

Trafikutskottets betänkande 2021/22:TU7

Väg- och fordonsfrågor

Sammanfattning

Utskottet föreslår att riksdagen lägger regeringens skrivelse med anledning av Riksrevisionens rapport om omregleringen av besiktningmarknaden till handlingarna. Utskottet föreslår vidare två tillkännagivanden till regeringen med anledning av yrkanden i en följdmotion och motioner från allmänna motionstiden:

- Regeringen bör utreda vilka konsekvenser de svenska kraven på miljökontroll i fordonsbesiktningen har fått i jämförelse med miljökontrollen i andra länder i EU.
- Regeringen 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.

Utskottet föreslår att riksdagen avslår övriga motionsyrkanden om bl.a. en fossilfri fordonsflotta, laddinfrastruktur, självkörande fordon, tyngre och längre lastbilar, parkeringsfrågor, vägtrafikregistret och fordonsmålvakter. Utskottet hänvisar bl.a. till pågående arbete och redan vidtagna åtgärder. Utskottet framhåller att en rad olika insatser görs för att påskynda omställningen till en fossilfri transportsektor och understryker bl.a. vikten av att utbyggnaden av laddinfrastrukturen bör ske i sådan takt att den inte blir ett hinder för elektrifieringen av transportsektorn.

I betänkandet finns 70 reservationer (S, M, SD, C, V, KD, L, MP) och två särskilda yttranden (V, MP). I två av reservationerna (S, SD, V, MP) föreslås att riksdagen inte ska göra något tillkännagivande till regeringen.

Behandlade förslag

Skrivelse 2021/22:32 Riksrevisionens rapport om omregleringen av besiktningmarknaden för fordon.

Fyra yrkanden i en följdmotion.

Cirka 230 yrkanden i motioner från allmänna motionstiden 2021/22.

Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut.....	5
Redogörelse för ärendet	13
Ärendet och dess beredning.....	13
Skrivelsens huvudsakliga innehåll.....	13
Utskottets överväganden.....	14
En fossilfri fordonsflotta.....	14
Strategi för elektrifiering	25
Infrastruktur för laddning och fossilfri tankning	29
Elvägar och elektrifiering av tunga vägtransporter.....	40
Andra styrmedel för att nå transportsektorns klimatmål.....	45
Självkörande fordon	49
Omregleringen av besiktningsmarknaden för fordon	56
Fordonsbesiktning	63
Tyngre och längre lastbilar.....	69
Tillfälliga tunga transporter.....	76
Bilpooler.....	79
Parkeringsfrågor	82
Flyttning av fordon.....	91
Vätrafikregistret.....	95
Fordonsmålvakter.....	100
Bestämmelser om vissa fordonstyper	107
Historiska fordon och motorhobbyn.....	111
Vissa vägfrågor.....	117
Vägskyltning	125
Enskilda vägar.....	131
Vinterväghållning.....	135
Tillståndsplikt för virkesupplag.....	140
Reservationer	143
1. En fossilfri fordonsflotta, punkt 1 (M)	143
2. En fossilfri fordonsflotta, punkt 1 (C)	144
3. En fossilfri fordonsflotta, punkt 1 (V)	145
4. En fossilfri fordonsflotta, punkt 1 (KD)	147
5. En fossilfri fordonsflotta, punkt 1 (MP)	148
6. Strategi för elektrifiering, punkt 2 (M)	149
7. Strategi för elektrifiering, punkt 2 (C).....	150
8. Strategi för elektrifiering, punkt 2 (KD).....	150
9. Infrastruktur för laddning och fossilfri tankning, punkt 3 (M)	151
10. Infrastruktur för laddning och fossilfri tankning, punkt 3 (C)	153
11. Infrastruktur för laddning och fossilfri tankning, punkt 3 (KD)	155
12. Infrastruktur för laddning och fossilfri tankning, punkt 3 (L)	157
13. Infrastruktur för laddning och fossilfri tankning, punkt 3 (MP)	159
14. Elvägar och elektrifiering av tunga vägtransporter, punkt 4 (SD)	160
15. Elvägar och elektrifiering av tunga vägtransporter, punkt 4 (KD)	161
16. Elvägar och elektrifiering av tunga vägtransporter, punkt 4 (L).....	162
17. Andra styrmedel för att nå transportsektorns klimatmål, punkt 5 (M).....	163
18. Andra styrmedel för att nå transportsektorns klimatmål, punkt 5 (C)	164
19. Självkörande fordon, punkt 6 (M)	165

20. Självkörande fordon, punkt 6 (SD).....	166
21. Självkörande fordon, punkt 6 (KD).....	167
22. Självkörande fordon, punkt 6 (L).....	168
23. Omregleringen av besiktningensmarknaden för fordon, punkt 7 (M, C, KD, L).....	169
24. Omregleringen av besiktningensmarknaden för fordon, punkt 7 (V).....	171
25. Miljökontroll i fordonsbesiktningen, punkt 8 (S, SD).....	172
26. Besiktningensregler för gasdrivna fordon, punkt 9 (C).....	173
27. Framförande av obesiktigade fordon, punkt 10 (C).....	173
28. Tyngre och längre lastbilar, punkt 11 (M).....	174
29. Tyngre och längre lastbilar, punkt 11 (SD).....	175
30. Tyngre och längre lastbilar, punkt 11 (C).....	176
31. Tyngre och längre lastbilar, punkt 11 (KD).....	178
32. Tyngre och längre lastbilar, punkt 11 (L).....	180
33. Tillfälliga tunga transporter, punkt 12 (M).....	181
34. Tillfälliga tunga transporter, punkt 12 (SD).....	181
35. Tillfälliga tunga transporter, punkt 12 (C).....	183
36. Tillfälliga tunga transporter, punkt 12 (L).....	184
37. Bilpooler, punkt 13 (M).....	184
38. Bilpooler, punkt 13 (SD).....	185
39. Bilpooler, punkt 13 (C).....	186
40. Bilpooler, punkt 13 (MP).....	187
41. Parkeringsfrågor, punkt 14 (M).....	188
42. Parkeringsfrågor, punkt 14 (SD).....	189
43. Parkeringsfrågor, punkt 14 (C).....	191
44. Parkeringsfrågor, punkt 14 (V).....	192
45. Parkeringsfrågor, punkt 14 (L).....	193
46. Parkeringsfrågor, punkt 14 (MP).....	194
47. Flyttning av fordon, punkt 15 (M, SD).....	195
48. Flyttning av fordon, punkt 15 (L).....	196
49. Vägtrafikregistret, punkt 16 (M).....	197
50. Vägtrafikregistret, punkt 16 (SD).....	198
51. Vägtrafikregistret, punkt 16 (C, L).....	199
52. Vägtrafikregistret, punkt 16 (KD).....	200
53. Fordonsmålvakter, punkt 17 (M).....	201
54. Fordonsmålvakter, punkt 17 (SD).....	202
55. Fordonsmålvakter, punkt 17 (C).....	204
56. Fordonsmålvakter, punkt 17 (KD).....	205
57. Fordonsmålvakter, punkt 17 (L).....	206
58. Bestämmelser om vissa fordonstyper, punkt 18 (SD).....	208
59. Bestämmelser om vissa fordonstyper, punkt 18 (MP).....	209
60. Äldre fordon och motorhobbyn, punkt 19 (M, SD).....	210
61. Äldre fordon och motorhobbyn, punkt 19 (C).....	212
62. Regler för ombyggda fordon, punkt 20 (SD).....	213
63. Vissa vägfrågor, punkt 21 (M).....	214
64. Vissa vägfrågor, punkt 21 (SD).....	214
65. Vissa vägfrågor, punkt 21 (L).....	216
66. Vägskyltning, punkt 22 (M).....	217
67. Vägskyltning, punkt 22 (SD).....	218
68. Vägskyltning, punkt 22 (KD).....	219
69. Vinterväghållning, punkt 24 (S, V, MP).....	220

70. Tillståndsplikt för virkesupplag, punkt 25 (SD)	221
Särskilda yttranden	222
1. Miljökontroll i fordonsbesiktningen, punkt 8 (V).....	222
2. Miljökontroll i fordonsbesiktningen, punkt 8 (MP).....	223
<i>Bilaga</i>	
Förteckning över behandlade förslag	224
Skrivelsen	224
Följdmotionen	224
Motioner från allmänna motionstiden 2021/22	224

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

En hållbar transportsektor

1. En fossilfri fordonsflotta

Riksdagen avslår motionerna

2021/22:3203 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkandena 5, 6, 15 och 17,

2021/22:3436 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkandena 17 och 18,

2021/22:3663 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 5 i denna del och 28,

2021/22:3684 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 51 i denna del,

2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 13 och

2021/22:4066 av Lorentz Tovatt m.fl. (MP) yrkande 29.

Reservation 1 (M)

Reservation 2 (C)

Reservation 3 (V)

Reservation 4 (KD)

Reservation 5 (MP)

2. Strategi för elektrifiering

Riksdagen avslår motionerna

2021/22:3663 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 14,

2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 60,

2021/22:3750 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 20 och 22 samt

2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 6.

Reservation 6 (M)

Reservation 7 (C)

Reservation 8 (KD)

3. Infrastruktur för laddning och fossilfri tankning

Riksdagen avslår motionerna

2021/22:311 av Markus Wiechel m.fl. (SD) yrkandena 1 och 5–7,

2021/22:1140 av Magnus Stuart (M),

2021/22:1883 av Lars Hjalmered (M) yrkande 1,

2021/22:3104 av Cecilia Widegren (M),

2021/22:3242 av Peter Helander m.fl. (C) yrkande 22,

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 16,

2021/22:3436 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkandena 21, 25 och 26,

2021/22:3497 av Kerstin Lundgren m.fl. (C) yrkande 3,

2021/22:3663 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 5 i denna del, 31 och 33–36,

2021/22:3684 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkandena 51 i denna del och 61–65,

2021/22:3750 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 18 och 21,

2021/22:3757 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 1, 2, 39 och 41,

2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 4,

2021/22:4066 av Lorentz Tovatt m.fl. (MP) yrkandena 32 och 33 samt

2021/22:4199 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkandena 24–26.

Reservation 9 (M)

Reservation 10 (C)

Reservation 11 (KD)

Reservation 12 (L)

Reservation 13 (MP)

4. Elvägar och elektrifiering av tunga vägtransporter

Riksdagen avslår motionerna

2021/22:1883 av Lars Hjalmered (M) yrkande 2,

2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 83,

2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 5 och 7,

2021/22:4195 av Camilla Brodin m.fl. (KD) yrkande 33 och

2021/22:4199 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkande 27.

Reservation 14 (SD)

Reservation 15 (KD)

Reservation 16 (L)

5. Andra styrmedel för att nå transportsektorns klimatmål

Riksdagen avslår motionerna

2021/22:1654 av Rickard Nordin (C) yrkande 1,

2021/22:3436 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkandena 5 och 19,

2021/22:3663 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 6, 7 och 30 samt

2021/22:3684 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkandena 52 och 54.

Reservation 17 (M)

Reservation 18 (C)

6. Självkörande fordon

Riksdagen avslår motionerna

2021/22:872 av Saila Quicklund (M),

2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 56 och 57,

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkandena 14 och 15,

2021/22:3757 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 23 och

2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 12.

Reservation 19 (M)

Reservation 20 (SD)

Reservation 21 (KD)

Reservation 22 (L)

*Regeringens skrivelse om omregleringen av besiktningmarknaden***7. Omregleringen av besiktningmarknaden för fordon**

Riksdagen avslår motionerna

2021/22:1411 av Emilia Töyrä m.fl. (S),

2021/22:3195 av Jessica Thunander m.fl. (V) yrkande 11 och

2021/22:4284 av Anders Åkesson m.fl. (C, M, KD, L) yrkandena 1, 3 och 4 samt

lägger skrivelse 2021/22:32 till handlingarna.

Reservation 23 (M, C, KD, L)

Reservation 24 (V)

*Fordonsbesiktning***8. Miljökontroll i fordonsbesiktningen**

Riksdagen ställer sig bakom det som utskottet anför om att Sverige bör utreda vilka konsekvenser de svenska kraven på miljökontroll har fått i jämförelse med miljökontrollen i andra länder i EU och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:4284 av Anders Åkesson m.fl. (C, M, KD, L) yrkande 2, bifaller delvis motionerna

2021/22:3195 av Jessica Thunander m.fl. (V) yrkande 9 och

2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 34 och avslår motionerna

2021/22:1654 av Rickard Nordin (C) yrkande 2 och

2021/22:3195 av Jessica Thunander m.fl. (V) yrkande 10.

Reservation 25 (S, SD)

9. Besikttningsregler för gasdrivna fordon

Riksdagen avslår motion

2021/22:3663 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 32.

Reservation 26 (C)

10. Framförande av obesiktigade fordon

Riksdagen avslår motionerna

2021/22:2641 av Ann-Charlotte Hammar Johnsson och Lars Püss (båda M) och

2021/22:3502 av Anders Åkesson och Johan Hedin (båda C) yrkandena 3 och 4.

