liknar den europeiska energimärkningen med de mest relevanta delarna synliga på märkningen och en QR-kod som leder vidare till en landningssida med mer fördjupad information. Märkningen är uppdelad i två kategorier. Den övre delen, med en tydlig rangordning av fordon, gäller fordonets användningsfas. Den nedre delen, med mer generell information, gäller fordonets hela livscykel. För fordonets användningsfas finns det standardiserade och fordonsspecifika uppgifter som möjliggör detaljerad konsumentinformation. För övriga faser av fordonets livscykel, tillverkning och skrotning saknas detta eftersom inga standardiserade metoder finns för att beräkna livscykelanalysen. Förslaget har skickats på remiss fram till den 10 maj 2023.

I februari 2023 presenterade Mobility Sweden en energimärkning för bilar som ska vara ett frivilligt initiativ från fordonsbranschens sida inom ramen för färdplanen för fossilfri konkurrenskraft. Avsikten är att informera konsumenter om personbilars bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp. I referensgruppen för utformandet av märkningen har Motorbranschens Riksförbund och Konsumentverket ingått. Energideklarationen bygger på koldioxidutsläpp i gram per kilometer, enligt WLTP-värdet under blandad körning.

### *Kommunala miljözoner*

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 4 kap. 22–24 §§ trafikförordningen (1998:1276). Den tidigare 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.

Det är kommunerna själva som avgör om och var miljözoner ska införas. Systemet med miljözoner innebär att kommuner kan besluta att vissa fordon stängs ute från särskilt miljö känsliga områden. Efter den 1 januari 2020 kan kommuner införa miljözon klass 1, 2 eller 3. 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 såväl fordon med gnisttända motorer (t.ex. bensinmotor) som fordon med kompressionstända motorer (dieselmotor) uppfylla vissa krav. Den 1 juli 2022 skärptes 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. Motorcyklar och mopeder omfattas dock inte av någon miljözon.

De bestämmelser som finns om miljözoner medger undantag för vissa fordon, t.ex. fordon som används i samband med färdtjänst, fordon vars förare eller passagerare har ett parkeringstillstånd för rörelsehindrade och fordon som har anpassats eller anskaffats med bilstöd.

I Transportstyrelsens regleringsbrev för 2018 fick myndigheten i uppdrag att föreslå hur man kan säkerställa att bestämmelserna om miljözoner följs. I uppdraget ingick också att identifiera och föreslå 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 sedermera i rapporten Hur ska regelefterlevnaden av miljözonsbestämmelser säkerställas? (TSG 2018-148) föreslagit att trafikförordningen kompletteras med bestämmelser om att de fordon som inte får framföras i miljözoner inte heller får stannas eller parkeras inom miljözoner på allmän plats där kommunen är huvudman för hållande av allmänna platser.

Transportstyrelsen framhåller på sin webbplats att den kommun som överväger att införa en miljözon behöver göra avvägningar mellan nyttan och de konsekvenser som reglerna får. Myndigheten har därför ställt samman generella rekommendationer på området. Transportstyrelsen ska löpande, när så är påkallat, föreslå ändringar av miljözonsbestämmelserna. Författningsändringar kan t.ex. aktualiseras vid beslut om skärpta avgaskrav eller om kommuner efterfrågar det.

## Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet behandlade frågan om alternativa styrmedel i fråga om transportsektorns klimatmål i betänkande 2021/22:TU7 och avstyrkte då motionsyrkanden på denna punkt med hänvisning till bl.a. pågående arbete på området.

## Utskottets ställningstagande

Mot bakgrund av motionsyrkandet om miljöbilsdefinitionen vill utskottet inledningsvis framhålla att förordningen om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar från 2020 syftar till att främja användningen av miljöanpassade och trafiksäkra bilar och gäller för myndigheter under regeringen. Förordningen omfattar bl.a. en miljöbilsdefinition.

I fråga om offentlig upphandling av fordon vill utskottet påminna om att det sedan 2020 finns en förordning om bl.a. miljökrav på statliga myndigheters bilar. Syftet med denna är att främja användningen av miljöanpassade och trafiksäkra bilar. Det kan i sammanhanget tilläggas att utskottet förra året hanterade en proposition med förslag på ändringar i lagen om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster som en följd av nya krav på miljöanpassade fordon i det bakomliggande EU-direktivet. Vidare vill utskottet uppmärksamma att Upphandlingsmyndigheten 2021 tog fram förslag på åtgärder för att offentlig upphandling ytterligare ska kunna bidra till att nå klimatmålen.

När det gäller motionsförslaget om energideklarationer för personbilar vill utskottet peka på det förslag som Energimyndigheten nyligen har utarbetat och som omfattar både fordonets användningsfas och fordonets hela livscykel i syfte att göra det enklare för konsumenter att bilda sig en uppfattning om bilens miljö- och klimatpåverkan. Utskottet välkomnar också den frivilliga energimärkning som fordonsbranschen presenterade i början av året.

Vad gäller motionsyrkandena som hänför sig till kommunernas miljöarbete konstaterar utskottet att införandet av miljözoner i tätorter är en kommunal befogenhet och att det i sammanhanget är viktigt att göra avvägningar mellan nyttan och de konsekvenser som bestämmelserna får för invånarna. Det är dock möjligt att göra undantag för vissa typer av transporter. Utskottet saknar anledning att föreslå några ändringar i denna ordning.

Utskottet finner sammanfattningsvis inte skäl att vidta några åtgärder med anledning av motionerna 2022/23:79 (SD), 2022/23:853 (C) yrkandena 9, 10 och 40, 2022/23:1254 (MP) yrkande 1 och 2022/23:2190 (C) yrkande 78, som därmed avstyrks.

## Självkörande fordon

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om självkörande fordon. Utskottet framhåller att självkörande fordon bedöms få genomgripande konsekvenser för transportsystemet i framtiden. Utskottet välkomnar den försöksverksamhet som genomförs och hänvisar till det arbete och de initiativ som tagits av inte minst ansvariga myndigheter på området.

Jämför reservation 11 (SD) och 12 (C).

### Motionerna

I kommittémotion 2022/23:1014 yrkande 52 framhåller Thomas Morell m.fl. (SD) att ansvarsfrågan för självkörande fordon bör utredas. Motionärerna menar att det finns en del frågeställningar om hur tekniken kommer att klara trafikens alla olika situationer, vem som bär ansvar vid en olycka och hur tekniken klarar av att hantera olika oundvikliga scenarier. I yrkande 53 lyfter motionärerna fram att man bör utreda prioriteringsfrågan när det gäller självkörande fordon. Som exempel på frågor nämns prioriteringar i komplicerade trafikmiljöer, uppdateringar av fordonens styrsystem och uppgraderingar av programvara.

I kommittémotion 2022/23:834 yrkande 72 efterlyser Ulrika Heie m.fl. (C) åtgärder för att främja autonomi och teknikutveckling inom transportsystemet och förbättrade mobilitetstjänster över hela landet. De vill även att lagstiftningen ska följa teknikutvecklingen och inriktas på funktionalitet framför tekniskspecifika krav. Motionärerna framhåller att teknikutvecklingen ofta får stor effekt på transportsystemet och att tidigare testverksamhet visar att Sverige har stor potential på området.

I motion 2022/23:666 understryker David Josefsson (M) behovet av tydliga regelverk, en strategi för testverksamhet och användande av autonoma och elektrifierade fordon. Motionären pekar bl.a. på att dagens regelverk och förutsättningar för tester är oklara och att det saknas en tydlig svensk strategi för framför allt autonoma fordon, vilket gör att Sverige riskerar att bli utkonkurrerat av andra länder.

### 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 motordrivet fordon som kan framföras av ett automatiskt körsystem.

### **Tidigare riksdagsbehandling**

Våren 2018 riktade riksdagen ett tillkännagivande till regeringen (bet. 2017/18:TU15, rskr. 2017/18:324) om att regeringen skyndsamt bör utarbeta en strategi för självkörande fordon. Som grund för tillkännagivandet hänvisade utskottet till de utmaningar som är förknippade med införandet av självkörande fordon och att det är nödvändigt att säkerställa att Sverige även fortsättningsvis ska kunna hävda sig på området. Med en utvecklad strategi ansåg utskottet att arbetet med att införa denna angelägna transportlösning kommer att underlättas och påskyndas. Enligt regeringens skrivelse 2022/23:75 fortsätter beredningen av frågan om en strategi för självkörande fordon. I skrivelsen hänvisar regeringen också till pågående arbete inom EU på området.

I december 2018 granskade utskottet kommissionens meddelande om en EU-strategi för automatiserad och uppkopplad rörlighet (utl. 2018/19:TU3). I meddelandet föreslog kommissionen en övergripande strategi för automatiserad och uppkopplad rörlighet med en framåtblickande och ambitiös europeisk agenda. Strategin syftar till att göra EU världsledande inom automatiserad och uppkopplad rörlighet och bygger på tre strategiska mål: att utveckla viktig teknik och infrastruktur för att stärka EU:s konkurrenskraft, att säkerställa en inre marknad för säkert införande av automatiserad och uppkopplad rörlighet samt att hantera de socioekonomiska effekterna av automatiserad och uppkopplad rörlighet. Utskottet välkomnade att kommissionen antagit en övergripande EU-strategi för automatiserad och uppkopplad rörlighet.

Våren 2020 riktade riksdagen ett tillkännagivande till regeringen (bet. 2019/20:TU11, rskr. 2019/20:223) om att den dels bör verka för att nödvändiga beslut fattas som möjliggör storskaliga tester i verklig miljö, dels bör ge Trafikverket i uppdrag att utreda hur stor del av det svenska vägnätet som kan användas av självkörande fordon samt ta fram en underhållsstrategi för vägmarkeringar. Även detta ärende bereds fortfarande enligt skrivelse 2022/23:75.

Motionsyrkanden om självkörande fordon behandlades senast i utskottets betänkanden 2021/22:TU7 Väg- och fordonsfrågor och 2022/23:TU4 Infrastrukturfrågor. Utskottet hänvisade bl.a. till pågående arbete och tagna initiativ på området och föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena. Riksdagen biföll utskottets förslag.



## Pågående arbete

### *Försöksverksamhet med självkörande fordon*

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

Storskaliga försök på väg, liksom andra försök med automatiserade fordon, har varit möjliga i många år. Det pågår försöksverksamheter med självkörande fordon på olika håll i landet men även internationellt. Bland annat har Transportstyrelsen gett Scania tillstånd att testa självkörande lastbilar på E4 mellan Södertälje och Jönköping. Testerna genomförs tillsammans med företaget Tusimple som leder utvecklingen av autonoma fordon. Lastbilarna körs autonomt men övervakas av en förare, ett s.k. nivå 4-test. I både USA och Kina pågår redan tester av lastbilar enligt nivå 4 på allmän väg, men Scania är först i Europa med att testa tekniken på motorväg och med nyttolast.

Företrädare för regeringen har också deltagit aktivt i det internationella arbetet inom EU och FN:s ekonomiska kommission för Europa (UNECE) och genom bilaterala samarbeten för att främja försök med och införande av automatiserad körning av fordon på ett säkert sätt. Inom UNECE har arbetet bl.a. resulterat i förslag till ändringar i 1968 års vägtrafikkonvention sluten i Wien, som tillåter automatiserad körning på högre nivåer. Vad gäller de krav som kan ställas på infrastrukturen, data och uppkoppling sker också arbete både nationellt och internationellt. Trafikverket tar löpande fram underhållsplaner för bl.a. vägmarkeringar och skyltar som ska kunna avläsas av fordonet.

Trafikverket fick i oktober 2021 i uppdrag att redogöra för vilka krav som ska ställas på den statliga väginfrastrukturens tillstånd samt bedöma och redogöra för behov av åtgärder för att möjliggöra användning av automatiserade fordon med förarstödjande teknik. I juni 2022 redovisade Trafikverket sina slutsatser i rapporten Vägens stöd till automatiserade fordon (2022:087) där man bl.a. pekade på ett ökat framtida behov av digital information och digitala tjänster som kan komplettera den fysiska väginfrastrukturen för att därigenom öka tillgängligheten och säkerheten vid framförandet av automatiserade fordon. Enligt Trafikverket krävs det fortsatt utredning av vilken roll myndigheten och övriga aktörer ska ha i framtiden i fråga om att tillhandahålla digital information och tjänster för automatiserade fordon. Trafikverket framhåller också att arbetet med att ta fram gemensamma

specifikationer och standardisering för vägutrustning har påbörjats på europeisk nivå.

I rapporten konstateras vidare att större delen (88 procent) av det nationella stamvägnätet har vägmarkeringar som är av tillräckligt bra kvalitet för maskinavläsning vid torrt väglag; däremot är andelen väg med god kvalitet vid vått väglag betydligt lägre (34 procent). Trafikverket framhåller att vägmarkeringar som är synliga för det mänskliga ögat är tillräckligt bra även för förarstödsystem. I stort sett förekommer ingen större skillnad på vägmarkeringarnas synbarhet mellan det nationella stamvägnätet och övriga statliga vägnätet, men det finns skillnader mellan Trafikverkets olika regioner. Synbarheten är lägre på lågtrafikerade vägar (underhållstyp 5–6) där underhållet av vägmarkeringar prioriteras ned till förmån för de högtrafikerade vägarna.

### *Utveckling av självkörande fordon*

I november 2015 fick en särskild utredare i uppdrag att analysera vilka regelförändringar som behövs för en introduktion av förarstödjande teknik och helt eller delvis självkörande fordon på väg (dir. 2015:114). I mars 2018 överlämnade utredaren slutbetänkandet Vägen till självkörande fordon – introduktion (SOU 2018:16). Utredningens utgångspunkt var att Sverige i så stor utsträckning som möjligt ska bejaka en snabb introduktion av fordon med automatiserade funktioner, som en del i ett större sammanhang där hela transportsektorn står inför stora förändringar. För att möta utvecklingen på området med automatiserad, elektrifierad och digitaliserad mobilitet så att denna kan ske på ett säkert och hållbart sätt krävs enligt utredningen en regelutveckling i flera steg. Utredningens förslag var avsett att påbörja en anpassning av regelverken, så att dessa inte hindrar utvecklingen av nya lösningar för en förbättrad transportpolitisk 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, och ärendet bereds vidare inom Regeringskansliet.

Det pågår vidare intensiva internationella processer inom UNECE och i EU när det gäller strategiska överväganden om införandet av automatiserad körning. Som tidigare nämnts antog EU-kommissionen i maj 2018 en strategi för automatiserad och uppkopplad rörlighet inom ramen för det tredje mobilitetspaketet. 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

arbetstillfällena, såväl i Sverige som på EU-nivå. Kommissionens uppfattning är att det behövs ett ökat samarbete mellan EU, medlemsstaterna, regionala och lokala myndigheter samt industrin och akademien för att påskynda en säker och hållbar marknadsintroduktion av automatiserade och uppkopplade fordon. Kommissionen menar också att det är viktigt att nyckeltekniken utvecklas i Europa och att den rättsliga ramen är modern och skapar förutsättningar som gynnar teknisk utveckling. Vidare antog EU-kommissionen i december 2020 en gemensam strategi för smart och hållbar mobilitet.

I sammanhanget kan även EU-kommissionens förslag till direktiv om intelligenta transportsystem (COM(2021) 813) nämnas. Förslaget syftar till att stimulera en snabbare utbyggnad av nya och intelligenta transporttjänster, bl.a. genom att viktiga väg-, rese- och trafikdata görs tillgängliga i digitalt format, t.ex. data om hastighetsbegränsningar, trafikcirkulationsplatser och vägarbeten längs TEN-T. Ett första utkast till betänkande presenterades av Europaparlamentets rapportör i maj 2022.

Trafikverket ska genom sin forsknings- och innovationsverksamhet bidra till att stärka svensk forskning och innovation inom transportområdet så att dessa bidrar till att de transportpolitiska målen, inklusive klimatmålen, kan nås. Trafikverkets forsknings- och innovationsplan beskriver de övergripande målsättningarna, aktuella prioriteringar och de processer och regler som gäller. Trafikverket uppger att myndigheten arbetar för att befintliga transportsystem utvecklas men också följer utvecklingen inom nya innovativa transportsystem som kan komplettera de klassiska redan existerande systemen.

Trafikverket betonar att det är viktigt att bygga strategisk kunskap om teknikutveckling och digitalisering, och ett område som är viktigt är framtidens färdmedel och fordon. Trafikverket uppger vidare att fordon i dag till stor del är uppkopplade, vilket kan användas för att skapa en hållbar och säker miljö.

I april 2022 presenterade Trafikverket 34 konkreta åtgärder som ska öka takten i digitaliseringen av vägtransportsystemet. Färdplan 2022 visar Trafikverkets samlade riktning inom området digitalisering av vägtransportsystemet och speglar nya förutsättningar, utvecklingsbehov och åtgärdsförslag som bidrar till tillgänglighet i ett hållbart samhälle.

Vidare inrättades i augusti 2018 en kommitté för samordnad och accelererad policyutveckling kopplad till den fjärde industriella revolutionens teknologier (dir. 2018:85). Kommitténs uppdrag inbegrep inledningsvis att identifiera och påskynda policyutveckling kopplad till den fjärde industriella revolutionens teknologier inom bl.a. tillämpningsområdet uppkopplade och automatiserade fordon, farkoster och system. Kommittén har arbetat brett med policyutveckling för att skapa goda förutsättningar för innovation och konkurrenskraft, samtidigt som utveckling och spridning av ny teknik sker tryggt, säkert och med ett långsiktigt samhällsperspektiv. I kommitténs slutbetänkande Förnya taktiken i takt med tekniken – förslag för en ansvarsfull, innovativ och samverkande förvaltning (SOU 2022:68) framhålls

att samverka och nya innovativa arbetsätt inom förvaltningen kan leda till att myndigheterna blir effektivare i arbetet med att stötta företagen.

### *Ansvarsregler vid automatiserad körning*

Inom Regeringskansliet har det pågått ett utredningsarbete som syftar till att ta fram förslag om ansvarsregler vid automatiserad körning och tillämpning av s.k. geostaket. I maj 2021 publicerades promemorian Ansvarsfrågan vid automatiserad körning samt nya regler i syfte att främja en ökad användning av geostaket (Ds 2021:28). I uppdragets första del om ansvar vid automatiserad körning ingick att utveckla och anpassa förslagen i SOU 2018:16 mot bakgrund av de synpunkter som lämnats i remissvaren samt den utveckling som skett internationellt på området. Dessutom ingick att analysera ansvarsfördelningen mellan olika aktörer under automatiserad körning samt förarens roll, uppgifter och ansvar när ett fordon kan framföras både manuellt och automatiserat. Vidare ingick att analysera behovet av straffrättsliga sanktioner eller andra sanktioner för trafikförseelser och trafikbrott vid automatiserad körning. Uppdragets andra del handlar bl.a. om att överväga regeländringar med syftet att ge kommuner och andra väghållare förutsättningar att prioritera eller på annat sätt särbehandla fordon som använder geostaket tillämpningar. Uppdraget innefattade även att analysera ansvarsfrågor när ett fordonas funktionalitet tillfälligt och automatiskt ändras genom styrning, främst via geostaket, möjligheter att styra fordonas hastighet i förhållande till gällande hastighetsbegränsningar samt behovet av straffrättsliga sanktioner eller andra sanktioner för trafikförseelser och trafikbrott vid geostaket tillämpningar. I september 2021 skickades promemorian på remiss, och underlaget bereds nu inom Regeringskansliet.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet vill inledningsvis framhålla att digitaliseringen påverkar hela samhället och att utvecklingen går fort inom fordons- och transportindustrin. Självkörande fordon av olika slag bedöms få genomgripande konsekvenser för transportsystemet i framtiden. Det är därför positivt att frågan om automatiserad och uppkopplad rörlighet sedan ett flertal år tillbaka är uppmärksammas så väl nationellt som på EU-nivå, vilket framgår av redovisningen ovan.

Utskottet vill understryka att självkörande fordon förväntas innebära stora möjligheter och vill i sammanhanget lyfta fram betydelsen av en infrastruktur som är anpassad för och integrerad med de uppkopplade, samverkande och självkörande fordonen. Det är mycket positivt att det pågår en omfattande utrednings- och försöksverksamhet som syftar till att ställa om och förbereda transportsystemet för klimatsmarta och uppkopplade person- och godstransporter.

Utskottet vill även lyfta fram det omfattande arbete som görs inom ansvariga myndigheter på området i fråga för att bl.a. anpassa infrastruktur

samt utreda diverse juridiska och regulatoriska frågor som är kopplade till automatiserad körning.

Mot bakgrund av det aktiva arbete som bedrivs och de initiativ som har tagits inom området finner inte utskottet att det finns skäl att för närvarande vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslagen. Motionerna 2022/23:666 (M), 2022/23:834 (C) yrkande 72 och 2022/23:1014 (SD) yrkandena 52 och 53 avstyrks.

## Besiktningmarknaden för fordon

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om att återreglera besiktningmarknaden för fordon. Utskottet konstaterar att marknaden i stort sett tillgodoser efterfrågan och anser samtidigt att det är viktigt att följa utvecklingen på området.

Jämför reservation 13 (S).

### Motionerna

Gunilla Svantorp m.fl. (S) vill i kommittémotion 2022/23:2140 yrkande 34 se över hur en återreglering av besiktningmarknaden i Sverige ska kunna gå till. Som skäl anför motionärerna att den tidigare genomförda avregleringen av bilbesiktningen har resulterat i höjda priser och sämre tillgänglighet i glesbygd.

Isak From m.fl. (S) anför i motion 2022/23:466 att regeringen bör återreglera besiktningmarknaden i Sverige. Motionärerna påtalar att avregleringen i mycket glesa landsbygdskommuner har medfört att avståndet till närmaste bilbesiktning har ökat, vilket ska ses som ett marknadsmisslyckande.

I motion 2022/23:1375 vill Linnéa Wickman m.fl. (S) att man ser över möjligheterna att återreglera bilbesiktningen och överväger ytterligare åtgärder som stärker tillgången till bilbesiktning i hela landet. Motionärerna anser att privatiseringen av bilprovningen har missgynnat de som bor i de mer glesbefolkade delarna av landet och att samhället därför behöver återta den demokratiska kontrollen så att alla oavsett bostadsort har en rimlig närhet till bilprovningen.

### Bakgrund

I oktober 2009 överlämnade den dåvarande regeringen proposition 2009/10:32 Fordonsbesiktning till riksdagen. Propositionen behandlades i trafikutskottets betänkande 2009/10:TU8. Riksdagen biföll regeringens lagförslag som syftade till att öppna besiktningmarknaden för konkurrens och den 1 juli 2010 upphörde AB Svensk Bilprovnings monopol på kontrollbesiktning av

motorfordon. I samband med omregleringen fick Transportstyrelsen i uppdrag att kontrollera att besiktningsverksamheten fungerar väl i fråga om trafiksäkerhet, miljö, prisutveckling, teknikutveckling och tillgänglighet. Transportstyrelsen har publicerat årliga rapporter om fordonsbesiktningsmarknaden sedan 2011.

I april 2021 överlämnade Riksrevisionen rapporten Omregleringen av besiktningsmarknaden för fordon (RiR 2021:11) i vilken myndigheten granskar omregleringen av besiktningsmarknaden för fordon. Utgångspunkten för granskningen var de förväntningar som riksdagen hade framfört när det gällde omregleringen, inte minst lägre priser, mer valfrihet för konsumenterna och högre kvalitet som en följd av konkurrensutsättningen.

I sina iakttagelser och rekommendationer konstaterade Riksrevisionen bl.a. att konkurrensen på besiktningsmarknaden hade ökat men att förväntningarna i fråga om prisutveckling inte hade infriats. Antalet besiktningsstationer och besiktningsmekaniker hade ökat och antalet personbilar per besiktningsstation hade minskat sett över hela riket. Generellt hade tillgängligheten för konsumenterna därmed förbättrats. Riksrevisionen konstaterade dock att förbättringarna inte var jämnt fördelade och inte gällde hela landet. En nästintill oförändrad tillgänglighet i glesbefolkade regioner kunde enligt Riksrevisionen bero på att besiktningsunderlagen inte var så stora och att besiktningsstationerna därför kunde vara tillräckliga för att möta de lokala behoven. Vidare pekade Riksrevisionen på att det fram till omregleringen varit ett fast pris för besiktning i hela landet. Efter omregleringen hade dock de genomsnittliga marknadspriserna för kontrollbesiktning och ombesiktning av personbilar ständigt ökat. Priset för kontrollbesiktning hade ökat med 56 procent sedan 2010 och priset för efterkontroll med 37 procent. Under samma period hade konsumentprisindex ökat med 10 procent.

I sin skrivelse (skr. 2021/22:32) med anledning av Riksrevisionens rapport framhöll den dåvarande regeringen att man delade Riksrevisionens bedömning att varken prisutvecklingen eller inslagen av entreprenörskap på besiktningsmarknaden kunde sägas ha levt upp till de förväntningar som riksdagen hade vid tidpunkten för omregleringen av besiktningsmarknaden. När det gällde frågan om tillgängligheten på besiktningsmarknaden delade regeringen Riksrevisionens bedömning till viss del. Det faktum att tillgängligheten hade förbättrats, beräknat för landet som helhet, var enligt regeringen tydligt och positivt. Regeringen konstaterade dock samtidigt att tillgängligheten till kontrollbesiktning försämrades på sju orter i landet under 2020 då AB Svensk Bilprovning tog sina mobila besiktningsstationer ur bruk. Regeringen betonade att den ojämna fördelningen av tillgänglighet till besiktning inte är oproblematiske, särskilt i ljuset av den generella prisökning som hade skett sedan omregleringen genomfördes. Det var skälet till att regeringen i november 2020 gav Transportstyrelsen i uppdrag att särskilt utreda konsekvenserna av detta, och myndigheten redovisade sitt uppdrag till regeringen i januari 2021 i rapporten Fordonsbesiktning i glesbygd. Resultatet av analysen visade att tillgängligheten till fordonsbesiktning har förbättrats

sedan avregleringen 2010 och att tillgänglighetsförbättringarna kommit stora delar av glesbygden till del. Samtidigt konstateras att nedläggningen av mobila besiktningstationer ger stora effekter för en liten grupp fordonsägare. Transportstyrelsen konstaterade i redovisningen att avståndet till den närmaste besiktningstationen för de 9 600 fordonsägare som hade haft en mobil station som sin närmaste station ökat från 25,6 kilometer 2019 till 76,4 kilometer 2021 i genomsnitt. Regeringen redovisade i sin skrivelse med anledning av Riksrevisionens granskning att Opus Bilprovning AB i maj 2021 hade aviserat att man avsåg att etablera mobila enheter för besiktning i glesbygden med start under 2022 liksom att man avsåg att följa besiktningens utveckling vad gällde tillgängligheten till besiktning, med särskilt fokus på hur denna tillgänglighet är geografiskt fördelad över landet.

Transportstyrelsen konstaterar i sin senaste redovisning av fordonsbesiktningens utveckling från november 2022 att prisutvecklingen har varit blandad och att marknaden i stort lever upp till kundernas krav på tillgänglighet.

### **Tidigare riksdagsbehandling**

I betänkande 2021/22:TU7 behandlade utskottet regeringens skrivelse 2021/22:32 med anledning av Riksrevisionens rapport om omregleringen av besiktningens utveckling för fordon. I sitt ställningstagande hänvisade utskottet till Transportstyrelsens rekommendation att låta marknaden få vidareutvecklas utan ändringar i det bakomliggande regelverket. Utskottet ställde sig bakom denna bedömning och avstyrkte således de följdmotioner som lämnats med anledning av regeringens skrivelse om omregleringen av besiktningens utveckling för fordonet med hänvisning till att det inte fanns skäl att vidta någon åtgärd i sammanhanget.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet konstaterar inledningsvis att det av Riksrevisionens genomförda granskning av omregleringen av besiktningens utveckling för fordon tydligt framgår att konkurrensen på besiktningens utveckling har ökat efter det att monopolerna för Svensk Bilprovning avskaffades även om förväntningarna vad gäller prisutvecklingen inte infriades. Utskottet noterar vidare att antalet besiktningstationer och besiktningstekniker har ökat, vilket har medfört att antalet personbilar per besiktningstation har minskat generellt över hela landet. På det stora hela har därmed tillgängligheten för konsumenterna förbättrats, en utveckling som utskottet finner uppmuntrande. Utskottet noterar dock samtidigt Riksrevisionens uppfattning att denna utveckling har varit ojämn och att delar av befolkningen i mer glesbefolkade regioner har fått en försämrad tillgänglighet till fordonsbesiktning, i synnerhet efter att de mobila besiktningstationerna i stor utsträckning försvunnit. Det är enligt utskottets mening viktigt att noga följa denna utveckling. Av den senaste

uppföljningen av besiktningmarknaden som Transportstyrelsen redovisade 2022 framgår att marknaden i stort sett tillgodoser efterfrågan. Regeringen påpekar också i sin skrivelse med anledning av Riksrevisionens granskning att en privat aktör har aviserat nya satsningar på mobila besiktningstationer i glesbygden under 2022, något som enligt utskottets uppfattning kan förbättra tillgängligheten i utpekade områden framöver.

Mot bakgrund av det som redovisas ovan finner utskottet inte anledning att för tillfället vidta några åtgärder på området. Utskottet avstyrker således motionerna 2022/23:466 (S), 2022/23:1375 (S) och 2022/23:2140 (S) yrkande 34.

## Vissa fordonsbesiktningfrågor

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om vissa fordonsbesiktningfrågor. Utskottet hänvisar i första hand till det arbete som bedrivs av ansvariga myndigheter och gällande bestämmelser i frågorna.

Jämför reservation 14 (SD) och 15 (C).

### Motionerna

I kommittémotion 2022/23:853 yrkande 43 föreslår Ulrika Heie m.fl. (C) att Transportstyrelsen ges i uppgift att utvärdera de besiktningregler som gäller för gasfordon i syfte att se över om de är proportionerliga.

David Perez (SD) vill i motion 2022/23:1139 att man verkar för en gemensam databas för besiktigade fordon inom EU. Motionären uppmärksammar det växandet antalet utländska fordon på svenska vägar samtidigt som det saknas resurser och personal hos trafikpolisen och tullen för att säkerställa att dessa fordon uppfyller grundläggande säkerhetskrav eller är kördugliga. En gemensam databas för fordonsbesiktning på EU-nivå skulle enligt motionären motverka detta.

Eric Palmqvist (SD) föreslår i motion 2022/23:2230 att man utreder möjligheten att införa en besiktninggaranti. Mot bakgrund av de svårigheter som finns att besiktiga vissa fordon i olika delar av landet skulle en besiktninggaranti kunna utformas så att fordonsägare har rätt till en tid för besiktning av sitt fordon, oavsett fordonstyp, inom en fastställd tid från dagen då man först försöker boka tid och inom en maximal sträcka från hemorten.

### Bakgrund

#### *Gällande rätt*

Löpande kontroll av fordons beskaffenhet och utrustning sker genom kontrollbesiktning och flygande inspektion. Kontrollbesiktning kan ske som



periodiskt återkommande kontrollbesiktning eller efter föreläggande från Transportstyrelsen, en polisman eller en bilinspektör. Syftet med kontrollbesiktning är att säkerställa att fordon och tillhörande system genom sin användning inte har slitits ut så att de kan utgöra en trafikfara.

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. De nationella bestämmelserna finns i fordonslagen (2002:574), fordonsförordningen (2009:211) och Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2017:54) om kontrollbesiktning. EU:s besiktningsspaket har genomförts i svensk rätt och tillämpas sedan den 20 maj 2018. Med anledning av EU-direktiven har Transportstyrelsen reviderat sina föreskrifter och gjort en översyn av föreskrifterna i övrigt.

Periodiskt återkommande kontrollbesiktning ska ske enligt 6 kap. fordonsförordningen. I förordningen finns ett bemyndigande för Transportstyrelsen att meddela föreskrifter om bl.a. fordons beskaffenhet och utrustning, omfattningen av fordonskontrollen, den tekniska kompetensen och utrustningen samt kvalitetssäkringen hos besiktningsorgan och provningsorgan enligt fordonslagen samt utbildning och kompetens hos besiktningstekniker. Transportstyrelsen har också utnyttjat sitt bemyndigande och utfärdat föreskrifter om kontrollbesiktning, teknisk kontrollutrustning hos besiktningsorgan, registreringsbesiktning, mopedbesiktning och lämplighetsbesiktning samt utbildning och kompetens för certifiering av besiktningstekniker.

Ett fordon ska godkännas vid en kontrollbesiktning om det är i trafiksäkert skick, uppfyller tillämpliga krav i avgasreningsförordningen (2011:345), förordningen (2016:1128) om fluorerade växthusgaser och föreskrifter som har meddelats med stöd av dessa förordningar, och även i övrigt är godtagbart från miljösynpunkt.

### *Besiktning av gasfordon*

I maj 2018 infördes krav på utökad kontroll av gastanken på gasdrivna bilar i samband med kontrollbesiktning. Syftet med kontrollen är att säkerställa att tanken är fastsatt, att det inte finns några skador på den och att den inte läcker. För att besiktningsteknikern ska kunna utföra denna kontroll behöver bilens gastankar friläggas inför besiktningen. Som ett alternativ till att bilägaren själv frilägger gastanken kan en verkstad frilägga den, utföra kontrollen och utfärda ett intyg om att tanken och det övriga bränslesystemet för gas är i fungerande skick. Intyget tas sedan med till kontrollbesiktningen. Intyget får vid kontrollbesiktningstillfället inte vara äldre än 15 månader, vilket i praktiken innebär att det kan användas vid två kontrollbesiktningar. Den utökade

kontrollen innebär att ägare av gasbilar betalar mer än andra bilägare för att kunna kontrollbesiktiga sina gasbilar.

Den dåvarande regeringen gav den 15 april 2021 Transportstyrelsen i uppdrag att utreda förutsättningarna för åtgärder som gör att ägare av gasdrivna bilar betalar samma pris vid besiktning av bilen som ägare till andra typer av bilar. I uppdraget ingick att utreda möjligheterna att ta bort den merkostnad som det innebär att besiktiga bilar som drivs av gas. Om det inte är möjligt att ta bort merkostnaden skulle Transportstyrelsen enligt uppdraget föreslå hur en full ekonomisk kompensation för denna merkostnad kan utformas. I redovisningen av uppdraget skulle nödvändiga författningsförslag ingå. Uppdragets första del redovisades till Regeringskansliet (Infrastrukturdepartementet) den 30 juni 2021. Den andra delen av uppdraget som avsåg nödvändiga författningsförslag, inklusive konsekvensutredning av dessa, redovisades den 15 oktober 2021.

Merkostnaden som kan uppstå för gasbilsägare i samband med kontrollbesiktning är en följd av den föreskriftsändring som Transportstyrelsen införde 2018. Transportstyrelsen bedömer att det inte finns tillräckligt stöd för att föreslå att den särskilda kontrollen tas bort. Det finns inte heller stöd för att förlänga giltighetstiden på intygen. I utredningen har Transportstyrelsen tagit fram ett förslag på en modell för kostnadskompensation. Modellen innebär att samtliga gasbilsägare som väljer att göra en särskild kontroll och få ett intyg utfärdat på verkstad kan få kompensation. Transportstyrelsen menar att Naturvårdsverket bör administrera kostnadskompensationen. Transportstyrelsens bedömning är att kostnadskompensationen sannolikt inte är att betrakta som ett statsstöd. Detta innebär att en förordning som reglerar kostnadskompensationen inte behöver notifieras till kommissionen. Vidare redovisar Transportstyrelsen ett förslag till en förordning som ska reglera förutsättningarna för och administrationen av en kostnadskompensation till gasbilsägare.

Transportstyrelsens förslag har skickats på remiss och bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

### *Gemensamma EU-bestämmelser*

Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/45/EU om periodisk provning av motorfordons och tillhörande släpvagnars trafiksäkerhet samt direktiv 2014/47/EU om tekniska vägkontroller av trafiksäkerheten hos nyttofordon i trafik i unionen utgör den rättsliga grunden för nationell lagstiftning om de trafiksäkerhetskrav som motorfordon registrerade inom EU måste uppfylla. Trafiksäkerhetsprovningen ingår i en övergripande ordning vars syfte är att säkerställa att fordon hålls i ett säkert och miljömässigt godtagbart skick under användning. Systemet bör omfatta periodiska trafiksäkerhetsprovningar för alla fordon och tekniska vägkontroller för fordon som används för kommersiella transporter samt föreskriva ett förfarande för fordonsregistrering som gör det möjligt att upphäva ett tillstånd för ett fordon att användas på

vägarna om det utgör en direkt trafiksäkerhetsrisk. EU-direktivets bestämmelser skulle tillämpas i samtliga medlemsstater fr.o.m. den 20 maj 2018.

Av artikel 16 i det förstnämnda direktivet följer att: ”Kommissionen ska granska genomförbarhet, kostnader och fördelar avseende inrättandet av en elektronisk plattform för fordonsinformation genom att utnyttja befintliga och redan genomförda it-lösningar avseende internationellt utbyte av data, så att kostnaderna minimeras och överlappning undviks.”

### *Tillgång till fordonsbesiktning*

I granskningsrapporten Omregleringen av besiktningensmarknaden för fordon (RiR 2021:11) från 2021 noterar Riksrevisionen att antalet besiktningstationer och besiktningstekniker har ökat efter omregleringen och att antalet personbilar per besiktningstation har minskat sett över hela riket, och därmed har tillgängligheten för konsumenterna generellt sett förbättrats. Förbättringarna är dock inte jämnt fördelade och gäller inte hela landet. En näst intill oförändrad tillgänglighet i glesbefolkade regioner kan enligt Riksrevisionen bero på att besiktningensunderlagen inte är stora och att besiktningensstationernas besiktningenskapacitet därför kan vara tillräcklig för att möta regionens behov av besiktningar. Vidare har antalet besiktningensföretag ökat i stora delar av landet vilket har lett till en ökad valfrihet för konsumenterna.

Vidare konstaterar Riksrevisionen att det fram till omregleringen var ett fast pris för besiktning i hela landet. De genomsnittliga marknadspriserna för kontrollbesiktning och ombesiktning av personbilar har ökat kontinuerligt efter omregleringen. Priset för kontrollbesiktning har ökat med 56 procent sedan 2010 och priset för efterkontroll med 37 procent. Under samma period har konsumentprisindex ökat med 10 procent.

Andelen underkända fordon vid kontrollbesiktningar ökade efter omregleringen, men enligt Riksrevisionen har denna andel en nedåtgående trend sedan 2011. Den minskade andelen underkända kontrollbesiktningar har lett till färre efterkontroller.

Transportstyrelsen konstaterar i sin senaste redovisning av fordonsbesiktningensmarknaden från november 2022 att marknaden i stort lever upp till kundernas krav på tillgänglighet.

### **Tidigare riksdagsbehandling**

Utskottet behandlade besiktningensfrågor senast i betänkande 2021/22:TU7. Vid sidan av ett tillkännagivande om att utreda konsekvenser av svenska krav på miljökontroll i samband med fordonsbesiktning föreslog utskottet att riksdagen skulle avslå övriga motionsyrkanden om besiktningensfrågor.

## Utskottets ställningstagande

Med anledning av motionsyrkandet om besiktning av gasdrivna fordon vill utskottet inledningsvis understryka att gasdrivna fordon kan bidra till att nå utsläppsmålen för transportsektorn och att det därför är viktigt att besiktningen inte blir onödigt betungande för ägarna av denna typ av fordon. Utskottet välkomnar därför det regeringsuppdrag som Transportstyrelsen har fått i syfte att undersöka möjligheterna att kompensera fordonsägarna för de extra kostnader som uppstår i samband med besiktningen av gasfordon, och vill inte föregripa den pågående beredningen av frågan.

Vad gäller motionsförslaget om en gemensam EU-databas för besiktigade fordon vill utskottet framhålla nuvarande ordning med gemensamma bestämmelser inom EU om krav på fordonsbesiktning. Detta utgör en central del i att säkerställa trafiksäkerheten inom unionen. Utskottet anser att denna ordning är ändamålsenlig.

I fråga om införandet av en besiktningssgaranti vill utskottet hänvisa till de slutsatser som Riksrevisionen redovisar i sin granskning av besiktningssmarknaden i Sverige och den årliga uppföljning av utvecklingen i fråga om fordonsbesiktning som Transportstyrelsen ansvarar för. Av dessa följer att marknaden i stort lever upp till kundernas krav på tillgänglighet.

Mot bakgrund av vad som redovisas ovan avstyrker utskottet motionerna 2022/23:853 (C) yrkande 43, 2022/23:1139 (SD) och 2022/23:2230 (SD).

## Tyngre och längre lastbilar

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om att möjliggöra för tyngre och längre lastbilar på vägnätet. Utskottet framhåller att frågan redan är väl uppmärksammat och att det därför saknas skäl att ta något initiativ på området. Utskottet välkomnar i sammanhanget det gradvisa öppnandet av vägnätet för BK4 och uppmärksammar det arbete som bedrivs av ansvariga myndigheter och organisationer i frågan.

Jämför reservation 16 (S), 17 (SD) och 18 (C).

### Motionerna

Annie Lööf m.fl. (C) efterlyser i partimotion 2022/23:1672 yrkande 56.1 åtgärder för att säkerställa att längre och tyngre lastbilar skyndsamt tillåts, och att ett tillräckligt, funktionellt och sammanhållet vägnät säkerställs i hela Sverige. Tyngre och längre fordon är enligt motionärerna en effektiv åtgärd för att öka transporteffektiviteten och därmed konkurrenskraften. Ett likalydande förslag framförs av Elisabeth Thand Ringqvist m.fl. (C) i kommittémotion 2022/23:1123 yrkande 6.1.

Gunilla Svantorp m.fl. (S) anför i kommittémotion 2022/23:2140 yrkande 29 att längre lastbilar innebär en vinst för klimatet och kan stärka svensk industri. Motionärerna välkomnar därför att längre lastbilar upp till 34,5 meter kommer att tillåtas på utpekade vägar.

I kommittémotion 2022/23:1014 yrkande 21 anser Thomas Morell m.fl. (SD) att den högre bärighetsklassen BK4 bör införas skyndsamt på fler anpassade vägar. Motionärerna menar att arbetet med att upplåta hela BK1-vägnätet för BK4 behöver påskyndas.

I kommittémotion 2022/23:834 föreslår Ulrika Heie m.fl. (C) i yrkande 52.1 att åtgärder vidtas för att med stöd av genomförda utredningar och fattade beslut säkerställa att längre och tyngre lastbilar skyndsamt tillåts på ett tillräckligt, funktionellt och sammanhållet vägnät i hela Sverige. Motionärerna betonar att det finns stora miljö- och samhällsnyttor att tillvarata genom att möjliggöra transport av tyngre och längre fordon samt att det är viktigt att Trafikverket ges tillräckliga resurser och skyndsamt tar fram anvisningar för var den tunga trafiken ska få gå. Vidare anser motionärerna i yrkande 64 att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att inleda en dialog med kommuner, varuägare och godstransportörer i syfte att bistå kommuner i omklassningen av det primärkommunala vägnätet i anslutning till terminaler, hamnar och industrier m.m. från BK1 till BK4. Motionärerna uppmärksammar att få kommunala vägar är utpekade som BK4, vilket riskerar att utgöra ett stort hinder eftersom gods transporteras till och från en industri, terminal eller hamn på i de flesta fall kommunala vägar.

Elisabeth Thand Ringqvist m.fl. (C) föreslår i kommittémotion 2022/23:1123 yrkande 7 att regeringen ger Trafikverket i uppdrag att påskynda omklassningen av kommunalt vägnät i anslutning till terminaler från BK1 till BK4 i syfte att stärka industrins konkurrenskraft.

I motion 2022/23:1030 yrkande 7 framhåller Johan Hultberg (M) att utbyggnaden av vägnätet för BK4 bör påskyndas. Motionären menar att regeringen bör se över hur utbyggnaden av BK4 på det statliga vägnätet kan påskyndas i allmänhet och i synnerhet i Fyrbodalen.

Magnus Jacobsson (KD) yrkar i motion 2022/23:1801 på att man skyndar på introduktionen av längre lastbilar på upp till 34,5 meter på de svenska vägarna. Motionären pekar i sammanhanget på de fördelar som längre lastbilar innebär för trafiksäkerheten, produktiviteten och miljön samt minskade koldioxidutsläpp.

## Bakgrund

I lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner regleras bärighetsklass (BK), som är den klassificering som används för att gradera bärighet, dvs. hur tunga fordon en bro eller en väg i det allmänna vägnätet får belastas med. Enskilda vägar är inte klassificerade utan regleras med lokala bestämmelser. På allmänna vägar med bärighetsklass 1 (BK1) gäller att max 64 tons bruttovikt tillåts. På vägar med klassificeringen BK2 gäller max 51,4 tons bruttovikt, och

på vägar med klassificeringen BK3 gäller max 37,5 tons bruttovikt. För vägar med klassificeringen BK4 gäller max 74 tons bruttovikt. I 4 kap. trafikförordningen (1998:1276) finns bestämmelser om fordons vikt, bredd och längd.

Huvuddelen av de tunga vägtransporterna går på de större vägarna, som är dimensionerade för att klara tunga laster. Av det statliga vägnätet håller 96 procent de högsta bärighetsklasserna BK1 eller BK4. På dessa vägar går mer än 99 procent av trafikarbetet. På de mindre vägarna förekommer det bärighetsrestriktioner, vilket påverkar främst skogsbruket och jordbruket som genererar tunga transporter. För hela det statliga vägnätet öppnades under 2021 ytterligare ca 4 900 kilometer för BK4, utöver de ca 26 100 kilometer som öppnats tidigare. Detta innebär att ca 31 procent av det statliga vägnätet öppnats för BK4.

### **Tidigare riksdagsbehandling**

I maj 2015 riktade riksdagen ett tillkännagivande till regeringen om dels behovet av att skyndsamt utarbeta nödvändiga regeländringar så att lastbilar med en bruttovikt på upp till 74 ton tillåts att trafikera de delar av det allmänna vägnätet som har tillräcklig bärighet, dels behovet av en generösare dispensgivning och fortsatt utredning av frågan om att tillåta fordonsekipage på upp till 30 meter (bet. 2014/15:TU12, rskr. 2014/15:206).

I proposition 2016/17:112 Godstrafikfrågor föreslog regeringen att en ny bärighetsklass skulle införas i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner. Den nya bärighetsklassen BK4 skulle göra det möjligt att använda fordon och fordonskombinationer som väger maximalt 74 ton på vissa delar av vägnätet jämfört med den tidigare maxvikten på 64 ton. Utskottet motsatte sig dock regeringens uttalanden i propositionen om att upplåtandet av ett vägnät för BK4 skulle vägledas av principen att införandet av en ny bärighetsklass inte fick åsidosätta regeringens ambition att flytta över godstransporter från väg till järnväg och sjöfart. Utskottet ansåg i stället att vägarnas bärighet ska vara avgörande för vilka delar av vägnätet som kan öppnas för fordon eller fordonskombinationer med den nya maxvikten. Riksdagen biföll utskottets förslag och riktade samtidigt ett tillkännagivande till regeringen om att den skyndsamt borde se över hur längre fordonståg i högre utsträckning kan tillåtas på det svenska vägnätet (bet. 2016/17:TU14, rskr. 2016/17:238). Lagändringen trädde i kraft den 1 juli 2017.

Med hänvisning till de åtgärder som vidtagits i frågan angav regeringen i budgetpropositionen för 2023 (prop. 2022/23:1 utg.omr. 22) att tillkännagivandet om lastbilars längd och vikt och tillkännagivandet om tunga och långa lastbilar är slutbehandlade. Utskottet uttalade i betänkande 2022/23:TU1 att det inte hade något att invända mot regeringens redovisning.

Utskottet har behandlat motioner om tyngre och längre lastbilar återkommande, senast i betänkande 2021/22:TU7 Väg- och fordonsfrågor. Utskottet såg positivt på de insatser som har gjorts och de utvecklingsprojekt

som pågår för att tillåta tyngre och längre fordonsekipage på en växande del av vägnätet. Utskottet menar att detta gör det möjligt att effektivisera transporterna på väg och samtidigt reducera utsläppsnivåerna. Mot denna bakgrund avstyrkte utskottet motionerna.

## **Pågående arbete**

### *BK 4*

I februari 2015 beslutade regeringen om nödvändiga ändringar i trafikförordningen (1998:1276) och vägmärkesförordningen (2007:90) för att kunna tillåta längre och tyngre fordon i trafiken. Ändringarna trädde i kraft den 1 april 2018 och de första statliga BK4-vägarna öppnades för trafik samma år.

Trafikverket fick i december 2019 i uppdrag att upprätta en genomförandeplan för hur delar av det statliga vägnätet avses att upplåtas för BK4. Trafikverket ska enligt uppdraget även redogöra för hur myndigheten bidrar med generell information till kommuner och andra väghållare i frågor om upplåtande av vägnät för BK4. Trafikverket har sedermera årligen redovisat en uppdaterad genomförandeplan. I juli 2022 redovisade myndigheten utfallet från föregående år (2021) samt en genomförandeplan på vägnätets nivå för perioden 2022–2024, vilken även konkretiserats för olika delar av landet. Enligt Trafikverkets implementeringsplan förväntas ca 40 procent av vägnätet vara upplåtet för BK4 vid slutet av 2024, vilket skulle motsvara upp emot 64 procent av det strategiska vägnätet för tung trafik. Trafikverkets ambition är att hela BK1-vägnätet på sikt blir BK4. Det kommer enligt myndigheten att krävas en hel del förstärkningsarbeten för att kunna upplåta vägnätet för BK4; det finns brister på ca tio procent av de statliga vägarna och ca 800 broar som behöver förstärkas för att klara den ökade belastningen.

Av fastställelsebeslutet för den nationella infrastrukturplanen 2022–2033 framgår att ska 10,2 miljarder kronor av avsatta medel för vidmakthållande av vägnätet användas för åtgärder för att öka delar av vägnätets bärighet till BK4. Satsningen i den nationella planen syftar till att 70–80 procent av de vägar som är viktigast för näringslivet ska vara upplåtna för BK4 2029 och uppemot 90 procent till slutet av planperioden.

Föreskrifter om att en allmän väg ska tillhöra BK4 meddelas av väghållaren. När det gäller vägar där kommunen är väghållare beslutar därför kommunen om föreskrifter för BK4. Trafikverket har tagit fram information och råd för kommuner om kommunala BK4-vägar. Där konstateras att det i många kommuner finns viktiga anslutningsvägar till bl.a. terminaler och större industrier, som utgör första eller sista delen av ett sammanhängande BK4-vägnät. Trafikverket har också inrättat regionala bärighetsråd i syfte att bidra med kunskap och information till kommuner i arbetet med att identifiera de optimala anslutningsvägar som skulle kunna klassas om till BK4.

Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) publicerade i mars 2021 rapporten Tyngre transporter på det kommunala vägnätet som ett kunskapsstöd för kommunala väghållare om BK4. I rapporten redogörs för hur

många kommunala anslutnings- och genomfartsvägar som berörs av införandet av BK4 på det statliga vägnätet. Resultatet visade att det fanns 4 548 anslutningspunkter för BK4 från det statliga till det kommunala vägnätet. Utgångspunkten för SKR:s analys var att hitta den kortaste sträckan från en statlig BK4-väg till en målpunkt i en hamn eller terminal. Analysen visade att denna sträcka i regel var begränsad i förhållande till det totala kommunala väg- och gatunätet. I flera av de studerade kommunerna hade redan en omklassificering skett från BK1 till BK4 på de aktuella sträckorna. Enligt SKR handlar det generellt i första hand om broar som eventuellt behöver förstärkas för att klara den ökande belastningen från tyngre fordon, vilket överensstämmer med det resultat som Trafikverket fått i sina studier. Sammanfattningsvis konstateras att skillnaderna mellan BK1 och BK4 är marginella. Det betyder att en gata eller en väg som uppfyller dagens krav på bärighet enligt BK1 kan klassas om till en BK4 utan åtgärd eller genom en lätt driftsåtgärd. Inför varje omklassificering bör dock varje väg eller gata undersökas på objektnivå innan den kan få en högre klassning, anser SKR. Omklassificeringen sker genom att kommunen utfärdar en föreskrift som anger att vägsträckan ska vara i BK4 i stället för BK1. Om det konstateras att en BK1-väg inte klarar BK4 klarar den heller inte dagens BK1-standard. Förstärkningsåtgärdernas omfattning är avgörande för vilken kostnad kommunen kommer att få; den är dock densamma oavsett om det gäller BK1 eller BK4.

### *Längre lastbilar*

I Europa har Finland och Sverige sedan länge tillåtit 25,25 meter långa fordon på vägnätet, medan övriga Europa generellt har haft 18,75 meter som maximal fordonslängd. Finland är det enda land i Europa som hittills har beslutat om att tillåta upp till 34,5 meter långa fordonståg för konventionell trafik på vägnätet.

I augusti 2018 gav regeringen Trafikverket i uppdrag att analysera om och var längre lastbilar kan tillåtas på det svenska vägnätet i syfte att öka transporteffektiviteten och minska godstransporternas klimatpåverkan. Uppdraget redovisades till regeringen i mars 2019 i rapporten *Längre lastbilar på det svenska vägnätet – för mer hållbara transporter*. Den konsekvensanalys som redovisas i rapporten visar på att storleken på nyttorna är svåruppskattad men att de sammanvägda effekterna av att tillåta längre lastbilar är otvetydigt positiva – detta eftersom de positiva effekterna vida överstiger de negativa effekterna i den kvantitativa analysen, samtidigt som de uppskattade kostnaderna för åtgärder i infrastrukturen bedöms vara marginella i sammanhanget. Detta grundar sig på antagandet om ett samtidigt, oberoende upplåtande av vägnätet för tyngre lastbilar på upp till 74 ton. Vidare framhåller Trafikverket i rapporten att de som gynnas mest av ett upplåtande för längre lastbilar på det svenska vägnätet är fordonsägare och godstransportköpare, men även att klimatet och miljön samt trafiksäkerheten gynnas. Detta gäller



åtminstone på det vägnät som är aktuellt i den samhällsekonomiska konsekvensanalysen. Storleken på nyttorna med att tillåta längre lastbilar avgörs enligt rapporten delvis av hur effekter på överflyttningar och inducerad trafik, dvs. den trafik som nygenereras av vägkapacitet, ser ut. Genom att kombinera ett upplåtande av vägnätet för längre lastbilar med tillgång till kombiterminaler samt styrmedel och andra incitament kan enligt Trafikverket en överflyttning till järnväg och sjöfart samt intermodala transporter snarare främjas. Myndigheten tillägger dock också att det generellt behövs mer kunskap om effekter på framför allt trafiksäkerhet, säkerställande av regelefterlevnad, överflyttningar och intermodala godsflöden för att kunna göra en mer nyanserad och fullständig analys av effekterna av att tillåta längre lastbilar på det svenska vägnätet.

Genom 4 kap. 17 f § trafikförordningen, som träder i kraft den 31 augusti 2023, får Trafikverket och de kommunala väghållarna föreskriva att fordonståg med en längd på upp till 34,5 meter får framföras på ett utpekad vägnät. Ett villkor är att fordonstågen uppfyller de föreskrifter som Transportstyrelsen meddelar. På Transportstyrelsen pågår för närvarande ett föreskriftsarbete för att ta fram särskilda krav på dessa fordon och fordonståg för att bibehålla en hög trafiksäkerhet på vägarna.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet vill inledningsvis peka på de stora möjligheter som tyngre och längre lastbilar innebär för att effektivisera transportsystemet och välkomnar således det arbete som görs för att gradvis öppna allt större delar av vägnätet för denna typ av fordon. Enligt utskottets uppfattning utgör tyngre och längre lastbilar en viktig åtgärd för att klara både miljön och konkurrenskraften och av denna anledning bör om möjligt arbetet med att öppna fler vägar för tyngre och längre lastbilar snabbas på ytterligare. Utskottet kommer att bevaka detta noga. Utskottet vill i sammanhanget uppmärksamma de ansträngningar som Trafikverket och SKR gör för att även inkludera det kommunala vägnätet i processen.

Sammanfattningsvis ser utskottet med tillförsikt på de utvecklingsmöjligheter och den potential som tyngre och längre fordonsekipage har inom vägtransportsektorn i Sverige. Utskottet konstaterar också med tillfredsställelse att frågan är väl uppmärksammas och finner mot denna bakgrund inte skäl att ta något initiativ på området. Utskottet avstyrker därmed motionerna 2022/23:834 (C) yrkandena 52.1 och 64, 2022/23:1014 (SD) yrkande 21, 2022/23:1030 (M) yrkande 7, 2022/23:1123 (C) yrkandena 6.1 och 7, 2022/23:1672 (C) yrkande 56.1, 2022/23:1801 (KD) och 2022/23:2140 (S) yrkande 29.

## Bilpooler

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om bilpooler. Utskottet hänvisar till pågående arbete och framhåller samtidigt att det ser positivt på de möjligheter till mobilitet som bilpooler erbjuder.

Jämför reservation 19 (SD), 20 (C) och 21 (MP).

### Motionerna

I partimotion 2022/23:2190 föreslår Annie Lööf m.fl. (C) i yrkande 81 införandet av en enhetlig definition av bilpooler för att underlätta bildelning.

I partimotion 2022/23:2175 yrkande 31 anför Per Bolund m.fl. (MP) att man bör revidera regelverk och ta fram en strategi för kombinerad mobilitet (mobility as a service, MAAS) samt genomföra en offentlig satsning på bilpooler. Motionärerna menar att regeringen bl.a. bör ge kommuner möjlighet att reservera parkeringsplatser för bilpoolers fordon.

I kommittémotion 2022/23:1014 yrkande 25 i denna del pekar Thomas Morell m.fl. (SD) på att bilpooler bör tas i beaktande vid samhällsplanering. Motionärerna framhåller att allt fler föreningar överväger att starta bilpooler och att efterfrågan ökar bland boende.

I kommittémotion 2022/23:834 yrkande 58 föreslår Ulrika Heie m.fl. (C) att det ska tas fram en juridisk definition av begreppet bilpool, alternativt fordonspool, i syfte att ge kommuner större rådgighet över att avdela gatumark till delningstjänster inom transportsektorn. Motionärerna framhåller bilpooler som ett viktigt steg för minskade utsläpp och ökad mobilitet och betonar att det i dag saknas en definition, vilket bl.a. innebär att kommuner inte kan skapa parkeringsytor för bilpoolsbilar.

### Bakgrund

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

Enligt Trafikverket finns det bilpooler på ett femtiotal orter i Sverige. Kombinerad mobilitet (också kallat mobilitet som tjänst eller MAAS) är ett innovationsområde där fokus flyttas från själva transporten till mobilitet. Kombinerad mobilitet är ett koncept som innebär att en resenär köper eller prenumererar på en kombination av möjligheter till mobilitet i stället för, eller som komplement till, att köpa eller äga egna transportmedel.

## Pågående arbete

### *Motorfordonspooler*

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

Bilpoolsutredningens betänkande var föremål för remissbehandling till juni 2021. Ärendet bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

### *Kombinerad mobilitet*

Trafikverket fick i mars 2019 ett regeringsuppdrag att genomföra informations- och kunskaphöjande insatser inom området mobilitet som tjänst. Uppdraget ska genomföras i nära samverkan med den nationella färdplanen för kombinerad mobilitet (Kompis), vilket är ett projekt under Drive Sweden som finansieras av Verket för innovationssystem (Vinnova) och syftar till att främja framväxten av kombinerad mobilitet i Sverige. Det är initierat av regeringens samverkansgrupp för nästa generations resor och transporter. Regeringens uppdrag till Trafikverket består av två delprojekt:

dels att utreda möjligheten till en gemensam nationell åtkomstpunkt för kombinerade mobilitetstjänster, dels att genomföra ett demonstrationsprojekt av minst en bytespunkt som stöder kombinerad mobilitet som tjänst. Trafikverket ska årligen redovisa en lägesrapport från uppdraget. I slutredovisningen i december 2023 ska Trafikverket redovisa resultatet av det genomförda demonstrationsprojektet och bl.a. en bedömning av vad som bör vara det statliga åtagandet. Vidare ska Trafikverket redovisa resultatet av arbetet med en gemensam nationell åtkomstpunkt med förslag till harmoniserade tekniska och affärsmässiga lösningar för mobilitetstjänster samt en sammanfattning av läget för utvecklingen på området.

### **Tidigare riksdagsbehandling**

Motionsyrkanden om bilpooler behandlades senast i utskottets betänkande 2021/22:TU7 Väg- och fordonfrågor. Utskottet hänvisade till pågående beredningsarbete och föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena. Riksdagen biföll utskottets förslag.

### **Utskottets ställningstagande**

Inledningsvis vill utskottet understryka att det ser positivt på de möjligheter till mobilitet som bilpooler erbjuder eftersom dessa i många fall kan ersätta det personliga bilinnehavet och samtidigt minska antalet fordon i framför allt stadsmiljöer och därmed bidra till ett mer hållbart resande.

Utskottet noterar i sammanhanget det beredningsarbete som pågår inom Regeringskansliet av de förslag som lämnas i Bilpoolsutredningens betänkande. Utskottet konstaterar att i det betänkandet bl.a. lämnas förslag på en definition av bilpoolstjänst liksom förslag om möjligheten att upplåta allmän platsmark till parkeringsplatser för delningsfordon.

Vad gäller specifikt frågan om att underlätta för kombinerad mobilitet vill utskottet lyfta fram de regeringsuppdrag som Trafikverket och Vinnova har fått för att möjliggöra smarta transportlösningar i framtiden.

Utskottet vill inte föregripa utfallet av pågående arbete inom Regeringskansliet och hos ansvariga myndigheter utan avstyrker motionerna 2022/23:834 (C) yrkande 58, 2022/23:1014 (SD) yrkande 25 i denna del, 2022/23:2175 (MP) yrkande 31 och 2022/23:2190 (C) yrkande 81.

## Parkeringsfrågor

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om parkeringsfrågor. Utskottet hänvisar bl.a. till att det är en kommunal angelägenhet att bestämma vilka parkeringsmöjligheter som ska finnas och var parkering ska tillåtas. I fråga om parkeringstillstånd för rörelsehindrade påminner utskottet om de skärpningar som har gjorts i regelverket. När det gäller frågan om bristande konsumentskydd i samband med betalning av parkeringsavgifter pekar utskottet på att även Konsumentverket har uppmärksammat detta problem.

Jämför reservation 22 (SD), 23 (C) och 24 (MP).

### Motionerna

I kommittémotion 2022/23:1014 yrkande 25 i denna del pekar Thomas Morell m.fl. (SD) på att parkeringsplatser bör tas i beaktande vid samhällsplanering. Tillgången till parkeringsplatser är avgörande för centrumhandeln, företagandet i sin helhet och de boende. Vidare föreslår motionärerna i yrkande 33 att lagen som rör överträdelse av parkeringsförbud vid lastzoner och busshållplatser ska skärpas. Motionärerna påtalar att allt fler bilister parkerar i lastzoner och på busshållplatser och önskar därför att möjligheten att öka parkeringsböterna och övriga påföljder vid dessa överträdelse utreds.

I kommittémotion 2022/23:834 yrkande 71 föreslår Ulrika Heie m.fl. (C) att man stärker den lokala klimatmakten genom att återinföra rätten för kommuner att använda differentierade parkeringsavgifter efter fordonstyp, detta i syfte att stimulera de mest klimateffektiva fordonen.

Daniel Helldén (MP) föreslår i kommittémotion 2022/23:1254 yrkande 2 att det görs ett tillägg i trafikförordningen som reglerar systematisk kommersiell användning av offentlig mark för uppställningen av mopeder klass II. Motionären anför att det växande antalet mopedburna matbud som parkerar på trottoarer utgör ett hinder för gångtrafikanter och tar upp plats i cykelställ, vilket skapar en problematisk stadsmiljö.

I motion 2022/23:1187 menar Hans Ekström (S) att en översyn av parkeringslagstiftningen bör övervägas. Motionären uppmärksammar bristen på konsumentskydd och nämner bl.a. att man kan få parkeringsböter trots att man har betalat och att det är mycket svårt att få rätt mot vinstsökande kommuner och parkeringsbolag, varför konsumentskyddet för dem som försökt göra rätt måste stärkas.

Linus Sköld m.fl. (S) yrkar i motion 2022/23:1545 på att man ska överväga att se över bestämmelserna för parkeringstillstånd för rörelsehindrade så att tillståndsgivningen beaktar den sökandes behov oavsett funktionsvariation.

Jimmy Ståhl och Dennis Dioukarev (båda SD) yrkar i motion 2022/23:815 på att förutsättningarna för att utveckla parkeringsarkar via ett pilotprojekt för

Göteborgs södra skärgård ska utredas. Skälet för detta är problemet med tillgången till parkeringsplatser på fastlandet för såväl bofasta som besökare i denna del av skärgården.

Michael Rubbestad (SD) yrkar i motion 2022/23:866 på att regeringen utreder möjligheten att erbjuda kostnadsfri parkering för rörelsehindrade med tillstånd i hela landet. Enligt motionären bör regelverket harmoniseras över hela landet, vilket skulle underlätta för den enskilde.

Likaså föreslår Michael Rubbestad (SD) i motion 2022/23:889 att möjligheten till tillfälliga parkeringstillstånd för rörelsehindrade utreds. Motionären anför att det kan finnas ett behov av att skyndsamt utfärda tillfälliga parkeringstillstånd för rörelsehindrade under en begränsad period om rörelsehindret exempelvis är temporärt.

I motion 2022/23:898 föreslår Michael Rubbestad (SD) att utfärdandet av parkeringsanmärkningar och kontrollavgifter till s.k. blåljusfordon under pågående utryckning ska förbjudas. Motionären menar att det är orimligt att blåljuspersonal ska behöva använda sig av tid och resurser i de fall en anmärkning eller avgift utfärdats under pågående utryckning.

Markus Wiechel (SD) föreslår i motion 2022/23:1263 att man ser över möjligheten att införa ett nationellt register för parkeringstillstånd för personer med nedsatt rörelseförmåga i syfte att motverka fusk med parkeringstillstånd.