Reservation 27 (C)

*Fordonsfrågor***11. Tyngre och längre lastbilar**

Riksdagen avslår motionerna

2021/22:776 av Johan Hultberg (M) yrkande 3,

2021/22:1375 av Jessika Roswall (M) yrkandena 1 och 2,
 2021/22:1887 av Lars Hjalmered (M) yrkandena 1–3,
 2021/22:2456 av Mats Nordberg m.fl. (SD) yrkande 64,
 2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 22,
 2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 47.1 och 59,
 2021/22:3757 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 13 och 28,
 2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 36 och 47,
 2021/22:4131 av Helena Lindahl m.fl. (C) yrkandena 6 och 9 samt
 2021/22:4199 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkande 73.1.

Reservation 28 (M)

Reservation 29 (SD)

Reservation 30 (C)

Reservation 31 (KD)

Reservation 32 (L)

12. Tillfälliga tunga transporter

Riksdagen avslår motionerna

2021/22:702 av Martina Johansson (C),

2021/22:1944 av Lotta Olsson (M),

2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 11,

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 10,

2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 48 och

2021/22:3757 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 12.

Reservation 33 (M)

Reservation 34 (SD)

Reservation 35 (C)

Reservation 36 (L)

13. Bilpooler

Riksdagen avslår motionerna

2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 26 i denna del,

2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 53,

2021/22:3757 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 30 och 31 samt

2021/22:4066 av Lorentz Tovatt m.fl. (MP) yrkande 24.

Reservation 37 (M)

Reservation 38 (SD)

Reservation 39 (C)

Reservation 40 (MP)

14. Parkeringsfrågor

Riksdagen avslår motionerna

2021/22:232 av Markus Wiechel och Alexander Christiansson (båda SD),

2021/22:311 av Markus Wiechel m.fl. (SD) yrkande 3,

2021/22:481 av Michael Rubbestad (SD),

2021/22:607 av Jan Ericson (M),
2021/22:2284 av Maria Nilsson (L),
2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 26 i denna del och 34,
2021/22:3071 av Hans Ekström (S),
2021/22:3203 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 9,
2021/22:3408 av Lorentz Tovatt och Emma Hult (båda MP) yrkande 2,
2021/22:3436 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkandena 23 och 24,
2021/22:3506 av Niels Paarup-Petersen m.fl. (C) yrkandena 1 och 2,
2021/22:3757 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 8 och 9,
2021/22:4066 av Lorentz Tovatt m.fl. (MP) yrkande 26 och
2021/22:4067 av Karolina Skog (MP) yrkande 7.

Reservation 41 (M)

Reservation 42 (SD)

Reservation 43 (C)

Reservation 44 (V)

Reservation 45 (L)

Reservation 46 (MP)

15. Flyttning av fordon

Riksdagen avslår motionerna

2021/22:122 av Ann-Sofie Lifvenhage (M),

2021/22:676 av Per Söderlund m.fl. (SD),

2021/22:1046 av Lars Mejern Larsson och Mikael Dahlqvist (båda S),

2021/22:1945 av Lotta Olsson (M),

2021/22:2777 av Sten Bergheden (M),

2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 96 och

2021/22:3390 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkande 1 i denna del.

Reservation 47 (M, SD)

Reservation 48 (L)

16. Vägtrafikregistret

Riksdagen avslår motionerna

2021/22:350 av Hampus Hagman (KD),

2021/22:1184 av Daniel Bäckström (C),

2021/22:1442 av Borianana Åberg (M),

2021/22:1960 av Lars Jilmstad (M),

2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 16, 97, 99 och 101,

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 62,

2021/22:3502 av Anders Åkesson och Johan Hedin (båda C) yrkande 5,

2021/22:3593 av Lars Beckman (M),

2021/22:3757 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 42 och

2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 52.

Reservation 49 (M)

Reservation 50 (SD)
Reservation 51 (C, L)
Reservation 52 (KD)

17. Fordonsmålvakter

Riksdagen avslår motionerna
 2021/22:550 av Jan Ericson (M),
 2021/22:730 av Joakim Järrebring (S),
 2021/22:942 av Caroline Helmersson Olsson m.fl. (S),
 2021/22:1136 av John Weinerhall och Viktor Wärmick (båda M) yrkandena 1–3,
 2021/22:1496 av Boriana Åberg (M) yrkandena 1–4,
 2021/22:2535 av Angelica Lundberg m.fl. (SD) yrkandena 4–7,
 2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 79 och 98,
 2021/22:3231 av Martina Johansson m.fl. (C) yrkande 17,
 2021/22:3390 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkandena 1 i denna del och 2,
 2021/22:3656 av Niels Paarup-Petersen (C) yrkandena 2–4,
 2021/22:3757 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 43,
 2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 31–33 och
 2021/22:4190 av Andreas Carlson m.fl. (KD) yrkande 36.

Reservation 53 (M)
Reservation 54 (SD)
Reservation 55 (C)
Reservation 56 (KD)
Reservation 57 (L)

18. Bestämmelser om vissa fordonstyper

Riksdagen avslår motionerna
 2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 54 och 75 samt
 2021/22:3413 av Lorentz Tovatt (MP).

Reservation 58 (SD)
Reservation 59 (MP)

Historiska fordon och motorhobbyn

19. Äldre fordon och motorhobbyn

Riksdagen avslår motionerna
 2021/22:165 av Jan Ericson (M),
 2021/22:171 av Jan Ericson och Lars Beckman (båda M),
 2021/22:393 av Josef Fransson (SD) yrkandena 2, 4 och 5,
 2021/22:691 av Mats Nordberg och Runar Filper (båda SD),
 2021/22:841 av Sofia Westergren m.fl. (M),
 2021/22:1218 av Per Lodenius och Per Åsling (båda C),
 2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 59 och 100,
 2021/22:3025 av Mats Nordberg och Runar Filper (båda SD),
 2021/22:3113 av Cecilia Widegren (M),

2021/22:3114 av Cecilia Widegren (M) yrkandena 1–3 och
2021/22:3751 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 1, 3 och 4.

Reservation 60 (M, SD)

Reservation 61 (C)

20. Regler för ombyggda fordon

Riksdagen avslår motion

2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 60.

Reservation 62 (SD)

Vägfrågor

21. Vissa vägfrågor

Riksdagen avslår motionerna

2021/22:311 av Markus Wiechel m.fl. (SD) yrkande 2,

2021/22:1657 av Rickard Nordin (C),

2021/22:2458 av Yasmine Eriksson m.fl. (SD) yrkandena 2 och 8,

2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 9, 27, 30 i denna del, 42, 51 och 52,

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 20,

2021/22:3518 av Johan Hedin (C) yrkande 4,

2021/22:3559 av Lars Beckman (M) och

2021/22:3755 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 14.

Reservation 63 (M)

Reservation 64 (SD)

Reservation 65 (L)

22. Vägs skyltning

Riksdagen avslår motionerna

2021/22:1025 av Ulrika Heie och Fredrik Christensson (båda C) yrkandena 1 och 2,

2021/22:1654 av Rickard Nordin (C) yrkande 3,

2021/22:2029 av Lotta Olsson (M),

2021/22:2235 av Erik Ottoson (M) yrkandena 1 och 2,

2021/22:2832 av Katarina Brännström (M),

2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 21 och 30 i denna del,

2021/22:3757 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 11 och 38 samt

2021/22:3878 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 12.

Reservation 66 (M)

Reservation 67 (SD)

Reservation 68 (KD)

23. Enskilda vägar

Riksdagen avslår motionerna

2021/22:2101 av Per Åsling och Peter Helander (båda C) yrkande 2,

2021/22:3122 av Cecilia Widegren (M) yrkande 2 och
2021/22:3562 av Lars Beckman (M).

24. Vinterväghållning

Riksdagen ställer sig bakom det som utskottet anför om vinterväghållning och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2021/22:1602 av Helena Lindahl och Peter Helander (båda C),

2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 45,

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 13 och

2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 62 och
avslår motionerna

2021/22:1610 av Per Åsling och Helena Lindahl (båda C),

2021/22:3561 av Lars Beckman (M) och

2021/22:3563 av Lars Beckman (M).

Reservation 69 (S, V, MP)

25. Tillståndsplikt för virkesupplag

Riksdagen avslår motion

2021/22:758 av Mikael Eskilandersson (SD).

Reservation 70 (SD)

Stockholm den 1 februari 2022

På trafikutskottets vägnar

Jens Holm

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Jens Holm (V), Magnus Jacobsson (KD), Teres Lindberg (S), Denis Begic (S), Maria Stockhaus (M), Jasenko Omanovic (S), Sten Bergheden (M), Jimmy Ståhl (SD), Anders Hansson (M), Elin Gustafsson (S), Helena Gellerman (L), Patrik Jönsson (SD), Åsa Coenraads (M), Abraham Halef (S), Mikael Larsson (C), Stefan Plath (SD) och Axel Hallberg (MP).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I betänkandet behandlar utskottet regeringens skrivelse Riksrevisionens rapport om omregleringen av besiktningmarknaden för fordon (skr. 2021/22:32) och fyra yrkanden i en följdmotion som har väckts med anledning av skrivelsen.

I betänkandet behandlar utskottet även 231 motionsyrkanden från allmänna motionstiden 2021/22. Förslagen rör en rad olika fordons- och vägtrafikrelaterade ämnen som bl.a. en fossilfri fordonsflotta, infrastruktur för laddning, självkörande fordon, tyngre och längre lastbilar, parkeringsfrågor, vägtrafikregistret och fordonsmålvakter. En förteckning över behandlade förslag finns i bilagan.

I samband med beredningen av ärendet informerade företrädare för Riksrevisionen den 4 maj 2021 om de slutsatser och rekommendationer som Riksrevisionen har gjort i sin rapport. Den 9 november 2021 besökte delar av utskottet Evolution Road och demonstrationsanläggningen för elväg i Lund. Vid utskottssammanträdet den 11 november 2021 informerade företrädare för Transportstyrelsen och Fordonsbesiktningensbranschen om aktuella besiktningfrågor och den 25 november 2021 informerade Sveriges Åkeriföretag och Tåg företagen om sin gemensamma syn på transporteffektivitet.

I sammanhanget kan nämnas att utskottet avser att senare under riksmötet behandla vissa frågor om bl.a. väginfrastruktur, trafiksäkerhet och cykling.

Skrivelsens huvudsakliga innehåll

I skrivelsen redovisar regeringen sin bedömning av de iakttagelser och rekommendationer som Riksrevisionen har redovisat i rapporten Omregleringen av besiktningmarknaden för fordon (RiR 2021:11). Riksrevisionens övergripande slutsats är att omregleringen till viss del har lett till de resultat som riksdagen förväntade sig. I sin rapport rekommenderar emellertid Riksrevisionen regeringen att ombesörja så att skrivningarna i fordonslagen (2002:574) justeras så att Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (Swedac) vandelsprövar alla styrelseledamöter i besiktningens företagens bolagsstyrelser och att Transportstyrelsen utövar tillsyn över besiktningmarknaden i enlighet med lagen.

Regeringen instämmer delvis i Riksrevisionens iakttagelser och rekommendationer och avser att se över utformningen av fordonslagen i enlighet med Riksrevisionens rekommendationer samt att genom sin styrning av myndigheterna arbeta för att utveckla tillsynen på besiktningområdet.

I och med skrivelsen anser regeringen att granskningsrapporten är slutbehandlad.

Utskottets överväganden

En fossilfri fordonsflotta

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om hur arbetet för en fossilfri fordonsflotta ska bedrivas. Utskottet konstaterar att olika åtgärder redan har vidtagits under senare år för att påskynda omställningen till en fossilfri transportsektor. Utskottet betonar att minskade utsläpp är en förutsättning för att nå klimatmålen och lyfter i sammanhanget bl.a. fram den pågående elektrifieringen och energieffektiviseringen av fordonsflottan.

Jämför reservation 1 (M), 2 (C), 3 (V), 4 (KD) och 5 (MP).

Motionerna

I partimotion 2021/22:3203 menar Nooshi Dadgostar m.fl. (V) att regeringen bör återkomma med ett förslag om att införa ett förbud mot försäljning av nya bilar som drivs av fossila bränslen efter 2025 (yrkande 5). Motionärerna betonar att det behövs ytterligare åtgärder i närtid för att Sverige ska kunna genomföra en omställning till fossilfria vägtransporter och hänvisar till att det i en rad europeiska länder diskuteras och förbereds för förbud mot nyförsäljning av bilar som är drivna med bensin eller diesel. Vidare menar motionärerna att regeringen bör verka inom EU för ett förbud mot försäljning av nya bilar som drivs med fossila bränslen efter 2025 (yrkande 6). Dessutom anser motionärerna att regeringen senast 2022 bör återkomma till riksdagen med förslag på nödvändiga regeländringar för ökad tillämpning av konvertering av fordon (yrkande 15). Motionärerna vill att regelverk m.m. för att konvertera begagnade bilar till fossilfri drift förenklas och menar att ett statligt konverteringsstöd bör inrättas. Vidare anför motionärerna att regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag på åtgärder för att stärka tillgången på förnybara drivmedel på landsbygden (yrkande 17). Motionärerna konstaterar att förutsättningarna för en omställning till ett fossilfritt och transporteffektivt samhälle skiljer sig åt mellan städer och landsbygden.

I kommittémotion 2021/22:3436 anför Jessica Rosencrantz m.fl. (M) att alla nya bilar som säljs 2030 ska kunna drivas på el, annat fossilfritt drivmedel eller på ett bränsle med en hög inblandning av biodrivmedel (yrkande 17). Motionärerna konstaterar att många är beroende av bilen och att det är viktigt att inte straffa transporter som sådana utan i stället fokusera på åtgärder för sänkta utsläpp. Motionärerna föreslår vidare att Sverige ska verka för att EU skärper utsläppskraven på bilar vid nyförsäljning (yrkande 18). Det är angeläget att politiken är tydlig med det långsiktiga målet som är fossilfrihet.

I kommittémotion 2021/22:3663 uppmärksammar Anders Åkesson m.fl. (C) behovet av att successivt stärka styrningen mot miljöbilsfordon vid nybilsköp (yrkande 5 i denna del). Ett likalydande förslag finns i kommittémotion 2021/22:3684 yrkande 51 i denna del av Rickard Nordin m.fl. (C). Vidare framhåller motionärerna i motion 2021/22:3663 att möjligheterna till konvertering av bilar till mer miljövänlig drift måste förbättras och att lagen (2005:1248) om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel, den s.k. pumplagen, bör ses över för att möjliggöra fler fossilfria drivmedel (yrkande 28). Bilar som konverteras ska kunna ta del av stimulansåtgärder som ges till miljöbilar.

I kommittémotion 2021/22:3879 yrkande 13 föreslår Magnus Jacobsson m.fl. (KD) att kraven i lagen (2005:1248) om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel ändras. Motionärerna vill se tekniskneutralitet och menar att lösningar för elektricitet och vätgas bör främjas, varför den s.k. pumplagen behöver ändras så att möjligheten att tillhandahålla även elektricitet eller laddning för bränsleceller från vätgasdrivna fordon kan utgöra grund för att uppfylla kraven i denna lag.

I kommittémotion 2021/22:4066 av Lorentz Tovatt m.fl. (MP) anförs i yrkande 29 att fossildrivna och särskilt energislukande fordon ska fasas ut. Motionärerna föreslår därför att man genom slutdatum för försäljning fasar ut nybilsförsäljning av fossilbilar till senast 2025. Motionärerna vill vidare införa ett slutdatum för försäljning av fossila drivmedel senast 2030.

Bakgrund

Vägtrafikens utsläpp av växthusgaser

Trafikverket redovisar att inrikes transporter står för cirka en tredjedel av Sveriges utsläpp av växthusgaser. Om även utrikes sjöfart och flyg tas med är andelen drygt 40 procent. Av inrikes transporter står vägtrafiken för drygt 90 procent av utsläppen. Enligt Trafikverket beror vägtrafikens stora andel av utsläppen på att fordonen fortfarande till största delen använder fossila drivmedel.

I februari 2021 redovisade Trafikverket att utsläppen från vägtrafiken minskade med 9 procent under 2020, huvudsakligen beroende på att biltrafiken minskade med 10 procent under pandemin. Till minskningen bidrog även en kraftig minskning av koldioxidutsläppen från nya bilar genom elektrifiering och energieffektivisering. Koldioxidutsläppen från nya personbilar minskade från 120 g/km till 93 g/km. Andelen laddbara bilar i nybilsregistreringen ökade från 11 till 32 procent. Samtidigt skedde ett trendbrott jämfört med de senaste åren genom att icke laddbara bilar blev energi-effektivare. Till effektiviseringen av hela personbilsflottan bidrar även utskrotning och minskad användning av gamla bränsletörstiga fordon. Detta bidrog till att koldioxidutsläppen från personbilsflottan som helhet (gamla och nya fordon) sjönk från 159 g/km 2019 till 151 g/km 2020. Totalt motsvarar nyregistrering av nya bränslesnålare personbilar, nya lätta och tunga lastbilar

samt utskrotning och minskad användning av gamla bränsletörstiga bilar en minskning av växthusgasutsläppen på ca 150 000 ton. För tunga lastbilar var minskningen i stort sett inom osäkerhetsintervallet. Andelen förnybar energi inom vägtransportsektorn var under 2020 ca 23 procent, vilket enligt Trafikverket bara är några tiondels procent mer än under 2019. Totalt användes ca 15 terawattimmar biodrivmedel under 2020 till vägtrafik. Totalt minskade under 2020 utsläppen av växthusgaser från vägtrafiken med ca 9 procent eller drygt 1,3 miljoner ton. Minskningen förklaras till nästan 90 procent av minskad trafik som resultat av förändrade resvanor under pandemin. I övrigt bidrar energieffektivisering inklusive elektrifiering till de minskade utsläppen. Sedan 2010 har utsläppen nu minskat med 29 procent.

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

Trafikanalys uppföljning av de transportpolitiska målen 2021 visar att energieffektiviteten inom transportsektorn har utvecklats positivt sedan 2009 vad gäller person- och godstransporter på väg. Enligt Trafikanalys har det bl.a. skett ett tydligt genombrott för laddbara fordon, och växthusgasutsläppen från både inrikes och utrikes transporter och resor minskade markant under pandemiåret 2020. Men trots detta ligger den preliminärt beräknade nivån för utsläppen över var vi borde vara för att följa en linjär utveckling mot etappmålet för 2030.

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 miljökvalitetsmål 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 t.ex. 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.

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, en fortsatt omställning till förnybara och hållbara drivmedel där de fossila drivmedlen fasas ut samt en övergång till fossilfria och energieffektiva fordon.

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

Regeringen har framfört att takten i klimatomställningen måste öka och att minskade utsläpp från transportsektorn är en förutsättning för att nå klimatmålen. I budgetpropositionen för 2022 lämnas förslag på olika satsningar inom några utgiftsområden som ska påskynda omställningen i transportsektorn. Regeringen anför att det behövs en snabb, smart och samhällsekonomiskt effektiv elektrifiering för att transportsektorn ska ställa om till i princip nollutsläpp av växthusgaser till 2045 och bidra till att Sverige ska nå klimatmålen. Det föreslås satsningar på introduktion av miljölastbilar och eldrivna arbetsmaskiner, ökat stöd till laddinfrastruktur och genomförande av elektrifieringsstrategin.

Vidare har regeringen framfört att det behövs en skärpt miljöstyrning i bonus malus-systemet. Dåvarande miljö- och klimatministern har konstaterat att försäljningen av elbilar har dubblats flera gånger om sedan bonus malus

infördes, och regeringen vill fortsätta att gynna den utvecklingen. I takt med utvecklingen på nybilsmarknaden behöver bonus malus-systemet enligt regeringen kontinuerligt anpassas, både för att fortsätta att ge god miljöstyrning och för att systemet som helhet ska gå ihop.

Regeringen anger i sin klimatpolitiska handlingsplan att vätgas kan komma att få en större roll i framtiden bl.a. när det gäller bränsleceller i fordon. Statsrådet Anders Ygeman har i ett frågesvar (fr. 2020/21:1098) framhållit att vätgas är en av flera tekniker som på sikt kommer att krävas för att hantera de svåraste utmaningarna för att uppnå klimatneutralitet. Statsrådet lyfte bl.a. fram att mycket arbete redan pågår och att regeringen fortlöpande analyserar vilka ytterligare åtgärder som kan behövas för att utveckla möjligheterna att tillvarata vätgasens potential.

Pumplagen

När det gäller åtgärder för att trygga tillgången till förnybara drivmedel beslutade riksdagen i december 2005 att anta regeringens förslag till lag om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel (prop. 2005/06:16, bet. 2005/06:TU6, rskr. 2005/06:134). Lagen (2005:1248) om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel, den s.k. pumplagen, 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).

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

Enligt I en värld som ställer om – Sverige utan fossila drivmedel 2040 (SOU 2021:48) uppfyller många aktörer i dag lagkravet genom att tillhandahålla E85, men även andra förnybara drivmedel förekommer.

Utfasning av fossila drivmedel och försäljning av nya bilar

Av budgetpropositionen för 2022 framgår att andelen laddbara bilar i nybilsförsäljningen var 32 procent under 2020, vilket uppges vara högt jämfört med andra EU-länder. Utvecklingen kan enligt regeringen bl.a. förklaras av bonus malus-systemet och det statliga stödet till utbyggnad av laddinfrastruktur. Andelen laddbara bilar i fordonsflottan uppgick till ca 3,6 procent. Vidare framgår att de genomsnittliga koldioxidutsläppen hos nya bilar, som är ett mått på deras energieffektivitet, minskade kraftigt under 2020, från 120 g/km till 93 g/km. Minskningen beror enligt regeringen framför allt på en kraftigt ökad andel laddbara bilar i nybilsförsäljningen men också på att icke laddbara bilar blev mer energieffektiva.

Enligt Trafikanalys nyregistrerades 263 965 personbilar under perioden januari–oktober 2021, varav 41 procent var laddbara, vilket kan jämföras med 28 procent samma period 2020. Personbilar som drivs av etanol försvann nästan helt bland nyregistreringarna under 2020 och början av 2021. Antalet nyregistrerade etanolbilar uppgick till 1–13 fordon per månad under 2020, men i juni–oktober 2021 låg antalet nyregistrerade etanolbilar runt 100–200 fordon per månad.

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 vara utfasad 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.

Utredningen menar att Sverige bör verka för att EU-omfattande nollutsläppskrav med tydliga tidtabeller införs på nya personbilar, lätta lastbilar och tunga fordon. De offentliga insatserna för laddinfrastruktur behöver samordnas bättre, takten behöver öka och hinder behöver undanröjas. Reduktionspliktsystemet bör förändras genom att i) samma reduktionskrav ställs på diesel och bensin ii) rena och höginblandade flytande biodrivmedel förs in under systemet iii) en särskild kvot införs för avancerade biodrivmedel

och elektrobränslen. Utredningen menar vidare att förutsättningarna för att omforma reduktionsplikten till ett utsläppshandelssystem bör utredas, i samspel med pågående utveckling inom EU. Utredningen menar vidare att ett nationellt förbud mot nya bensin- och dieseldrivna personbilar bedöms som svårt att införa, inte minst från EU-rättslig synpunkt. Sverige bör i stället verka för EU-omfattande nollutsläppskrav i förordningen 2019/631 om nya bilaras koldioxidutsläpp till 2030 eller strax därefter och senast 2035. På nationell nivå föreslås ett riksdagsbundet mål om endast nollutsläppsfordon (NUF) i nybilsförsäljningen av personbilar 2030. Utredningen menar att EU-kraven bör kompletteras med fortsatt utveckling av de nationella styrmedlen.

Sista svarsdag för remissvaren till Regeringskansliet (Miljödepartementet) var den 6 september 2021. Enligt uppgift pågår beredning av ärendet.

Olika myndigheters och andra aktörers arbete inom området

Trafikverket arbetar med att möjliggöra utvecklingen för god tillgänglighet i ett hållbart samhälle, där minskad klimatpåverkan är en viktig del. Trafikverket uppger att man arbetar i samverkan med andra aktörer för ett mer transporteffektivt samhälle och energieffektiv användning av transportsystemet. Trafikverket har bl.a. i uppdrag från regeringen att öka berörda aktörers kunskap om hur transportsektorn kan reducera utsläppen av växthusgaser. Den årliga resultatkonferensen för transportsektorns klimatmål, Grönt ljus 2030, är en av aktiviteterna. Trafikverket arbetar också för att transportsektorn utvecklas så att fordon, fartyg och flygplan blir mer energieffektiva och drivs med energi som är långsiktigt hållbar. I sin egen verksamhet arbetar Trafikverket för energieffektiva och mindre klimatpåverkande lösningar vid byggande, drift och underhåll av infrastruktur. Trafikverkets arbete består även av att utveckla och sprida kunskap samt utarbeta och föreslå styrmedel på internationell, nationell, regional och lokal nivå. Trafikverket har pekat ut följande fyra huvudområden: Transporteffektivt samhälle, Energieffektivisering, Förnybar energi och Klimatneutral infrastruktur. Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033 från november 2021 innehåller ökade medel för att minska miljöpåverkan från transporter och infrastruktur, bl.a. en särskild pott till miljöåtgärder längs statlig infrastruktur. Trafikverket menar att eldrift måste dominera i vägtrafiken inom ett par decennier, huvudsakligen genom batteridrift men även genom bränsleceller.