Niels Paarup-Petersen m.fl. (C) framhåller i motion 2022/23:1610 yrkande 1 att den s.k. kommunala avgiftslagen bör ses över så att det blir möjligt att differentiera parkeringsavgifter utifrån fordons miljöegenskaper. Motionärerna pekar på att det bör vara lägre parkeringsavgifter för miljöfordon som uppfyller särskilda miljökrav eller drivs med ett visst drivmedel, exempelvis elektricitet. I yrkande 2 anser motionärerna att kommunallagen bör ses över så att principen om likabehandling av kommuninvånare medger olika parkeringsavgifter om syftet är att förbättra den gemensamma miljön och på så sätt gynna kommuninvånarna som helhet. Motionärerna framhåller att det bör framgå att det inte är invånarna som behandlas olika utan fordonen.

## **Bakgrund**

### *Frågor om samhällsplanering*

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

I betänkandet Bebyggelse- och transportplanering för hållbar stadsutveckling (SOU 2019:17) framhöll utredningen genom 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.

På sin webbplats skriver Boverket att det är nödvändigt med en utarbetad parkeringspolicy som kan ge kommunens tjänstemän, politiker, byggherrar och övriga intresserade en vägledning i alla kommunala frågor som berör parkering. Därför är det viktigt att kommunen har en tydlig policy för hur mycket bil- och cykelparkering som kan behövas vid byggande av t.ex. bostäder, verksamheter, handel, förskolor och skolor. Parkeringspolicyn kan även dra upp riktlinjer för hur parkeringar ska lösas om det exempelvis är ont om mark. Då kan det bli aktuellt att lösa parkeringsbehovet genom parkeringsköp eller samutnyttjande av närliggande parkeringsyta.

För att kommunen ska nå framgång med sin parkeringspolicy är det enligt Boverket av betydelse att policyn har stöd i kommunens översiktsplan och andra planeringsunderlag. Framtagna parkeringstal vägleder om hur många parkeringsplatser detaljplanen bör innehålla såväl för cyklar som för bilar. Parkeringstalen tillämpas sedan vid bygglov.

Boverket framhåller att i och med att konkurrensen om stadens mark ökar blir det allt mer väsentligt för kommunen att skapa en mer effektiv och väl fungerande parkeringsmarknad. Det blir därmed viktigt för kommunen att skapa balans mellan behov, utbud, tillgänglighet och kostnad för parkering, då detta påverkar såväl bilinnehavet som körsträckor och val av färdmedel. Parkeringsfrågan blir således en viktig faktor för stadsutvecklingen eftersom den påverkar markanvändningen, förutsättningarna för ett hållbart resande och möjligheten att skapa en mer attraktiv stadsmiljö. Parkeringspolicyn är det samlade dokumentet, där det finns vägledning om hur bil- och cykelparkering kan lösas inom kommunen vid nyexploatering och vid bygglovsgivning.

Boverket påpekar vidare att parkeringsfrågan inte är en fråga för en förvaltning utan berör flera av kommunens förvaltningar. Därför kan det vara av betydelse att samtliga berörda förvaltningar är representerade vid framtagandet av parkeringspolicyn. För att parkeringspolicyn ska få effekt är det viktigt att den antas av kommunfullmäktige. På så vis får den en verkan mot kommunens nämnder samt bolag och blir ett mål som samtliga inom kommunen ska förhålla sig till.

I betänkandet Stärkt planering för en hållbar utveckling (SOU 2021:23) påpekar utredaren att dagens reglering ger kommunerna möjlighet att påverka i vilken omfattning det ska finnas bilparkering i samband med att en obebyggd tomt ska bebyggas. Många kommuner arbetar med parkeringspolicyer samt trafik- och transportplaner, vilka har som målsättning att förändra fördelningen av andelen personer som reser med olika färdmedel. Tillämpningen varierar dock över landet. Enligt utredaren har flera kommuner uttryckt behov av tydligare styrmedel och regelverk för parkeringsplaneringen. Utredningens

förslag innebär ett tydligt beslutsstöd för alla landets kommuner som samtidigt bekräftar tillämpningen i de kommuner som redan arbetar i en sådan riktning.

### *Parkeringsavgifter*

Frågan om rutiner vid utfärdandet av parkeringsavgifter är i första hand en kommunal angelägenhet. Kommunernas möjlighet att ta ut avgift för parkering regleras i lagen (1957:259) om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats, m.m. Av lagen framgår att en kommun får ta ut ersättning för rätten att parkera i den omfattning som behövs för att ordna trafiken. Bestämmelsen innebär att alla trafikanter ska behandlas lika och betala avgift enligt samma villkor. De enda undantag som en kommun kan besluta om gäller för nyttoparkering, boendeparkering eller rörelsehindrade. En kommun kan gynna vissa kommunmedlemmar framför andra under vissa förutsättningar. Högsta förvaltningsdomstolen slog emellertid fast i ett avgörande från oktober 2014 att gratis parkering för miljöbilar stred mot 2 § lagen om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats m.m. Det nuvarande regelverket ger således inte utrymme för någon särskild avgiftsplikt för exempelvis miljöbilar eller bilpoolsbilar.

Frågan om differentierade parkeringsavgifter har dock behandlats i olika utredningar. Miljömålsberedningen föreslog i betänkandet En klimat- och luftvårdsstrategi för Sverige (SOU 2016:47) en ändring i trafikförordningen respektive lagen om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats, m.m. för att ge kommuner möjlighet att differentiera avgiften på parkeringsplatser utifrån fordonens miljöegenskaper.

### *Felparkeringsavgifter och kontrollavgifter*

När det gäller felparkerade bilar finns möjligheten att ta ut en felparkeringsavgift eller en kontrollavgift. 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.

Enligt lagen (1976:206) om felparkeringsavgift får regeringen ange det högsta och det lägsta belopp som felparkeringsavgifter får fastställas till. Beloppen får variera 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 om (olovlig parkering).



### *Konsumentverkets granskning av parkeringsbolag*

Konsumentverket är den centrala tillsynsmyndigheten på konsumentområdet. Myndigheten uppger att man kontinuerligt får in anmälningar mot parkeringsbolag och bolag som tillhandahåller betallösningar genom bl.a. appar. Anmälningar kommer i regel in efter att parkeringsbolaget har skickat en betalningspåminnelse eller utfärdat en kontrollavgift, mot bakgrund av att bolaget anser att konsumenten parkerat i strid mot förbud eller villkoren för parkeringsplatsen.

Konsumentverket uppger att anmälningarna visar att konsumenter upplever flera olika problem i samband med att de parkerar ett fordon på en parkeringsplats. Det rör sig exempelvis om att den information som finns tillgänglig på parkeringsanläggningens skylt och parkeringsautomat inte är tillräckligt tydlig för att konsumenterna ska förstå villkoren för nyttjande av parkeringen. Konsumenterna upplever även problem i samband med att avtalet ingås via sms eller med en betalapp, då det inte alltid framgår på vilket sätt och när betalningen ska göras. Vidare upplever vissa konsumenter att de har hållits ansvariga för brister som berott på tekniska fel i parkeringsbolagens system.

I juni 2020 redovisade Konsumentverket en granskning av sju stora parkeringsappar som visar att det finns brister i både information och avtalsvillkor.

### *Parkeringsstillstånd för rörelsehindrade*

Reglerna om parkeringstillstånd för rörelsehindrade finns i 10 kap. 8 § trafikförordningen (1998:1276). Där framgår att ett särskilt parkeringstillstånd kan utfärdas för rörelsehindrade personer. 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).

Ett tillstånd får endast utfärdas till en rörelsehindrad person som har ett varaktigt funktionshinder som innebär att han eller hon har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand. Frågor om parkeringstillstånd prövas av den kommun där sökanden är folkbokförd eller, om sökanden inte är folkbokförd i riket, där han eller hon vistas. 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.

Även om en rörelsehindrad person har beviljats ett parkeringstillstånd innebär det inte nödvändigtvis att parkeringen är kostnadsfri eftersom parkeringsavgiften är en kommunal angelägenhet som kommunfullmäktige i varje kommun beslutar om. Vissa av Sveriges kommuner tar dock inte ut någon parkeringsavgift för personer med ett giltigt parkeringstillstånd. Eftersom villkoren varierar från kommun till kommun bör tillståndshavaren

vara uppmärksam på detta. Parkeringstillstånd ger dock inte rätt att parkera på en plats som föreskrivits vara avsedd för ett visst ändamål eller fordonsslag.

I september 2016 beslutade regeringen 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.

### *Särskilda parkeringsbestämmelser*

I fråga om parkeringsbestämmelser för andra typer av fordon än bilar framgår det av 3 kap. 48 § trafikförordningen att ”på en gång- eller cykelbana får andra fordon än tvåhjuliga cyklar eller mopeder klass II inte stannas eller parkeras”.

När det gäller polisens behov av att kunna parkera behöver inte polisen följa föreskrivna trafikregler i trängande fall. Polismyndigheten uppger att polisen ska parkera bilen där det är lämpligt för uppdragets karaktär. Det kan innebära att bilen står direkt utanför en butiksentré eller centrumentré, utan parkeringsruta, eftersom polisen kan behöva ha nära till bilen och dess utrustning.

### **Tidigare riksdagsbehandling**

Utskottet behandlade senast parkeringsfrågor i betänkande 2021/22:TU7. Utskottet hänvisade bl.a. till pågående arbete på området och pekade på kommunernas ansvar för möjligheterna att parkera, och fann därför inga skäl att vidta några åtgärder. Motionsyrkandena avstyrktes därmed.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet vill inledningsvis betona att kommunerna spelar en viktig roll i omställningen till ett transporteffektivt samhälle med tanke på det kommunala planmonopolet och i de fall kommunen är markägare. Utskottet påminner om att det är en kommunal angelägenhet att bestämma vilka parkeringsmöjligheter som ska finnas och var parkering ska tillåtas. Det är också kommunerna som avgör hur den lokala gatumiljön ska utformas och vad som ska gälla för uppställning och parkering av andra typer av fordon som elsparkcyklar, mopeder, motorcyklar m.m. Utskottet vill samtidigt uppmärksamma att tillgången till parkeringsplatser är av stor betydelse för valet av transportmedel och att det därför finns stora möjligheter att använda parkering som ett styrmedel. Att uppmuntra människor till beteendeförändringar är också en viktig del av politiken för att minska transportsektorns klimatutsläpp.

När det gäller motionsförslagen om differentierade parkeringsavgifter baserat på fordons miljöegenskaper har utskottet tidigare framhållit att det är viktigt att fortsätta följa frågan om hur ägare av miljöbilar kan premieras i arbetet med omställningen av transportsektorn till fossilfrihet. Även om

Högsta förvaltningsdomstolen har fastslagit att kommuner inte får bevilja gratis parkering för miljöbilar vill utskottet uppmärksamma att många kommuner arbetar aktivt med t.ex. flexibla parkeringsnormer och låga parkeringstal med målet att förändra fördelningen av andelen personer som reser med olika färdmedel. Kommunerna måste i sitt arbete också ta hänsyn till trängsel och framkomlighet i gaturummet oavsett vad för slags fordon det handlar om.

I fråga om parkeringstillstånd för rörelsehindrade personer understryker utskottet att för många personer med funktionsnedsättning är bilen helt avgörande för att kunna förflytta sig och vara delaktiga i samhället. Utskottet vill i frågan i första hand hänvisa till de bestämmelser som framgår av trafikförordningen och Transportstyrelsens föreskrifter men påminner också om att kommunerna har inflytande i denna fråga, inte minst om parkeringen ska vara avgiftsbefriad eller inte. I sammanhanget vill utskottet även uppmärksamma vikten av att förhindra fusk med parkeringstillstånd för rörelsehindrade personer. För att systemet ska uppfattas som trovärdigt är det helt avgörande att det är de personer som verkligen har behov av det som ska beviljas parkeringstillstånd. Utskottet påminner här om de skärpningar som har gjorts av regelverket och som innebär att ett fordon får flyttas om ett ogiltigt parkeringstillstånd för rörelsehindrade har använts, och att böterna vid felparkering har höjts kraftigt.

När det gäller frågan om bristande konsumentskydd i samband med betalning av parkeringsavgifter vill utskottet peka på att även Konsumentverket har uppmärksammat detta problem. Utskottet vill framhålla vikten av ett gott konsumentskydd och menar att det är viktigt att fortsätta att följa denna fråga.

När det gäller motionsförslaget om felparkerade bilar vill utskottet peka på den lagreglerade möjligheten att ta ut felparkeringsavgifter eller kontrollavgifter. När det slutligen gäller motionsförslaget om parkering av blåljusfordon under pågående utryckning utgår utskottet från att det finns stor respekt och förståelse för hur polisen behöver parkera sina fordon för att kunna genomföra sitt uppdrag.

Mot denna bakgrund anser utskottet inte att det för närvarande finns skäl att ta några initiativ med anledning av motionsförslagen. Därmed avstyrker utskottet motionerna 2022/23:815 (SD), 2022/23:834 (C) yrkande 71, 2022/23:866 (SD), 2022/23:889 (SD), 2022/23:898 (SD), 2022/23:1014 (SD) yrkandena 25 i denna del och 33, 2022/23:1187 (S), 2022/23:1254 (MP) yrkande 2, 2022/23:1263 (SD), 2022/23:1545 (S) och 2022/23:1610 (C) yrkandena 1 och 2.

## Flyttning av fordon

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om flyttning av fordon. Utskottet understryker att övergivna fordon orsakar stora besvär för både kommuner och privata markägare. Utskottet välkomnar samtidigt det arbete som bedrivs av ansvariga parter och de skärpningar som genomförts av gällande regelverk.

Jämför reservation 25 (SD).

### Motionerna

I kommittémotion 2022/23:1014 yrkande 91 uppmärksammar Thomas Morell m.fl. (SD) behovet av att snabbare kunna forsla bort övergivna fordon. Motionärerna konstaterar att ett stort problem med stulna bilar är att de blir stående alltför länge på det ställe där de lämnades av förövaren, och motionärerna menar att möjligheten att snabbare forsla bort övergivna fordon därför bör utredas.

I motion 2022/23:1146 uppmärksammar Per Söderlund m.fl. (SD) behovet av att underlätta flyttning av fordon som någon parkerat på någon annans mark. Motionärerna uppmärksammar att det i dag är mycket svårt att få tillstånd att flytta ett fordon som någon parkerat eller övergett på någon annans mark, och regelverket bör därför ändras så att en markägare själv kan avgöra vilka fordon som får vara på hans eller hennes mark och också kan begära hjälp från lämplig myndighet med skyndsamt flytt av fordonet.

### Bakgrund

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

Enligt lagen får ett registrerat fordon flyttas också om det har varit parkerat på någon annans mark under minst sju dygn i följd efter det att markägaren underrättat fordonets ägare om att det inte får vara parkerat på platsen. Om fordonets ägare inte kan anträffas får fordonet flyttas om det varit uppställt under minst en månad i följd efter det att markägaren påbörjat försök att underrätta fordonsägaren. Ägaren av ett fordon som har flyttats med stöd av lagen är skyldig att ersätta kostnaden för flyttningen och de övriga åtgärder som har vidtagits med stöd av lagen. Kostnader som inte tas ut av ägaren ska bäras av staten eller av kommunen om en kommunal myndighet har beslutat

om flyttningen. 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.

Riksdagen beslutade i juni 2022 om ändringar i lagstiftningen om flyttning av fordon (prop. 2021/22:239, bet. 2021/22:TU18, rskr. 2021/22:450) innebärande bl.a. att fordon ska kunna flyttas i fler fall än tidigare. Bemyndigandet att meddela föreskrifter om rätt att i vissa fall flytta ett fordon utökades till att omfatta föreskrifter om flyttning av felparkerade fordon inte bara från gatumark utan även från tomtmark. Därutöver utökades bemyndigandet så att föreskrifterna får avse flyttning av felparkerade fordon som är belastade även med andra fordonsrelaterade skulder än sådana som avser felparkeringsavgifter. Regeringen bedömde i den bakomliggande propositionen att den nya regleringen skulle leda till att färre målvaktsfordon parkeras olovligen på privatägd mark eftersom det inte längre kommer att vara möjligt att helt undgå flyttningslagstiftningen genom att parkera där.

### **Pågående arbete**

Trafikverket flyttar ca 2 300 fordon per år från det statliga vägnätet för att kunna underhålla och behålla en hög trafiksäkerhet. Om ett fordon som står olämpligt inom vägområdet kan identifieras och inte är ett fordonsvrak, kontaktas ägaren innan fordonet flyttas. Om det förekommer en stor risk för fara eller hindrar väghållning eller vägarbete kan Trafikverkets entreprenör hämta fordonet så snart det är möjligt. Efter en förordningsändring i januari 2023 har den s.k. fyradagarsregeln tagits bort, vilket innebär att ett fordon i de flesta fall kan flyttas omedelbart till en uppställningsplats. Därefter delges ägaren via 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 av motsvarande årsmodell är värda. I dessa fall kontaktas inte ägaren. Trafikverket uppger att all hantering sker på fordonsägarens bekostnad.

Polisen har rätt att flytta ett fordon om det har stått uppställt på ett sådant sätt att det har utgjort ett hinder eller en fara för andra trafikanter eller om fordonet har stått felparkerat på kommunal mark och ägaren har obetalda felparkeringsavgifter som överstiger 5 000 kronor. Från den 1 januari 2024 kommer den summan även att inkludera andra fordonsrelaterade skatter och avgifter som t.ex. trängselskatt. Fordonet bärgas då till polisens särskilda uppställningsplats.

Kommunerna kan flytta ett fordon om det står uppställt i strid med gällande parkeringsregler och om fordonets registrerade ägare har mer än 5 000 kronor i obetalda och förfallna felparkeringsavgifter. Om kommunen omhändertar ett fordon som har obetalda felparkeringsavgifter ska kommunen underrätta Kronofogden som då har möjlighet att besluta om att ta fordonet i anspråk för betalning av de obetalda skulderna. Om Kronofogden inte tar fordonet i

anspråk blir det kvar hos kommunen och fordonet återlämnas endast om fordonsägarens alla obetalda felparkeringsavgifter med tillhörande förseningsavgifter betalas.

När det gäller kommunernas arbete med flyttning av fordon kan bl.a. nämnas att Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) har gett ut en handbok.

Under hösten 2021 utlyste Naturvårdsverket bidrag till kommuner för flyttning av fordonsvrak som skrotats efter den 1 september 2021. Enligt förordningen (2021:823) om bidrag till kommuner för att flytta fordonsvrak som skrotas får Naturvårdsverket, om det finns medel, ge bidrag för kostnader som kommuner har haft för fordonsvrak som har flyttats med stöd av lagen och förordningen om flyttning av fordon i vissa fall. Bidrag lämnas endast i fråga om fordonsvrak som har skrotats. Ansökan om bidrag ska lämnas in efter att det aktuella fordonsvraket har skrotats. Kostnader som är berättigade till bidrag är de som täcker transport, förvar och skrotning av fordonsvrak. Bidrag får ges med högst 5 000 kronor per fordonsvrak.

### **Tidigare riksdagsbehandling**

Utskottet behandlade frågan om flyttning av övergivna fordon i betänkande 2021/22:TU7. Utskottet hänvisade till pågående arbete i frågan och avstyrkte de motioner som lämnats i frågan.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet vill inledningsvis understryka att övergivna fordon orsakar stora besvär för både kommuner och privata markägare eftersom det oftast är förknippat med betydande ekonomiska kostnader och är tidskrävande att åtgärda. Dessutom kan fordonsvrak även utgöra ett hot mot både miljön och trafiksäkerheten. I sammanhanget vill utskottet påminna om de skärpningar av lagstiftningen som genomförts under senare år i syfte att komma till rätta med s.k. fordonsmålvakter som i stor utsträckning är ansvariga för att många fordon överges på offentlig eller privat mark. Frågan om fordonsmålvakter behandlas närmare i ett senare avsnitt i betänkandet.

Utskottet konstaterar att flyttning av övergivna fordon är en komplex fråga och att bestämmelserna skiljer sig åt för olika situationer, och om fordonet är att anse som fordonsvrak eller inte. Utskottet välkomnar det arbete som bedrivs av ansvariga parter och de skärpningar som genomförts i gällande regelverk, exempelvis att fyradagarsregeln har tagits bort, vilket innebär att ett fordon kan flyttas till en uppställningsplats med omedelbar verkan. Sedan hösten 2021 har Naturvårdsverket också möjlighet att upp till en viss gräns kompensera kommunerna för de kostnader som uppkommer i samband med transport och skrotning av fordonsvrak som övergetts.

Mot den bakgrunden ser utskottet med tillförsikt på det arbete som bedrivs och finner för närvarande inte skäl att ta något initiativ i frågan. Utskottet avser

dock att följa utvecklingen på området noga. Motionerna 2022/23:1014 (SD) yrkande 91 och 2022/23:1146 (SD) avstyrks därmed.

## Vägtrafikregistret

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om vägtrafikregistret. Utskottet konstaterar att vägtrafikregistret innehåller personuppgifter som kan vara känsliga. Utskottet påminner samtidigt bl.a. om den nya lagstiftning som började gälla 2019 genom vilken Transportstyrelsen har getts möjlighet att behandla personuppgifter på ett mer ändamålsenligt sätt och i större utsträckning beakta människors rätt till skydd av personuppgifter.

Jämför reservation 26 (SD).

### Motionerna

I kommittémotion 2022/23:1014 föreslår Thomas Morell m.fl. (SD) i yrkande 15 att vissa personalgrupper ska erbjudas möjlighet till låsta registreringsnummer, dvs. de ska inte vara synliga för allmänheten. Motionärerna betonar att det finns flera yrkesgrupper som utsätts för hot, misshandel och skadegörelse på egendom och att de och deras anhöriga kan spåras i fordonsregistret som finns tillgängligt för alla. I yrkande 93 vill motionärerna att vägtrafikregisteravgiften ses över och hänvisar till att det rimligen bör finnas en avgift för att nyregistrera ett fordon, men att det inte är befogat med årliga avgifter eftersom det mesta sker digitalt. Slutligen understryker motionärerna i yrkande 95 betydelsen av att skydda känsliga fordonsuppgifter i bilregistret. För att minska stöldriskan i fråga om fordon bör möjligheten att söka i trafikregistret ses över, och motionärerna menar att den som vill få en fordonsuppgift borde legitimera sig.

I motion 2022/22:828 betonar Lars Beckman (M) att man bör se över möjligheten att stänga fordonsregistret för allmänheten för att skydda bilägare och försvåra för den organiserade brottsligheten att stjäla fordon eller fordonskomponenter.

### Bakgrund

#### *Gällande rätt*

Bestämmelser om registrering av ägar- och fordonsuppgifter i vägtrafikregistret finns i lagen (2019:370) om fordons registrering och användning, förordningen (2019:383) om fordons registrering och användning, vägtrafikdatalagen (2019:369) och vägtrafikdataförordningen (2019:382). Vägtrafikdatalagen reglerar personuppgiftsbehandling i

Transportstyrelsens verksamhet på vägtrafikområdet när det gäller fordon, behörigheter, tillstånd och tillsyn, medan lagen om fordons registrering och användning reglerar förutsättningarna för ett fordons registrering och användning.

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

När lagarna beslutades konstaterade trafikutskottet att de syftar till att modernisera registerlagstiftningen inom vägtrafikområdet och att anpassa den till EU:s dataskyddsförordning (2016/679). Utskottet ansåg att regeringens lagförslag var väl avvägda och att de bl.a. kan bidra till att göra regelverket tydligare och mer överskådligt (prop. 2018/19:33, bet. 2018/19:TU12, rskr. 2018/19:241). Genom den nya lagstiftningen har Transportstyrelsen getts möjlighet att behandla personuppgifter på ett ändamålsenligt sätt och att värna människors rätt till skydd av personuppgifter vid sådan behandling. Utskottet menade att det är viktigt att säkerställa en väl avvägd balans mellan å ena sidan individers rätt till skydd av personuppgifter och å andra sidan samhällets rättmätiga krav på att verksamheten på vägtrafikområdet kan bedrivas på ett effektivt och välordnat sätt. De nya lagarna började gälla den 1 juli 2019.

### *Vägtrafikregistret*

Transportstyrelsen är den myndighet som ansvarar för vägtrafikregistret. Det är ett register över landets alla fordon och körkortsinnehavare. Det övergripande syftet med registret är att vara ett informationssystem inom vägtrafiksektorn såväl för enskilda som för företag och offentliga organ. Exempelvis används uppgifter i vägtrafikregistret vid omsättning av fordon, vid kontroll av ordning och säkerhet i trafiken, vid beslut om skatter eller avgifter samt vid utsökning och indrivning. Det förekommer även ett internationellt informationsutbyte.

Personuppgifter förs in i vägtrafikregistret i samband med registreringar av fordon, körkort, yrkestrafik, förarprov, parkeringsanmärkningar och förarkort för färdskrivare. Transportstyrelsen registrerar folkbokföringsadressen i vägtrafikregistret. Företag, myndigheter och organisationer som i sin verksamhet hanterar fordon eller behöver information om fordon och deras ägare har möjlighet att få åtkomst till vägtrafikregistret. Transportstyrelsens



tjänster med direktåtkomst till vägtrafikregistret via dator finns i två versioner, en för enbart sökning i registret och en för direktanmälan till registret. Tjänsterna är avgiftsbelagda. Man kan få tillgång till tjänsterna genom att ansöka hos en s.k. informationsförmedlare. Uppgifterna i vägtrafikregistret är med vissa undantag offentliga. Transportstyrelsen har rätt att sälja uppgifter ur vägtrafikregistret till myndigheter och enskilda enligt 9 § förordningen (2008:1300) med instruktion för Transportstyrelsen.

Det befintliga vägtrafikregistret är omodernt och kostsamt att förvalta och det brister i funktionalitet. Myndigheten har därför påbörjat arbetet med att utveckla ett nytt vägtrafikregister, ett arbete som enligt myndigheten kommer att pågå under många år.

Det är reglerat vilka uppgifter som får behandlas i registret och dessa är tillgängliga för sökning enligt särskilda kriterier. Fordonsregistreringen i vägtrafikregistret är inte något ägarregister i civilrättslig mening. Registret tillhandahåller uppgifter om vem som är registrerad ägare till ett fordon, även om han eller hon inte skulle vara civilrättslig ägare till fordonet. I förarbetena har uttalats att vägtrafikregistret trots detta bör ha till ändamål att tillhandahålla personuppgifter om vem som är registrerad som fordonsägare, för att förebygga brott i den allmänna omsättningen. Registret används i stor utsträckning för kontroll av ägande- eller förfoganderätt vid omsättning av fordon.

I december 2020 framförde den dåvarande infrastrukturministern i sitt svar på fråga 2020/21:710 att hanteringen av uppgifter om fordon och fordonsägare i vägtrafikregistret regleras bl.a. i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400). Bestämmelserna innebär att uppgifterna i regel är offentliga och ska lämnas ut på begäran, om de inte omfattas av sekretess. Statsrådet påminde om att utlämnande av personuppgifter från vägtrafikregistret alltid föregås av en sekretessprövning. Sekretess gäller t.ex. enligt 22 kap. 1 § offentlighets- och sekretesslagen för personuppgifter om det av särskild anledning kan antas att den enskilde lider men om uppgiften röjs. Sekretessen gäller för alla enskilda, oavsett yrkesgrupp. Transportstyrelsen har interna rutiner för att följa sekretessregleringen. Statsrådets bedömning är att den ordning som råder gör att enskildas personuppgifter kan skyddas om så behövs.

I januari 2021 framförde infrastrukturministern i en interpellationsdebatt (ip. 2020/21:287) att när en förfrågan lämnas in till Transportstyrelsen kontrolleras det först om det finns en sekretessmarkering för uppgifterna i vägtrafikregistret, bl.a. om uppgifterna tillhör någon med skyddad identitet. Om det inte finns någon sådan lämnas uppgifterna ut. Statsrådet underströk vikten av att samhället erbjuder ett skydd mot hot och våld för dem som är i behov av det. Statsrådet betonade även vikten av att uppgifter som är offentliga och lättillgängliga underlättar möjligheten till transparens och insyn. Han betonade att det i grunden är positivt att det finns en öppenhet, en tillgänglighet och till och med automatiserade möjligheter att ur vägtrafikregistret snabbt få reda på exempelvis vem som äger en bil, men självklart måste också

samhällets skydd finnas på plats om en person riskerar att utsättas för brott, hat eller hot.

### *Vägrafikregisteravgiften*

Enligt 2 kap. vägrafikdataförordningen ska en vägrafikregisteravgift tas ut för ett fordon som registrerats i vägrafikregistret. Avgiften tas ut för varje bil, motorcykel, motorredskap, tung terrängvagn och släpvagn. För en moped klass I, ett terrängsläp och ett annat terrängmotorfordon än en tung terrängvagn tas det ut en engångsavgift för registerhållningen. Vägrafikregisteravgiften tas i normalfallet ut i samband med att fordonet ställs på första gången, och därefter tas avgiften ut årligen.

Vägrafikregisteravgiften ska täcka Transportstyrelsens kostnader för att driva och utveckla vägrafikregistret. I detta ingår, förutom utveckling och anpassning, kostnader inom it-området samt kostnader för tjänster kopplade till vägrafikregistret, t.ex. ägarbyten samt av- och påställning av fordon. Avgiften finansierar också kundtjänstverksamheter.

### **Tidigare riksdagsbehandling**

Motionsyrkanden om registreringsfrågor behandlades senast i utskottets betänkande 2021/22:TU7 Väg- och fordonsfrågor. Utskottet lyfte bl.a. fram att det förutsätter att behöriga myndigheter gör det som är möjligt för att stävja fordonsrelaterad brottslighet och föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena. Riksdagen biföll utskottets förslag.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet kan konstatera att vägrafikregistret innehåller personuppgifter som kan vara känsliga för vissa individer och som gör det möjligt att identifiera ägaren till ett visst fordon. Detta har medfört att uppgifterna har kunnat utnyttjas för stölder av särskilt attraktiva fordon. Utskottet vill därför påminna om den nya lagstiftning som började gälla 2019. I samband med behandlingen av regeringens lagförslag ansåg utskottet att detta både var väl avvägt och kunde bidra till att göra regelverket tydligare och mer överskådligt. Transportstyrelsen har därigenom getts möjlighet att behandla personuppgifter på ett mer ändamålsenligt sätt och i större utsträckning beakta människors rätt till skydd av personuppgifter vid sådan behandling. Utskottet betonade att det är viktigt att säkerställa en väl avvägd balans mellan å ena sidan individers rätt till skydd av personuppgifter och å andra sidan samhällets rättmätiga krav på att verksamheten på vägrafikområdet kan bedrivas på ett effektivt och välordnat sätt. Utskottet har inte ändrat uppfattning i dessa frågor. Utskottet vill i sammanhanget påminna om att tillgången till personuppgifter enligt lagen ska begränsas till vad var och en behöver för att kunna fullgöra sina arbetsuppgifter och förutsätter samtidigt att behöriga myndigheter även

fortsättningsvis gör det som är möjligt för att stävja fordonsrelaterad brottslighet. Utskottet kommer att följa denna fråga noga.

När det gäller motionsförslaget om vägtrafikregisteravgiften vill utskottet påminna om att denna avgift ska täcka Transportstyrelsens kostnader för att driva och utveckla ett mycket omfattande och komplext register.

Utskottet finner mot den bakgrunden inte anledning att ta något initiativ med anledning av de olika motionsförslagen om vägtrafikregistret. Motionerna 2022/23:828 (M) och 2022/23:1014 (SD) yrkandena 15, 93 och 95 avstyrks.

## Fordonsmålvakter

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om fordonsmålvakter. Utskottet påminner om att en rad olika åtgärder har vidtagits de senaste åren för att skärpa reglerna mot fordonsmålvakter. Med hänvisning till redan genomförda insatser och pågående arbete finner utskottet att det för närvarande inte finns anledning att ta något initiativ med anledning av motionsförslagen.

Jämför reservation 27 (SD) och 28 (C).

### Motionerna

I kommittémotion 2022/23:1004 framför Mikael Eskilander m.fl. (SD) i yrkande 4 att den som har statliga fordonsrelaterade skulder bör förhindras att bli ägare till flera fordon. Motionärerna menar att bilägare med någon form av statlig oregerad skuld bör beläggas med nyägandeförbud. Motionärerna föreslår också i yrkande 5 att det ska bli möjligt för Kronofogdemyndigheten att ta över ägarskapet vid försök att kringgå nyägandeförbudet. Vidare framför motionärerna i yrkande 6 att regeringen bör ta fram förslag till hur man bättre kan arbeta förebyggande i fråga om bilägarskap. Motionärerna hänvisar till att det i vissa länder är vanligt att myndigheterna gör hembesök hos personer som äger onormalt många bilar. Slutligen anser motionärerna i yrkande 7 att personer med samordningsnummer bör få registreras som ägare till maximalt ett fordon i Sverige. Motionärerna menar att personer med samordningsnummer inte sällan utnyttjas som bilmålvakter och att bilarna används i brottslig verksamhet.

I kommittémotion 2022/23:1014 pekar Thomas Morell m.fl. (SD) i yrkande 75 på att regeringen bör utreda problematiken med bilmålvakter. Motionärerna framhåller att obligatoriska digitala ägarbyten skulle försvåra för bilmålvakterna. Motionärerna anser vidare i yrkande 92 att regeringen bör utreda möjligheten att upplysa om skuld på fordon vid ägarbyte för att därigenom undvika att köpare vid ägarbyte ärver skulder.