Regeringen har gett Statens energimyndighet (Energimyndigheten) i uppdrag att ta fram ett förslag till en övergripande strategi för vätgas och elektrobränslen roll i det svenska energisystemet, inklusive ammoniak. I uppdraget har bl.a. ingått 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, att analysera tekniska och ekonomiska förutsättningar för vätgas som energilager för flexibilitet i energisystemet och att identifiera

hinder mot en introduktion av vätgas som en del av det svenska energisystemet. Strategin och de eventuella åtgärdsförslagen ska syfta till att underlätta omställningen till fossilfrihet. I november 2021 redovisade myndigheten sitt förslag till en nationell strategi. I arbetet med att begränsa klimatförändringarna kommer fossilfri vätgas, elektrobränslen och ammoniak att spela en central roll för flera samhällssektorer. I förslaget sägs att vätgas får en viktig roll, speciellt inom industrisektorn, där vätgas kan lösa problem som annan teknik inte klarar av. Sådana satsningar kan i sin tur påverka andra sektorer som transport genom sektorsintegration. I arbetet med strategin har olika hinder analyserats för att peka ut effektiva insatser som staten kan göra. Eftersom utvecklingen för vätgas går snabbt har Energimyndigheten i strategin prioriterat åtgärder som kan genomföras de närmaste fem åren. Strategin sätter konkreta mål till såväl 2030 som 2045. Den identifierar även ett antal 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.

Trafikanalys fick i mars 2021 i uppdrag att ta fram underlag med analyser och förslag som leder till transportsektorns klimatomställning. Uppdraget ska genomföras med stöd av Boverket, Energimyndigheten, Naturvårdsverket, Trafikverket och Transportstyrelsen. I uppdraget ingår bl.a. att analysera och föreslå hur befintliga styrmedel och kombinationer av dessa kan utvecklas så att den samlade styrningen bidrar till att nå etappmålet för inrikes transporter till 2030 och i princip nollutsläpp från transporter 2045, samt att identifiera möjliga utsläppsminskningar och utforma förslag på nya styrmedel och åtgärder med fokus på regelverk eller incitament som syftar till att den samlade styrningen ska bidra till att nå målen. Trafikanalys ska redovisa uppdraget till Regeringskansliet (Miljödepartementet) senast den 15 september 2022.

I augusti 2021 gav regeringen Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) i uppdrag att bidra till kunskapsuppbyggnaden kring en snabb, smart och samhällsekonomiskt effektiv elektrifiering av transportsektorn. Uppdraget och de olika kunskapsunderlagen ska redovisas vid tre tillfällen: den 1 februari 2022, den 31 maj 2022 och den 31 december 2022.

Senast den 31 mars varje år lämnar Klimatpolitiska rådet en rapport till regeringen. I rapporten ska det finnas en bedömning av klimatarbetet och utsläppsutvecklingen samt av om regeringens politik leder till klimatmålen. I rapporten från mars 2021 konstaterar rådet bl.a. att när det gäller transportsektorn har användningen av biodrivmedel och effektivare fordon bidragit till minskade utsläpp, men samtidigt har trafikvolymerna ökat. Rådet menar att det behövs omfattande investeringar i bl.a. fossilfria energisystem, transporter och infrastruktur för att klimatmålen ska vara möjliga att nå. Sett ur ett utsläppsperspektiv är enligt rådet reduktionsplikten för bensin och diesel det starkaste styrmedlet riktat mot transportsektorn.

Klimatpolitiska rådets rapport från 2019 framhöll tre områden som kan ge betydande utsläppsminskningar i transportsektorn under perioden fram till 2030:

1. ett mer transporteffektivt samhälle som begränsar transportbehovet och använder mer effektiva transportmedel
2. elektrifiering genom eldrivna fordon och utbyggd laddinfrastruktur
3. utfasning av fossila drivmedel genom fossilfria drivmedel i effektivare fordon.

Vidare kan nämnas att Fossilfritt Sverige arbetar med att öka takten i klimatomställningen. Målet är att bygga en stark industri och skapa fler jobb och exportmöjligheter genom att bli fossilfri. Fossilfritt Sverige startades på initiativ av regeringen 2015 före FN:s klimatomöte i Paris och samlar aktörer i form av företag, kommuner, regioner och organisationer som ställer sig bakom deklarationen om att Sverige ska bli ett av världens första fossilfria välfärdsländer. Genom samverkan med företag, branscher, kommuner och regioner arbetar Fossilfritt Sverige med att identifiera hinder och möjligheter för att accelerera utvecklingen. Utifrån det tar Fossilfritt Sverige fram förslag som överlämnas till regeringen och samlar aktörer för att vidta åtgärder. Initiativet ska fortgå fram till den 31 december 2024. Inom ramen för Fossilfritt Sverige har 22 branscher, inklusive åkerinäringen, tagit fram färdplaner för att visa hur de kan stärka sin konkurrenskraft genom att bli fossilfria eller klimatneutrala. Färdplanerna visar möjligheterna, identifierar hinder och innehåller förslag på lösningar, genom både egna åtaganden och politiska förslag. I oktober 2021 redovisades den första uppföljningen av de 22 färdplanerna för fossilfri konkurrenskraft.

I januari 2021 överlämnade Fossilfritt Sverige en vätgasstrategi till regeringen. Strategin är framtagen i samarbete med flera företag och andra aktörer inom vätgasens värdekedja och innehåller förslag på vad som behöver göras för att Sverige ska kunna utnyttja vätgasens fulla potential i arbetet med att minska utsläppen av växthusgaser och stärka företagets konkurrenskraft. Vidare har en strategi för en hållbar batterivärdekedja tagits fram.

Arbetet inom EU

I december 2020 enades Europeiska rådet om att skärpa EU:s klimatomål till 2030 från minst 40 procent till minst 55 procent utsläppsminskningar jämfört med 1990. Det skärpta klimatomålet till 2030 är inskrivet i EU:s klimatlag.

Den 14 juli 2021 presenterade kommissionen ett förslag till förordning om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa drivmedel, vilken ska ersätta direktiv 2014/94/EU om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen. Förslaget är en del av lagstiftningspaketet för att nå EU:s skärpta klimatomål till 2030, det s.k. Fit for 55-paketet. Kommissionens bedömning är att det nuvarande direktivet inte är anpassat för unionens klimatomål för 2030. EU-kommissionens klimatpaketet Fit for 55 syftar till att genomföra EU:s skärpta

klimatmål för 2030 och innehåller förslag på åtgärder för att minska utsläppen av växthusgaser med minst 55 procent fram till 2030, jämfört med 1990 års nivåer. Det stakar också ut riktningen mot det långsiktiga klimatmålet om klimatneutralitet senast 2050. Fit for 55-paketet innehåller sammanlagt 13 förslag. Bland annat föreslås att alla nya bilar ska vara utsläppsfria 2035. Krav ställs också på en kraftig utbyggnad av infrastruktur för att säkerställa tillgång till el och vätgas.

Inom ramen för Fit for 55-paketet har kommissionen även lämnat ett förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av förordning (EU) 2019/631 vad gäller skärpning av normerna för koldioxidutsläpp från nya personbilar och nya lätta nyttofordon i linje med unionens höjda klimatambitioner, COM(2021) 556. Vidare har kommissionen bl.a. lämnat ett förslag till Europaparlamentets och rådets beslut om ändring av beslut (EU) 2015/1814 vad gäller det antal utsläppsrätter som ska placeras i reserven för marknadsstabilitet inom unionens utsläppshandelssystem för växthusgaser fram till 2030, COM(2021) 571.

Konvertering av fordon

I Sverige finns det ett stort antal personbilar med konventionella diesel- och bensinmotorer med lång återstående livslängd. Regeringen anför i budgetpropositionen för 2021 (prop. 2020/21:1 utg.omr. 20) att en premie för konvertering av bilar från fossil drift till biodrivmedel eller biogas bör införas 2022 för att minska utsläppen från den befintliga fordonsflottan.

Den 19 december 2019 gav regeringen Konjunkturinstitutet i uppdrag att analysera förutsättningarna för att konvertera befintliga fordon till lågutsläppsfordon. I redovisningen till regeringen från juni 2021 diskuteras förutsättningar för, och konsekvenser av, efterkonvertering av personbilar till etanol- eller gasdrift. Givet att transportsektorns utsläppsmål till 2030 ska nås och att detta sker genom att politiken gradvis styr mot målet resulterar konverteringen inte i globala utsläppsminskningar. Den primära samhällsekonomiska intäkten följer enligt Konjunkturinstitutet i stället av att konvertering kan medge större drivmedelsförsäljning under den utsläppsbanan som leder mot transportsektorns utsläppsmål. Denna effekt är större för konvertering som flyttar efterfrågan till drivmedel utanför reduktionsplikten. Intäkten är större vid gaskonvertering än etanolkonvertering eftersom fordonsgas är mer biointensivt än E85. Analysen visar bl.a. att viss konvertering av bilar kommer att ske även i avsaknad av konverteringsstöd eftersom vissa bilägare kommer att finna det privatekonomiskt lönsamt. Analysen indikerar emellertid också att ett konverteringsstöd inte är ett kostnadseffektivt styrmiddel för att minska transportsektorns utsläpp av fossil koldioxid. Frågan bereds inom Regeringskansliet.

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om en fossilfri fordonsflotta behandlades senast i utskottets betänkande 2020/21:TU9 Väg- och fordonsfrågor. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena. Riksdagen biföll utskottets förslag.

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. Växthusgasutsläppen från inrikes transporter (utom inrikes luftfart) ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010. Utskottet kan konstatera att en rad olika åtgärder har vidtagits under senare år för att påskynda omställningen till en fossilfri transportsektor. Utskottet välkomnar regeringens ambition att Sverige ska bli världens första fossilfria välfärdsland. Genom de ambitiösa målsättningarna och insatserna har Sverige tagit på sig rollen som ett internationellt föregångsland i omställningen till en fossilfri transportsektor. Utskottet välkomnar regeringens avsikt att agera pådrivande för en sådan omställning i internationella sammanhang.

Utskottet kan konstatera att transportsektorn står för nära en tredjedel av Sveriges utsläpp av växthusgaser. Minskade utsläpp från transportsektorn är en förutsättning för att nå klimatmålen. Utskottet vill framhålla att transportsystemets omställning därför är central om de långsiktiga klimatmålen ska nås. Utskottet har vid flera tillfällen framhållit att omställningen till ett långsiktigt hållbart transportsystem är en av de största utmaningar som transportpolitiken står inför. Utskottet anser att utsläppen från inrikes transporter behöver minska snabbare än hittills, varför det krävs en fortsatt långsiktig och resultatutvecklad politik för att ställa om till en fossilfri fordonsflotta med tillhörande infrastruktur. Utskottet välkomnar därför att både regeringen och myndigheterna arbetar aktivt med flera olika insatser för att uppnå en fossilfri fordonsflotta. Vidare vill utskottet särskilt framhålla det arbete som görs inom EU inom ramen för det s.k. Fit for 55-paketet för att nå EU:s klimatmål.

Utskottet kan med tillfredsställelse konstatera att koldioxidutsläppen från nya bilar minskar kraftigt, både genom elektrifiering och genom energi-effektivisering. Det är mycket glädjande att andelen laddbara bilar i nybilsregistreringen har ökat. När det gäller motionsförslag om förbud mot försäljning av nya bensin- och dieseldrivna bilar vill utskottet uppmärksamma den utredning som regeringen har tillsatt om just utfasning av fossila drivmedel och förbud mot försäljning av nya bensin- och dieseldrivna bilar. Utfasningsutredningens betänkande redovisades i juni 2021 och bereds för närvarande inom Regeringskansliet. Utskottet ser fram emot resultatet av den beredningen och finner mot den bakgrunden inte skäl att nu ta något initiativ med anledning av motionsförslagen.

När det gäller motionsyrkanden om konvertering av fordon vill utskottet framhålla att regeringen arbetar med denna fråga. Utskottet välkomnar att

regeringens ambition är att en premie för konvertering av bilar från fossil drift till biodrivmedel eller biogas bör införas 2022 för att minska utsläppen från den befintliga fordonsflottan. Som underlag för detta arbete har regeringen bl.a. låtit Konjunkturinstitutet utreda förutsättningarna för ett konverteringsstöd. Enligt utskottets uppfattning är detta viktiga åtgärder för att ytterligare öka takten i omställningen och göra det möjligt för ägare till äldre bilar att minska sina utsläpp.

Utskottet vill vidare framhålla vikten av tillgång på förnybara drivmedel i hela Sverige, både i städer och på landsbygden. När det gäller motionsförslag om pumplagen vill utskottet liksom tidigare framhålla att syftet med lagen är att öka tillgängligheten till förnybara drivmedel, varför det inte är möjligt att uppfylla kravet i pumplagen genom att sälja el. Utskottet har inte ändrat inställning i denna fråga.

Utskottet anser med hänvisning till vad som anförts ovan att det inte finns anledning att ta något initiativ med anledning av motionsförslagen. Motionerna 2021/22:3203 (V) yrkandena 5, 6, 15 och 17, 2021/22:3436 (M) yrkandena 17 och 18, 2021/22:3663 (C) yrkandena 5 i denna del och 28, 2021/22:3684 (C) yrkande 51 i denna del, 2021/22:3879 (KD) yrkande 13 och 2021/22:4066 (MP) yrkande 29 avstyrks därmed.