I kommittémotion 2022/23:865 yrkande 18 pekar Alireza Akhondi m.fl. (C) på behovet av att kunna flytta felparkerade fordon samt ökade befogenheter för polisen att omhänderta fordon med stora skulder. Motionärerna betonar att det brådskar med hårdare tag mot bilmålvakter.

David Perez (SD) vill i motion 2022/23:1138 att man utreder ett maxtak för ägandet av personbilar för privatpersoner. Motionären pekar i sammanhanget på problematiken i fråga om ägarskapet och de personer som ägt bilar i syfte att vilseleda om det verkliga ägarförhållandet för att sedan använda bilen i syfte att undvika avgifter.

I motion 2022/23:359 menar Niels Paarup-Petersen (C) i yrkande 2 att antalet bilar man kan äga utan särskild prövning bör begränsas. Motionären framhåller vidare i yrkande 3 att möjligheten att tvångsskriva ägarskap på brukare av bilar bör utredas. Vidare anser motionären i yrkande 4 att det bör införas en säker identifiering av personers identitet vid ägarbyte av bil, något som skulle lösa problemet med att falska utländska identiteter används.

## Bakgrund

### *Fordonsmålvakter*

Begreppet fordonsmålvakt eller bilmålvakt används om personer som av någon anledning går med på att registreras som ägare till ett fordon i stället för fordonets verkliga ägare. Genom att låta en fordonsmålvakt, normalt en person utan utmättningsbara tillgångar, stå som registrerad ägare till ett fordon kan den civilrättsliga ägaren och brukaren undandra sig betalningsansvar för fordonsrelaterade skatter och avgifter eftersom den registrerade ägaren (dvs. målvakten) är betalningsskyldig. Fordonsmålvakten betalar dock varken skatter eller avgifter, och staten går därmed miste om intäkter.

Enligt Kronofogden var det sammanlagda skuldbeloppet för de fordonsrelaterade skulderna strax över 1,3 miljarder kronor 2022. Transportstyrelsen uppger att det inte går att säga exakt hur många fordonsmålvakter det finns i dagsläget, bl.a. på grund av att det inte finns en definition av vad en fordonsmålvakt är och hur omfattande fordonsinnehavet måste vara. I juli 2021 gjorde Transportstyrelsen en sökning ur vägtrafikregistret för att få en uppgift om omfattningen av företeelsen efter följande kriterier:

- endast privatpersoner (inga juridiska personer som företag)
- endast privatpersoner som inte yrkesmässigt säljer eller köper fordon
- privatpersoner som är registrerade ägare till fler än 100 personbilar och/eller lastbilar.

Resultatet visade att det finns 226 personer i vägtrafikregistret som uppfyller dessa kriterier. Transportstyrelsen understryker dock att man inte anser att dessa personer automatiskt ska anses vara fordonsmålvakter.

Vad gäller frågan om begränsning av bilinnehav för personer med samordningsnummer har Kronofogden med anledning av betänkandet Om

folkbokföring, samordningsnummer och identitetsnummer (SOU 2021:57) i ett yttrande från oktober 2021 tillstyrkt utredningens förslag om att samordningsnummer ska markeras med ”säkra uppgifter” respektive ”osäkra uppgifter” i folkbokföringsdatabasen beroende på om identitetsuppgifterna har styrkts eller inte. Genom förslaget bedömer Kronofogden att samordningsnumret blir mer tillförlitligt och användbart samt att risken för missbruk minskar. Det är t.ex. i dag vanligt att s.k. bilmålvakter använder sig av falska samordningsnummer.

### *Fordonsrelaterade skulder*

Med fordonrelaterade skulder avses fordonsskatter, trängselskatter, felparkeringsavgifter och infrastrukturavgifter som inte har betalats av fordonsägaren. Fordonsrelaterade skulder kan drabba den som köper, äger eller säljer ett fordon. Reglerna omfattar också eventuella förseningsavgifter kopplade till respektive skatt eller avgift. Även Kronofogdens avgifter omfattas av reglerna. Reglerna innebär att Kronofogden kan ta ett fordon i anspråk samt att fordon kan flyttas under vissa förutsättningar.

I Transportstyrelsens e-tjänst Fordonets skulder kan den som äger ett fordon se betalningsinformation för trängselskatt, fordonsskatt, felparkeringsavgift och infrastrukturavgift. Om man ska sälja eller köpa ett fordon rekommenderar Transportstyrelsen att säljare och köpare tillsammans använder e-tjänsten. Transportstyrelsen uppger att generellt gäller att den som har varit noterad i vägtrafikregistret som ägare till fordonet när en skatt eller avgift uppkommit alltid är betalningsskyldig. Det förändras inte om fordonet byter ägare, men som ny ägare kan man drabbas av att Kronofogden tar fordonet i anspråk trots att det är den tidigare ägaren som är betalningsskyldig.

### *Rätt att ta fordon i anspråk*

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

Kronofogden kan ta ett fordon i anspråk för betalning av obetalda fordonrelaterade skulder och sälja det exekutivt. Det gäller även om någon annan än den som är betalningsskyldig till skulderna numera äger fordonet. Kronofogden kan lämna besked om obetalda fordonrelaterade skulder som överlämnats dit. För bilhandlare och kommuner finns information om fordonrelaterade skulder tillgänglig via direktåtkomst.

### *Användningsförbud i fråga om fordon*

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

Den 1 januari 2021 trädde ändringarna i lagen (1976:206) om felparkeringsavgift i kraft. Ett fordon kan ha användningsförbud på grund av obetald felparkeringsavgift, fordonsskatt, trängselskatt, infrastrukturavgift (fordonsrelaterade skulder) eller vägavgift. Användningsförbud innebär att man inte får köra fordonet. Användningsförbudet gäller till dess att den skuld som lett till förbudet har betalats. En polis eller en bilinspektör får ta hand om fordonets registreringsskyltar om användningsförbudet överträds. Reglerna för användningsförbud skiljer sig åt beroende på typen av fordonsrelaterad skuld som fordonet har. Ett användningsförbud inträder t.ex. om fordonsägaren har mer än 5 000 kronor i obetalda felparkeringsavgifter (felparkeringsavgift och åläggandeavgift) för fordonet och minst sex månader har gått sedan hela beloppet senast skulle ha betalats. Om fordonsskatt inte betalas inom angiven tid inträder användningsförbud på fordonet och det får inte användas.

### *Ägarbyte av fordon*

Ägarbyte av fordon görs via Transportstyrelsens webbplats eller app eller genom registreringsbeviset.

- Vid användning av den webbaserade e-tjänsten behöver säljaren kunna legitimera sig via e-legitimation (exempelvis bank-id eller mobilt bank-id). Både säljare och köpare ska ha giltiga svenska körkort och vara över 18 år och säljaren ska kunna uppge behörighetskoden från del 1 av fordonets registreringsbevis. Behörighetskoden visar att säljaren har tillgång till det senast utfärdade registreringsbeviset och är dessutom en uppgift som omgående uppdateras i vägtrafikregistret efter ägarbytet.
- Ägarbyte kan även anmälas via Transportstyrelsens app Mina fordon. För att anmäla ägarbyte via appen behöver säljaren ha tillgång till del 2 av

fordonets senast utfärdade registreringsbevis. Både säljare och köpare ska ha giltiga svenska körkort och vara över 18 år.

- Ägarbyte kan dessutom anmälas med hjälp av det senast utfärdade registreringsbeviset i original. Anmälan görs på del 2. Anmälan om ägarbyte ska innehålla bl.a. köparens personnummer, namn och adress i Sverige och underskrifter av både säljare och köpare. Anmälan skickas in till Transportstyrelsen. Transportstyrelsen uppmanar säljaren att själv se till att anmälan läggs på brevlådan och verkligen skickas in till Transportstyrelsen och att kontrollera att motparten är den person som han eller hon utger sig för att vara.

### *Regeringens proposition*

Den dåvarande regeringen gav i september 2019 en utredare i uppdrag att göra en översyn av lagstiftningen om flyttning av fordon, och i november 2020 överlämnades utredningens promemoria (Ds 2020:20). I utredningen föreslås ett antal åtgärder som ska minska mängden fordonsmålvakter, bl.a. att målvaktsparagrafen, som handlar om att flytta felparkerade fordon med skulder om minst 5 000 kronor, ska tillämpas även på tomtmark.

I april 2022 överlämnade den dåvarande regeringen proposition 2021/22:239 Ytterligare åtgärder mot fordonsmålvakter till riksdagen. I propositionen behandlas de förslag i promemorian som gäller lagen om flyttning av fordon i vissa fall och lagen om rätt att ta fordon i anspråk för fordringar på vissa skatter och avgifter. De kvarvarande förslagen i promemorian bereds vidare inom Regeringskansliet. I propositionen lämnas förslag som syftar till att åtgärda problemen med fordonsmålvakter och den därmed sammanhängande brottsligheten.

- Regeringen ges ett utökat bemyndigande att meddela föreskrifter om flyttning av fordon, vilket innebär att fordon ska kunna flyttas i fler fall.
- Möjligheten att i efterhand undkomma ett flyttningsbeslut genom att anmäla ett ägarbyte tas bort.
- Den som vill återfå ett fordon som har flyttats på grund av fordonsrelaterade skulder måste först betala samtliga fordonsrelaterade skulder som fordonsägaren är betalningsansvarig för.
- Tiden som ett flyttat fordon behöver förvaras innan äganderätten övergår till det allmänna efter kungörande av ett flyttningsbeslut förkortas från tre månader till en månad.
- Om en försäljning av ett flyttat fordon kan förväntas ge ett överskott, ska det säljas. Försäljningsintäkterna ska i första hand användas för att betala kostnaderna för flyttningen och i vissa fall fordonsägarens fordonsrelaterade skulder.

I propositionen anges vidare att regeringen avser att återkomma med ytterligare förslag till lagstiftning och förordningsändringar, som också syftar till att motverka problemen med fordonsmålvakter. Propositionen behandlades

i utskottets betänkande 2021/22:TU18 och de föreslagna lagändringarna antogs av riksdagen och trädde i kraft den 1 januari 2023.

Lagändringarna kompletterades sedermera i november 2022 av förordningsändringar som innebär att Trafikverket sedan den 1 januari 2023 har möjlighet att flytta fordon i fler fall än tidigare. Det rör t.ex. fordon i diken eller fordon som står på rastplatser men används för bosättning och andra ändamål än parkering. Vidare tas den s.k. fyradagarsregeln bort, så att ett fordon i de flesta situationer kan flyttas omedelbart. Tidigare krävdes ofta först en lapp på fordonet med en uppmaning om att det skulle flyttas senast en viss dag. Enligt nuvarande regler kan ett fordon flyttas när ägarens obetalda felparkeringsavgifter överstiger 5 000 kronor. Från den 1 januari 2024 kommer den summan även att inkludera andra fordonsrelaterade skatter och avgifter som t.ex. trängselskatt.

### **Tidigare riksdagsbehandling**

Utskottet har vid upprepade tillfällen behandlat frågan om fordonsmålvakter, senast i betänkandena 2021/22:TU7 och 2021/22:TU18. Utskottet uppmärksammade de kostnader för samhället som detta innebär och välkomnade därför de åtgärder som riksdagen och regeringen har vidtagit de senaste åren för att skärpa regelverket. Med hänvisning till genomförda insatser och pågående arbete ansåg utskottet att det inte fanns anledning att ta något initiativ med anledning av de olika motionsförslagen om fordonsmålvakter, som därmed avstyrktes.

### **Utskottets ställningstagande**

Förekomsten av fordonsmålvakter leder till att staten går miste om både skatter och avgifter. De senaste åren har därför både riksdagen och regeringen vidtagit en rad olika åtgärder för att skärpa reglerna mot fordonsmålvakter. Utskottet vill bl.a. påminna om att riksdagen redan 2014 beslutade om lagen om rätt att ta fordon i anspråk för fordringar på vissa skatter och avgifter, bl.a. med syftet att minska incitamenten att använda fordonsmålvakter. Med anledning av ett senare lagförslag om användningsförbud och avskyltning av fordon med obetalda felparkeringsavgifter beslutade riksdagen om ändringar i lagen om felparkeringsavgift – även detta mot bakgrund av bl.a. problemen med fordonsmålvakter. Riksdagen beslutade slutligen i juni 2022 om ytterligare åtgärder mot fordonsmålvakter. Utskottet konstaterar att det handlar om ett långsiktigt arbete med en rad komplexa frågor som måste beaktas i lagstiftningsprocessen. Utskottet noterar i sammanhanget att kvarvarande förslag från utredningens promemoria (Ds 2020:20) om flyttning av fordon bereds vidare inom Regeringskansliet liksom att regeringen också aviserade i den sistnämnda propositionen att ytterligare lagstiftningsåtgärder kan behöva övervägas framgent för att komma till rätta med det problem som fordonsmålvakter utgör för det allmänna.



Utskottet påminner vidare om de nyligen genomförda förordningsändringar som ger Trafikverket utökade befogenheter att flytta fordon i fler fall än tidigare och slopandet av den s.k. fyradagarsregeln. Enligt utskottet handlar det om ändamålsenliga regelskäpningar.

Vad gäller frågan om kontroll av fordonsrelaterade skulder vill utskottet hänvisa till Transportstyrelsens särskilda e-tjänst för ändamålet där den som äger ett fordon kan se betalningsinformation för trängselskatt, fordonsskatt, felparkeringsavgift och infrastrukturavgift, och utskottet menar att det kan vara lämpligt att säljare och köpare gemensamt utnyttjar denna möjlighet i samband med ägarbyte för att minimera risken för att bli betalningsskyldig för okända skulder.

Med hänvisning till redan genomförda insatser och pågående arbete finner utskottet att det för närvarande inte finns anledning att ta något initiativ med anledning av de olika motionsförslagen om fordonsmålsvakter. Motionerna 2022/23:359 (C) yrkandena 2–4, 2022/23:865 (C) yrkande 18, 2022/23:1004 (SD) yrkandena 4–7, 2022/23:1014 (SD) yrkandena 75 och 92 samt 2022/23:1138 (SD) avstyrks därmed.

## Bestämmelser om vissa fordonstyper

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om bestämmelser om vissa fordonstyper. Utskottet hänvisar bl.a. till gällande regelverk som i stor utsträckning också återspeglar gemensamma bestämmelser på fordonsområdet inom EU.

Jämför reservation 29 (SD).

### Motionen

I kommittémotion 2022/23:1014 anför Thomas Morell m.fl. (SD) i yrkande 50 att man bör utreda en utökad möjlighet att framföra terrängfordon på allmän väg. Motionärerna menar att det bör finnas möjligheter som underlättar människors vardag och företagande, men som inte nämnvärt påverkar trafiksäkerhet eller miljö. Vidare menar motionärerna i yrkande 71 att regelverket för lätta lastbilar bör ses över. Motionärerna uppmärksammar att s.k. lättlastare (3,5-tonsfordon) har blivit vanligare och att regelverket bör anpassas till EU:s mobilitetspaket för att öka säkerheten på vägarna.

## Bakgrund

### *Framförande av terrängfordon*

I 5 kap. trafikförordningen (1998:1276) finns bestämmelser om trafik på väg och i terräng samt särskilda bestämmelser om trafik med terrängfordon och terrängsläp på väg.

Transportstyrelsen definierar ett terrängmotorfordon som ett motordrivet fordon som i huvudsak används för person- eller godstransport i terräng. Terrängmotorfordon delas in i terrängvagnar och terrängskotrar. Grundregeln är att det är förbjudet att köra motordrivna fordon i terräng, men det finns undantag. Undantagen gäller om det sker i samband med jord- eller skogsbruk samt i samband med viss yrkesutövning. Terrängskoter och lätt terrängvagn får inte köras på allmän väg utan bara på enskilda vägar, men det finns undantag. Den som vid färd med ett sådant terrängmotorfordon behöver korsa en väg som inte är enskild får göra det via den kortaste lämpliga sträckan. Detsamma gäller om det med hänsyn till terrängförhållandena är nödvändigt att färdas på vägen. Vid färd på väg får fordonet köras i högst 20 kilometer per timme. Tung terrängvagn på hjul får köras på väg, även allmän väg. En förare av ett terrängmotorfordon som kör ut från terrängen ska dock stanna fordonet innan han eller hon kör ut på en väg. Föraren ska lämna företräde till trafikanter på vägen.

I april 2019 fattade den dåvarande regeringen beslut om att tillsätta en utredning som skulle lämna förslag om modernisering av lagstiftningen 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. Utredningen lämnade i december 2019 sitt betänkande Hållbar terrängkörning (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 eller traktor b. Det är fordonets registrering som avgör om det får framföras på allmän väg eller inte. Utredningen konstaterade att en fyrhjuling registrerad som terränghjuling inte får framföras på allmän väg, utan bara i terräng och på enskild väg med ringa trafik. De övriga fordonstyperna får framföras på all väg och i terräng under de förutsättningar som föreskrivs i terrängkörningslagstiftningen. Förslaget bereds inom Regeringskansliet.

### *Regelverket för lätta lastbilar*

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

De bestämmelser och de begränsningar som gäller för olika typer av fordon som är tillåtna i Sverige anges i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner och i förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner. Begränsningarna kan exempelvis handla om vikt eller hastighet för olika fordonskategorier. Bestämmelserna återspeglar i stora delar det som fastställs i EU:s övergripande lagstiftning på fordonsområdet. Kompletterande bestämmelser om krav på fordon finns i fordonslagen (2002:574) och i fordonsförordningen (2009:211). Transportstyrelsen får utfärda föreskrifter om eller i enskilda fall medge undantag som avses i 4 § lagen om vägtrafikdefinitioner. Föreskrifter om undantag får dock utfärdas endast om det finns särskilda skäl och det kan ske utan fara för trafiksäkerheten.

Mobilitetspaketet är de ändringar i EU:s trafiktillstånds- och godsförordningar och EU:s förordningar om kör- och vilotider och färdskrivare som antogs den 15 juli 2020 samt ett direktiv som antogs vid samma tillfälle med särskilda regler för utstationering av förare i vägtransportsektorn och kontroll av vägarbetstidsdirektivet. I proposition 2021/22:166 Genomförande av mobilitetspaketet föreslog den dåvarande regeringen ett antal lagändringar, bl.a. i yrkestrafiklagen och lagen om utstationering av arbetstagare. Lagförslagen behandlades i betänkande 2021/22:TU15 och antogs av riksdagen med ett huvudsakligt ikraftträdande den 15 juni 2022.

Den dåvarande infrastrukturministern konstaterade i en interpellationsdebatt (ip. 2020/21:104) att de nya reglerna innebar att de fördelar som fanns med användandet av lätta fordon hade fasats ut.

### **Tidigare riksdagsbehandling**

Bestämmelser om vissa fordonstyper hanterade utskottet senast i betänkande 2021/22:TU7. Utskottet avstyrkte motionerna med hänvisning till att det ansåg att regelverket var välavvägt och till pågående beredningsarbete inom Regeringskansliet.

### **Utskottets ställningstagande**

När det gäller motionsförslaget om lätta lastbilar hänvisar utskottet till gällande regelverk, som i stor utsträckning också återspeglar gemensamma bestämmelser på fordonsområdet inom EU. Utskottet finner i huvudsak detta regelverk ändamålsenligt. Genomförandet av EU:s s.k. mobilitetspaket har

inneburit välkomna skärpningar av kraven på den som bedriver yrkesmässig trafik. Det är enligt utskottets mening samtidigt viktigt att fortsätta följa utvecklingen inom yrkestrafiken och vägbundna transporter med lastbil.

När det gäller motionsförslaget om att utreda möjligheten att framföra terrängfordon på allmän väg vill utskottet hänvisa till trafikförordningens bestämmelser och understryka att detta redan i dag är tillåtet för vissa typer av terrängfordon. Utskottet konstaterar vidare att beredning pågår inom Regeringskansliet av olika förslag om hur regelverket för terrängkörning bättre kan anpassas till rådande förhållanden. Utskottet avvaktar utfallet och bedömer i övrigt att det inte finns några skäl att vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslaget.

Mot bakgrund av ovanstående avstyrks motion 2022/23:1014 (SD) yrkandena 50 och 71.

## Historiska fordon och motorhobbyn

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om äldre fordon och motorhobbyn. Utskottet framhåller det stora kulturhistoriska värde som äldre fordon har och noterar bl.a. med tillfredsställelse att Transportstyrelsen nyligen har reviderat sina föreskrifter om ursprungskontroll och teknisk kontroll, inte minst för äldre fordon i syfte att uppnå mer ändamålsenliga bestämmelser på området.

Jämför reservation 30 (SD).

### Motionerna

I kommittémotion 2022/23:1014 yrkande 55 betonar Thomas Morell m.fl. (SD) behovet av skydd för veteranbilshobbyn. Motionärerna framhåller att motorhobbyn är en viktig del i samhället och att den inte får ödeläggas av godtyckliga beslut från myndigheter. Motionärerna efterfrågar vidare i yrkande 56 en översyn av reglerna för ombyggda fordon. Motionärerna menar att reglerna måste moderniseras för att underlätta för besiktningsorgan och fordonsägare och för att säkerställa att fordonen är besiktigade och i omodifierat skick. Dessutom efterfrågas i yrkande 94 en översyn av dokumentationskraven för historiska fordon. Motionärerna pekar på att det kan vara ett problem för ägare att kunna uppvisa ett tillverkarintyg när registreringsbevis saknas.

I motion 2022/23:296 efterlyser Jan Ericson (M) en översyn av lagar och regler för att trygga framtiden för det rullande kulturarvet. Motionären ger exempel på dåligt fungerande regelverk som drabbar både enskilda näringsidkare och småföretagare som är beroende av verksamheten.

Marléne Lund Kopparklint (M) framhåller i motion 2022/23:601 att det ska göras en uppföljning av befintligt tillkännagivande om det motorhistoriska

kulturarvet. Motionären påminner om det tillkännagivande som riksdagen beslutade om för fyra år sedan, enligt vilket den dåvarande regeringen skyndsamt skulle ta fram lagstiftning som slår fast myndigheters skyldigheter och ansvar för historiska transportmedel till lands, till sjöss och i luften.

## **Bakgrund**

### *Det rullande kulturarvet*

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

### *Motor- och veteranbilshobbyn*

Ett stort antal personer och föreningar är engagerade i frågor om historiska fordon 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.

De tre viktigaste frågor för 2022–2023 som MHRF har identifierat i samarbetet med berörda myndigheter är att

- historiska fordon ska vid bränsleomställningen fortsatt kunna brukas utan, eller med endast smärre, tekniska förändringar
- en hänsynsregel införs i kulturmiljölagen där statliga och kommunala myndigheter och övriga tillsynsorgan vid sitt beslutsfattande alltid ska ta hänsyn till det allmänna samhällsintresset att bevara och använda historiska fordon på dagens och framtidens vägar
- export och import av historiska fordon, fordon av intresse för samlare och delar till dessa oavsett skick och funktion inte ska omfattas av EU:s eller svenska regler om gränsöverskridande transporter av avfall.

Enligt MHRF har man under senare år funnit lösningar på vissa frågor efter ändringar som Transportstyrelsen gjort i sina föreskrifter. Det handlar exempelvis om att en ansökan om ursprungskontroll för historiska fordon ska kunna godkännas även om registreringshandling eller tullhandling saknas och det oavsett om fordonet är komplett, helt eller delvis demonterat. Vidare ska historiska fordon godkännas vid registreringsbesiktning trots att identitetsmärkningen är skadad eller saknas om fordonet ändå säkert kan identifieras.

Kraven på historiska fordons utrustning och beskaffenhet ska vid registreringsbesiktning vara de som gällde vid tillverkningstillfället och styras av rätt tillämpad ursprungskategori.

### *Riksdagens tillkännagivande om transporthistoriska museer*

Med anledning av betänkande 2016/17:KrU9 Kulturfrågor beslutade riksdagen i maj 2017 om ett tillkännagivande till regeringen om bl.a. transporthistoriska museer (rskr. 2016/17:281). Innebörden av det aktuella tillkännagivandet var att regeringen skyndsamt bör ta fram en lagstiftning till skydd för det rörliga kulturarvet. Med hänvisning till regeringens proposition 2016/17:116 Kulturarvspolitik konstaterade kulturutskottet att det framför allt är de motorfordon som kopplas till försvarets historia, t.ex. Flygvapenmuseum i Linköping, som vårdas av det allmänna. Kulturarv i form av motorfordon vårdas i dag i övrigt till stor del av civilsamhället, och utskottet konstaterade att de ideella insatser som görs för att bevara, använda och utveckla det rörliga kulturarvet inte beaktades i tillräcklig utsträckning i propositionen. Vidare anförde utskottet att det fanns ett flertal exempel på hur både politiska beslut och myndigheters tolkningar av regelverk utgjort hinder för bevarandet av det rörliga kulturarvet, vilket också i enskilda fall har lett till att kulturarvsföremål gått förlorade.

För att det transporthistoriska kulturarvet ska kunna bevaras måste det, enligt kulturutskottets uppfattning, brukas och utvecklas som en självklar del av samhällets kulturmiljöer. Därför ansåg utskottet att regeringen skyndsamt behövde ta fram en lagstiftning som slår fast myndigheters skyldigheter och ansvar för historiska transportmedel till lands, till sjöss och i luften, så att de i sin myndighetsutövning kan säkerställa att det rörliga kulturarvet inte avsiktligt eller oavsiktligt hindras från att brukas eller skadas eller rent av destrueras.

I mars 2021 redogjorde den dåvarande regeringen i skrivelse 2020/21:75 för vilka åtgärder som vidtagits med anledning av riksdagens tillkännagivande. Regeringen meddelade att RAÄ i regleringsbrevet (KU2017/00942) för 2018 hade fått i uppdrag att undersöka förutsättningarna för lagstiftning till skydd för det rörliga kulturarvet. Uppdraget rapporterades till regeringen den 19 december 2018 i rapporten Det rörliga kulturarvet – Förutsättningar för en lagstiftning till skydd för det rörliga kulturarvet. Rapportens förslag har beretts i Regeringskansliet. I syfte att främja bevarandet av det rörliga kulturarvet fick Riksantikvarieämbetet i regleringsbrevet för 2020 i uppdrag att, i samverkan med bl.a. Statens maritima och transporthistoriska museer samt det civila samhällets organisationer, under 2020 och 2021 verka för ökad kunskap och kunskapsspridning om historiska transportmedel. Vidare beslutade regeringen (Ku2019/02020) att Riksantikvarieämbetet under 2020 kunde bidra om högst 1 miljon kronor till insatser som syftade till att stärka bevarandet av historiska transportmedel. I budgetpropositionen för 2021 (prop. 2020/21:1 utg.omr. 17 avsnitt 10.3 s. 94–95) angavs att regeringen fortsatt ser frågan om bevarande

av det rörliga kulturarvet som angelägen. Det angavs vidare att regeringen mot bakgrund av att en lagreglering inte bedömdes vara en lämplig lösning för att uppnå ett skydd för det rörliga kulturarvet, och då andra åtgärder till skydd för det rörliga kulturarvet vidtagits, inte avsåg att vidta ytterligare åtgärder för att ta fram lagstiftning till skydd för det rörliga kulturarvet. Av budgetpropositionen för 2021 framgick att regeringen således inte tillgodosåg riksdagens tillkännagivande och att tillkännagivandet därmed ansågs slutbehandlat. Kulturutskottet ställde sig i betänkande 2020/21:KrU1 bakom regeringens bedömningar.

### *Ursprungskontroll och registreringsbevis*

Av Transportstyrelsens webbplats framgår att i samband med en ansökan om ursprungskontroll behöver fordonsdokument i original bifogas för att ansökan ska kunna godkännas. Dessa handlingar arkiveras i 10 år från det att fordonet har fått en godkänd registreringsbesiktning och registrerats i Sverige. Därefter har Transportstyrelsen rätt att destruera dem, dvs. förstöra dem, enligt gällande gallringsregler. I vissa fall kan det finnas ett fordonshistoriskt värde kopplat till handlingarna och då kan ägaren begära att få tillbaka dem. Om fordonet är 30 år eller äldre, kan fordonsägare beviljas ett återlämnande av handlingen efter att arkiveringstiden på 10 år har löpt ut. I särskilda fall kan det finnas ett fordonshistoriskt värde kopplat till handlingen, trots att fordonet inte är 30 år eller äldre. I de fallen kan ägaren begära ett återlämnande med en skriftlig motivering till att handlingen har ett fordonshistoriskt värde. Begäran prövas därefter av myndigheten som avgör om ett återlämnande är möjligt.

Vad gäller amatörbyggda fordon kan dessa enligt Transportstyrelsen undantas från besiktning om de uppfyller vissa kriterier.

### *Import och registrering av historiska fordon*

Det importeras mellan 5 000 och 6 000 veteranbilar till Sverige varje år. 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 rätten att använda fordon och undantag från registreringsplikten. Fordon som ska registreras i Sverige måste genomgå en process som Transportstyrelsen fastställt. Det första steget i processen är en ansökan om ursprungskontroll. I processen fastställs det aktuella fordonets ursprung, att det inte är stulet och att fordonshandlingarna är äkta och giltiga.

Transportstyrelsen remitterade i november 2020 förslag till nya föreskrifter om teknisk identifiering. Av remissynpunkterna framkom att reglerna fortfarande var otydliga när det gällde vilken dokumentation som skulle kunna användas vid ursprungskontroll och teknisk identifiering. Det har inte minst handlat om lämpliga underlag som kan användas för äldre fordon där registreringsbeviset med tiden har kommit bort eller att fordonet aldrig tidigare varit registrerat. Efter genomförda ändringar i förslagen reviderades

Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2015:63) om registrering av fordon m.m. i vägtrafikregistret den 1 november 2022.

De ändringar som har gjorts i fråga om ursprungskontroll innebär bl.a. förtydliganden av vilka fordon det är som kan prövas mot annat underlag än registreringsbevis och inom detta ett förtydligande av vad som gäller för historiska fordon (fordon som är 30 år eller äldre), liksom om av vilka underlag som får användas för fordon som tidigare har tagits i bruk i Sverige utan en registrering och förutsättningarna för tilldelning av ett fordonsidentifieringsnummer för ett uppbyggt fordon.

Transportstyrelsens reviderade föreskrifter trädde i kraft den 1 februari 2023.

### **Tidigare riksdagsbehandling**

Utskottet har återkommande behandlat motionsyrkanden om äldre fordon och motorhobbyn, senast i betänkande 2021/22:TU7 Väg- och fordonsfrågor. Utskottet hänvisade bl.a. till det arbete som bedrivs inom området och föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena. Riksdagen biföll utskottets förslag.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet vill inledningsvis framhålla det stora kulturhistoriska värde som äldre fordon har och att de berikar det rullande kulturarvet på våra vägar. Dessutom erbjuder motorhobbyn många människor en meningsfull fritidssysselsättning och sociala kontakter med andra som delar intresset. I Sverige finns det ett stort antal organisationer och märkesklubbar som spelar en viktig roll för att bevara och använda det rullande kulturarvet. Utskottet välkomnar att regeringen ser frågan om bevarandet av det rörliga kulturarvet som angelägen och vill även påminna om det uppdrag som RAÄ tidigare har fått i syfte att verka för ökad kunskap och kunskapsspridning om historiska transportmedel för att därigenom främja bevarandet av kulturarvet. Vad gäller riksdagens tillkännagivande i frågan konstaterar utskottet att regeringen ansåg det som slutbehandlat och att kulturutskottet anslöt sig till regeringens uppfattning på den punkten.

Utskottet anser att det är viktigt att regelverket för fordonshobbyn utformas på ett smidigt sätt som gör att verksamheten kan gynnas utan att hamna i konflikt med trafiksäkerhet och miljöhänsyn. Vad gäller amatörbyggda eller ombyggda fordon noterar utskottet att regelverket ger visst utrymme för denna typ av fordon under förutsättning att de uppfyller grundläggande säkerhetskrav. Utskottet noterar samtidigt med tillfredsställelse att Transportstyrelsen nyligen har reviderat sina föreskrifter om ursprungskontroll och teknisk kontroll, inte minst för äldre fordon, i syfte att uppnå mer ändamålsenliga bestämmelser på området. Utskottet förutsätter att frågan även fortsättningsvis hanteras på ett adekvat sätt av behöriga myndigheter. Avslutningsvis vill utskottet understryka att det månår om att det rullande



kulturarvet ska ha så bra förutsättningar som möjligt och kommer därför att följa frågan noga.

Utskottet finner således inte skäl att ta något initiativ med anledning av motionerna 2022/23:296 (M), 2022/23:601 (M) och 2022/23:1014 (SD) yrkandena 55, 56 och 94. Motionsyrkandena avstyrks därmed.

## Vissa vägfrågor

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om vissa vägfrågor. Utskottet påminner bl.a. om att det finns fastslagna riktlinjer för väginfrastrukturens utformning som Trafikverket tillämpar i verksamheten. Vad gäller åtgärder i syfte att främja biologisk mångfald i anslutning till vägnätet lyfter utskottet fram de mycket omfattande insatser som Trafikverket gör på området.

Jämför reservation 31 (SD), 32 (C) och 33 (MP).

### Motionerna

Martin Kinnunen m.fl. (SD) framhåller i kommittémotion 2022/23:992 yrkande 2 vikten av att omvandla äldre oanvända vägar till säkra ridvägar. Vidare föreslår motionärerna i yrkande 7 att det utformas en ridled som sträcker sig från norr till söder i Sverige. Motionärerna betonar att hästturism är en växande näring och att det borde bli lättare att ta sig från norra till södra Sverige på hästryggen.

I kommittémotion 2022/23:1014 anför Thomas Morell m.fl. (SD) i yrkande 26 att rondellers utformning bör baseras på säkerhet och hänvisar till att det finns brister i utformningen av cirkulationsplatser. Vidare anför motionärerna i yrkande 27 att vägarbeten bör slutföras snabbt eftersom arbeten som pågår under en lång tid medför både onödiga risker och besvär i trafiken. Motionärerna framför likaså i yrkande 29 i denna del att det behövs en inventering av vägbeläggningar. Motionärerna pekar på problemet med bl.a. vägbeläggningar och feldoserade kurvor och menar att Trafikverket behöver inventera och åtgärda de delar av vägnätet som har alltför låg friktion i syfte att höja säkerheten för förare av tvåhjuliga fordon. Därtill tar motionärerna i yrkande 47 upp frågan om elfordon och en lägsta ljudnivå för dessa. De menar att det är rimligt att alla eldrivna fordon vid hastigheter under 20 kilometer per timme ger ifrån sig ett varnande ljud.

Ulrika Heie m.fl. (C) anser i kommittémotion 2022/23:834 yrkande 66 att regeringen bör överväga att tillskjuta ytterligare medel för att Trafikverket i samverkan med kommuner och regioner ska förbättra omfattningen av och standarden på det svenska vägbelysningsnätet.

I kommittémotion 2022/23:183 föreslår Daniel Helldén och Rebecka Le Moine (båda MP) i yrkande 1 att slätterprinciper införs för hantering av det

nationella vägnätets vägrenar. Motionärerna framhåller att det genom en förändrad hantering av vägrenarna går att på ett relativt enkelt sätt skapa en artrik miljö som bidrar till ett levande landskap och en större biologisk mångfald. I yrkande 2 vill motionärerna att Trafikverket ges i uppdrag att – anpassat efter lokala förhållanden – aktivt arbeta med skötsel av vägkanter på ett sätt som ökar och värnar den biologiska mångfalden. Mot bakgrund av detta vill motionärerna i yrkande 3 att Trafikverket ges medel för att kunna arbeta aktivt och med praktiskt genomförande av myndighetens fyra prioriterade områden (barriärer/mortalitet, störning, artrika miljöer samt invasiva arter). I yrkande 4 föreslås att Trafikverket ges i uppdrag att upprätta ett kontrollprogram där åtgärder för biologisk mångfald följs upp och utvärderas. Vidare föreslår motionärerna i yrkande 5 att Trafikverket även ges i uppdrag att tillsammans med Sveriges lantbruksuniversitet (SLU) bygga upp en kunskapsbank som är lättillgänglig och kan användas för planering för att aktivt arbeta med en förbättrad skötsel som värnar den biologiska mångfalden.

I motion 2022/23:332 understryker Rickard Nordin (C) behovet av att minska effekterna från ljusföroreningar. Motionären framhåller att ljusföroreningar är ett växande problem men att det också finns olika åtgärder att vidta för att minska dessa.

## **Bakgrund**

### *Cirkulationsplatsers utformning*

Trafikverket arbetar med utformningsfrågor och menar att gestaltningsprogram är viktiga för att tydliggöra ambitionerna i ett specifikt infrastrukturprojekt. Trafikverket har tagit fram handboken VGU (Vägars och gators utformning) för gestaltningsarbete och gestaltningsprogram. Verket har redovisat olika projekt som har syftat till att lyfta fram arkitektur, form och design. Bland annat har fyrvägs korsningar byggts om till cirkulationsplatser, inte minst för att skapa gatumiljöer med estetiska värden och material av hög kvalitet. Trafikverket har även tagit fram praktiska råd när det gäller växtlighet i vägmiljö, bl.a. i cirkulationsplatser. Cirkulationsplatser har på senare år blivit ett allt vanligare alternativ till vanliga korsningar. Trafikverket betonar att de ofta fungerar mycket bra, med hög trafiksäkerhet och god kapacitet.

### *Vägbeläggning*

I Sverige används flera olika typer av vägbeläggningar. Vilken beläggning man väljer beror bl.a. på trafikmängden, hur stor andel som är tung trafik, användningen av dubbdäck och om vägen rör sig under vintern på grund av tjäle. Vägbeläggningar kan delas in i fyra typer: asfaltbeläggningar av varmassa, asfaltbeläggningar av halvvarm massa, värmebeläggningar och tankbeläggningar.

I Statens väg- och transportforskningsinstitutets (VTI) rapport Friktions- och texturutveckling på nya beläggningar från 2019 görs en fördjupad granskning

av beläggning på det svenska vägnätet. VTI understryker att det är viktigt att vägbanan har en tillfredsställande nivå på friktion redan när vägen öppnas för att den ska upplevas som säker av trafikanterna oavsett vilket väglag som råder. I rapporten konstateras dock att det finns begränsad dokumenterad kunskap om hur vägen förändras den första tiden efter en beläggningsåtgärd.

Enligt VTI är friktionen initialt hög för att sedan avta med mängden trafik. Efter en till tre veckor nåddes i genomförda mätningar det lägsta värdet och därefter ökade eller stabiliserades friktionen. Gemensamt för alla undersökta sträckor är att det sker stora förändringar i texturnivåerna från att det första fordonet trafikerar vägen och därefter är den starkaste tendensen en sjunkande texturnivå tills en stabil nivå uppnås efter en till tre veckor. VTI rekommenderade därför att en nylagd väg skyltas med skylt A10 Varning för slirig väg med tilläggstavlan Vid våt väg bana efter en utförd beläggningsåtgärd. Skyltarna bör stå kvar tills en friktionsmätning visar om friktionskraven är uppfyllda. Dessutom bör friktionen på en nylagd yta kontrolleras tidigast tre veckor efter trafikpåsläpp om inte uppenbara friktionsproblem uppstår.

### *Vägbelysning*

Trafikverket arbetar långsiktigt med sina belysningsanläggningar och konstaterar att utvecklingen har gått fort på området. Tekniken i såväl fordon som belysning och kunskapen om var och när belysning gör mest nytta – eller skada för t.ex. djur och natur – förändras kontinuerligt. Ambitionen är att belysningen ska finnas där den gör mest nytta för trafiksäkerhet och trygghet för trafikanter. Belysningen ska vara energieffektiv och spara kostnader på sikt, och samma bedömningsgrunder ska gälla i hela landet.

Det är antingen kommunen eller staten genom Trafikverket som äger och ansvarar för belysningsanläggningar vid statlig väg. Även enskilda eller privata anläggningar finns, men det är en liten andel. Varje kommun har olika strategier för förvaltning och underhåll av vägbelysning. Om det är staten som äger belysningsanläggningen är det Trafikverkets uppgift att utreda om anläggningen uppfyller kriterierna för var belysning behövs. Visar det sig att belysningen inte uppfyller kriterierna utreder Trafikverket möjligheten att ta bort belysningen med huvudskälet att minska energibehovet och även störningar för djur och natur. Svenska krav och råd för vägbelysning återfinns i regelverket VGU. Regelverkets kravdel är styrande för det statliga vägnätet, dvs. de vägar som Trafikverket ansvarar för. För kommunerna fungerar VGU som ett rådgivande dokument. Utöver VGU har Trafikverket tagit fram tekniska kravdokument för vägbelysning.

Trafikverket påpekar att upprustning, uppsättning eller nedmontering av vägbelysning är förknippat med stora kostnader. Trafikverket kommer inte att tvinga kommuner att ta bort befintlig belysning eller rusta upp den så länge anläggningen uppfyller trafik- och elsäkerhetskrav. Myndighetens krav gäller för när en belysningsanläggning monteras och för större ombyggnader.

Kriterier för när nybyggnadskrav ska gälla har arbetats igenom med SKR under projektet ”Belysning där det behövs”.

Ett samarbete i form av en pilotstudie 2019/2020 med SKR och 17 enskilda kommuner ligger till grund för Trafikverkets fortsatta arbete som innebär en översyn av statliga belysningsanläggningar och att ta fram belysningsplaner för det statliga vägnätet. Det långsiktiga arbetet påbörjades under våren 2020 och omfattar en detaljerad prövning av den belysning som inte uppfyller kriterierna i VGU. Detta i kombination med en bedömning av vilket skick anläggningen befinner sig i kommer att ligga till grund för beslut om huruvida den kan släckas ned och tas bort. Samtidigt ska myndigheten identifiera de platser där det finns oskyddade trafikanter som i dag saknar fullgod belysning. Ett eventuellt övertagande av den kommunalt ägda belysningen som uppfyller kriterierna i VGU kommer att hanteras i den kommande strategiska planeringen.

### *Vägarbeten*

För underhåll och åtgärder i det allmänna vägnätet är det Trafikverket som ansvarar för de statliga vägarna, medan landets kommuner agerar väghållare för den övriga delen. Därutöver finns enskilda väghållare.

Trafikverket uppger att det är många faktorer som styr planeringen av vägarbeten, men ambitionen är enligt verket att arbetet ska påverka boende och trafikanter så lite som möjligt. Vid större vägarbeten har Trafikverket ibland möjlighet att ge entreprenören bonus om byggtiden blir väsentligt kortare. Vissa arbeten, t.ex. beläggningsarbeten, är säsongsberoende och kan bara utföras under den varma årstiden. Trafikverket uppger att deras entreprenörer ofta arbetar på natten eftersom det ibland är det enda alternativet för att minska störningar i framkomligheten och klara säkerheten för trafikanterna när man arbetar på trafikintensiva vägar. Samtidigt innebär nattarbete att entreprenörens och Trafikverkets kostnader blir betydligt högre. Det finns också begränsningar i lagstiftningen av tillåtna ljudnivåer nattetid.

Trafikverket upprättar förteckningar över bl.a. tidsrestriktioner som anger när arbeten inte får pågå på en viss sträcka. Restriktionerna är till för att undvika onödiga köer med risk för kökrockar som skulle försämra framkomligheten ytterligare. Som exempel kan nämnas att Trafikverkets Region Stockholm i januari 2022 beslutade om tidsrestriktioner när vägarbeten inte får bedrivas på vägar där Trafikverket Region Stockholm är väghållningsmyndighet. I beslutet anges veckodagar och klockslag när vägarbeten inte får bedrivas på olika vägsträckor.

### *Ridvägar*

Hästverksamhet är en betydelsefull näring i många kommuner och även en meningsfull fritidssysselsättning för både barn och vuxna. Planläggning är en kommunal uppgift. Det finns flera exempel på att kommuner arbetar med bl.a. ridvägar och hästrelaterad samhällsplanering, inte minst tillsammans med

ridsportföreningar. Boverket har i en rapport (2012:22) konstaterat att hästar i allt större utsträckning finns inom eller nära tätorter. I rapporten redovisades det bl.a. att ridning är en mycket populär idrott och att många kommuner satsar en del pengar på nödvändig infrastruktur som ridstigar, ridvägar och anläggningar för att underlätta denna form av idrott.

Naturvårdsverket har presenterat en folder om ridning i natur. Av den framgår att allemansrätten gäller för ryttare, men ridning ställer större krav på hänsyn från ryttarens sida än om man t.ex. tar sig fram till fots i naturen. Detta beror på att ridning kan skada marken.

Ridning är tillåten på enskild väg så länge det inte orsakar betydande slitage. Om slitaget är stort och skadorna blir omfattande kan väghållaren ansöka om att få införa ett förbud mot ridning och/eller hästfordon på vägen. Länsstyrelsen eller kommunen kan besluta om förbud enligt 10 kap. 3 § trafikförordningen (1998:1276). Om vägen ligger inom tätbebyggt område är det kommunen som fattar beslut om förbud. Om den inte gör det är det länsstyrelsen som beslutar.

### *Lägsta ljudnivå på elfordon*

AVAS är akustiska fordonsvarningssystem som är framtagna för att tystare eldrivna bilar ska kunna uppfattas bättre i trafiken. 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 i fråga om deras ljudnivå. Enligt artikel 8 ska tillverkare installera akustiska fordonsvarningssystem (AVAS) i nya typer av fordon med elhybridrift eller med endast eldrift senast den 1 juli 2019. Tillverkarna ska installera AVAS i alla nya fordon med elhybridrift 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 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 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 ska vara ett kontinuerligt ljud som ger fotgängare och andra trafikanter information om ett fordon framförande. 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.

Transportstyrelsen har i en konsekvensutredning från juni 2021 föreslagit ändringar i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2016:22) om bilar och släpvagnar som dras av bilar och som tas i bruk den 1 juli 2010 eller senare. Det handlar bl.a. om tillägg av tekniska krav för AVAS inom kravområdet ljudemissioner. Det finns sedan juli 2016 krav i TSFS 2016:22 på att bilar som drivs med enbart el och elhybrider ska vara utrustade med AVAS när de ska tas i bruk från juli 2021 och framåt. Kraven i föreskrifterna

är mycket generella och anger att systemen ska låta som en bil i upp till 20 kilometer per timme men inte får låta mer än en personbil i motsvarande hastighet, vilket öppnar för en subjektiv bedömning. Systemen får också vara avstängningsbara.

### *Biologisk mångfald i trafikmiljöer*

I sin klimatrapport (2022:008) från 2021 skriver Trafikverket att transportinfrastrukturen äger möjligheterna och har potential att göra skillnad för biologisk mångfald. Samtidigt kan landskapsanpassad infrastruktur bidra till många andra samhällsnyttor som minskad klimatpåverkan, motverkad spridning av invasiva arter, ökad trafiksäkerhet, förbättrad punktlighet och robusthet. Trafikverket har med ett målinriktat och systematiskt arbete inom forskning, innovation och utveckling identifierat fyra fokusområden där man anser kunna bidra positivt till samhället och den biologiska mångfalden. Det handlar om barriärer/mortalitet, störningar, artrika miljöer och invasiva arter.

Genom att fokusera på dessa områden och anpassa infrastrukturen enligt beslutade krav lägger Trafikverket grunden för ett kostnadseffektivt arbete som bidrar till stärkt biologisk mångfald. Det innebär enligt myndigheten bl.a. att sidoområden bidrar till landskapets gröna infrastruktur genom att vara bra livsmiljöer, att gräsmarksmiljöer, brynzoner och allémiljöer kopplas samman och att invasiva arter hindras från att spridas via infrastrukturens miljöer.

Trafikverket slårtrår årligen ca 20 000 mil väggkant med huvudsakligt syfte att ge fri sikt och bättre säkerhet för trafikanter. Inom ramen för ett forskningsprojekt testar Trafikverket en ny slåttermetod i Skåne. Projektet syftar till att öka den biologiska mångfalden i vägkanterna samtidigt som det slåtråde gräset omvandlas till biogas. Förhoppningen är att återkommande slåtter med insamling av frön även begränsar spridningen av invasiva arter, exempelvis lupiner, som ofta sprids längs vägarna och konkurrerar ut den inhemska floran.

Trafikverket arbetar kontinuerligt med att införa krav på landskapsanpassad infrastruktur i regelverk och processer. Parallellt pågår kunskapsbyggande genom FoU-projekt. Artrika miljöer utgör i dag en mindre del av anläggningen. Fortsatt och utökad anpassning av skötsel för att stärka biologisk mångfald ger enligt Trafikverket mångfalt tillbaka till samhället och tydliggörs när den beskrivs i en bredare kontext.

Trafikverkets artrika miljöer på väg och järnväg inventeras och följs upp regelbundet av myndigheten. Artrika vägkanter inventeras löpande utifrån beslutad metod sedan 2012. De driftsområden som ska upphandlas framöver inventeras för att uppdatera tillstånd och åtgärdsbehov. Av totalt 108 driftområden upphandlas och därmed inventeras ca 20 driftsområden årligen. Kännedomen om artrika miljöer är god och samtidigt pågår en viss aktiv nyetablering av artrika miljöer. Sammantaget var drygt 3 700 artrika väggkantsobjekt redovisade vid årsskiftet 2020/21, vilket motsvarar ungefär 1 700 mil eller ca 6 000 hektar. Samtidigt finns nästan 1 600 objekt som inte

är klassade som befintligt artrika, men de bedöms kunna bli artrika med viss restaurering, s.k. hänsynsobjekt. Av de ca 3 700 objekt som klassas som artrika, bedöms cirka 25 procent ha god skötselstatus.

Trafikverket konstaterar att det pågår en spridning av invasiva arter i befintlig anläggning och att olika typer av markstörning och schaktning är effektiva spridningsvektorer för invasiva arter. Frågan påverkar anläggningsarbeten för Trafikverkets verksamhet i stort, men motverkar också flera av de åtgärder myndigheten vidtar för att bidra till biologisk mångfald. Framtida klimateffekter kommer att förstärka denna problembild och behöver hanteras proaktivt i verksamheten.

Trafikverket har under lång tid bedrivit ett aktivt forskningsarbete för att kunna svara på hur infrastrukturen ska bli landskapsanpassad. Merparten av detta arbete har sedan länge bedrivits kontinuerligt inom forskningsprogrammet Triekol, vilket fortsatt är en viktig förutsättning för det långsiktiga arbetet inom området. Det pågår också ett tiotal andra parallella forsknings-satsningar och internationella FoU-projekt. Exempel på detta är: Insekter och infrastruktur – När kan vägkanter vara viktiga miljöer för insekter? Och Biologiskt kulturarv – Vägkanter del i det historiska landskapet.

SLU samarbetar med såväl Trafikverket som Svenska kraftnät i syfte att identifiera särskilt artrika miljöer och anpassa skötseln av vissa av dem för att gynna den biologiska mångfalden längs vägar och kraftledningar. SLU pekar exempelvis på att om man röjer senare under säsongen hinner växterna blomma och sätta frö. Mer blomrika vägkanter betyder också att insekter och andra pollinatörer gynnas. Forskningsprojektet Vägen mot en grönare infrastruktur för att stoppa förlusten av biologisk mångfald och ekosystemtjänster finansierades av Forskningsrådet för miljö, areella näringar och samhällsbyggande (Formas) och pågick 2020–2022.

## Utskottets ställningstagande

I flera motionsyrkanden tas frågor upp som är direkt hänförliga till den fysiska infrastrukturen. Utskottet vill mot bakgrund av dessa påminna om att det finns fastslagna riktlinjer för väginfrastrukturens utformning i bl.a. VGU som Trafikverket tillämpar i verksamheten. Det kan t.ex. handla om lämplig utformning av en korsning eller cirkulationsplats för att möta olika trafiksäkerhetskrav. Utskottet finner inte skäl att tvivla på att ansvariga aktörer utformar vägar på ett sätt som bidrar till att trafiken kommer fram på ett smidigt och säkert sätt. Det har i sammanhanget inte undgått utskottet att vägbelägningens tillstånd under specifika omständigheter kan medföra risker för trafikanterna. Utskottet noterar dock att problemet är uppmärksammat och att förslag på åtgärder finns.

Likaså är utskottet väl medvetet om de besvär som pågående vägarbeten vållar trafikanterna. Utskottet förutsätter att Trafikverket kontinuerligt verkar för att minimera de negativa effekterna på trafiken under byggarbetstiden. Det gäller också frågan om olämplig vägbelysning som kan ha en störande

inverkan på miljön. Utskottet vill dock understryka att även trafiksäkerhetsaspekter måste vägas in i sammanhanget. Utskottet vill samtidigt också peka på att Trafikverket och SKR samarbetar kring denna fråga eftersom drift och underhåll av belysningsanläggningar är kostsamt för väghållaren och överflödiga anläggningar därför nedmonteras. Utskottet noterar med tillfredsställelse att den tekniska utvecklingen på området går mot mer energieffektiva anläggningar som i mindre utsträckning än tidigare bidrar till ljusföroreningar.

Vad gäller åtgärder i syfte att främja biologisk mångfald i anslutning till vägnätet vill utskottet lyfta fram de mycket omfattande insatser som Trafikverket gör på området. Det gäller inte minst skötsel och underhåll av vägkanter och vägrenar men även det löpande arbetet med att bekämpa invasiva arter, barriäreffekter och bullerstörningar i trafikmiljön. Utskottet välkomnar också samarbetet med SLU på området.

Vad gäller lägsta ljudnivå för elbilar konstaterar utskottet att frågan har uppmärksamats och att det finns föreskrifter om detta. I fråga om ridvägar i landet påminner utskottet om att det är kommunerna som ansvarar för anläggning och underhåll.

Mot bakgrund av vad som anförts ovan avstyrker utskottet motionerna 2022/23:183 (MP) yrkandena 1–5, 2022/23:332 (C), 2022/23:834 (C) yrkande 66, 2022/23:992 (SD) yrkandena 2 och 7 samt 2022/23:1014 (SD) yrkandena 26, 27, 29 i denna del och 47.

## Vägskyltning

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om vägskyltning. Utskottet uppmärksammar det arbete som bedrivs inom Trafikverket för att lyfta fram kulturmiljön i anslutning till det nationella vägnätet. Vad gäller frågan om olämplig placering av vägmarkeringar hänvisar utskottet till Transportstyrelsens föreskrifter i frågan.

Jämför reservation 34 (SD).

### Motionen

I kommittémotion 2022/23:1014 betonar Thomas Morell m.fl. (SD) i yrkande 20 behovet av att stärka kulturarvet med anknytning till svenska vägar. Motionärerna framhåller att kulturarvet bör premieras vid byggande av infrastruktur och att t.ex. rastplatser kan förses med skyltar eller tavlor som beskriver traktens historia. I yrkande 29 i denna del efterlyser motionärerna en inventering av vägmärken med anledning av att det i trafikmiljön förekommer skyltar som är olämpligt placerade ur trafiksäkerhetssynpunkt.



## Bakgrund

Trafikverket har tillsammans med nio andra myndigheter fått i uppdrag att ta fram en vägledande strategi för kulturmiljöarbetet inom respektive myndighet. Trafikverket redovisade i oktober 2019 myndighetens kulturmiljöstrategi (2019:188). I kulturmiljöstrategin konstateras att Trafikverkets planering, byggande och förvaltning av infrastruktursystemen innebär mycket stor påverkan på kulturmiljöer över hela 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. Trafikverket ska arbeta 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.

Enligt Trafikverket finns det 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.

Hur vägmärken lämpligast ska monteras regleras i Transportstyrelsens föreskrift (TSFS 2019:74) om vägmärken och andra anordningar. Vid sidan av allmänna bestämmelser om vägmärken anges också vad som gäller för exempelvis placering i höjd- och sidled och i längsled liksom inbördes ordning mellan vägmärken för att skapa en säker och överskådlig trafikmiljö.

## Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om vägskyltning behandlades senast i utskottets betänkande 2021/22:TU7 Väg- och fordonsfrågor. Utskottet ansåg att det inte fanns några skäl för riksdagen att gå vidare med motionsförslagen. Riksdagen biföll utskottets förslag.

## Utskottets ställningstagande

Med anledning av motionsyrkandet om att stärka kulturarvet vill utskottet uppmärksamma det arbete som bedrivs inom Trafikverket för att lyfta fram kulturmiljön i anslutning till det nationella vägnätet och att myndigheten har tagit fram en kulturmiljöstrategi för kulturarvet. Vad gäller frågan om olämplig placering av vägmärken hänvisar utskottet till

Transportstyrelsens föreskrifter i frågan. Utskottet avstyrker därmed motion 2022/23:1014 (SD) yrkandena 20 och 29 i denna del.

## Vissa trafikbestämmelser

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om vissa trafikbestämmelser. Utskottet konstaterar bl.a. att frågan om att öppna kollektivtrafik-körfält för annan typ av trafik är något som beslutas på lokal nivå med beaktande av de trafikförhållanden som råder på plats. När det handlar om utformningen av trafiksignaler hänvisar utskottet till befintligt regelverk.

Jämför reservation 35 (SD).

### Motionerna

Thomas Morell anser i kommittémotion 2022/23:1014 yrkande 48 att det bör utredas om motorcyklar ska kunna nyttja kollektiva körfält. Motionärerna menar att motorcyklar tillhör en kategori fordon som inte nämnvärt försvårar för kollektivtrafiken.

Markus Wiechel och Lars Andersson (båda SD) föreslår i motion 2022/23:2142 yrkande 1 att man ser över möjligheten till högersväng vid rödljus. Enligt motionärerna skulle detta göra att trafiken kan flyta bättre och minska tomgångskörningen, något som ur ett miljöperspektiv vore ett effektivt sätt att minska koldioxidutsläppen. I yrkande 2 föreslår motionärerna att man utreder möjligheten att öka antalet trafikljus med nedräkning. Enligt motionärerna gör dessa det enklare för bilisten att anpassa körsättet och hastigheten efter mätarna samtidigt som fotgängare får en bättre möjlighet att avgöra säkerhetsrisken när det är dags att gå över vägen. Detta bidrar också till en smidigare trafik för såväl fotgängare som bilister.

I motion 2022/23:737 uppmärksammar Martin Melin (L) bestämmelser i trafikförordningen om polisens rätt att påkalla fri väg med eller utan larmanordningar. Motionären invänder mot att det i trafikförordningen inte regleras när och vid vilka situationer en förare av ett utryckningsfordon hos Polismyndigheten får påkalla fri väg. Enligt motionären bör det framgå av trafikförordningen att det är föraren av ett utryckningsfordon som avgör när han eller hon tycker att det är lämpligt att göra en körning som är ett trängande fall.

## Bakgrund

### *Körfält för kollektivtrafik*

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

Enligt Trafikverket verkar effekten av att öppna körfält för kollektivtrafik för annan trafik variera beroende på typ av trafikmiljö och trafikflöde och om andra oskyddade trafikanter också är tillåtna. Trafikverket gjorde redan 2007 en sammanställning av forskningsrapporter och artiklar, vilken inte visade några tydliga resultat på hur säkerheten påverkas för exempelvis motorcyklar när de tillåts köra i kollektivtrafikkörfält. Trafikverket menar att resultatet av studierna gäller även i dag och inte ger någon tydlig bild av att trafiksäkerheten för motorcyklister förbättras eller försämras när de tillåts köra i bussfilerna. Att öppna fler bussfiler för motorcyklar är därför enligt Trafikverket ingen prioriterad insats för att öka säkerheten för motorcyklister. Samtidigt finns det ur trafiksäkerhetsperspektiv ingen anledning att förbjuda motorcyklar i de bussfiler där de tillåts köra i dag. Trafikverket konstaterar att det är viktigt att se till helheten eftersom det är många som vill nyttja kollektivtrafikkörfält. Det är viktigt att det hårt belastade vägnätet runt större städer nyttjas så effektivt som möjligt. Verket konstaterar att många önskar använda ledig kapacitet i bussfiler på vissa tider och platser, t.ex. bussar i beställningstrafik, skolskjuts, färdtjänst, taxi och varutransporter.

Beslut om att motorcyklister får köra i kollektivtrafikkörfält fattas av kommuner och länsstyrelser. På kommunala vägar är det varje kommun som bestämmer om motorcyklar eller andra fordon får köra i kollektivtrafikkörfältet. För statliga vägar är det länsstyrelsen som beslutar.

### *Trafikreglering*

Trafiksignal är en ljus- eller ljudsignal som reglerar trafik. Signalens olika lägen talar om för trafikanter hur de ska bete sig i trafiken. Trafiksignaler bidrar till en säkrare fordonstrafik men även till skydd för gångtrafikanter. Trafiksignaler i EU, EES och Schweiz följer en gemensam standard enligt den s.k. Genèvekonventionen från 1980. Dock förekommer vissa lokala variationer i och med att konventionen ännu inte införts fullt ut i alla berörda länder.

I Sverige är det regeringen som fastställer vägmärken och andra trafikordningar. Bestämmelser om bl.a. trafiksignaler och vägmärken anges i

vägmärkesförordningen (2007:90). I Sverige är det vanligt med ett extra trafikljus för högersvängar som visar grönt när det är tillåtet att svänga höger vid rödljus i korsningar.

Det kan även nämnas att Transportstyrelsen i oktober 2021 i fråga om cykling fick i uppdrag (I2021/02731) att se över ett antal regelfrågor, däribland frågan om hur cyklisterna på ett trafiksäkert sätt kan medges undantag från reglerna om stopplikt vid röd signal när cyklisten gör en högersväng. Denna fråga behandlar dock utskottet i sitt betänkande om cykelfrågor (bet. 2022/23:TU9).

### *Regler för utryckningsfordon*

I 11 kap. trafikförordningen undantas vissa yrkesgrupper från delar av trafiklagstiftningen. Undantagen tillämpas för s.k. blåljuskörning eller utryckningskörning. Undantagen gäller i första hand om omständigheterna kräver det, och särskild försiktighet ska iakttas.

Polismyndigheten framhåller att de undantag från trafikregler som gäller vid normal tjänsteutövning och vid brådskande ärenden även gäller i trängande fall, och då får polisen exempelvis även köra mot rött och behöver heller inte stanna vid stoppskylt. Bestämmelser om väjningsplikt, omkörning förbjuden, mittlinje samt påbjuden körbana är fler exempel på trafikregler som polisen får göra undantag mot i trängande fall. Polisen får i trängande fall påkalla fri väg under utryckningskörning. Om föraren i polisfordonet påkallar fri väg måste blåljus användas. Föraren avgör om även sirener behövs. Föraren måste dock inte påkalla fri väg, även om körningen sker i trängande fall. Polismyndigheten anser att det i de flesta fall är lämpligt att påkalla andra trafikanters uppmärksamhet med blåljus och siren, men det finns tillfällen när polisen inte vill höras eller synas men likväl måste komma fram snabbt i trafikmiljön. Under utryckning ska polisen iaktta största försiktighet. Polismyndigheten framhåller att det kan innebära en ökad trafikfara att köra fort och bryta mot olika trafikregler, och att det därmed är ett stort ansvar för de poliser som kör.

Det kan i sammanhanget uppmärksammas att Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) 2017 i samarbete med bl.a. Trafikverket och Polismyndigheten tog fram vägledningen Säkerhet i vägtrafikmiljö, där det anges att alla utryckningsförare behöver genomgå en förarutbildning som uppfyller särskilda kompetensmål.

### **Tidigare riksdagsbehandling**

Utskottet har behandlat motionsförslag om trafikreglering tidigare, senast i betänkande 2021/22:TU19 om trafiksäkerhetsfrågor. I fråga om att tillåta högersvängar vid rödljus och trafikljus med nedräkning ansåg utskottet att gällande regelverk är ändamålsenligt och att det därför inte var motiverat att vidta någon åtgärd från riksdagens sida. I samma betänkande hanterade utskottet även vad som gäller i samband med utryckning. Utskottet

välkomnade i sammanhanget bl.a. de initiativ som de olika huvudmännen inom uttryckningsverksamheterna hade tagit för att säkra att uttryckningsförarna har de kunskaper som krävs för att kunna framföra fordonen på ett trafiksäkert sätt. Utskottet avstyrkte därför motionsyrkanden på denna punkt.

### **Utskottets ställningstagande**

Mot bakgrund av motionsyrkandet om att öppna kollektivtrafikkörfält för annan typ av trafik vill utskottet uppmärksamma att det handlar om en komplex fråga, och enligt Trafikverket verkar effekten variera beroende på typ av trafikmiljö och trafikflöde och om andra oskyddade trafikanter också är tillåtna. Vägnetet behöver användas så effektivt som möjligt samtidigt som trafiksäkerhetsaspekter måste prioriteras. Utskottet konstaterar också att det är en fråga där beslut fattas på lokal nivå med beaktande av de trafikförhållanden som råder på plats. Utskottet finner inte skäl att ifrågasätta denna ordning.

När det handlar om utformningen av trafiksignaler hänvisar utskottet till befintligt regelverk och påminner om att detta i stor utsträckning bygger på internationella överenskommelser vars syfte är att uppnå en viss grad av enhetlighet mellan olika länder. Lokala förhållanden avgör också vilken typ av trafikreglering som är lämpligast och utskottet noterar att det ibland förekommer trafiksignaler som tillåter högersväng i specifika trafikmiljöer.

Vad gäller motionsförslaget om polisens möjlighet att påkalla fri väg under uttryckning hänvisar utskottet till de undantag från gängse trafikregler som gäller i samband med uttryckning och förutsätter att detta sker med gott omdöme och stor försiktighet från polisens sida.

Mot denna bakgrund anser utskottet inte att det för närvarande finns skäl att ta några initiativ med anledning av motionsförslagen. Därmed avstyrker utskottet motionerna 2022/23:737 (L), 2022/23:1014 (SD) yrkande 48 och 2022/23:2142 (SD) yrkandena 1 och 2.

## Vinterväghållning

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om vinterväghållningen. Utskottet understryker att en välfungerande vinterväghållning är en viktig förutsättning för att säkerställa framkomligheten på vägarna vintertid men också för trafiksäkerhetens skull. Utskottet noterar samtidigt att Trafikverkets svar med anledning av riksdagens tidigare tillkännagivande i frågan nu bereds inom Regeringskansliet. Jämför reservation 36 (SD, C).