Strategi för elektrifiering

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om en strategi för elektrifiering. Utskottet hänvisar till redan pågående arbete med att ta fram en sådan strategi och understryker att den ska bidra till att ge förutsättningar för en snabb och samhällsekonomiskt effektiv elektrifiering. Utskottet betonar att elektrifiering är en viktig åtgärd för transportsystemets omställning till fossilfrihet.

Jämför reservation 6 (M), 7 (C) och 8 (KD).

Motionerna

I kommittémotion 2021/22:3750 betonar Maria Stockhaus m.fl. (M) att Sverige ska vara världsledande i elektrifiering av fordonsparken (yrkande 20). Motionärerna menar att det behövs en nationell elektrifieringsstrategi och att regeringen bör tillsätta en utredning med uppdrag att föreslå tydliga mål för en strategisk elektrifiering av vägar. Motionärerna anför även att Sverige aktivt ska arbeta inom ramen för EU för harmonisering av elektrifiering och övrig fossilfri infrastruktur (yrkande 22). De betonar att det ska vara lätt och tryggt att ladda bilen i hela EU.

I kommittémotion 2021/22:3663 yrkande 14 betonar Anders Åkesson m.fl. (C) att den nationella strategin för en ökad elektrifiering av Sveriges transporter – med elinfrastruktur till aktuellt vägnät, en utbyggnadsplan för

laddinfrastruktur anpassad till tunga transporter, översyn av beslutsprocesser samt samarbete med andra länder för att sätta en standard – skyndsamt ska genomföras. Motionärerna vill att den nationella elektrifieringsstrategin ska inkludera ambitiösa mål för ökad elektrifiering i den svenska fordonsflottan, inklusive tunga transporter, och tillhörande laddinfrastruktur, och motionärerna vill bl.a. se en bred definition av elektrifiering som inkluderar såväl batteridrift som vätgas och bränsleceller.

Även i kommittémotion 2021/22:3679 yrkande 60 betonar Anders Åkesson m.fl. (C) behovet av att verka för en nationell strategi för en ökad elektrifiering av Sveriges transporter, med elinfrastruktur till aktuellt vägnät, en utbyggnadsplan för lastbilanpassad laddinfrastruktur, översyn av beslutsprocesser samt samarbete med andra länder för att sätta en standard. Fortsatta satsningar på elektrifiering av vägstråk är viktiga, och Trafikverket måste i högre utsträckning än i dag och i större samverkan med bl.a. transportbranschen prioritera kommersialisering och utrullning av system för eldrift.

I kommittémotion 2021/22:3879 yrkande 6 påtalar Magnus Jacobsson m.fl. (KD) behovet av en utvecklad strategi för elektrifiering av fordonsflottan. Motionärerna betonar att det i arbetet med elbilar och elvägar finns alla möjligheter att ligga i framkant och att Sverige bör ta fram en heltäckande strategi för elektrifiering av fordonsflottan.

Pågående arbete

En nationell elektrifieringsstrategi

Hösten 2020 inledde den dåvarande regeringen arbetet med att ta fram en nationell elektrifieringsstrategi. Strategin ska bidra till att ge förutsättningar för en snabb, smart och samhällsekonomiskt effektiv elektrifiering. I strategin ska regeringen ta ett helhetsgrepp om förutsättningarna i energisektorn för att möjliggöra en ökad elektrifiering. En plan för att hantera eventuella hinder för en ökad elektrifiering kommer också att ingå. Strategin ska tas fram av en arbetsgrupp inom Infrastrukturdepartementet.

I februari 2021 betonade infrastrukturministern i sitt svar på fråga 2020/21:1692 att elektrifiering är en viktig åtgärd för transportsystemets omställning till fossilfrihet. För att elektrifieringen ska lyckas krävs enligt statsrådet att såväl offentlig som privat sektor växlar upp samarbetet och gör sin del. Därför intensifierar regeringen arbetet med att elektrifiera transportsektorn för att nå klimatmålen och fasa ut fossila bränslen. Det innebär bl.a. att regeringen arbetar med att utforma en elektrifieringsstrategi.

Den 30 mars 2021 hölls ett intressentmöte med ca 165 representanter för olika delar av samhället för att diskutera arbetet med elektrifieringsstrategin. Syftet var att presentera slutsatser från förstudiefasen för strategin som pågått sedan starten i oktober 2020. På mötet presenterades förslag till målbild och inriktning för det fortsatta arbetet med strategin baserat på tolv punkter för en framgångsrik elektrifiering. Enligt uppgift pågår beredningen av strategin inom Regeringskansliet. Arbetet med elektrifieringsstrategin respektive

Elektrifieringskommissionen ska komplettera varandra, framför allt när det gäller elektrifiering av transportsektorn.

Elektrifieringskommissionen

Regeringen inrättade hösten 2020 en elektrifieringskommission för att påskynda arbetet med elektrifiering av de tunga vägtransporterna och transportsektorn som helhet. Kommissionen består av infrastrukturministern och 16 ledamöter och ska vara ett rådgivande organ för löpande utbyte av erfarenheter mellan regeringen och företrädare för exempelvis näringsliv, intresseorganisationer, forskningsinstitut, universitet och högskolor, kommuner och regioner. I kommissionens uppdrag ingår bl.a. att analysera och beakta hur digitalisering, uppkoppling och innovativa lösningar ytterligare kan påskynda och effektivisera elektrifieringen inom transportområdet. Kommissionen ska i sitt arbete ha ett trafikslagsövergripande perspektiv och beakta vikten av hög energieffektivitet i hela transportsystemet.

Elektrifieringskommissionen ska särskilt fokusera på hur regionala godstransporter, de statliga vägarna, stråk som är viktiga för industrin och transporter i bygg- och anläggningsprojekt kan elektrifieras i en nära framtid, exempelvis i s.k. regionala elektrifieringspiloter som har fokus på statisk laddinfrastruktur. I kommissionens uppdrag ingår också att i samråd med berörda aktörer identifiera åtgärder som de kan vidta för att öka takten i elektrifieringen på transportområdet. Kommissionen ska tillsammans med näringslivet och berörda aktörer skyndsamt ta fram en handlingsplan för elektrifiering av de mest trafikerade vägarna i Sverige. Handlingsplanen ska peka ut den övergripande inriktningen för hur samhället gemensamt kan ställa om transporterna till eldrift genom att tydliggöra ansvarsfördelning och redovisa åtaganden från berörda aktörer. Kommissionen ska vidare belysa finansieringsfrågor och möjliga affärsmodeller när det gäller elektrifiering inom samtliga trafikslag och belysa frågor om miljöeffekter i bred bemärkelse av elektrifiering inom samtliga trafikslag. Dessutom ska kommissionen belysa hur el vid behov snabbt kan dras fram till elvägar och laddinfrastruktur för snabbbladdning samt ange uppskattade kostnader för detta vid olika ambitionsnivåer och hur elektrifiering via vätgasdrift kan medverka till att uppnå en omställning till elektrifiering av transportsektorn. Slutligen ska kommissionen belysa effekter på elförsörjningen av att transportsystemet ställer om till eldrift och genomlysa andra möjligheter till elektrifiering inom transportområdet.

Elektrifieringskommissionen har tillsammans med bl.a. regioner, länsstyrelser och näringsliv presenterat 18 elektrifieringslöften med konkreta åtaganden från över 260 aktörer som ska påskynda elektrifieringen regionalt.

Myndigheternas insatser

För att ytterligare påskynda elektrifieringen av transportsektorn gav regeringen i augusti 2021 Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) i

uppdrag att bidra till kunskapsuppbyggnaden på området. I uppdraget ingår även att genomföra pilotprojekt och ta fram modeller för hur elektrifieringen av transportsektorn kan utvecklas. Uppdraget innebär att VTI ska bidra till kunskapsuppbyggnaden kring en snabb, smart och samhällsekonomiskt effektiv elektrifiering av transportsektorn. VTI ska även genomföra pilotprojekt och ta fram modeller för hur data i praktiken på bästa sätt kan tillgängliggöras, delas och nyttiggöras för att optimera planering, utveckling och drift av laddinfrastruktur. För att Elektrifieringskommissionens arbete ska ha goda förutsättningar att genomföras med utgångspunkt i aktuell forskning finns det enligt regeringen ett behov av att ta fram kunskapsunderlag om elektrifieringen på de områden där sådana i dag saknas. Under 2022 kommer VTI vid tre olika tillfällen att redovisa sina resultat och under uppdragets gång kommer de löpande att föra dialog med och hämta in synpunkter från flera myndigheter, organisationer och näringslivsaktörer.

Sommaren 2018 gav regeringen Energimyndigheten i uppdrag att för perioden 2018–2021 lämna stöd med 575 miljoner kronor till uppbyggnaden av Swedish Electric Transport Laboratory (Seel), ett testcenter för elektromobilitet som ägs av statliga forskningsinstitutet Rise och Chalmers tekniska högskola. Denna forskningsanläggning för el- och laddfordon ska underlätta omställningen till en elektrifierad transportsektor. I december 2019 fattade regeringen beslut som möjliggjorde för Energimyndigheten att betala ut stödet, och i september 2021 inleddes byggandet av Seel.

I februari 2021 framhöll infrastrukturministern i sitt svar på fråga 2020/21:1692 att regeringen har gett Energimyndigheten i uppdrag att betala ut en premie för vissa miljölastbilar och elektriska arbetsmaskiner i en ny klimatpremie. Via Naturvårdsverket kan statligt stöd ges till publika laddstationer. Trafikverket erbjuder investeringsstöd för utbyggnad av publika snabbaddstationer för fordon längs större vägar i syfte att säkerställa en grundläggande tillgång till sådan laddinfrastruktur i hela landet. Vidare stöder Verket för innovationssystem (Vinnova) projekt som bidrar till minskade klimatutsläpp och stärker svensk konkurrenskraft inom området arbetsmaskiner. Därtill finns det redan i dag batteridrivna arbetsmaskiner på marknaden. Vidare nämnde statsrådet att världens största batteridrivna arbetsmaskin på järnväg lanserades på den svenska marknaden under hösten.

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om en strategi för elektrifiering behandlades senast i utskottets betänkande 2020/21:TU9 Väg- och fordonsspår. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet kan inledningsvis konstatera att flera motionärer tar upp behovet av en strategi för elektrifiering av vägnätet. Utskottet vill understryka att

elektrifiering är en viktig åtgärd för transportsystemets omställning till fossilfrihet. Det är viktigt att fortsätta att intensifiera arbetet med att elektrifiera transportsektorn för att nå klimatmålen och fasa ut fossila bränslen. Därför välkomnar utskottet att regeringen hösten 2020 inledde arbetet med att ta fram en nationell elektrifieringsstrategi och att frågan nu bereds inom Regeringskansliet. Strategin ska bidra till att ge förutsättningar för en snabb, smart och samhällsekonomiskt effektiv elektrifiering. Utskottet ser fram emot fortsatt information från regeringen om hur detta arbete fortlöper och kommer att följa arbetet med mycket stort intresse. Utskottet välkomnar även att regeringen har inrättat en elektrifieringskommission för att påskynda arbetet med elektrifiering av transportsektorn och ser positivt på det arbete som myndigheterna gör inom området.

Utskottet anser att frågan om en strategi för elektrifiering är väl uppmärksammat. Mot bakgrund av pågående arbete finner inte utskottet att det finns skäl att ta något initiativ med anledning av motionsförslagen. Motionerna 2021/22:3663 (C) yrkande 14, 2021/22:3679 (C) yrkande 60, 2021/22:3750 (M) yrkandena 20 och 22 samt 2021/22:3879 (KD) yrkande 6 avstyrks därmed.

Infrastruktur för laddning och fossilfri tankning

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om hur arbetet med infrastrukturen för laddning och fossilfri tankning ska bedrivas. Utskottet betonar att möjligheten till laddning och fossilfri tankning är viktig för att nå klimatmålen och hänvisar till att det pågår ett intensivt arbete med att elektrifiera transportsektorn. Utskottet understryker vikten av att utbyggnaden av laddinfrastrukturen bör ske i sådan takt att den inte blir ett hinder för elektrifieringen av transportsektorn.

Jämför reservation 9 (M), 10 (C), 11 (KD), 12 (L) och 13 (MP).

Motionerna

I partimotion 2021/22:4199 understryker Johan Pehrson m.fl. (L) behovet av skärpta krav på att installera laddpunkter på parkeringsplatser vid ny- och ombyggnad (yrkande 24). Motionärerna menar att byggreglerna kring laddning behöver förtydligas, inte minst för flerbostadshus. Bilar ska kunna laddas på parkeringar där de står under flera timmar. Motionärerna tar även upp vikten av att i svensk lagstiftning skärpa den retroaktiva delen av EU:s krav på laddinfrastruktur (yrkande 25). Den minimiimplementering av EU:s direktiv som genomfördes under 2020 räcker inte. Vidare föreslår motionärerna att utbyggnaden av laddinfrastrukturen för vägfordon ska påskyndas genom ändrade byggregler, initiala investeringsstöd och kreditgarantier samt en leveranssäker elförsörjning (yrkande 26).