### Motionerna

I kommittémotion 2022/23:1014 yrkande 44 anför Thomas Morell m.fl. (SD) att regeringen bör se över hur Trafikverket utformar upphandlingar av vinterväghållning. Motionärerna menar att en av anledningarna till att vinterväghållningen på enskilda vägar är undermålig är Trafikverkets regelverk som har inneburit att entreprenörer allt oftare undviker parallella snöröjningsuppdrag.

I kommittémotion 2022/23:834 yrkande 67 föreslår Ulrika Heie m.fl. (C) att man ser över hur Trafikverket kan få i uppdrag att utforma upphandlingar med entreprenörer så att det är möjligt – inom rimlig tidsram – att utföra snöröjning, såväl åt staten som åt andra, t.ex. enskilda vägsamfälligheter. Motionärerna anser att nuvarande regelverk missgynnar snöröjning av enskilda vägar.

Även i motion 2022/23:835 av Helena Lindahl och Daniel Bäckström (båda C) föreslås att Trafikverket ges i uppdrag att utforma upphandlingar med underentreprenörer så att det är möjligt att, inom rimlig tidsram, utföra snöröjning åt såväl staten som enskilda vägsamfälligheter. Motionärerna menar att det är ett samhällsproblem om upphandlingen i Trafikverkets regi leder till ett system som riskerar att gå ut över boende i norra Sverige.

### Bakgrund

#### *Upphandling av vinterväghållning*

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

Alla statliga vägar har en standardklass. När det gäller vinterväghållning uppger Trafikverket att standardklassen avgör hur snabbt en väg ska plogas och om den ska vara snöfri eller inte en viss tid efter att det har slutat snöa. Klassningen baseras på vägens trafikmängd, och Trafikverket uppger att man prioriterar högtrafikerade vägar. På vissa vägsträckor som kan vara extra

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

Trafikverket upphandlar allt sitt underhåll av det statliga vägnätet i konkurrens. Av myndighetens årsredovisning för 2022 framgår att kostnaderna för drift och underhåll av väg förra året uppgick till 10 023 miljoner kronor varav 2 376 miljoner kronor handlade om s.k. vintertjänster. Det innebär en viss ökning jämfört med 2021 när Trafikverkets kostnader uppgick till 2 170 miljoner kronor. Varje kontrakt gäller drift och underhåll, dvs. daglig skötsel, av vägar inom ett visst geografiskt område. Kontrakten varar normalt i fyra år, med möjlighet till förlängning i ett eller två år. Trafikverket uppger att man arbetar med att förbättra uppföljningen av utförda entreprenader. Leverantörsuppföljning är en del av Trafikverkets arbete med att förbättra kontrakten och samarbeten med entreprenörer. Trafikverket har handlat upp en tredje part som följer upp leveranserna från entreprenörerna. De kontrollerar bl.a. att entreprenörerna startar och blir klara i rätt tid och att resultatet blir som avtalat. Entreprenörernas fordon är försedda med gps-sändare som gör det möjligt för både kontrollanten och Trafikverket att i efterhand se var de har varit.

Väghållare för enskilda vägar ansvarar själva för vinterväghållningen, antingen i egen regi eller genom att upphandla plogning och halkbekämpning. Trafikverket betonar att det inte finns något som hindrar att samma entreprenörer som Trafikverket upphandlat arbetar för flera väghållare. Trafikverket har tidigare framfört att verket 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 ett fåtal av mer än 23 000 enskilda väghållare har saknat ordnad vinterväghållning de senaste vintrarna. Enskilda väghållare får enligt Trafikverket information av myndigheten i god tid när det är dags att upphandla ny entreprenör, och verket ger entreprenörer bättre förutsättningar att planera sina uppdrag så att de kan samordna körningar på enskilda vägar.

I en interpellationsdebatt (ip. 2019/20:26) i oktober 2019 informerade den dåvarande infrastrukturministern om att han hade träffat både Trafikverket och Riksförbundet Enskilda Vägar (REV) för att informera sig i frågan och uppmanat berörda parter att i dialog arbeta fram långsiktiga lösningar. Det resulterat i att parterna har bildat en gemensam arbetsgrupp som har arbetat fram förbättringsförslag. Detta har enligt statsrådet medfört att den eventuella oro som entreprenörer har uttryckt för att ta uppdrag hos enskilda väghållare parallellt med uppdrag åt Trafikverket har minskat.

I en senare interpellation (ip. 2020/21:292) i januari 2021 underströk den tidigare infrastrukturministern att det är av stor betydelse att vinterväghållningen på vägarna håller hög kvalitet eftersom det är avgörande för såväl framkomlighet som trafiksäkerhet. Statsrådet informerade att Trafikverket

därför hade tagit fram krav för vad som ska gälla för vinterväghållningen på de statliga vägarna. Kraven ser olika ut beroende på vilken vägtyp det gäller och vilken trafikering som finns, men de gäller dock lika i alla delar av landet. Trafikverket upphandlar vinterväghållningen och har enligt statsrådet utvecklat nya metoder och arbetssätt för uppföljning. Vidare betonade det tidigare statsrådet att det är viktigt att säkerställa att entreprenörerna uppfyller sina åtaganden och konstaterade att Trafikverket har de ekonomiska resurser som krävs och att det finns framtagna krav för vinterväghållningens standard samt rutiner och metoder för att följa upp entreprenörernas arbete på det sätt som behövs.

I en interpellationsdebatt (ip. 2022/23:206) den 17 mars 2023 om det bristfälliga vinterväghållningen, betonade statsrådet Andreas Carlson att det är av stor betydelse att vinterväghållningen håller en hög kvalitet med hänsyn till såväl framkomligheten som trafiksäkerheten. Statsrådet påpekade att Trafikverket har regeringens uppdrag att ansvara för vinterväghållningen på de statliga vägarna och därför har tagit fram krav för vad som ska gälla för genomförandet. För att följa upp verksamheten och att ställda krav på genomförande uppfylls, har Trafikverket utvecklat moderna metoder och arbetssätt. Statsrådet tillade också att mer än 14 miljarder kronor avsätts under 2023 för drift och underhåll av de statliga vägarna, vilket han ansåg borde skapa förutsättningar för att bedriva nödvändig vinterväghållning.

### *Riksdagens tillkännagivande*

I betänkande 2021/22:TU7 tillstyrkte utskottet ett antal motionsyrkanden om Trafikverkets upphandling av vinterväghållning och föreslog att riksdagen skulle rikta ett tillkännagivande till regeringen med innebörden att den bör se över hur Trafikverket utformar upphandlingar med entreprenörer så att det är möjligt att – inom rimliga tidsramar – utföra snöröjning, såväl åt staten som åt enskilda vägsamfälligheter. Riksdagen beslutade i enlighet med utskottets förslag (rskr. 2021/22:152).

I betänkandet betonade utskottet att vinterväghållning är en viktig förutsättning för att säkerställa framkomlighet men också för trafiksäkerheten vintertid, och framhöll därför att det är av stor betydelse att vinterväghållningen håller en hög kvalitet över hela landet. När det gäller upphandling av vinterväghållning konstaterade utskottet bl.a. att det uppstår återkommande problem med snöröjningen på vägarna i Sverige och ansåg vidare att en effektiv samordning på statliga, kommunala och enskilda vägar skulle kunna underlätta och sänka kostnaderna för väghållarna.

Av regeringens redogörelse för vidtagna åtgärder under 2022 (skr. 2022/23:75) framgår att Regeringskansliet har remitterat trafikutskottets betänkande till Trafikverket för att myndigheten skulle få lämna synpunkter på hanteringen av tillkännagivandet. Som svar på remissen inkom Trafikverket i augusti 2022 med en skrivelse till Regeringskansliet. I skrivelsen redogör Trafikverket för hur vinterväghållning utförs och hur upphandlingar utformas



och genomförs för att säkerställa en väl fungerande snöröjning av de statliga vägarna samtidigt som hänsyn tas till de enskilda vägarna. Regeringskansliet (Landsbyggs- och infrastrukturdepartementet) analyserar för närvarande rapporten. Ärendet bereds vidare.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet vill liksom tidigare år understryka att en välfungerande vinterväghållning är en viktig förutsättning för att säkerställa framkomligheten på vägarna vintertid men också för trafiksäkerhetens skull. Utskottet vill därför framhålla att det är av stor betydelse att vinterväghållningen håller en hög kvalitet över hela landet.

När det gäller upphandling av vinterväghållning har utskottet som framgår av redovisningen ovan tidigare uppmärksammat återkommande problem med snöröjningen på vägarna i Sverige. Det handlade inte minst om vinterväghållningen på enskilda vägar som vanligtvis förvaltas av samfälligheter där utskottet bedömde att Trafikverkets nya regelverk för snöröjning gjorde att entreprenörer helst undvek parallella snöröjningsuppdrag eftersom dessa inte ville riskera att betala viten till Trafikverket om de skulle bli försenade. Utskottet såg allvarligt på den uppkomna situationen eftersom viktiga samhällsfunktioner riskerar att inte nå fram till hushåll som bor längs vägar som förvaltas av samfälligheter vintertid, vilket också var motivet till riksdagens efterföljande tillkännagivande till regeringen. Utskottet noterar att Trafikverkets svar med anledning av tillkännagivandet nu bereds inom Regeringskansliet. Mot bakgrund av den pågående beredningen finner utskottet inte några skäl att i dagsläget vidta några ytterligare åtgärder på området. Motionerna 2022/23:834 (C) yrkande 67, 2022/23:835 (C) och 2022/23:1014 (SD) yrkande 44 avstyrks därför.

## Manipulation av vägmätare

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsförslag om att kriminalisera manipulation av vägmätare. Utskottet anser att det ur många aspekter är viktigt att fordons vägmätare ger en rättvisande bild av den totala körsträckan. Utskottet välkomnar det uppdrag regeringen har gett till Transportstyrelsen mot bakgrund av riksdagens tidigare tillkännagivande i frågan och noterar att beredning pågår inom Regeringskansliet.

Jämför reservation 37 (S).

### Motionen

Gunilla Svantorp m.fl. (S) anser i kommittémotion 2022/23:2140 yrkande 36 att regeringen bör vidta lämpliga åtgärder för att kriminalisera sådan manipulation av vägmätare som sker i syfte att sänka eller ange felaktiga uppgifter om fordonets kilometerställning. Motionärerna anför att fordonets vägmätare ska kontrolleras mot föregående inrapporterade mätarställning vid besiktning och att informationen om tidigare mätarställningar ska redovisas i besiktningssprotokollet.

### Bakgrund

#### *Gällande rätt*

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

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

Vidare har EU-kommissionen i förordning (EU) 2017/1151 förtydligt att tillverkare i en ansökan om EG-typgodkännande av ett fordon (i fråga om

utsläpp och reparations- och underhållsinformation) ska tillhandahålla en beskrivning av de åtgärder som vidtagits för att förhindra manipulation och ändring av den dator som ansvarar för bl.a. den vägmätare som registrerar tillryggalagda körsträckor.

### *Tillkännagivande från riksdagen*

I maj 2019 föreslog utskottet i betänkande 2018/19:TU16 att riksdagen skulle rikta ett tillkännagivande till regeringen med innebörden att den skyndsamt bör vidta lämpliga åtgärder dels för att kriminalisera sådan manipulation av vägmätare som sker i syfte att sänka eller felaktigt ange uppgiften om fordonets kilometerställning, dels för att fordonets vägmätare ska kontrolleras mot föregående inrapporterade mätarställning vid besiktning. Dessutom ska information om tidigare mätarställningar redovisas i besiktningssprotokollet. Riksdagen beslutade i enlighet med utskottets förslag (rskr. 2018/19:259).

I betänkandet gav utskottet uttryck för att den rådande situationen var otillfredsställande och att det därför behövdes ytterligare åtgärder inom området för att komma till rätta med problemen med manipulerade vägmätare. Utskottet påtalade i sammanhanget att det enligt svensk lagstiftning inte är olagligt att ändra mätarställningen i fordon, vilket det är i flera andra EU-länder. Vid sidan av den konsumenträttsliga aspekten av att en bilköpare med manipulerad vägmätare blir lurad, framhöll utskottet att det också handlar om en miljö- och säkerhetsfråga om det finns tusentals bilar som har gått många fler mil än vad som officiellt uppges.

### *Regeringsuppdrag till Transportstyrelsen*

Regeringen gav den 4 april 2021 Transportstyrelsen i uppdrag att utreda och om det är lämpligt föreslå författningsförslag så att manipulering av mätarställningar kriminaliseras (I2021/01146). Inom ramen för uppdraget ska Transportstyrelsen också vidta åtgärder så att ett fordons vägmätare ska kontrolleras mot föregående inrapporterad mätarställning vid besiktning och att informationen om tidigare mätarställningar ska redovisas i besiktningssprotokollet. Transportstyrelsen redovisade uppdraget till Regeringskansliet (Infrastrukturdepartementet) i juni 2022.

Av Transportstyrelsens svar (TSG 2021-3376) till regeringen i fråga om manipulerade vägmätare understryker myndigheten att det råder osäkerhet om problemets omfattning och att den genomförda utredningen visar på att frågan om mätarfusk är förhållandevis komplex. Det är enligt Transportstyrelsen svårt att uppskatta antalet fordon som har manipulerade vägmätare, och uppgifter i medierna tycks inte stämma med det verkliga antalet, som sannolikt utgör högst en tredjedel av vad som uppgetts i medierapporteringen. Analyser av statistiskt material bygger på urvalsfiltreringar som i sin tur baseras på vissa antaganden. Det finns enligt Transportstyrelsen med andra ord en osäkerhet i analysen av storleken på problemet. Det råder dock ingen tvekan om att det

förekommer manipulering av vägmätare och av den anledningen vore det värdefullt att införa rimliga åtgärder för att minska förekomsten.

Av denna anledning kommer ändringar i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2017:54) om kontrollbesiktning att genomföras. Dels kommer det att bli obligatoriskt för besiktningsorganen att kontrollera att mätarställningen är högre än den mätarställning som registrerades senast, dels ska besiktningsprotokollen ändras i och med att mätarställningar från de tre senast föregående besiktningarna ska redovisas.

Fordonsägaren kommer att informeras om mätarställningen inte stämmer, och det kommer att bli lättare för fordonsägare och fordonsköpare att själva bedöma om mätarställningen verkar rimlig. Transportstyrelsen anser att åtgärderna är relevanta och rimliga, och att de kommer att bidra till en minskning av antalet manipulerade mätarställningar i bilar och till en bättre kvalitet på avläsningen och registreringen av mätarställningar i vägtrafikregistret. Rapporteringen till vägtrafikregistret innebär också att det blir enklare att följa upp frågan och att göra framtida uppskattningar av antalet manipulerade bilar.

### **Pågående arbete**

Av regeringens redogörelse för vidtagna åtgärder under 2022 med anledning av riksdagens skrivelser (skr. 2022/23:75) framgår att ovannämnda rapport från Transportstyrelsen remissbehandlades fram till den 1 mars 2023 och att tillkännagivandet på denna punkt inte är slutbehandlat.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet anser att det ur många aspekter är viktigt att fordons vägmätare ger en rättvisande bild av den totala körsträckan. Vid sidan av rent konsumenträttsliga aspekter vid köp av begagnade fordon anser utskottet att missvisande mätarställningar kan få negativa konsekvenser för miljön och trafiksäkerheten om det visar sig att ett stort antal fordon har körts betydligt längre än vad som framgår av mätarställningen. Det var mot denna bakgrund som utskottet föreslog att riksdagen skulle rikta ett tillkännagivande till regeringen i frågan. Utskottet välkomnar det uppdrag regeringen därefter har gett till Transportstyrelsen på området och noterar att beredning av myndighetens svar har påbörjats inom Regeringskansliet. Utskottet vill inte föregripa det pågående arbetet och avstyrker således motion 2022/23:2140 (S) yrkande 36.

## Trängsel- och vägavgifter

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om trängsel- och vägavgifter. Utskottet konstaterar bl.a. att Transportstyrelsens rutiner för att hantera olika avgifter erbjuder en rad digitala betalningsalternativ ämnade att förenkla för de som ska betala exempelvis trängsel- och vägavgifter.

Jämför reservation 38 (C).

### Motionerna

Ulrika Heie m.fl. (C) föreslår i kommittémotion 2022/23:834 yrkande 69 att en översyn görs av förutsättningarna att automatisera Transportstyrelsens hantering av trängsel- och vägavgifter. Motionärerna framhåller att det skulle effektivisera arbetet och minska risken för att fordonsägare drabbas av förseningsavgifter om fakturan kommer bort.

I motion 2022/23:892 föreslår Michael Rubbestad och Patrik Jönsson (båda SD) i yrkande 3 att fordon vars påminnelseavgift och tilläggsavgift inte bokförts på Transportstyrelsens konto senast på förfallodatumet ska tas ur trafik och beläggas med körförbud till dess att avgiften betalats.

### Bakgrund

När det gäller Transportstyrelsens avgiftshantering finns det möjlighet att betala via autogiro, e-avi (e-faktura) eller digital brevlåda. Man kan också betala med det inbetalningskort som Transportstyrelsen skickar ut. Den som har en digital brevlåda som tar emot post från myndigheter kan få sin avi dit.

Transportstyrelsen uppger att många företag samlar alla skattebeslut på en och samma avi (samlingsfaktura). När det gäller trängselskatt får fordonsägaren i slutet av varje månad en avi med föregående kalendermånads alla passager samlade till ett skattebeslut. Företag och organisationer kan välja att få trängselskatten aviserad elektroniskt med Electronic Data Interchange (EDI). Aviseringen kan ske antingen som s.k. singelavisering med en avi eller EDI-fil per fordon eller som s.k. samlingsavisering med en samlad avi eller EDI-fil innehållande det totala beloppet för samtliga fordon registrerade på ett eller flera organisations- eller filialnummer. Om skatten inte betalas i tid påförs en tilläggsavgift på 500 kronor. Tilläggsavgiften är reglerad i lagen om trängselskatt. Om infrastrukturavgiften inte betalas i tid läggs det på en förseningsavgift på 300 kronor. Om fordonsägaren fortfarande inte betalar in sin avgift läggs det på en tilläggsavgift på 500 kronor. Ett fordon får inte användas (användningsförbud) om det finns mer än 5 000 kronor i infrastrukturavgiftsskulder (infrastrukturavgift och påföljdsavgifter) för fordonet och minst sex månader har gått sedan beloppet senast skulle ha

betalats. Ett fordon kan också ha användningsförbud på grund av obetald fordonsskatt, trängselskatt eller felparkeringsavgifter.

### **Tidigare riksdagsbehandling**

Utskottet har hanterat motionsyrkanden om Transportstyrelsens olika avgifter tidigare, senast i betänkande 2021/22:TU16 om infrastrukturfrågor. Utskottets sammanfattande bedömning var att den ansvariga myndighetens avgifts- och skatthantering är effektiv och utskottet avstyrkte därför motionsyrkandena.

### **Utskottets ställningstagande**

Mot bakgrund av motionsförslagen om Transportstyrelsens rutiner för att hantera olika avgifter konstaterar utskottet att myndigheten erbjuder en rad digitala betalningsalternativ ämnade att förenkla för de som ska betala exempelvis trängsel- och vägavgifter. Därmed minimeras risken för eventuella påminnelseavgifter om inbetalningsavin förkommer. I övrigt hänvisar utskottet till gällande bestämmelser för när körförbud inträder och fordon ska tas ur trafik om exempelvis vissa avgifter inte har betalats i tid till Transportstyrelsen.

Därmed avstyrker utskottet motionerna 2022/23:834 (C) yrkande 69 och 2022/23:892 (SD) yrkande 3.

# Reservationer

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

av Gunilla Svantorp (S), Åsa Karlsson (S), Kadir Kasirga (S), Carina Ödebrink (S) och Jamal El-Haj (S).

### *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

2022/23:2073 av Anna-Caren Säterberg m.fl. (S) yrkande 16 och

2022/23:2140 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 17 och avslår motionerna

2022/23:853 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 7.2, 33 i denna del och 35,

2022/23:1233 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkandena 5 och 17,

2022/23:2175 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkande 37 och

2022/23:2190 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 76.2.

### *Ställningstagande*

Vi anser att vi behöver bli mindre beroende av vad som sker i omvärlden. Genom att minska vårt beroende av fossila bränslen ökar vi vårt självbestämmande. Det är dessutom bra för klimatet. Vi vill därför se en fossilfri fordonsflotta senast 2030. För att komma dit införde den tidigare socialdemokratiskt ledda regeringen ett s.k. bonus malus-system, som innebär att miljöanpassade fordon med relativt låga utsläpp av koldioxid premieras med en bonus, medan fordon med relativt höga utsläpp av koldioxid får högre skatt. Denna klimatbonus har lett till att nyförsäljningen av laddbara fordon ökat på marknaden. Vi vill också understryka vikten av att snabba på elektrifieringen av transporterna. Därför vill vi t.ex. att satsningar på utbyggnad av laddinfrastruktur i glesbygd förlängs och utökas och att stödet till regionala elektrifieringspiloter för att stötta utbyggnaden av laddinfrastruktur för tyngre trafik förlängs.

Vidare vill vi peka på att förbränning av fossila bränslen inte bara medför utsläpp av koldioxid utan även av kvävedioxider. Vi vill här uppmärksamma att höga halter av kvävedioxider fortfarande är ett problem i många svenska tätorter och att avgaser från trafiken alltså orsakar tusentals dödsfall årligen. Vi anser därför att det behövs ytterligare åtgärder på området.

## 2. En fossilfri fordonsflotta, punkt 1 (V)

av Linda W Snecker (V).

### *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 motion

2022/23:1233 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkandena 5 och 17,  
bifaller delvis motion

2022/23:2175 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkande 37 och  
avslår motionerna

2022/23:853 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 7.2, 33 i denna del och 35,  
2022/23:2073 av Anna-Caren Säterberg m.fl. (S) yrkande 16,  
2022/23:2140 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 17 och  
2022/23:2190 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 76.2.

### *Ställningstagande*

För att Sverige ska kunna ställa om till fossilfria vägtransporter behövs ytterligare åtgärder i närtid. I en rad europeiska länder diskuteras och förbereds förbud mot försäljning av nya bilar som är bensin- eller dieseldrivna. Jag anser att det är hög tid även för Sverige att ansluta sig till en sådan målsättning. Detta skulle också ge goda förutsättningar att utveckla en modern fordonsindustri i vårt land. Jag anser därför att regeringen bör återkomma med ett förslag om att införa ett förbud mot försäljning av nya bilar som drivs av fossila bränslen efter 2025.

En annan klimatfrämjande åtgärd är att inrätta ett konverteringsstöd. Många bilägare har nämligen inte de ekonomiska resurser som krävs för att köpa en ny bil med låga utsläpp, men en stor del av den befintliga fordonspark som i dag drivs med fossila drivmedel kan konverteras till exempelvis etanoldrift (E85) eller biogasdrift. För att så många bilägare som möjligt ska kunna ställa om sina bilar till miljövänlig drift och ta del av det statliga stödet behöver dock regelverket både förbättras och förenklas. Mot denna bakgrund anser jag att regeringen redan i år bör återkomma till riksdagen med förslag på nödvändiga regeländringar för att underlätta konvertering av fordon.



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

av Ulrika Heie (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

2022/23:853 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 7.2, 33 i denna del och 35 samt

2022/23:2190 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 76.2, bifaller delvis motion

2022/23:1233 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 17 och avslår motionerna

2022/23:1233 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 5,  
2022/23:2073 av Anna-Caren Säterberg m.fl. (S) yrkande 16,  
2022/23:2140 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 17 och  
2022/23:2175 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkande 37.

#### *Ställningstagande*

Jag vill påminna om att Sveriges mål är att utsläppen från transportsektorn ska minska med 70 procent till 2030. Det är ett ambitiöst mål som innebär en enorm möjlighet att ta ledningen i den globala omställningen när smarta lösningar skapas av innovatörer med teknikskiften till det förnybara och energi- och resurseffektiva.

Det finns en rad åtgärder att vidta för att uppnå målen. Det handlar t.ex. om att successivt stärka styrningen mot miljöfordon vid nybilsköp, att öka introduktionen av fossilfria drivmedel för att nå våra klimatmål och att förbättra möjligheterna till att konvertera bilar till mer miljövänlig drift. I sistnämnda exempel anser jag att de bilar som konverterats då självklart ska kunna ta del av de stimulansåtgärder som ges till miljöbilar. Om en bilägare väljer att konvertera sin bil ska hen kunna finansiera det inom ramen för det gröna avdraget.

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

av Emma Berginger (MP).

#### *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 motion

2022/23:2175 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkande 37,  
bifaller delvis motion

2022/23:1233 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 5 och  
avslår motionerna

2022/23:853 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 7.2, 33 i denna del och 35,  
2022/23:1233 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 17,  
2022/23:2073 av Anna-Caren Säterberg m.fl. (S) yrkande 16,  
2022/23:2140 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 17 och  
2022/23:2190 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 76.2.

### *Ställningstagande*

Jag anser att fossildrivna och särskilt energislukande fordon ska fasas ut och att fordonen måste bli mer effektiva och drivas med förnybara drivmedel. För att bromsa klimatförändringarna och nå fram till ett läge där hela transportsektorn når 100 procents fossilfrihet krävs flera olika typer av förnybara drivmedel där el, biogas, flytande biodrivmedel, vätgas och elektrobränslen alla är viktiga pusselbitar att jobba med. För fordon under 3,5 ton är eldrift målet. Övriga fossilfria drivmedel ska användas i en övergångsfas i den befintliga bilparken. EU har beslutat att förbjuda försäljning av bilar med förbränningsmotorer från 2035. Detta är välkommet men inte tillräckligt. Därför vill jag fasa ut nybilsförsäljning av fossilbilar till 2025 och införa ett slutdatum för försäljning av fossila drivmedel senast 2030.

## **5. Tillgång till laddning och fossilfri tankning, punkt 2 (V)**

av Linda W Snecker (V).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2022/23:1233 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 19 och  
avslår motionerna

2022/23:853 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 33 i denna del, 38, 46 och 47,  
2022/23:2175 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkande 42 och  
2022/23:2190 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 105.

### *Ställningstagande*

Jag vill inledningsvis påminna om att förutsättningarna för en omställning till ett fossilfritt och transporteffektivt samhälle skiljer sig åt mellan städer och landsbygd. Trafikverkets bedömning är att potentialen för ett mer transporteffektivt samhälle är störst i storstäder och större städer. Men även för mindre tätorter finns en viss potential till energieffektivare transporter där trafikarbetet minskar. Jag anser att det också på landsbygden finns potential för överflyttning av bil- och lastbilstransporter till mer hållbara transportsätt samt en ökad beläggningsgrad i transporterna. På landsbygden behövs en ökad tyngdpunkt på åtgärder som stärker tillgången till förnybara drivmedel även om det också är möjligt att genom ytterligare åtgärder, t.ex. förbättrad tillgång till kollektivt resande, öka transporteffektiviteten. Jag anser därför att regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag på åtgärder för att stärka tillgången på förnybara drivmedel på landsbygder.

## **6. Tillgång till laddning och fossilfri tankning, punkt 2 (C)**

av Ulrika Heie (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 motionerna

2022/23:853 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 33 i denna del, 38, 46 och 47 samt

2022/23:2190 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 105 och avslår motionerna

2022/23:1233 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 19 och

2022/23:2175 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkande 42.

### *Ställningstagande*

En åtgärd för att underlätta fossilfri tankning är enligt min uppfattning att se över den s.k. pumplagen för att möjliggöra fler fossilfria drivmedel. Därutöver anser jag att det krävs en nationell plan för att uppföra tankstationer för bränslecellsfordon längs kritiska stråk där nyttjandegraden kan väntas bli hög för att därigenom möjliggöra en snabbare utbyggnad av vätgasinfrastruktur med nationell samordning. Man bör i sammanhanget också identifiera strategiska noder för vätgasproduktion. En annan viktig åtgärd anser jag är att driva på för att anta bindande mål för utbyggnad av ladd- och tankinfrastrukturen i EU för alternativa bränslen inom ramen för den pågående översynen av AFID-direktivet.

## **7. Tillgång till laddning och fossilfri tankning, punkt 2 (MP)**

av Emma Berginger (MP).

### *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

2022/23:2175 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkande 42 och avslår motionerna

2022/23:853 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 33 i denna del, 38, 46 och 47,

2022/23:1233 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 19 och

2022/23:2190 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 105.

### *Ställningstagande*

För att minska transportsektorns klimatpåverkan bör det enligt min uppfattning bli enklare att tanka fossilfritt. Mot denna bakgrund anser jag att regeringen bör ta fram en nationell plan för tankställen för biogas.

## **8. Andra styrmedel i fråga om transportsektorns klimatmål, punkt 3 (SD)**

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

2022/23:79 av Robert Stenkvist (SD) och

avslår motionerna

2022/23:853 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 9, 10 och 40,

2022/23:1254 av Daniel Helldén (MP) yrkande 1 och

2022/23:2190 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 78.

### *Ställningstagande*

Vi vill att man utreder möjligheten att stifta nationella lagar mot att kommuner skadligt begränsar biltrafiken på kommunal nivå. Som exempel på sistnämnda åtgärd vill vi lyfta fram att det nya styret i Stockholms stad har deklarerat att man tänker minska biltrafiken kraftigt i den egna kommunen genom

långtgående åtgärder som kommer att drabba både näringsliv och privatpersoner. En av de åtgärder som aviserats är ett förbud mot bilar som inte drivs med el eller en kombination av el och bensin i delar av Stockholms innerstad. Effekterna av denna åtgärd anser vi kommer att allvarligt drabba näringslivet där en stor del av varutransporterna i dag sker med bensin- eller dieseldrivna bilar. Effekterna för privatpersoner som behöver ta sig till arbetet kommer sannolikt också att bli mycket allvarliga. Likaså kommer även en massa människor som inte bor i Stockholms kommun men som arbetar inne i Stockholm att drabbas.

## **9. Andra styrmedel i fråga om transportsektorns klimatmål, punkt 3 (C)**

av Ulrika Heie (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

2022/23:853 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 9, 10 och 40 samt

2022/23:2190 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 78 och avslår motionerna

2022/23:79 av Robert Stenkvist (SD) och

2022/23:1254 av Daniel Helldén (MP) yrkande 1.

### *Ställningstagande*

Jag efterfrågar inledningsvis en teknikneutral miljöbilsdefinitionen som fokuserar på fordonets utsläpp ur ett livscykelperspektiv (well-to-wheel). Att som i dag endast räkna utsläppen ur avgasröret ger enligt min uppfattning en missvisande bild av utsläppen från fordonssektorn och ger inte den mest effektiva politiken för utbytet av fordonsparken. Jag anser vidare att det bör införas en energideklaration på personbilar som är tydlig och jämförbar och som stärker konsumentinformationen vid nybilsförsäljning. Jag är övertygad om att detta sammantaget bidrar till fler medvetna val vid bensinstationen eller hos bilförsäljaren. Ytterligare ett styrmedel för att nå transportsektorns klimatmål är att se till att offentlig verksamhet går före i klimatomställningen genom att se över hur alla fordon som staten, regionerna och kommunerna upphandlar, köper in eller leasar ska vara miljöbilar eller framdrivas av förnybara bränslen från 2023.

## **10. Andra styrmedel i fråga om transportsektorns klimatmål, punkt 3 (MP)**

av Emma Berginger (MP).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2022/23:1254 av Daniel Helldén (MP) yrkande 1 och

avslår motionerna

2022/23:79 av Robert Stenkvist (SD),

2022/23:853 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 9, 10 och 40 samt

2022/23:2190 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 78.

### *Ställningstagande*

Jag vill uppmärksamma att mopeder vanligtvis har tvåtaktsmotorer som släpper ut avgaser av en art som både är hälsofarliga och skapar obehag. Även fyrtaktsmopederna med bättre prestanda skapar problem. I de flesta fall framförs mopederna på cykelbanor där sådana finns, vilket ger effekten att de som cyklar hamnar i ett moln av illaluktande avgaser. Detta är inte ett problem om antalet mopeder av denna art är litet men med ett stort antal återkommande fordon som blandar sig med stora flöden av cyklister ger detta avsevärda problem. Lösningen på problemet är enligt min uppfattning att ge kommunerna rätt att inrätta motsvarande miljözon 3 för mopeder. En möjlighet till detta bör därför införas.

## **11. Självkörande fordon, punkt 4 (SD)**

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

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2022/23:1014 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 52 och 53 samt

avslår motionerna

2022/23:666 av David Josefsson (M) och

2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 72.

### *Ställningstagande*

Enligt vår uppfattning skapar självkörande fordon nya möjligheter och kan förväntas innebära en ökad frihet för både personer och företag samt fördelar för samhället i sin helhet. Det finns dock även en del frågeställningar om hur tekniken kommer att klara trafikens alla olika situationer, vem som bär ansvar vid en olycka och hur tekniken klarar av att hantera olika oundvikliga scenarier. Vi anser därför att ansvarsfrågan behöver utredas, med andra ord om det är fordonstillverkaren, fordonsägaren, väghållaren eller den som för tillfället vistas i fordonet som ska ställas till svars för eventuella tillbud.

En annan aspekt att beakta i sammanhanget är prioritering. En av knäckfrågorna när det gäller självkörande fordon är nödbromsning och väjningsfunktioner. I en komplicerad trafikmiljö, vilket stadstrafiken oftast är, kan nämligen svåra prioriteringar uppstå i systemen. Det kan gälla åt vilket håll bilen ska väja i vissa situationer, som när det finns oskyddade trafikanter på båda sidor av fordonet och ett fast hinder framför, eller tre oskyddade trafikanter framför fordonet. Den här typen av avvägningar måste enligt vår uppfattning givetvis vara klara innan ett system med självkörande bilar tas i bruk.

## **12. Självkörande fordon, punkt 4 (C)**

av Ulrika Heie (C).

### *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  
2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 72 och  
avslår motionerna  
2022/23:666 av David Josefsson (M) och  
2022/23:1014 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 52 och 53.

### *Ställningstagande*

I fråga om självkörande fordon vill jag påminna om att teknikutvecklingen ofta får stor effekt på transportsystemet. För att säkerställa att Sverige ligger i framkant och för att främja samhällsutvecklingen bör det tas fram en nationell strategi för autonoma fordon och transporter. Det är också viktigt att politiken tar hänsyn till ny teknik och utvecklar en lagstiftning som anpassas därefter. Utvecklingen med autonoma fordon och en ökad digitalisering i och med IOT ”sakernas internet” och införandet av 5G, den femte generationens internet, kan få en genomgripande effekt på hela transportsystemet. Tidigare genomförda tester visar att Sverige har stor potential, men också att det finns

exempel på en tröghet för att få myndighetsgodkännanden på plats som möjliggör testverksamhet. Jag anser att det är viktigt att lagstiftning inte förhindrar teknikutvecklingen utan möjliggör brukande av ny teknik så länge den uppfyller kravställda säkerhetsaspekter. Principiellt sett bör därför funktionalitet gå före krav på specifik utrustning. Med en ökad introduktion av ny teknik och uppkopplade fordon ersätts vissa traditionella funktioner med nya. Lagstiftningen bör således följa teknikutvecklingen och inriktas mer på funktionalitet i stället för att ställa tekniskspecifika krav som lätt blir omoderna när utvecklingen går fort.

### **13. Besiktningmarknaden för fordon, punkt 5 (S)**

av Gunilla Svantorp (S), Åsa Karlsson (S), Kadir Kasirga (S), Carina Ödebrink (S) och Jamal El-Haj (S).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2022/23:2140 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 34 och

bifaller delvis motionerna

2022/23:466 av Isak From m.fl. (S) och

2022/23:1375 av Linnéa Wickman m.fl. (S).

#### *Ställningstagande*

Vi vill här påminna om att den dåvarande moderatledda regeringen avreglerade bilprovningen i Sverige 2010 med löften om ökad tillgänglighet, mer valfrihet och lägre priser. Socialdemokraterna motsatte sig avregleringen och varnade för att det skulle leda till sämre tillgänglighet i glesbygd och ökade priser för landets bilägare. Nu ser vi resultatet. Medelavståndet till närmaste besiktningstation i glesbefolkade kommuner har ökat från 25,9 kilometer till 37,5 kilometer och priserna har ökat med närmare 60 procent. Det här kan inte kallas för annat än ett marknadsmisslyckande. Enligt vår uppfattning måste man kunna lita på att samhällsviktig service finns tillgänglig i hela landet. Vi vill därför se över hur en återreglering av besiktningmarknaden i Sverige skulle kunna gå till.



#### **14. Vissa fordonsbesiktningsfrågor, punkt 6 (SD)**

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

##### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion  
2022/23:1139 av David Perez (SD) och  
avslår motionerna  
2022/23:853 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 43 och  
2022/23:2230 av Eric Palmqvist (SD).

##### *Ställningstagande*

Trafiksäkerheten hos fordonen säkerställs genom att dessa besiktigas inom fastställd tid beroende på fordonstyp och årsmodell. Vi noterar att det har skett en oroande utveckling inom området den senaste tiden. Eftersom allt fler utländska fordon dyker upp på svenska vägar ställer detta tuffa krav på både trafikpolis och tull att säkerställa att fordonen uppfyller grundläggande säkerhetskrav eller om de är i kördugligt skick, något som tillgodoses vid en fordonsbesiktning. Dessa myndigheter saknar dessvärre både resurser och personal. Det finns således fordon i trafik som enligt gemensamma EU-regler kan utgöra en fara i trafiken. Detta skulle kunna motverkas om det fanns en gemensam databas för besiktigade fordon på EU-nivå i likhet med dem som finns i respektive medlemsland. På så sätt skulle behörig myndighet snabbt kunna se om fordonen besiktigats och vid behov ta fordonet ur trafik. Vi anser därför att man bör verka för en sådan gemensam databas inom EU.

#### **15. Vissa fordonsbesiktningsfrågor, punkt 6 (C)**

av Ulrika Heie (C).

##### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion  
2022/23:853 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 43 och  
avslår motionerna  
2022/23:1139 av David Perez (SD) och  
2022/23:2230 av Eric Palmqvist (SD).

*Ställningstagande*

Ägare av gasdrivna fordon ska inte missgynnas i förhållande till ägare av andra miljövänliga fordon. Transportstyrelsen bör därför få som uppgift att utvärdera de besiktningregler som gäller för gasfordon i syfte att se över om de är proportionerliga.

**16. Tyngre och längre lastbilar, punkt 7 (S)**

av Gunilla Svantorp (S), Åsa Karlsson (S), Kadir Kasirga (S), Carina Ödebrink (S) och Jamal El-Haj (S).

*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

2022/23:2140 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 29 och  
bifaller delvis motionerna

2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 52.1 och 64,

2022/23:1014 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 21,

2022/23:1030 av Johan Hultberg (M) yrkande 7,

2022/23:1123 av Elisabeth Thand Ringqvist m.fl. (C) yrkandena 6.1 och 7,

2022/23:1672 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 56.1 och

2022/23:1801 av Magnus Jacobsson (KD).

*Ställningstagande*

Det är angeläget att längre lastbilar på upp till 34,5 meter tillåts på utpekade vägar. Detta innebär en vinst för klimatet samtidigt som svensk industri kommer att kunna stärkas.

**17. Tyngre och längre lastbilar, punkt 7 (SD)**

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

*Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2022/23:1014 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 21 och  
bifaller delvis motionerna

2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 52.1 och 64,  
2022/23:1030 av Johan Hultberg (M) yrkande 7,  
2022/23:1123 av Elisabeth Thand Ringqvist m.fl. (C) yrkandena 6.1 och 7,  
2022/23:1672 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 56.1,  
2022/23:1801 av Magnus Jacobsson (KD) och  
2022/23:2140 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 29.

### *Ställningstagande*

Vi vill påminna om att Trafikverket sedan några år tillbaka har möjligheten att öppna en begränsad del av vägnätet för en ny typ av bärighetsklass (BK4). Jämfört med den tidigare gränsen på 64 ton tillåts nu fordonsekipage med bruttovikter på upp mot 74 ton att köra på dessa vägar. Med rätt fordonskombination och axelkonfiguration på dessa ekipage kan trycket minskas på vägarna, men det kan även generera mer miljövänliga transporter än i dag. Vi har tidigare anfört i riksdagen att man för säkrad framgång med BK4 i större omfattning bör utnyttja de vägsträckor där dessa transporter kan genomföras med bibehållen säkerhet och funktionalitet. Arbetet med att upplåta hela BK1-vägnätet för BK4 behöver enligt vår åsikt påskyndas. Enligt Trafikverket beräknas 70–80 procent av de viktigaste statliga vägarna vara öppna för BK4 till 2029, vilket är alltför lång tid om vi ska effektivisera vårt transportsystem. Takten för införandet av BK4 måste därför höjas avsevärt. I och med införandet av BK4 finns också anledning, anser vi, att skylta om vägar som har en lägre bärighetsklass.

### **18. Tyngre och längre lastbilar, punkt 7 (C)**

av Ulrika Heie (C).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 52.1 och 64,  
2022/23:1123 av Elisabeth Thand Ringqvist m.fl. (C) yrkandena 6.1 och 7  
samt

2022/23:1672 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 56.1 och  
bifaller delvis motionerna

2022/23:1014 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 21,  
2022/23:1030 av Johan Hultberg (M) yrkande 7,  
2022/23:1801 av Magnus Jacobsson (KD) och  
2022/23:2140 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 29.

### *Ställningstagande*

Enligt min uppfattning finns det stora miljö- och samhällsnyttor att tillvarata genom att möjliggöra tyngre, längre och därmed 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. En 74-tonns lastbil på en BK4-klassad väg släpper ut betydligt mindre per transporterat ton än konventionella lastbilar. Det är därför bra att riksdagen tidigare har sagt ja till att högsta möjliga bruttovikt ska höjas från 64 till 74 ton. Det är nu viktigt att Trafikverket ges tillräckliga resurser samt skyndsamt tar fram anvisningar för var den tunga trafiken ska få gå i hela landet. Det är också 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 på vägarna och därmed förbättra trafiksäkerheten. Den största nyttan med längre lastbilar är att det går att frakta samma mängd gods med färre fordon, vilket minskar koldioxidutsläppen, luftföroreningarna, olycksrisken och annan miljöpåverkan.

Jag efterlyser också ett snabbt införande av BK4-standard på hela vägnätet för att få ett sammanhållet och funktionellt transportsystem för mer klimat- och transporteffektiva fordon. Branschen ser i dag en gradvis omklassning av det statliga vägnätet men inte samma tempo i omklassningen av de kommunala vägarna. Kommunerna har i begränsad omfattning varit delaktiga i processen och därför är få kommunala vägar i dag utpekade som BK4. För att möjliggöra färd med ett 74-tonnsfordon måste hela sträckan vara klassad som BK4. Många kommunala vägar, där det i dag fraktas mycket gods till olika noder, utgörs av BK1-vägar och kan därför ofta relativt lätt klassas om till BK4. Undantag förekommer, bl.a. i de fall där det finns broar på vägsträckan, eftersom en extra besiktning måste göras för att säkerställa brons bärighet. För att få en helhet i vägnätet som medger tyngre fordon bör Trafikverket ges i uppdrag att inleda en dialog med kommuner, varuägare och godstransportörer i syfte att bistå kommuner i omklassningen av det primärkommunala vägnätet i anslutning till terminaler, hamnar och industrier m.m. från BK1 till BK4.

Jag anser sammanfattningsvis att åtgärder ska vidtas för att med stöd i genomförda utredningar och fattade beslut skyndsamt säkerställa att längre och tyngre lastbilar tillåts på ett tillräckligt, funktionellt och sammanhållet vägnät i hela Sverige.

### **19. Bilpooler, punkt 8 (SD)**

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

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2022/23:1014 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 25 i denna del och avslår motionerna

2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 58,

2022/23:2175 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkande 31 och

2022/23:2190 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 81.

### *Ställningstagande*

Vi vill framhålla att bilpooler bör tas i beaktande i samhällsplaneringen. Vi kan konstatera att fler och fler föreningar överväger att starta bilpooler och att efterfrågan ökar bland boende i synnerhet som det blir allt svårare att få tag i egen parkeringsplats. Det finns givetvis även andra positiva skäl att starta en bilpool. För att fortsättningsvis kunna planera och generera största möjliga samhällsnytta behöver kommunerna – utöver vanliga parkeringsplatser – även inkludera bilpooler i planarbetet.

## **20. Bilpooler, punkt 8 (C)**

av Ulrika Heie (C).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag 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

2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 58 och

2022/23:2190 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 81 och

avslår motionerna

2022/23:1014 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 25 i denna del och

2022/23:2175 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkande 31.

### *Ställningstagande*

Jag anser att bilpooler är ett exempel på en åtgärd som kan vara viktig för att minska utsläppen och samtidigt underlätta mobiliteten. I dag saknas det dock en juridisk definition av begreppet bilpool, vilket komplicerar bl.a. moms- och regelfrågor. En annan konsekvens är att kommuner inte kan skapa parkeringsytor för bilpoolsbilar eftersom kommuner inte kan tilldela platser till fristående bolag. Centerpartiet är pådrivande i fråga om att ge i uppdrag åt regeringen att ta fram en juridisk definition av bilpool för att göra bilpooler mer lättillgängliga. I dag används begreppet bilpool för att referera till en tjänst

som i grunden handlar om den s.k. delningsekonomin. Utvecklingen på detta område i fråga om fordon går dock snabbt och i dag finns elsparkcyklar, elmopeder, m.m. som kan delas. Jag anser sammanfattningsvis att det bör införas en juridisk definition av begreppet bilpool, alternativt fordonspool, i syfte att ge kommuner större rådighet över möjligheten att avdela gatumark till delningstjänster inom transportsektorn.

## **21. Bilpooler, punkt 8 (MP)**

av Emma Berginger (MP).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2022/23:2175 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkande 31 och avslår motionerna

2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 58,

2022/23:1014 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 25 i denna del och

2022/23:2190 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 81.

### *Ställningstagande*

I dag står en svensk bil parkerad och outnyttjad 97 procent av tiden och det innebär att den utnyttjas till mellan 1,5 och 2 procent av sin kapacitet. På många platser och för många människor finns därför en enorm outnyttjad potential att öka effektiviteten i hur vi använder bilar. Jag förespråkar en övergång till en modell som baseras på nyttjande i stället för ägande, vilket gör att bilarna kan användas mer effektivt. Mot denna bakgrund anser jag att olika delningslösningar för bilar bör gynnas, exempelvis bilpooler och s.k. mobilitet som tjänst (mobility as a service, MAAS). Jag vill understryka behovet av att revidera regelverk och ta fram en strategi för kombinerad mobilitet samt genomföra en offentlig satsning på bilpooler.

## **22. Parkeringsfrågor, punkt 9 (SD)**

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

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna  
2022/23:898 av Michael Rubbestad (SD),  
2022/23:1014 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 25 i denna del och 33  
samt  
2022/23:1263 av Markus Wiechel (SD) och  
avslår motionerna  
2022/23:815 av Jimmy Ståhl och Dennis Dioukarev (båda SD),  
2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 71,  
2022/23:866 av Michael Rubbestad (SD),  
2022/23:889 av Michael Rubbestad (SD),  
2022/23:1187 av Hans Ekström (S),  
2022/23:1254 av Daniel Helldén (MP) yrkande 2,  
2022/23:1545 av Linus Sköld m.fl. (S) och  
2022/23:1610 av Niels Paarup-Petersen m.fl. (C) yrkandena 1 och 2.

### *Ställningstagande*

Inledningsvis vill vi understryka att parkeringsplatser i dagens städer utgör hårdvaluta. Detta gäller så väl för centrumhandeln som för företagandet i sin helhet och för de boende. För att fortsättningsvis kunna planera och generera största möjliga samhällsnytta, behöver parkeringsplatser finnas med i det kommunala planarbetet.

Vidare vill vi skärpa lagen som rör överträdelse av parkeringsförbud vid lastzoner och busshållplatser: Lastzoner är främst till för att företag ska kunna leverera och få säkra leveranser och därmed generera förutsättningar för ett hållbart företagande. Dock konstaterar vi att allt fler bilister parkerar i lastzoner, trots att det råder parkeringsförbud. Detsamma gäller busshållplatser för linjetrafiken eller särskilda parkeringsplatser för bussar i beställningstrafik. Bristen på respekt för parkeringsförbudet skapar stora problem för bussförare som inte kan stanna på avsedd plats. Vi anser därför att påföljden för överträdelse av parkeringsförbud bör skärpas och att möjligheten att höja parkeringsböterna och övriga påföljder bör utredas.

Dessutom vill vi lyfta fram att det bör införas ett nationellt register för parkeringstillstånd för personer med nedsatt rörelseförmåga. Vi vill betona vikten av ökad tillgänglighet och full delaktighet i samhället för personer med funktionsnedsättning. Möjligheten att transportera sig i egen bil är en av möjligheterna till ökad delaktighet, och för att möjliggöra detta finns det särskilda parkeringstillstånd och reserverade parkeringsplatser. Vi vill uppmärksamma att det de senaste åren har framkommit uppgifter om att dessa har missbrukats och att personer som inte har en funktionsnedsättning använt sig av systemet. Under åren har det gradvis skett förbättringar för att motverka fusk, men det finns fortfarande mycket kvar att göra, som exempelvis att skapa en nationell samordning av parkeringstillstånd.

Slutligen vill vi uppmärksamma frågan om parkeringsanmärkningar och kontrollavgifter för s.k. blåljusfordon, dvs. polisbilar, ambulanser och

brandbilar. Vi kan konstatera att ett blåljusfordon under pågående uttryckning har rätt att åsidosätta ett stopp- eller parkeringsförbud, men det innefattar inte rätten att stanna eller parkera på avgiftsbelagd parkeringsplats utan att betala en parkeringsavgift. Det är orimligt att blåljuspersonal och Polismyndigheten ska behöva ägna tid och resurser åt detta i de fall en parkeringsanmärkning eller kontrollavgift har utfärdats under pågående uttryckning. Vi menar därför att det behövs en ändring av relevanta lagar, förordningar och andra regler så att blåljusfordon under pågående uttryckning inte får beläggas med parkeringsanmärkning eller kontrollavgift.

### **23. Parkeringsfrågor, punkt 9 (C)**

av Ulrika Heie (C).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 71 och

2022/23:1610 av Niels Paarup-Petersen m.fl. (C) yrkandena 1 och 2 samt

avslår motionerna

2022/23:815 av Jimmy Ståhl och Dennis Dioukarev (båda SD),

2022/23:866 av Michael Rubbestad (SD),

2022/23:889 av Michael Rubbestad (SD),

2022/23:898 av Michael Rubbestad (SD),

2022/23:1014 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 25 i denna del och 33,

2022/23:1187 av Hans Ekström (S),

2022/23:1254 av Daniel Helldén (MP) yrkande 2,

2022/23:1263 av Markus Wiechel (SD) och

2022/23:1545 av Linus Sköld m.fl. (S).

#### *Ställningstagande*

Det finns olika hinder för att fler ska vilja köpa en el- eller gasbil. Ett sådant är att det i dag inte är möjligt att låta parkeringsavgifter avspegla fordonens miljönytta. Jag menar att detta är centralt eftersom mätningar visar att just parkeringsavgifterna är ett viktigt incitament att välja el- eller gasbil. För att transportsektorn ska kunna bidra till att Sverige når sina klimatmål och för att svenska storstäder ska kunna vara ledande i klimatomställningen är det därför viktigt att lagstiftningen ses över och ändras så att det blir möjligt att differentiera parkeringsavgifter utifrån fordons miljöegenskaper. Exempelvis bör det vara möjligt med lägre parkeringsavgifter för de fordon som är miljöfordon, uppfyller särskilda miljökrav eller drivs med ett visst drivmedel,



exempelvis el eller gas. Vidare bör kommunallagen ses över, 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 så att det framgår att det inte är invånarna som behandlas olika utan fordonen.

Sammanfattningsvis anser jag att den lokala klimatmakten bör stärkas genom en återinförd rätt för kommuner att använda differentierade parkeringsavgifter efter fordonstyp. En sådan åtgärd skulle enligt min bedömning stimulera de mest klimateffektiva fordonen.

## **24. Parkeringsfrågor, punkt 9 (MP)**

av Emma Berginger (MP).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2022/23:1254 av Daniel Helldén (MP) yrkande 2 och avslår motionerna

2022/23:815 av Jimmy Ståhl och Dennis Dioukarev (båda SD),

2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 71,

2022/23:866 av Michael Rubbestad (SD),

2022/23:889 av Michael Rubbestad (SD),

2022/23:898 av Michael Rubbestad (SD),

2022/23:1014 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 25 i denna del och 33,

2022/23:1187 av Hans Ekström (S),

2022/23:1263 av Markus Wiechel (SD),

2022/23:1545 av Linus Sköld m.fl. (S) och

2022/23:1610 av Niels Paarup-Petersen m.fl. (C) yrkandena 1 och 2.

### *Ställningstagande*

Jag vill här uppmärksamma att antalet mopeder under senare år har ökat kraftigt i våra städer, inte minst mot bakgrund av matbudens intåg. Mopederna samlas i dag vid kollektivtrafikknutpunkter och parkeras på trottoarerna på ett sätt som blockerar långa sträckor och blockerar cykelställ. För cykelställens del innebär mopedernas bredd att de blockerar två cykelparkeringsplatser och därmed går cykelparkeringsplatser förlorade. Tidigare utgjorde några enstaka mopeder i de flesta fall inget hinder och en normal fördelning över stadens ytor gjorde att det inte fanns någon koncentration av mopeder. Den nya kommersiella användningen av mopeder har dock helt ändrat förutsättningarna, speciellt vid kollektivtrafikknutpunkter. Mot denna bakgrund

anser jag att det behövs någon form av reglering av en systematisk kommersiell användning av offentliga ytor för uppställning av mopeder och att det därför bör göras ett tillägg i trafikförordningen som reglerar systematisk kommersiell användning av offentlig mark för uppställning av mopeder klass II.

## **25. Flyttning av fordon, punkt 10 (SD)**

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

2022/23:1014 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 91 och

2022/23:1146 av Per Söderlund m.fl. (SD).

### *Ställningstagande*

Ett stort problem med stulna bilar är enligt vår mening att de blir stående alltför länge på det ställe där de lämnades av förövaren. Polisen undersöker i dessa fall fordonet, konstaterar att fordonet är stulet och placerar därefter ett märkt band på bilen. Om en bil blir stående för länge uppstår risken att den blir vandaliserad, plundrad eller satt i brand. För att undvika detta måste fordonet forslas bort snarast, innan mer åverkan gjorts på fordonet. I dag är regelverket snårigt och det är inte en självklarhet att myndigheter får flytta ett övergivet fordon. Detta gäller inte minst i de fall där någon har parkerat eller övergett fordonet på någon annans mark. Under den tid det tar att flytta ett felparkerat fordon kan stora problem uppkomma för den enskilde, exempelvis om en infart till en fastighet eller en lastkaj blockeras för en näringsidkare. Lagen bör därför ändras så att markägaren själv kan avgöra vilka fordon som får vara på dennes mark så länge det inte strider mot andra lagar. Markägaren bör också själv kunna begära hjälp med skyndsamt flytt av fordonet av lämplig myndighet.

Vi anser sammanfattningsvis att möjligheten att snabbare forsla bort övergivna fordon bör utredas.

## 26. Vägtrafikregistret, punkt 11 (SD)

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

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion  
2022/23:1014 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 15, 93 och 95 samt  
bifaller delvis motion  
2022/23:828 av Lars Beckman (M).

### *Ställningstagande*

Vi vill inledningsvis peka på att det finns flera yrkesgrupper som utsätts för hot, misshandel och skadegörelse på egendom. Det handlar bl.a. om poliser, åklagare, domare, väktare, försvarsanställda, lantbrukare, djurtransportörer och anställda inom känsliga förvaltningar i kommuner, regioner och staten. Dessa yrkesgrupper och deras anhöriga kan lätt spåras i det fordonsregister som finns tillgängligt för alla via Transportstyrelsens webbplats, även om privatpersoners uppgifter inte lämnas ut via webbplatsen. Vi konstaterar att det är lätt att hitta en person som man vill hota, skrämja eller påverka med våld. För att förhindra den här möjligheten menar vi att vissa personalgrupper bör erbjudas möjlighet till låsta registreringsnummer, dvs. att de inte ska vara synliga för allmänheten.

Vidare vill vi uppmärksamma vikten av att skydda känsliga registreringsuppgifter. För att minska stöldrisken i fråga om fordon bör möjligheten att söka i fordonsregistret ses över. Vi menar att åtkomsten till fordonsuppgifter bör begränsas, speciellt om det är fråga om exklusiva eller i övrigt eftertraktade fordon. I dag är systemet öppet och man får detaljerade uppgifter om fordonet utan att behöva identifiera sig. Ett effektivt sätt att begränsa möjligheten att söka efter eftertraktade fordon är att den som vill hämta ut en fordonsuppgift måste legitimera sig, exempelvis genom bank-id. En sådan åtgärd skulle begränsa möjligheterna för den som har onda avsikter, samtidigt som ett legitimt bruk av en sådan söktjänst inte skulle hindras.

Dessutom menar vi att det är hög tid att se över vägtrafikregisteravgiften. Denna avgift har som syfte att täcka Transportstyrelsens kostnader för att driva och utveckla vägtrafikregistret. Intäkterna ska bekosta utveckling och anpassning inom it-området samt kostnader för tjänster som är kopplade till vägtrafikregistret, såsom ägarbyten, samt av- och påställning av fordon och kundtjänstverksamheter. Vi konstaterar att innehavare av bilar, motorcyklar, motorredskap, tunga terrängvagnar och släpvagnar årligen får betala en avgift till vägtrafikregistret för att dessa har en registreringsskylt. För fordon såsom

moped klass I, ett terrängsläp och ett annat terrängmotorfordon eller en tung terrängvagn tas det ut en engångsavgift för registerhållningen. Vi menar att det rimligen bör finnas en avgift för att nyregistrera ett fordon, men att årligen ta ut en avgift när det mesta sker digitalt är inte befogat. Därför behöver vägtrafikregisteravgiften ses över.

## **27. Fordonsmålvakter, punkt 12 (SD)**

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

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2022/23:1004 av Mikael Eskilandersson m.fl. (SD) yrkandena 4–7 och

2022/23:1014 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 75 och 92 samt

avslår motionerna

2022/23:359 av Niels Paarup-Petersen (C) yrkandena 2–4,

2022/23:865 av Alireza Akhondi m.fl. (C) yrkande 18 och

2022/23:1138 av David Perez (SD).

### *Ställningstagande*

Vi kan inledningsvis konstatera att fordonsmålvakter är ett stort problem och att åtgärder för att motverka dessa är något som har diskuterats flitigt. När man köper eller säljer en bil finns det i dag flera möjligheter att hantera ägarbytet. Genom att förändra tillvägagångssättet vid ägarbyte och endast tillåta digitalt ägarbyte skulle det gå att lägga en spärr på personer med fordonsskulder. Dessa skulle då inte godkännas som nya ägare, vilket i sin tur skulle leda till att ägarbytet inte kan genomföras. Vi menar att obligatoriska digitala ägarbyten, med möjligheten att spärra byten till olämpliga nya ägare, skulle försvåra för fordonsmålvakterna. Vidare vill vi uppmärksamma att ett begagnat fordon kan ha skatteskulder som den nya ägaren ärver. Den som har kunskap kan kontrollera om fordonet har sådana skulder, men de som inte har dessa kunskaper kan få en otrevlig överraskning. Digitalt ägarbyte bör därför införas även för att undvika att köpare vid ägarbyte får ärva skulder utan att veta om det. När säljaren har skrivit in sina uppgifter, innan köparen skrivit in sina uppgifter, skulle en notis kunna ges via en app om det finns skulder på fordonet. Genom att köparen får uppgifter om eventuella skulder kan priset justeras, alternativt kan han eller hon dra sig ur köpet. Vi menar att det bör utredas hur fordonsköpare automatiskt ska få tillgång till information om fordonets skulder före köp, antingen via Transportstyrelsens app eller på webben.

Det är viktigt att förhindra att den som har statliga fordonsrelaterade skulder blir ägare till flera fordon. Trots att den lag som trädde i kraft 2014 har medverkat till att antalet fordonsmålvakter minskat minskar inte skulderna. De åtgärder som hittills har vidtagits har enligt vår mening inte varit tillräckliga. Vi menar att kraftfulla åtgärder måste till för att få stopp på problemen. Ett sätt att förhindra att nya fordonsmålvakter tillkommer eller att fler bilar får ägare i redan existerande målvakter är att begränsa det antal bilar som en person har tillåtelse att äga. Bilägare med någon form av oreglerad skuld såsom felparkeringsavgifter, obetalda fordonsskatter eller trängselavgifter ska inte tillåtas att stå som ägare till fler bilar innan skulderna är reglerade utan ska i stället beläggas med nyägandeförbud. På så vis försvåras läget för dem som vill utnyttja systemet.

Utöver detta är det viktigt att möjliggöra för Kronofogden att ta över ägarskapet vid försök att kringgå ett sådant nyägandeförbud. I de fall en skuldbelagd person försöker registrera sig som ägare till nya fordon ska ägarskapet kunna överföras till Kronofogden till dess att skulden är reglerad, antingen genom att myndigheten säljer fordonet eller genom att den skuldsatte på annat sätt reglerar sin skuld.

Vi menar vidare att en person med samordningsnummer bör få registreras som ägare till maximalt ett fordon i Sverige. Det finns ett mycket stort antal samordningsnummer som har delats ut till personer som inte är folkbokförda i landet, och många av dessa är inte kopplade till en styrkt identitet. Vi kan konstatera att det i dag inte finns någon begränsning av hur många fordon som kan registreras på ett samordningsnummer, och att en och samma person som inte är svensk medborgare kan skapa flera samordningsnummer. Det innebär att det kan existera ett antal digitala personer med samordningsnummer utan motsvarighet i fysiska personer. Dessa kan i sin tur äga ett flertal bilar vardera. Vi vill understryka att det är lättare för en person med ett samordningsnummer att hålla sig undan myndigheterna, och konsekvenserna av att ha skulder på ett samordningsnummer är inte lika stora som för en person med ett svenskt personnummer. Därför nyttjas samordningsnummer inte sällan som fordonsmålvakter, och bilarna används i brottslig verksamhet. År 2019 fanns det enligt polisen 726 samordningsnummer som hade fler än tio bilar registrerade på sig. Sammanlagt hade dessa personer skulder på uppemot 100 miljoner kronor. För att ytterligare försvåra för kriminella och för att sätta stopp för bilmålvakter menar vi att en person med samordningsnummer maximalt ska få äga ett fordon i Sverige.

Slutligen menar vi att regeringen bör ta fram förslag till hur man bättre kan arbeta förebyggande när det gäller bilägarskap. Vi kan konstatera att det i vissa länder är vanligt att myndigheterna gör hembesök hos personer som äger onormalt många bilar. Syftet är att säkerställa att bilarna förvaras korrekt och kontrollera att de inte tar parkeringsplatser i anspråk och att ingen misstänkt olaglig verksamhet pågår. Vi menar att ett sådant system bör skapa trygghet för skötsamma personer och utgöra ett utmärkt sätt för förebyggande arbete.

**28. Fordonsmålvakter, punkt 12 (C)**

av Ulrika Heie (C).

*Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2022/23:865 av Alireza Akhondi m.fl. (C) yrkande 18 och avslår motionerna

2022/23:359 av Niels Paarup-Petersen (C) yrkandena 2–4,

2022/23:1004 av Mikael Eskilanderesson m.fl. (SD) yrkandena 4–7,

2022/23:1014 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 75 och 92 samt

2022/23:1138 av David Perez (SD).

*Ställningstagande*

Jag vill understryka att det brådskar med hårdare tag mot bilmålvakter. Det handlar om oftast redan skuldsatta personer som står som ägare av fordon som i praktiken brukas av kriminella. På det sättet undgår man skatter, parkeringsböter och liknande. Jag menar att det är viktigt att snabbt kunna flytta felparkerade fordon liksom att öka polisens befogenheter att omhänderta fordon med stora skulder.

**29. Bestämmelser om vissa fordonstyper, punkt 13 (SD)**

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

*Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2022/23:1014 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 50 och 71.

*Ställningstagande*

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 får göra det via den kortaste lämpliga sträckan. Vi menar att det bör finnas möjligheter till fler undantag som underlättar människors vardag och företagande men som inte

nämnvärt påverkar trafiksäkerheten eller miljön. Därför bör en utökad möjlighet att framföra terrängfordon på allmän väg utredas.

Vidare menar vi att regelverket för lätta lastbilar bör ses över. De s.k. lättlastarna (3,5-tonsfordon) har blivit ett vanligt inslag bland godstransporter på svenska vägar. Dessa fordon omfattas inte av kravet på färdskrivare, och inte heller berörs de utländska fordonen av vilotidsförordningen, eftersom lagstiftningen är en nationell bestämmelse. Dessutom kan vi konstatera att fordonstypen ibland är mycket överlastad. Att dessa fordon ökar i popularitet är en direkt följd av att de ”flyger under radarn” i flera avseenden. Gods körs ofta i flera omgångar med dessa lättlastare i stället för med större transporter, vilket därmed ökar belastningen på miljön. Vi menar att regelverket för dessa fordon bör ses över och anpassas till det mobilitetspaket som EU nyligen har antagit för att på så sätt öka säkerheten på våra vägar.

### **30. Historiska fordon och motorhobbyn, punkt 14 (SD)**

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

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion  
2022/23:1014 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 55, 56 och 94 samt  
bifaller delvis motionerna  
2022/23:296 av Jan Ericson (M) och  
2022/23:601 av Marléne Lund Kopparklint (M).

#### *Ställningstagande*

Vi vill inledningsvis understryka att motorhobbyn spelar en avgörande roll i bevarandet av det rullande kulturarvet i landet. Bilismen har varit en viktig del i uppbyggnaden av vårt välfärdssamhälle. Många motorentusiaster vill därför bevara viktiga fordonsmodeller för framtiden, och de riktiga entusiasterna söker med ljus och lykta efter lämpliga renoveringsobjekt. Motorhobbyn sysselsätter också många engagerade entusiaster som gör en fantastisk insats för att bevara vårt rullande kulturarv. Verksamheten är också en viktig del i vårt samhälle som erbjuder många ungdomar en plats att vara på och kunskapsutbyte med andra entusiaster. Vi vill i sammanhanget påpeka att EU-lagstiftningen ger tydliga riktlinjer om att begagnade fordon normalt sett inte utgör miljöfarligt avfall. Inte heller om det finns ett renoveringsbehov är fordonet att betrakta som miljöfarligt avfall. Mot bakgrund av motorhobbyns betydelse i samhället får den inte ödeläggas av godtyckliga myndighetsbeslut,

vilka under inga som helst omständigheter får vila på så vaga grunder som en enskild tjänstemans godtyckliga uppfattningar.