I kommittémotion 2021/22:3436 uppmärksammar Jessica Rosencrantz m.fl. (M) behovet av ett teknikneutralt stöd till utbyggnad av en tank- och laddinfrastruktur för fossilfria transporter (yrkande 21). Motionärerna menar att fokus bör vara på utbyggnad där det är samhällsekonomiskt motiverat men där det än så länge inte finns marknadsförutsättningar för att bygga ut i tillräcklig omfattning. Motionärerna menar att ett teknikneutralt stöd till utbyggnad av tank- och laddinfrastruktur bör införas även för fossilfria tunga transporter (yrkande 25). Tank- och laddinfrastrukturstödet för tunga transporter ska vara teknikneutralt och kunna omfatta t.ex. laddinfrastruktur, elvägar och tankstationer för grön vätgas. Vidare begär motionärerna att regelverket ses över i syfte att underlätta utbyggnad av laddinfrastrukturen för tunga fordon (yrkande 26). Liknande förslag återfinns i kommittémotion 2021/22:3757 av Maria Stockhaus m.fl. (M), yrkandena 1 och 2. I denna motion lyfter motionärerna även fram behovet av att underlätta omställningen för framtida tunga transporter på väg genom bl.a. en tydlig strategi för utbyggnad av laddinfrastruktur för tung trafik (yrkande 39). Motionärerna menar att regeringen bör initiera ett arbete med att ta fram en övergripande sammanhållen och tydlig strategi bl.a. för utbyggnad av laddinfrastruktur för tung trafik samt inom ramen för EU ta fram en plan för att stötta forskning om vätgas. Dessutom uppmärksammar motionärerna behovet av en strategi tillsammans med forskare och näringsliv för att elektrifiera arbetsfordon (yrkande 41). Motionärerna menar att regeringen bör arbeta inom ramen för EU för att bygga upp en laddinfrastruktur för arbetsfordon i hela unionen.

I kommittémotion 2021/22:3750 lyfter Maria Stockhaus m.fl. (M) fram att det behövs tydliga mål för utbyggnaden av laddinfrastruktur (yrkande 18). Vidare framför motionärerna att det behöver sättas tydliga mål för 2030 i fråga om utbyggnaden av laddinfrastruktur i anslutning till vägar, rastplatser, tankställen, hamnar, företag och bostäder (yrkande 21). Motionärerna anför att regeringen bör tillsätta en utredning med uppdrag att föreslå tydliga mål för en strategisk elektrifiering av vägarna.

I kommittémotion 2021/22:3242 yrkande 22 föreslår Peter Helander m.fl. (C) att nationella mål för täthet av laddinfrastruktur ska tas fram som ger akt på besöksnäringens behov. Motionärerna betonar att besöksnäringen underlättas av en god infrastruktur, och till denna hör att kunna stanna och ladda sin bil.

I kommittémotion 2021/22:3663 uppmärksammar Anders Åkesson m.fl. (C) behovet av att överväga ytterligare incitament för att påskynda utbyggnaden av laddinfrastrukturen och riva de hinder som i dag försvårar utbyggnaden (yrkande 5 i denna del). Motionärerna lyfter även fram vikten av att underlätta laddning av elfordon via befintlig infrastruktur såsom via lyktstolpar samt att ta fram standardiserade betalningsmöjligheter (yrkande 31). Motionärerna betonar att arbetet med att förenkla uppförandet av laddpunkter inom samfälligheter och flerbostadshus är högst angeläget, och de vill även göra det möjligt att använda lyktstolpar för att ladda elfordon. Vidare föreslår motionärerna att nationella mål för täthet av laddinfrastruktur ska tas

fram (yrkande 33). Motionärerna tar även upp behovet av att verka för att utbyggnaden av laddinfrastruktur för tunga fordon utvecklas genom regelförenklningar, incitament och genom att använda befintliga undantag från nuvarande lagstiftning (yrkande 34). Motionärerna pekar bl.a. på att takten i uppförandet av laddpunkter för tunga transporter går långsammare än för personbilar, samtidigt som utbudet av elektrifierade tunga fordon ökar. Motionärerna menar vidare 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 (yrkande 35). Slutligen menar 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 (yrkande 36). Liknande förslag finns i kommittémotion 2021/22:3684 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkandena 51 i denna del, 61–63 och 65. I yrkande 64 lyfter motionärerna fram behovet av att nyttja möjliga undantag för att möjliggöra för nätföretag att driva laddpunkter för tunga elfordon i syfte att påskynda utbyggnaden.

I kommittémotion 2021/22:3879 yrkande 4 tar Magnus Jacobsson m.fl. (KD) upp behovet av att bygga ut laddinfrastrukturen för publik laddning av elbilar. Motionärerna konstaterar att det stora hindret för en ökad andel elbilar är osäkerheten som följer med en otillräckligt utbyggd laddinfrastruktur.

I kommittémotion 2021/22:3394 yrkande 16 pekar Helena Gellerman m.fl. (L) på vikten av att inkludera laddmöjligheter för fordon i flerbostadshus utan omprövning av gemensamhetsanläggningen. Motionärerna vill att kraven på laddinfrastruktur vid ny- och ombyggnad samt i befintligt flerbostadsbestånd skärps, liksom att parkeringsytor där bilar parkeras mellan två timmar och ett dygn ska förses med laddmöjligheter.

I kommittémotion 2021/22:4066 menar Lorentz Tovatt m.fl. (MP) att regeringen bör ta fram en nationell plan för utbyggnaden av laddinfrastrukturen i hela landet och ett ökat statligt ansvar för ”vita fläckar” på kartan över laddstolpar (yrkande 32). Vidare bör regeringen även ta fram en nationell plan för tankställen för biogas (yrkande 33).

I motion 2021/22:1140 lyfter Magnus Stuart (M) fram behovet av att öka tillgången på laddstolpar i Sverige och menar att det krävs en strategi för att öka utbyggnadstakten. Motionären konstaterar att tillgången på laddstolpar är mycket skiftande över landet och att över hälften av alla regioner har för få laddstolpar i förhållande till antalet laddbara bilar.

I motion 2021/22:1883 yrkande 1 menar Lars Hjalmered (M) att det behövs en strategi för laddinfrastruktur. Motionären framhåller att det finns behov av att se hur det viktiga arbetet med laddinfrastruktur kan samordnas. För att lyckas med elektrifieringen krävs det krafttag och samordning.

I motion 2021/22:3104 anser Cecilia Widegren (M) att möjligheten att göra E20 till projektväg för elektrifiering av väg bör ses över. Motionären betonar att det behövs tillgång till laddinfrastruktur och att en fungerande och

miljövänlig infrastruktur för vägtransporter är viktig för Sveriges framtida konkurrenskraft.

I motion 2021/22:311 pekar Markus Wiechel m.fl. (SD) på att det behövs en statlig satsning på infrastruktur för elbilar (yrkande 1). Motionärerna framhåller behovet av en övergång till elbilar och att man bör se hur andra länder har gjort som ligger i framkant när det gäller användningen av elfordon. Vidare påtalas behovet av att ta fram projekt för att förbättra möjligheten att använda elfordon (yrkande 5). Motionärerna menar att laddinfrastrukturen avgör elfordonens framgång och måste bli bättre, varför regeringen snarast bör se över möjligheten att införa projekt som i andra länder för att förenkla för människor att äga elfordon. Motionärerna lyfter även fram behovet av att underlätta för privatpersoner att uppföra laddstolpar (yrkande 6). Det vore förmånligt om laddstolpar tillhandahölls i hemmet, på arbetsplatsen, i parkeringsgarage, vid köpcentrum eller på bensinstationer. Motionärerna menar vidare att infrastrukturen för elfordon på landsbygden bör bli prioriterad (yrkande 7).

I motion 2021/22:3497 yrkande 3 framhåller Kerstin Lundgren m.fl. (C) att nationella krav för täthet av laddinfrastruktur för storstadsområden och landsbygd måste tas fram. För att laddinfrastrukturen ska fungera måste även parkeringar på kommunala gator i flerbostadsområden ha krav på laddinfrastruktur, t.ex. genom laddning via lyktstolpar.

Bakgrund

Ett laddbart fordon är ett fordon som kan ladda sitt batteri med el från elnätet. Det finns två olika typer av laddbara fordon: helelektriska och laddhybrider. Enligt uppgift från Energimyndigheten finns det drygt 200 000 laddbara fordon i Sverige. Det är främst personbilar, men det finns även elbussar, elfärjor och andra typer av fordon. Av personbilarna är över 70 procent laddhybrider.

Cirka 30 procent av nybilsförsäljningen utgörs enligt Energimyndigheten av laddbara fordon. Trafikanalys bedömer att andelen laddbara personbilar kommer att utgöra 60 procent av nybilsförsäljningen 2030 och totalt kommer det att finnas drygt 1 miljon laddbara personbilar. Fordonsbranschen uppskattar att minst 50 procent av lastbilsförsäljningen kommer att vara helelektrisk 2030.

Elfordon kan laddas induktivt eller induktivt och genom statisk laddning (som snabbaddning eller hemmaladdning) eller genom dynamisk laddning (som elväg). Det finns olika typer av laddstationer. Det kan handla dels om icke-publik laddning, dvs. en laddstation som är placerad vid bostaden eller vid arbetsplatsen, dels om publik laddning, dvs. en laddstation som står placerad där vem som helst kan ladda bilen. Sverige har enligt Energimyndigheten över 2 450 laddstationer med över 12 700 laddpunkter med olika typer av kontakter och olika effekter. Närmare 90 procent av laddningen av elfordon sker vid hemmet eller på arbetet när bilen står parkerad.

Direktiv 2014/94/EU om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen (AFID-direktivet) ställer krav på att medlemsstaterna ska ta fram handlingsprogram för utbyggnaden av infrastruktur för alternativa drivmedel. Bland annat ska medlemsstaterna säkerställa att gemensamma tekniska standarder uppfylls för laddstationer för fordon, för tankstationer och för landströmsanläggningar. Direktiv 2014/94/EU har 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.

Pågående arbete

Tillgång till laddinfrastruktur för olika boendeformer

I den klimatpolitiska handlingsplanen (prop. 2019/20:65) bedömde den dåvarande regeringen att tillgången till laddinfrastruktur i hela landet är en förutsättning för elektrifieringen av fordonsparken. Utbyggnaden av laddinfrastruktur bör ske i sådan takt att den inte blir ett hinder för elektrifieringen av transportsektorn. Bland annat uppmärksammades att åtgärder bör vidtas för att skapa tillgång till laddinfrastruktur för olika boendeformer. Regeringen bedömde att byggreglerna borde kompletteras med nya krav på laddinfrastruktur för laddfordon som ett led i genomförandet av direktivet om byggnaders energiprestanda.

I genomförandet av EU:s energiunion presenterade EU-kommissionen ett förslag till ändring av direktivet om byggnaders energiprestanda (direktiv 2010/31/EU av den 19 maj 2010) som en del av paketet Ren energi för alla i Europa. Direktivet har reviderats och innehåller nu nya bestämmelser om elektromobilitet. I direktivet ställs långtgående krav på installation av ledningsinfrastruktur vid nybyggnad och större renoveringar. Det ställs också krav, men mer återhållsamma sådana, på installationer av laddpunkter. Från och med den 1 januari 2025 ställs också retroaktiva krav på laddpunkter för befintliga byggnader som inte är avsedda för bostäder. Medlemsländerna får själva bestämma kravets omfattning i fråga om lägsta antal laddpunkter.

På regeringens uppdrag har Boverket lämnat förslag om hur svenska byggregler bör kompletteras med krav på laddinfrastruktur för elfordon. Boverket genomförde uppdraget i samarbete med Energimyndigheten och Energimarknadsinspektionen (2019:15). Bland annat föreslog Boverket att alla uppvärmda bostadshus och byggnader som inte är avsedda för bostäder ska omfattas av kraven på laddinfrastruktur och att Sverige inte genomför de

undantag som energiprestandadirektivet medger i svensk lagstiftning. Boverket föreslog vidare bl.a. att kraven på laddinfrastruktur ska gälla dels för bilparkeringar i byggnaden, dels för bilparkeringar som befinner sig utanför byggnaden på byggnadens tomt.

I maj 2020 gav regeringen Boverket i uppdrag att utreda konsekvenserna av höjda kravnivåer på laddinfrastruktur vid ny- och ombyggnad. I uppdraget ingick bl.a. att utreda hur regeringen kan gå vidare för att ytterligare höja kraven på laddinfrastruktur vid ny- och ombyggnad, utöver de miniminivåer som slås fast i EU-direktivet. Uppdraget rapporterades till regeringen i september 2020 (2020:18). Boverket bedömde att utökade kravnivåer i fråga om laddinfrastruktur kan leda till en minskning av utsläpp av växthusgaser, men minskningen bedöms vara mycket liten i förhållande till de totala utsläppen i transportsektorn. Bedömningen var att de ökade kostnaderna troligtvis inte vägs upp av klimatvinsten. Boverket bedömde vidare att kostnaderna riskerar att kunna bli orimligt höga för enskilda fastighetsägare. Detta gäller även om de undantag som direktivet medger skulle tillämpas.