Som redan påpekats är motorkulturen stor i Sverige och omfattar allt mellan nya och äldre och ombyggda fordon. När det gäller ombyggda fordon är reglerna krångliga och besiktningsmännen inom Sveriges Fordonsbyggares Riksorganisation är få till antalet. För att underlätta för besiktningsorgan och fordonsägare och för att säkerställa att fordonen som körs på vägarna är besiktigade och i omodifierat skick måste reglerna ses över och moderniseras. Den svenska kulturen kring amatörbyggda fordon behöver värnas och regelförenklingar införs för att underlätta ombyggnad av fordon på ett trafiksäkert och miljömässigt korrekt sätt.

I Sverige finns uppskattningsvis ca 200 000 personbilar och motorcyklar i trafik som är äldre än 30 år. För den som ägnar sig åt historiska fordon uppstår dessvärre ofta problem när t.ex. nya regler och avgifter utformas utan hänsyn till de förutsättningar som gäller för äldre fordon. Det är olyckligt och det riskerar att begränsa möjligheterna att vårda och värna det rullande kulturarvet.

Ett av kraven som vållar problem är att ägaren av ett historiskt fordon vid avsaknad av ett registreringsbevis i original, eller en av svenskt arkiv vidimerad kopia, ska kunna uppvisa ett tillverkarintyg. Det är ett intyg som är svårt – ibland till och med omöjligt – för ägaren att få fram. Skälen till att ursprungshandlingar för ett fordon har förkommit kan vara många. 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 bör det genomföras en översyn av kraven på dokumentation kring historiska fordon.

### **31. Vissa vägfrågor, punkt 15 (SD)**

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

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2022/23:1014 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 26, 27, 29 i denna del och 47 samt

avslår motionerna

2022/23:183 av Daniel Helldén och Rebecka Le Moine (båda MP) yrkandena 1–5,

2022/23:332 av Rickard Nordin (C),

2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 66 och

2022/23:992 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkandena 2 och 7.



### *Ställningstagande*

När det gäller utformningen av våra vägar vill vi inledningsvis betona att cirkulationsplatsers utformning ska baseras på säkerhet. Cirkulationsplatser är ett effektivt sätt att öka flödet där vägar korsar varandra. Dessutom minskar skadorna i samband med sammanstötningar mellan fordon. Vi kan dock konstatera att det finns brister i utformningen av cirkulationsplatser. Exempelvis kan stora konstverk störa förarens koncentration och utgöra en säkerhetsrisk. Vi menar att en cirkulationsplats ska vara utformad med säkerhet som absolut fokus. Det innebär att alla hårda och siktskymande installationer bör tas bort och att lampor och vägskyltar ska vara av eftergivligt material. Det är också viktigt att vägbanan konstrueras så att den inte blir feldoserad, dvs. driver ut fordonet i färdriktningen, vilket är särskilt viktigt när det gäller tunga fordon.

Vidare anser vi att det bör genomföras en inventering av vägbeläggningar. När det gäller vägbeläggningar är det av stor vikt att de har hög friktion. Vi kan konstatera att blödande asfalt är välkänt och ett vedertaget begrepp när man beskriver en beläggning som kan vara livsfarlig för tvåhjuliga fordon. Vi vill uppmärksamma att det är en inte obetydlig andel olyckor som orsakas av hal vägbeläggning. Därför menar vi att Trafikverket snarast måste inventera och åtgärda de vägar som har alltför låg friktion i syfte att höja säkerheten för förare av tvåhjuliga fordon. Ett annat problem som har uppmärksammats under senare år är felaktigt doserade kurvor, vilket är ett fenomen som kan få katastrofala följder i halt väglag. En omedelbar inventering av vägnätet är därför nödvändig.

När det gäller byggande av nya vägar anser vi att det ska ske snabbt och inte pågå under lång tid. Detta ska gälla även vid renovering och underhåll. Vägbyggen som pågår under en lång tid, utan att det sker något arbete vid vägarbetsplatsen, är något som många upplever som frustrerande. Vanligt förekommande, även på högbelastade vägar, är att arbete pågår normal arbetstid, kl. 7–16, trots att avstängda körfält eller omledning skapar stora problem i trafiken samt ökar risken för olyckor. Högre krav på kortast möjliga tid för byggande och underhåll bör därför vara en parameter vid upphandling av projekt där det orsakar stora besvär för trafiken. Ett problem med vägarbeten och skyltning om sänkt fart när det inte finns vägarbetare på plats, är att förare ökar farten även vid vägarbeten där det finns personal och påkörningsrisk uppstår. För att undvika detta bör påbörjade vägarbeten slutföras snabbt, och vid arbetsdagens slut ska de skyltar som varnar för pågående vägarbete tas bort.

Slutligen vill vi uppmärksamma elfordon och behovet av en lägsta ljudnivå för dessa. EU:s regelverk ställer krav på 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 0 upp till 20 kilometer per timme och

när bilen backar. Kravet på varnande ljud gäller på nya bilar som säljs fr.o.m. den 1 juli 2021. Vi menar att elbilar bör ge ifrån sig ljud för att uppmärksamma trafikanter, ett behov som i synnerhet berör personer med synnedsättning. Med hänsyn till människor med funktionsnedsättning är det därför rimligt att alla eldrivna fordon som används i allmän trafikmiljö och vid hastigheter understigande 20 kilometer per timme ger ifrån sig ett varnande ljud.

### **32. Vissa vägfrågor, punkt 15 (C)**

av Ulrika Heie (C).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 66 och avslår motionerna

2022/23:183 av Daniel Helldén och Rebecka Le Moine (båda MP) yrkandena 1–5,

2022/23:332 av Rickard Nordin (C),

2022/23:992 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkandena 2 och 7 samt

2022/23:1014 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 26, 27, 29 i denna del och 47.

#### *Ställningstagande*

Vägbelysning på landsvägen är både en trafiksäkerhetsfråga och en jämställdhetsfråga. Dessvärre kan jag i dag konstatera att det ser illa ut på många håll i landet på detta område. Frågan har utretts relativt nyligen i utredningen Belysning där det behövs, som SKR och staten lade fram gemensamt 2017. Här konstateras att ”av olika anledningar har många anläggningar i dag ett eftersatt underhåll och den totala underhållsskulden bedöms vara 5–10 miljarder kronor”. Mot denna bakgrund anser jag att regeringen bör tillskjuta ytterligare medel för att Trafikverket i samverkan med kommuner och regioner ska kunna förbättra omfattningen och standarden på det svenska vägbelysningsnätet.

### 33. Vissa vägfrågor, punkt 15 (MP)

av Emma Berginger (MP).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2022/23:183 av Daniel Helldén och Rebecka Le Moine (båda MP) yrkandena 1–5 och

avslår motionerna

2022/23:332 av Rickard Nordin (C),

2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 66,

2022/23:992 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkandena 2 och 7 samt

2022/23:1014 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 26, 27, 29 i denna del och 47.

#### *Ställningstagande*

Inledningsvis vill jag påminna om att mer än 300 rödlistade djur- och växtarter förekommer vid vägkanter, varav flera är samma arter som förekommer på ängar och naturbetesmarker. Vägrenarna längs det nationella vägnätet hanteras i dag huvudsakligen som en yta som klipps ren från växtlighet, med det främsta syftet att förhindra att växligheten blir yvig, skymmer sikten och döljer djur i anslutning till vägarna. För många växter är detta precis vad de behöver. Klippningen av vägkanterna bidrar till samma funktion som den årliga slåttern hade i det traditionella jordbruket.

Trafikverket slåtrår årligen 200 000 kilometer. Genom att ändra hur vägrenarna hanteras kan vi på ett relativt enkelt sätt skapa en artrik miljö som bidrar till ett levande landskap och en större biologisk mångfald. Det som ligger närmast till hands är att hantera vägrenarna som ängsmark genom att med anpassade maskiner slå av växtligheten vid rätt tidpunkt efter blomning och samla upp det som slås av.

Jag vill påminna om att det har gjorts framgångsrika försök med specialanpassade slåtteraggregat för vägrensslåtter som samtidigt samlar upp resterna i ett projekt i Skåne som kallas för ”artrik energiutvinning”. Principen för att slå är enkel men måste kombineras med samtida upptag eller efterupptag av det som slås av. Det som samlas upp vid slåttern kan sedan användas som en resurs för bl.a. produktion av biogas och därmed bidra till att göra slåttern mer kostnadseffektiv.

Trafikverket har ett regeringsuppdrag som går ut på att ta hänsyn till vägkanternas biologiska mångfald, men uppdraget är alltför vagt och intressen ställs mot varandra. Enligt Trafikverkets egen utvärdering krävs det bättre

förutsättningar för ett strukturerat och framgångsrikt arbete för att värna och bibehålla den biologiska mångfalden. Om Trafikverket går över till ekologiskt anpassade slätterprinciper får vi en standard för maskiner och arbetssätt som inte bara kommer att användas på det nationella nätet utan också på de enskilda och kommunala vägarna. Detta betyder en stor vinst för den biologiska mångfalden.

Sammanfattningsvis anser jag att Trafikverket, som har ansvaret för det nationella vägnätet, ska gå över till ovannämnda slätterprinciper. Vidare bör Trafikverket få i uppdrag att – anpassat efter lokala förhållanden – aktivt arbeta med en förbättrad skötsel som värnar den biologiska mångfalden. Trafikverket bör även ges medel för att kunna arbeta aktivt och med praktiskt genomförande av myndighetens fyra prioriterade områden (barriärer/mortalitet, störningar, artrika miljöer samt invasiva arter). Avslutningsvis bör Trafikverket också få i uppdrag att upprätta ett kontrollprogram där åtgärder för biologisk mångfald följs upp och utvärderas samt ett uppdrag att tillsammans med SLU bygga upp en kunskapsbank som är lättillgänglig och kan användas för planerare för att aktivt arbeta med en förbättrad skötsel som värnar den biologiska mångfalden.

#### **34. Vägskyltning, punkt 16 (SD)**

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

##### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2022/23:1014 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 20 och 29 i denna del.

##### *Ställningstagande*

Vägmärken utgör viktiga inslag i trafikmiljön och de flesta placeras på ett bra och informativt sätt. Tyvärr uppstår dock ibland allvarliga misstag vid placering av vägmärken. Ibland placeras ett vägmärke vid en korsning så att det skymmer sikten, vilket innebär att fordonsförare tvingas köra längre ut i korsningen och riskerar att orsaka en olycka. Vägmärken kan också placeras på ett sådant sätt att de utgör en skaderisk för fotgängare, cyklister och övriga oskyddade trafikanter. Vägmärken är i regel tillverkade i aluminium och har skarpa kanter och hörn och en fotgängare som går rakt in i dem kan skadas. Vid mörker och dåligt väder ökar risken för olycksfall dramatiskt, och för synskadade personer är olycksrisken överhängande. Vi anser därför att Trafikverket ska ges i uppdrag att tillsammans med Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) inventera beståndet av vägmärken. De skyltar som är

placerade i strid mot gällande regelverk bör omedelbart åtgärdas. Skyltar som anses vara överflödiga ska enligt vår uppfattning tas bort.

Vidare vill vi framhålla behovet av att stärka kulturarvet med anknytning till svenska vägar. Vi anser i denna fråga att nationellt eller lokalt kulturarv bör premieras vid byggandet av exempelvis vägar eller övrig infrastruktur. En rastplats kan exempelvis utsmyckas med skyltar eller tavlor som beskriver traktens historia eller annat som berikar orten. En rondell kan utformas till att hedra ett för orten anrikt företag. Detta får dock inte ske på bekostnad av säkerheten eller leda till 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.

### **35. Vissa trafikbestämmelser, punkt 17 (SD)**

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

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2022/23:1014 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 48 och  
avslår motionerna

2022/23:737 av Martin Melin (L) och

2022/23:2142 av Markus Wiechel och Lars Andersson (båda SD) yrkandena  
1 och 2.

#### *Ställningstagande*

I större städer byggs allt fler körfält endast avsedda för kollektivtrafik, men dessa körfält används inte optimalt och kan utnyttjas i större utsträckning enligt vår uppfattning. Motorcyklar tillhör en kategori fordon som inte nämnvärt försvårar för kollektivtrafiken. Vi vill därför att man utreder möjligheten för motorcyklar att nyttja kollektiva körfält.

### **36. Vinterväghållning, punkt 18 (SD, C)**

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

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna  
2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 67,  
2022/23:835 av Helena Lindahl och Daniel Bäckström (båda C) och  
2022/23:1014 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 44.

### *Ställningstagande*

Vinterväghållningen är på en del samfällt förvaltade enskilda vägar undermålig. En av anledningarna till detta är Trafikverkets nya regelverk för snöröjning, där konsekvensen blivit att snöröjningsentreprenörer allt oftare undviker parallella snöröjningsuppdrag. Att entreprenörer 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 uppmärksamats att många vägsamfälligheter nu måste göra en separat upphandling eller beställning av vinterväghållning, vilket i praktiken leder till att entreprenörerna i många fall kör flera mil med upplyft plog, s.k. tomkörning, innan de kan åtgärda den aktuella vägsamfällighetens behov. Detta är naturligtvis extra kostsamt för vägsamfälligheten och logistiskt irrationellt, leder till dåligt utnyttjande av samhällsresurser och brist på plogbilar samt är inte särskilt vänligt mot miljön.

De statliga bidrag som Trafikverket delar ut till föreningarna för att de ska hålla de enskilda samfälligheterna öppna räcker därför inte långt. Följden kan bli att viktiga samhällsfunktioner riskerar att inte nå fram till medborgare som bor längs en väg som vinterväghålls i en vägsamfällighet och som drabbats av ovan nämnda problem. På det sätt som Trafikverket upphandlar vinterväghållning finns en uppenbar risk att det blir ett samhällsproblem som riskerar att gå ut över boende längs vägar vars huvudman är en vägsamfällighet. Därför bör regeringen se över hur Trafikverket utformar upphandlingar med entreprenörer så att det är möjligt att – inom rimliga tidsramar – utföra snöröjning, såväl åt staten som åt enskilda vägsamfälligheter.

Vi är medvetna om att riksdagen riktade ett tillkännagivande till regeringen i frågan under förra mandatperioden. Mot bakgrund av frågans vikt finner vi det dock angeläget att åter aktualisera den.

### **37. Manipulation av vägmätare, punkt 19 (S)**

av Gunilla Svantorp (S), Åsa Karlsson (S), Kadir Kasirga (S), Carina Ödebrink (S) och Jamal El-Haj (S).

### *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  
2022/23:2140 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 36.

### *Ställningstagande*

Vi anser att regeringen bör vidta lämpliga åtgärder, dels för att kriminalisera sådan manipulation av vägmätare som sker i syfte att sänka eller ange felaktiga uppgifter om fordonets kilometerställning, dels för att fordonets vägmätare ska kontrolleras mot föregående inrapporterad mätarställning vid besiktning och att informationen om tidigare mätarställningar ska redovisas i besiktningsprotokollet.

Vi är medvetna om att riksdagen har riktat ett tillkännagivande till regeringen i frågan under föregående mandatperiod. Mot bakgrund av frågans vikt finner vi det dock angeläget att åter aktualisera den.

## **38. Trängsel- och vägavgifter, punkt 20 (C)**

av Ulrika Heie (C).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 20 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion  
2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 69 och  
avslår motion  
2022/23:892 av Michael Rubbestad och Patrik Jönsson (båda SD) yrkande 3.

### *Ställningstagande*

Transportstyrelsen fakturerar fordonsägare för avgifter från trängselskatter och andra vägavgifter. För folkbokförda i större städer eller i anslutning till broar med motsvarande avgift sker detta ofta automatiserat, men för många engångsbesökare är det vanligt att en faktura med väldigt små summor skrivs ut och skickas med posten. Därtill skickas fakturan med en postdistributör som kritiserats för sin opålitliga postgång. Om fakturan inte betalas i tid är påminnelseavgiften 500 kronor. Jag anser att förutsättningarna för att automatisera Transportstyrelsens hantering av trängsel- och vägavgifter borde ses över. Mer logiskt vore enligt min uppfattning att myndigheten utreder automatiserade system för faktureringsavgift, antingen att trängselavgifterna ackumuleras per fordon till dess att beloppet överstiger en viss större summa

och först då fakturerar eller att den årliga summan belastar fordonsägarens skattekonto.



BILAGA

## Förteckning över behandlade förslag

## Motioner från allmänna motionstiden 2022/23

*2022/23:79 av Robert Stenkvisst (SD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten att stifta nationella lagar mot att kommuner skadligt begränsar biltrafiken på kommunal nivå och tillkännager detta för regeringen.

*2022/23:183 av Daniel Helldén och Rebecka Le Moine (båda MP):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa slätterprinciper för hantering av det nationella vägnätets vägrenar och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Trafikverket i uppdrag att, anpassat efter lokala förhållanden, aktivt arbeta med skötsel av vägkanter på ett sätt som ökar och värnar den biologiska mångfalden, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Trafikverket medel för att kunna arbeta aktivt och med praktiskt genomförande av Trafikverkets fyra prioriterade områden (barriärer/mortalitet, störning, artrika miljöer samt invasiva arter) och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Trafikverket i uppdrag att upprätta ett kontrollprogram där åtgärder för biologisk mångfald följs upp och utvärderas, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Trafikverket i uppdrag att tillsammans med SLU bygga upp en kunskapsbank som är lättillgänglig och kan användas för planerare för att aktivt arbeta med en förbättrad skötsel som värnar den biologiska mångfalden, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

*2022/23:296 av Jan Ericson (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att värna det rullande kulturarvet och tillkännager detta för regeringen.

*2022/23:332 av Rickard Nordin (C):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att arbeta för minskade effekter av ljusföroreningar genom att ta inspiration av den tyska lagstiftningen och tillkännager detta för regeringen.

*2022/23:359 av Niels Paarup-Petersen (C):*

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att begränsa antalet bilar man kan äga utan särskild prövning och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten att tvångsskriva ägarskap på brukare av bilar och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om säker identifiering av personers identitet vid ägarbyte av bil och tillkännager detta för regeringen.

*2022/23:466 av Isak From m.fl. (S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återreglera besiktningmarknaden i Sverige och tillkännager detta för regeringen.

*2022/23:601 av Marlène Lund Kopparklint (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att följa upp det tillkännagivande som redan finns kring det motorhistoriska kulturarvet och tillkännager detta för regeringen.

*2022/23:666 av David Josefsson (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av tydliga regelverk, en strategi för testverksamhet och användande av autonoma och elektrifierade fordon, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

*2022/23:737 av Martin Melin (L):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om polisers rätt att påkalla fri väg, med eller utan larmanordningar, enligt trafikförordningen (1998:1276) och tillkännager detta för regeringen.

*2022/23:815 av Jimmy Ståhl och Dennis Dioukarev (båda SD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda förutsättningarna för att utveckla parkeringsarkar via ett pilotprojekt för Göteborgs södra skärgård och tillkännager detta för regeringen.

*2022/23:828 av Lars Beckman (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att stänga fordonsregistret för allmänheten för att försvåra för den organiserade brottsligheten i Sverige och tillkännager detta för regeringen.

*2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C):*

- 52.1. 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.*

58. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa en juridisk definition av begreppet bilpool, alternativt fordonspool, i syfte att ge kommuner större rådighet över att avdela gatumark till delningstjänster inom transportsektorn och tillkännager detta för regeringen.
64. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att inleda en dialog med kommuner, varuägare och godstransportörer i syfte att bistå kommuner i omklassningen av det primärkommunala vägnätet i anslutning till terminaler, hamnar och industrier m.m. från BK1 till BK4, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
66. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör överväga att tillskjuta ytterligare medel för att Trafikverket i samverkan med kommuner och regioner ska förbättra omfattning och standard på det svenska vägbelysningsnätet, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
67. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över hur Trafikverket kan få i uppdrag att utforma upphandlingar med entreprenörer så att det är möjligt – inom rimlig tidsram – att utföra snöröjning, såväl åt staten som åt andra, t.ex. enskilda vägsamfälligheter, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
69. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över förutsättningen för en automatisering av Transportstyrelsens hantering av trängsel- och vägavgifter och tillkännager detta för regeringen.
71. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stärka den lokala klimatmakten genom att återinföra rätten för kommuner att använda differentierade parkeringsavgifter efter fordonstyp för att stimulera de mest klimateffektiva fordonen, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
72. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om åtgärder för att främja autonomi och teknikutveckling inom transportsystemet, att förbättra mobilitetstjänster över hela landet samt att lagstiftningen bör följa teknikutvecklingen och inriktas på funktionalitet framför tekniskspecifika krav, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

*2022/23:835 av Helena Lindahl och Daniel Bäckström (båda C):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Trafikverket i uppdrag att utforma upphandlingar med underentreprenörer så att det är möjligt att inom rimlig tidsram utföra snöröjning såväl åt staten som åt enskilda vägsamfälligheter, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

*2022/23:853 av Ulrika Heie m.fl. (C):*

7.2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att successivt stärka styrningen mot miljöfordon vid nybilsköp samt överväga ytterligare incitament för att påskynda laddinfrastruktursutbyggnaden och riva de hinder som i dag försvårar utbyggnaden av laddinfrastruktur, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

*Förslaget behandlas i den del som avser styrningen mot miljöfordon.*

9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att miljöbilsdefinitionen ska vara teknikneutral och fokusera på fordonets utsläpp, 'well-to wheels', och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en energideklaration som är tydlig och jämförbar och som stärker konsumentinformationen ska införas på personbilar vid nybilsförsäljning, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
33. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förbättra möjligheterna till konvertering av bilar till mer miljövänlig drift samt se över pumplagen för att möjliggöra fler fossilfria drivmedel och tillkännager detta för regeringen.
35. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att öka introduktionen av fossilfria drivmedel för att nå våra klimatmål och tillkännager detta för regeringen.
38. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att pumplagen bör ses över för att möjliggöra en ökad introduktion av fossilfria drivmedel och gröna mobilitetstjänster och tillkännager detta för regeringen.
40. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att klimatomställningen kräver att offentlig verksamhet ska gå före genom att se över hur alla fordon som staten, regionerna och kommunerna upphandlar, köper in eller leasar ska vara miljöbilar eller framdrivas av förnybara bränslen från 2023 och tillkännager detta för regeringen.
43. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Transportstyrelsen i uppgift att utvärdera de besikttningsregler som gäller för gasfordon i syfte att se över om de är proportionerliga och tillkännager detta för regeringen.
46. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en nationell plan bör beredas för att identifiera kritiska stråk där nyttjandegraden av bränslecellsfordon väntas vara hög, för att

möjliggöra en snabbare utbyggnad av vätgasinfrastruktur med nationell samordning samt bör identifiera strategiska noder för vätgasproduktion och tillkännager detta för regeringen.

47. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för bindande mål i EU för utbyggnad av ladd- och tankinfrastruktur för alternativa bränslen inom översynen av alternative fuels-direktivet (AFID) och tillkännager detta för regeringen.

*2022/23:865 av Alireza Akhondi m.fl. (C):*

18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att kunna flytta felparkerade fordon samt ökade befogenheter för polisen att omhänderta fordon med stora skulder och tillkännager detta för regeringen.

*2022/23:866 av Michael Rubbestad (SD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör utreda möjligheten att erbjuda kostnadsfri parkering för rörelsehindrad med tillstånd i hela landet och tillkännager detta för regeringen.

*2022/23:889 av Michael Rubbestad (SD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten till tillfälliga parkeringstillstånd för rörelsehindrad och tillkännager detta för regeringen.

*2022/23:892 av Michael Rubbestad och Patrik Jönsson (båda SD):*

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

*2022/23:898 av Michael Rubbestad (SD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förbjuda utfärdandet av parkeringsanmärkning och kontrollavgift till blåljusfordon under pågående utryckning och tillkännager detta för regeringen.

*2022/23:992 av Martin Kinnunen m.fl. (SD):*

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att omvandla äldre oanvända vägar till säkra ridvägar och tillkännager detta för regeringen.

7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utforma en ridled som sträcker sig från norr till söder i Sverige och tillkännager detta för regeringen.

*2022/23:1004 av Mikael Eskilandersson m.fl. (SD):*

4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förhindra att den som har statliga fordonsrelaterade skulder blir ägare till flera fordon, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att möjliggöra för Kronofogdemyndigheten att ta över ägarskapet vid försök att kringgå nyägandeförbudet och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ta fram förslag till hur man bättre kan arbeta förebyggande gällande bilägarskap och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att samordningsnummer bör få registreras som ägare till maximalt ett fordon i Sverige och tillkännager detta för regeringen.

*2022/23:1014 av Thomas Morell m.fl. (SD):*

15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att vissa personalgrupper ska erbjudas möjlighet till låsta registreringsnummer, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stärka kulturarvet med anknytning till svenska vägar och tillkännager detta för regeringen.
21. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att högre bärighetsklass BK4 bör införas skyndsamt på fler anpassade vägar och tillkännager detta för regeringen.
25. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att parkeringsplatser och bilpooler bör tas i beaktande vid samhällsplanering och tillkännager detta för regeringen.
26. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att rondellers utformning ska baseras på säkerhet och tillkännager detta för regeringen.
27. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att vägarbeten ska slutföras snabbt och tillkännager detta för regeringen.
29. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inventera vägbeläggning och skyltar och tillkännager detta för regeringen.
33. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skärpa lagen gällande överträdelse av parkeringsförbud vid lastzoner och busshållplatser och tillkännager detta för regeringen.

44. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör se över hur Trafikverket utformar upphandlingar av vinterväghållning, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
47. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om elfordon och en lägsta ljudnivå för dessa och tillkännager detta för regeringen.
48. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda huruvida motorcyklar ska kunna nyttja kollektiva körfält och tillkännager detta för regeringen.
50. 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.
52. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda ansvarsfrågan gällande självkörande fordon och tillkännager detta för regeringen.
53. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda prioriteringsfrågan gällande självkörande fordon och tillkännager detta för regeringen.
55. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om skydd för veteranbilshobbyn och tillkännager detta för regeringen.
56. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över reglerna för ombyggda fordon och tillkännager detta för regeringen.
71. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regelverket kring lätta lastbilar bör ses över och tillkännager detta för regeringen.
75. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda problematiken med bilmålvakter och tillkännager detta för regeringen.
91. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att snabbare kunna forsla bort övergivna fordon och tillkännager detta för regeringen.
92. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten att upplysa om skuld på fordon vid ägarbyte och tillkännager detta för regeringen.
93. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över vägtrafikregisteravgiften och tillkännager detta för regeringen.
94. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över dokumentationskraven för historiska fordon och tillkännager detta för regeringen.
95. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skydda känsliga fordonsuppgifter i bilregistret och tillkännager detta för regeringen.

*2022/23:1030 av Johan Hultberg (M):*

7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att påskynda utbyggnaden av vägnätet för BK4 och tillkännager detta för regeringen.

*2022/23:1123 av Elisabeth Thand Ringqvist m.fl. (C):*

- 6.1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att åtgärder ska vidtas för att säkerställa att längre och tyngre lastbilar och tåg skyndsamt tillåts och säkerställa 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.*

7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att påskynda omklassningen av kommunalt vägnät i anslutning till terminaler från BK1 till BK4 i syfte att stärka industrins konkurrenskraft och tillkännager detta för regeringen.

*2022/23:1138 av David Perez (SD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda ett maxtak för ägandet av personbilar för privatpersoner och tillkännager detta för regeringen.

*2022/23:1139 av David Perez (SD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för en gemensam databas för besiktigade fordon inom EU och tillkännager detta för regeringen.

*2022/23:1146 av Per Söderlund m.fl. (SD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att underlätta flytt av fordon som någon parkerat på annans mark och tillkännager detta för regeringen.

*2022/23:1187 av Hans Ekström (S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att se över parkeringslagstiftningen och tillkännager detta för regeringen.

*2022/23:1233 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V):*

5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med ett förslag om att införa ett förbud mot



försäljning av nya bilar som drivs av fossila bränslen efter 2025 och tillkännager detta för regeringen.

17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen senast 2023 bör återkomma till riksdagen med förslag på nödvändiga regeländringar för ökad tillämpning av konvertering av fordon och tillkännager detta för regeringen.
19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag på åtgärder för att stärka tillgången på förnybara drivmedel på landsbygder och tillkännager detta för regeringen.

*2022/23:1254 av Daniel Helldén (MP):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om införande av möjligheten till miljözon 3 för mopeder och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om parkering av mopeder som används i kommersiellt syfte, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

*2022/23:1263 av Markus Wiechel (SD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över införandet av ett nationellt register för parkeringstillstånd för personer med nedsatt rörelseförmåga och tillkännager detta för regeringen.

*2022/23:1375 av Linnéa Wickman m.fl. (S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna att återreglera bilbesiktningen samt överväga ytterligare åtgärder som stärker tillgången till bilbesiktning i hela landet och tillkännager detta för regeringen.

*2022/23:1545 av Linus Sköld m.fl. (S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att se över bestämmelserna för parkeringstillstånd för rörelsehindrade så att tillståndsgivningen beaktar den sökandes behov oavsett funktionsvariation och tillkännager detta för regeringen.

*2022/23:1610 av Niels Paarup-Petersen m.fl. (C):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över den s.k. kommunala avgiftslagen så att den möjliggör att differentiera parkeringsavgifter utifrån fordons miljöegenskaper, så att det är möjligt med lägre parkeringsavgifter för de fordon som är miljöfordon enligt vägtrafikskattelagen, uppfyller särskilda miljökrav eller drivs

med ett visst drivmedel, exempelvis el, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över kommunallagen så att principen om likabehandling av kommuninvånare medger olika parkeringsavgifter om syftet är att förbättra den gemensamma miljön och på så sätt gynna kommuninvånarna som helhet och det framgår att det inte är invånarna som behandlas olika, utan fordonen, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

*2022/23:1672 av Annie Lööf m.fl. (C):*

- 56.1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att åtgärder ska vidtas för att säkerställa att längre och tyngre lastbilar och tåg skyndsamt tillåts och säkerställa 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.*

*2022/23:1801 av Magnus Jacobsson (KD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av att skynda på introduktionen av längre lastbilar upp till 34,5 meter på de svenska vägarna och tillkännager detta för regeringen.

*2022/23:2073 av Anna-Caren Säterberg m.fl. (S):*

16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av en fossilfri fordonsflotta senast 2030 och tillkännager detta för regeringen.

*2022/23:2140 av Gunilla Svantorp m.fl. (S):*

17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ytterligare åtgärder behövs för att minska halterna av kvävedioxid och tillkännager detta för regeringen.
29. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att längre lastbilar innebär en vinst för klimatet samt kan stärka svensk industri och tillkännager detta för regeringen.
34. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över hur en återreglering av besiktningens marknaden i Sverige ska kunna gå till och tillkännager detta för regeringen.
36. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör vidta lämpliga åtgärder för att kriminalisera sådan manipulation av vägmätare som sker i syfte att sänka eller felaktigt ange uppgiften om fordonets kilometerställning och tillkännager detta för regeringen.

*2022/23:2142 av Markus Wiechel och Lars Andersson (båda SD):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över tillståndet av högersvängar vid rödljus och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten att öka antalet trafikljus med nedräkning och tillkännager detta för regeringen.

*2022/23:2175 av Per Bolund m.fl. (MP):*

31. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att revidera regelverk och ta fram en strategi för kombinerad mobilitet (MAAS) samt genomföra en offentlig satsning på bilpooler och tillkännager detta för regeringen.
37. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att genom slutdatum för försäljning fasa ut nybilsförsäljning av fossilbilar till senast 2025 och tillkännager detta för regeringen.
42. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta fram en nationell plan för tankställen för biogas och tillkännager detta för regeringen.

*2022/23:2190 av Annie Lööf m.fl. (C):*

- 76.2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att successivt stärka styrningen mot miljöbilsfordon vid nybilsköp samt överväga ytterligare incitament för att påskynda laddinfrastrukturutbyggnaden och riva de hinder som i dag försvårar utbyggnaden av laddinfrastruktur, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

*Förslaget behandlas i den del som avser styrningen mot miljöbilsfordon.*

78. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att offentlig verksamhet ska gå före i klimatomställningen genom att se över hur alla fordon som staten, regionerna och kommunerna köper in eller leasar ska vara miljöbilar eller framdrivas av förnybara bränslen från 2023 och tillkännager detta för regeringen.
81. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att underlätta bildelning genom att införa en enhetlig definition av bilpooler och tillkännager detta för regeringen.
105. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en nationell plan bör beredas för att identifiera kritiska stråk där nyttjandegraden av bränslecellsfordon väntas vara hög, för att möjliggöra en snabbare utbyggnad av vätgasinfrastruktur med nationell samordning, samt att man bör identifiera strategiska noder för vätgasproduktion, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

*2022/23:2230 av Eric Palmqvist (SD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten att införa en besiktninggaranti och tillkännager detta för regeringen.