Regeringen har konstaterat att förutsättningarna för hemmaladdning skiljer sig åt mellan olika boendeformer. För boende i flerbostadshus, för boende med parkering i en samfällighet och för dem som parkerar på gatan är det i dag ofta svårare att få tillgång till laddinfrastruktur än för boende i villa med egen parkering. I januari 2021 gav regeringen Energimyndigheten i uppdrag att redovisa vilka hinder som finns för att ladda bilen för boende i flerbostadshus och boende i övrigt som har bilparkering ordnad gemensamt med andra i exempelvis samfälligheter. De hinder som identifierades i Boverkets rapport om nya krav på laddinfrastruktur för laddfordon (2019:15) skulle vara en utgångspunkt för redovisningen. Tillgång till laddning vid boendeparkering på gatemark skulle särskilt belysas. Energimyndigheten skulle även analysera och redovisa hinder för tillgång till icke-publik laddning vid befintliga byggnader som inte är bostäder, exempelvis vid arbetsplatser.

I november 2021 redovisades uppdraget i rapporten *Analys och förslag för bättre tillgång till laddinfrastruktur för hemmaladdning oavsett boendeform* (2021:24). När det gäller samfälligheter görs i rapporten bedömningen att det går att komma till rätta med de problem som förknippas med lagstiftningen, handläggningstiden och förrätningskostnaden utan några ändringar i relevanta regelverk. Dock föreslås att det undersöks om förrätningskostnader ska ingå som stödgrundande kostnad i de olika stöd som finns för att ytterligare minska kostnaderna och förenkla för samfällighetsföreningar som vill etablera laddinfrastruktur. Vidare tas i rapporten upp kommunernas roll, och förutsättningarna för laddinfrastruktur på allmän platsmark och kvartersmark belyses samtidigt som tidigare oklarheter om t.ex. möjligheten för kommunen att ta betalt för el reds ut. Rapporten visar att det finns förutsättningar att ta betalt men att det ser olika ut för kommunen som förvaltning och dess olika bolag. Inom området allmän platsmark lämnar Energimyndigheten förslag till förbättringar och förtydliganden i regelverken. Vidare behandlas möjligheten att minska risken för den som inte har egen rådighet att bli nekad tillgång till

laddning. En genomgång av andra länders lagstiftning på området redovisas, vilken föreslås ligga till grund för fortsatt arbete. I rapporten analyseras mer övergripande vilka hinder för laddning som finns i olika boendeformer samt även till viss del när det gäller arbetsplatsladdning. Vidare föreslår Energi-myndigheten ett antal ytterligare åtgärder för att förbättra den nuvarande situationen. Dåvarande energi- och digitaliseringsminister Anders Ygeman har i en kommentar framfört att han välkomnar förslagen som gör det enklare för alla att ladda hemma, oavsett var eller hur man bor. Statsrådet framförde att omställningen till eldrivna bilar går snabbt men att mer måste göras för att även de som bor i lägenhet ska kunna ställa om.

Infrastruktur för snabbladdning av tunga fordon

I februari 2021 redovisade Trafikverket ett uppdrag till regeringen om bl.a. infrastruktur för snabbladdning av tunga fordon (2021:012). Resultaten från regeringsuppdraget visar att bristen på laddinfrastruktur för stationär laddning utgör ett hinder för elektrifiering av tunga lastbilar. Laddinfrastruktur för stationär laddning avsedd för tunga fordon behöver enligt Trafikverket byggas ut i närtid för att motverka detta hinder. Trafikverket betonar vikten av att helheten fungerar för elektrifieringen av tunga lastbilar. Det krävs en laddinfrastruktur för stationär laddning som möter fordonsägarens hela logistik-behov. Denna struktur behöver bestå av laddning med lägre effekt vid depåer eller andra platser där fordonen står stilla över längre perioder eller vid destinationer där lastbilarna ändå stannar under ett arbetspass såsom logistik-centraler samt publik snabbladdning med högre effekter längs större vägar och vid andra strategiskt utvalda punkter.

Efter regeringens förslag i budgetpropositionen för 2021 har 500 miljoner kronor avsatts för 2021 och 550 miljoner kronor för 2022 för regionala elektrifieringspiloter med laddinfrastruktur för tunga fordon, i syfte att elektrifiera tunga vägtransporter inom de mest trafikerade områdena. Även tankinfrastruktur för vätgas ingår i satsningen.

Stöd för utbyggnad av laddinfrastrukturen

I regeringens klimatpolitiska handlingsplan (prop. 2019/20:65) bedömde regeringen att marknaden inte på egen hand eller med de tillgängliga investeringsstöden skulle täcka de vita fläckar i landet där tillgången till snabbladdning saknas i tillräckligt god tid för att klimatmålen ska kunna nås. Regeringen aviserade att ett nytt stöd för laddinfrastruktur längs större vägar borde införas för att täcka de vita fläckar där laddinfrastruktur annars inte kommer till stånd.

Den 17 juni 2020 beslutade regeringen om en förordning som reglerar att Trafikverket får i uppdrag att besluta om utbetalning av statligt stöd för utbyggnad av publika laddstationer för snabbladdning av elfordon i anslutning till större vägar. Syftet är att säkerställa en grundläggande tillgång till laddinfrastruktur för snabbladdning av elfordon i hela landet. Utgångspunkten för

valet av platser är det funktionellt prioriterade vägnät för långväga personresor som Trafikverket definierar. På detta har en översyn gjorts över var det saknas tillgång till laddinfrastruktur för snabbladdning, s.k. vita sträckor.

Myndigheters arbete med laddinfrastrukturen

Regeringen har gett Energimyndigheten i uppdrag att vara nationell samordnare för laddinfrastruktur. Uppdraget innebär att Energimyndigheten ska samordna stöd till laddinfrastruktur och informera om laddstationers placering.

Trafikverket har fått i uppdrag att tillsammans med andra parter genomföra insatser för att öka kunskapen om att äga och köra eldrivna fordon. Särskilda insatser ska göras mot bilhandlare och aktörer med verksamhet som riktar sig till trafikanter längs större vägar. I uppdraget ingår att tillhandahålla information om att äga och köra eldrivna fordon. På sin webbplats har Trafikverket samlat tips, vanliga frågor och länkar för mer information.

Vidare kan nämnas att regeringen i uppdraget till Trafikverket i juni 2020 om att ta fram ett inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för en ny planperiod framhöll att förutsättningar måste skapas för en snabb elektrifiering av transporter.

Energimyndigheten och Trafikverket har haft ett uppdrag om hållbara nordiska städer med fokus på klimatsmart mobilitet. Inom ramen för uppdraget skulle myndigheterna bl.a. hitta lösningar för laddning av elfordon i städer. I slutrapporten från mars 2021 konstateras bl.a. att byggandet av laddinfrastruktur är ett exempel på sätt för nordiska städer att påskynda omställningen till klimatsmart mobilitet.

Ägande av laddpunkter

I januari 2021 framförde statsrådet Anders Ygeman i sitt svar på fråga 2020/21:1178 att det nya elmarknadsdirektivet ger viss möjlighet till undantag från huvudregeln att nätföretag inte ska äga, utveckla, förvalta eller driva laddpunkter för elfordon. Statsrådet hänvisade till att Energimarknadsinspektionen har lämnat förslag för genomförande av elmarknadsdirektivet. Förslagen remitterades i april 2021 och bereds för närvarande inom Regeringskansliet. Statsrådet framförde att regeringen avser att återkomma till riksdagen med en proposition, där ställningstaganden om ägande av laddinfrastruktur kommer att framgå.

Arbetet inom EU

I april 2021 publicerade Europeiska revisionsrätten en särskild rapport (05/2021) om infrastrukturen för laddning av elfordon. Där konstateras att EU fortfarande är långt ifrån att nå sitt mål om 1 miljon laddstationer fram till 2025. Revisionsrätten framhåller att trots framgångar med att t.ex. främja en gemensam EU-standard för kontakter för laddning av elfordon och förbättrad tillgång till olika laddnät finns det fortfarande hinder för resor med elfordon

inom EU. Revisorerna konstaterar att tillgången på offentliga laddstationer varierar kraftigt mellan länderna, att betalsystemen inte är harmoniserade och att användarna inte får tillräckligt med realtidsinformation.

Den 14 juli 2021 presenterade kommissionen ett förslag till förordning om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa drivmedel (AFIR-förordningen) som ska ersätta direktiv 2014/94/EU om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen. 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. Direktiv 2014/94/EU har genomförts genom lagen (2016:915) om krav på installationer för alternativa drivmedel och förordningen (2016:917) om krav på installationer för alternativa drivmedel.

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 när det gäller utbyggnad av publik laddinfrastruktur längs vägnätet. Förslaget innehåller även bindande mål när det gäller utbyggnad av tankställen för vätgas.

AFIR-förordningen innehåller en del specifika bestämmelser för den tunga trafiken. Senast 2030 ska det finnas minst en laddpunkt på områden för säker och skyddad parkering som är avsedd för tunga fordon. Senast 2025 ska det i varje urban knutpunkt finnas laddpunkter som är tillgängliga för allmänheten, som är avsedda för tunga fordon och som tillhandahåller en effekt på minst 600 kilowatt, och senast 2030 ska det finnas laddpunkter som tillhandahåller en sammanlagd effekt på minst 1 200 kilowatt. Medlemsstaterna ska fram till den 1 januari 2025 säkerställa att ett lämpligt antal tankpunkter för flytande naturgas (LNG) installeras där efterfrågan finns, åtminstone längs stommätet för det transeuropeiska transportnätet (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.

Regeringen har i faktapromemoria 2020/21:FPM141 framfört att den anser att utbyggnaden av laddinfrastruktur bör ske i sådan takt att den inte blir ett hinder för elektrifieringen av transportsektorn. En väl fungerande publik laddinfrastruktur med god geografisk täckning i hela EU är en viktig förutsättning för att säkerställa omställningen till elektrifiering. Regeringen är därför positiv till EU-gemensamma mål för medlemsstaterna när det gäller att åstadkomma

en sammanhängande publik laddinfrastruktur i hela EU. Regeringen menar dock att det behövs fortsatta analyser för att ta ställning till de detaljerade förslagen om exempelvis bindande mål för avstånd och kapacitet hos laddinfrastruktur och tankinfrastruktur samt hur rättsakten på ett kostnadseffektivt sätt kan bidra till omställningen till ett fossilfritt transportsystem i EU.

Tidigare riksdagsbehandling

Riksdagen gjorde i juni 2021 ett tillkännagivande till regeringen som innebär att regeringen dels snarast bör återkomma till riksdagen med ett finansierat förslag till en satsning på elektrifiering av transportsektorn med en fungerande laddinfrastruktur i hela Sverige, dels bör sätta tydliga mål för 2030 för utbyggnaden av laddinfrastruktur i anslutning till vägar, rastplatser, tankställen, hamnar, företag och bostäder och dels bör arbeta aktivt inom ramen för EU för en harmonisering av elektrifiering av all infrastruktur (bet. 2020/21:TU16, rskr. 2020/21:409). Utskottet ansåg att elektrifieringen av transportsektorn är en viktig del av de åtgärder som behövs för att utsläppen från transporter ska minska i snabbare takt än hittills för att nå transportsektorns klimatmål till 2030 och det långsiktiga klimatmålet till 2045.

Motionsyrkanden om infrastruktur för laddning och fossilfri tankning behandlades i utskottets betänkande 2020/21:TU9 Väg- och fordonsspår. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utifrån redovisningen ovan kan utskottet inledningsvis konstatera att riksdagen i juni 2021 riktade ett tillkännagivande till regeringen som handlade om laddinfrastruktur och som för närvarande bereds inom Regeringskansliet. Utskottet vill i sammanhanget framhålla att det pågår ett intensivt arbete inom regeringen, myndigheterna och branschen med att elektrifiera transportsektorn för att nå klimatmålen och fasa ut fossila bränslen. Utskottet vill liksom tidigare understryka att det måste finnas en infrastruktur som stöder användningen av alternativ till fossila drivmedel för att möjliggöra en omställning till bl.a. hållbara förnybara drivmedel och eldrift. Utskottet vill understryka att en viktig del i utvecklingen för att nå klimatmålen är möjligheten till laddning och fossilfri tankning. Utskottet understryker även vikten av att ta ett samlat grepp för att arbeta vidare med elektrifieringen av vägnätet.

Utifrån de olika motionsyrkanden om laddinfrastruktur som har lämnats vill utskottet betona att det är viktigt att laddinfrastrukturen fortsätter att byggas ut för att kunna nå etappmålet för inrikes transporter till 2030. En övergång till fossilfria vägtransporter och en elektrifiering av fordonsparken förutsätter att det finns tillgång till en infrastruktur för laddning och fossilfri tankning i hela landet. Utskottet delar regeringens bedömning att utbyggnaden

av laddinfrastruktur bör ske i sådan takt att den inte blir ett hinder för elektrifieringen av transportsektorn.

När det gäller motionsyrkanden om behovet av stöd till utbyggnad av en tank- och laddinfrastruktur vill utskottet bl.a. peka på att regeringen har gett Trafikverket i uppdrag att besluta om utbetalning av statligt stöd för utbyggnad av publika laddstationer för snabbladdning, vilket utskottet välkomnar. Det är viktigt att de s.k. vita fläckarna täcks. Utskottet vill även framhålla vikten av fortsatta insatser när det gäller laddinfrastrukturen för tunga fordon, inte minst utifrån en rapport från Trafikverket som visar att bristen på laddinfrastruktur för stationär laddning utgör ett hinder för elektrifiering av tunga lastbilar. I Trafikverkets förslag till nationell plan för infrastrukturen 2022–2033 betonas att det behövs en omfattande utbyggnad av laddinfrastruktur, men denna fråga ligger utanför planförslaget eftersom planen huvudsakligen omfattar underhåll av och investeringar i väg- och järnvägsinfrastruktur.

Med anledning av motionsförslagen om byggregler vill utskottet bl.a. framhålla att Boverket vid olika tillfällen har utrett frågor om byggregler och laddinfrastruktur. När det gäller motionsförslag om laddmöjligheter för fordon i flerbostadshus kan utskottet konstatera att förutsättningarna för hemmaladdning skiljer sig åt mellan olika boendeformer. Utskottet välkomnar därför att Energimyndigheten på regeringens uppdrag har tagit fram en rapport om bättre tillgång till laddinfrastruktur för hemmaladdning oavsett boendeform. Utskottet vill särskilt framhålla att det är viktigt att även de som bor i lägenhet ska kunna ställa om.

Vidare vill utskottet lyfta fram det arbete som pågår inom EU när det gäller utbyggnaden av infrastrukturen för alternativa drivmedel. Utskottet delar regeringens bedömning att en väl fungerande publik laddinfrastruktur med god geografisk täckning i hela EU är en viktig förutsättning för att säkerställa omställningen till elektrifiering.

Utskottet konstaterar sammanfattningsvis att det pågår ett intensivt arbete med att elektrifiera transportsektorn. Utskottet följer aktivt det fortsatta arbetet med mycket stort intresse. Mot den bakgrunden finner utskottet inte att det finns skäl att för närvarande ta något initiativ med anledning av motionsförslagen. Motionerna 2021/22:311 (SD) yrkandena 1 och 5–7, 2021/22:1140 (M), 2021/22:1883 (M) yrkande 1, 2021/22:3104 (M), 2021/22:3242 (C) yrkande 22, 2021/22:3394 (L) yrkande 16, 2021/22:3436 (M) yrkandena 21, 25 och 26, 2021/22:3497 (C) yrkande 3, 2021/22:3663 (C) yrkandena 5 i denna del, 31 och 33–36, 2021/22:3684 (C) yrkandena 51 i denna del och 61–65, 2021/22:3750 (M) yrkandena 18 och 21, 2021/22:3757 (M) yrkandena 1, 2, 39 och 41, 2021/22:3879 (KD) yrkande 4, 2021/22:4066 (MP) yrkandena 32 och 33 samt 2021/22:4199 (L) yrkandena 24–26 avstyrks därmed.

Elvägar och elektrifiering av tunga vägtransporter

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om hur arbetet med elvägar ska bedrivas. Utskottet hänvisar till pågående arbete och menar att elvägar kan bidra till att effektivisera godstransporterna och minska utsläppen av växthusgaser. Utskottet välkomnar de försöksverksamheter som bedrivs.

Jämför reservation 14 (SD), 15 (KD) och 16 (L).

Motionerna

I partimotion 2021/22:4199 yrkande 27 pekar Johan Pehrson m.fl. (L) på elvägars potential för elektrifieringen av den tunga vägtrafiken. Motionärerna menar att teknikutvecklingen av elvägar visar en stor potential för att lösa de tyngre långväga transporter och problemet med stora effektuttag vid specifika större laddplatser längs vägarna.

I kommittémotion 2021/22:2968 yrkande 83 uppmärksammar Thomas Morell m.fl. (SD) behovet av att utreda alternativa driftsformer för tunga fordon. Motionärerna pekar bl.a. på elvägar, samarbete med andra länder och forskning och vikten av att nyttja den teknik som lämpar sig bäst för uppdraget och den miljö som fordonet ska verka i.

I kommittémotion 2021/22:3879 lyfter Magnus Jacobsson m.fl. (KD) fram elektrifieringen av de tunga vägtransporterna (yrkande 5). Motionärerna menar bl.a. att en effektiv elektrifiering underlättas om det är tydligt att det är de olika huvudmännen som har ansvaret för sina vägar, att systemet på sikt bör vara självfinansierande och att det är viktigt att öka ambitionsnivån och påskynda arbetet inom energiforskningen. Vidare lyfter motionärerna fram huvudmannaskapet vid elektrifiering av vägar (yrkande 7). Motionärerna betonar att det är viktigt att trafikhuvudmannens ansvar för elektrifieringen tydliggörs på strategiskt utvalda vägar för att lyckas få fram välfungerande elektrifierade vägar. En affärsmodell skulle kunna vara att väghuvudmannen hyr ut vägutrymmet till en operatör som bygger infrastrukturen och tjänar pengar på att sälja el till de transportföretag som kör på vägen.

Även i kommittémotion 2021/22:4195 yrkande 33 lyfter Camilla Brodin m.fl. (KD) fram elektrifiering av tunga vägtransporter. Motionärerna lyfter fram olika elvägar och konstaterar att det är svårt att gå över till batteridrift när det gäller tunga fordon och att flera tekniker och bränsleslag kan vara aktuella för att främja övergången till elektrifiering.

I motion 2021/22:1883 yrkande 2 pekar Lars Hjalmered (M) på behovet av en strategi för elvägar. Motionären framhåller att fordonsindustrin utvecklar ny teknik med hög hastighet men konstaterar att utvecklingen av elvägar inte går lika snabbt, varför det är rimligt att staten överväger att ta fram en strategi för arbetet med elvägar i Sverige.

Bakgrund

En elväg innebär att elfordon laddas genom dynamisk laddning, dvs. att elfordon får möjlighet att tillgodogöra sig el för framdrivning och laddning av batterier under körning. Det pågår tester av elvägar i en rad länder, bl.a. Sverige.

Pågående arbete

Elvägsutredningen

Den dåvarande regeringen beslutade den 14 oktober 2020 att tillkalla en särskild utredare med uppdrag att analysera och föreslå hur en reglering av elvägar kan utformas och hur drift och underhåll av elvägar kan finansieras (dir. 2020:105). Elvägsutredningens betänkande Regler för statliga elvägar (SOU 2021:73) lades fram i augusti 2021. Utredningen anför bl.a. att den snabba utbyggnad av laddinfrastruktur som elektrifieringen av transportsektorn kräver innebär att elvägar kan bli ett viktigt komplement till stationär laddning för att förhindra flaskhalsar i transportsystemet och bidra till transporteffektivitet. Utredningen konstaterar att Sverige och Tyskland är ledande i utvecklingen av elvägar och har demonstrationsanläggningar av elvägar på allmänna vägar sedan några år tillbaka. Utredningen konstaterar att inget land ännu har fattat beslut om att anlägga elvägar i större skala. Det finns heller inga regelverk som är särskilt utformade för anläggande och användande av elväg. Däremot har EU-kommissionen föreslagit en definition av elvägar inom ramen för den revidering som pågår av AFID-direktivet. Arbetet pågår också inom standardiseringsorganisationerna för att etablera standarder för olika elvägstekniker, både i Europa och på global nivå.

Utredningen föreslår ett regelverk för statliga elvägar men tar inte ställning till i vilken omfattning eller var elvägar ska byggas. Utredningen menar bl.a. att den existerande väglagen är tillämplig för byggande, drift och underhåll av elvägar men föreslår ett förtydligande om att elvägsanläggningen är en väganordning. När det gäller villkor för användande av elväg, vilket bl.a. inkluderar utformning av en brukaravgift för användare av statliga elvägar, föreslår utredningen bl.a. att en ny lag införs. I september 2021 skickades utredningsbetänkandet på remiss, och remisstiden gick ut den 22 december 2021.

Trafikverkets arbete med elvägar

I februari 2021 överlämnade Trafikverket två regeringsuppdrag till regeringen om dels förutsättningarna för en utbyggnad av elväg längs det statliga vägnätet, dels en analys av behovet av infrastruktur för snabbaddning av tunga fordon. I rapporterna framkommer bl.a. att utvecklingen av batterier och eldrivna lastbilar har gått mycket snabbt, vilket har förändrat förutsättningarna för Trafikverkets arbete med elvägar. Även bränsleceller är i dag ett mycket mer realistiskt alternativ än när Trafikverkets arbetsprogram Elvägar startade

2015. Som en konsekvens har programmet bytt namn till Elektrifiering av det statliga vägnätet för tunga transporter.

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

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

Vidare lyfter Trafikverket fram att helheten behöver fungera för elektrifieringen av tunga lastbilar. Det krävs en laddinfrastruktur för stationär laddning som möter fordonsägarens hela logistikbehov. Med en hög reduktionsplikt och därmed snabbare ökande pris på drivmedel kan stationär laddning vara företagsekonomiskt lönsamt till 2035 utan ytterligare statligt stöd. Sådana statliga stöd fram till denna tidpunkt kan vara höjda drivmedelspriser, en miljölastbilspremie eller stöd för byggande av laddinfrastruktur för stationär laddning. Trafikverket framhåller även att tekniska system måste väljas harmoniserat och i samverkan med resten av EU eller en global marknad. För stationär laddning bedöms inte detta utgöra någon betydande risk eftersom stationärt laddade tunga fordon för framför allt lokal och regional distribution redan finns på marknaden i Sverige och i andra länder. Andra former av elektrifiering bedöms ha större risker i detta hänseende. Speciellt för elektrifiering av tunga fordon som används över större områden, som har längre körsträckor eller som har ett högre energibehov är teknikutvecklingen mer osäker.

Trafikverket fattade den 1 juli 2021 beslut om att bygga Sveriges första permanenta elväg på E20 mellan Hallsberg och Örebro där en elvägpilot ska testas. Region Örebro län uppger att man arbetar aktivt för att elektrifiera tunga

transporter och har i samarbete med Trafikverket, kommuner, näringsliv och Örebro universitet identifierat förutsättningar, byggt kunskap och delat information mellan parterna. Ytterligare upptrappning av arbetet kring elvägs-piloten sker enligt uppgift i nära samarbete med Trafikverket från hösten 2021 och framåt. I Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033 från november 2021 anges att planeringen för att bygga elväg på sträckan Hallsberg–Örebro fullföljs.

Vidare kan Evolution Road i Skåne nämnas, där forskare, elvägsbolag, kommun, region, fordonstillverkare och energibolag på uppdrag av Trafikverket arbetar för att skapa kunskap om framtidens elvägar. Den 9 november 2021 besökte företrädare för utskottet elvägsprojektet i Lund, dels en nästan en kilometer lång elväg som demonstreras och testas, dels en elvägsfabrik. Under besöket behandlades både teknik- och systemfrågor, t.ex. hur elvägar och den konduktiva tekniken fungerar, olika alternativ för laddning, el i vägen eller via ledningar i luften, uppskalning samt nya möjligheter med den digitalisering av vägnätet som elvägar innebär.

Sverige har sedan januari 2017 ett innovationspartnerskap med Tyskland, där elvägar utgör ett av sex samarbetsområden. Sverige har också ett innovationspartnerskap med Frankrike, som omfattar flera prioriterade områden, bl.a. gröna lösningar för transporter och smarta städer, där målet är att fokusera på att utveckla innovativa lösningar som städer och samhällen kan använda för att ta itu med nya miljöförhållanden. Detta kommer enligt regeringen att kräva minskade växthusgasutsläpp från transportsektorn och lösningar för att få till stånd gröna, inkluderande och hållbara städer. I proposition 2020/21:151 framför regeringen att det arbete som kommer att genomföras med elvägar inom ramen för det fransk-svenska innovationspartnerskapet samordnas med arbetet med elvägar inom ramen för det tysk-svenska innovationspartnerskapet som ett trepartssamarbete. Både det tysk-svenska och det fransk-svenska partnerskapet samordnas av Trafikverket i de delar som de avser elvägar. Trafikverket fick 2019 i uppdrag av regeringen att ta fram en handlingsplan för de konkreta åtgärder som ska vidtas inom ramen för samarbetet under den kommande tvåårsperioden. Uppdraget ska redovisas till Regeringskansliet senast den 31 mars varje år, med början 2020. Uppdraget ska slutredovisas senast den 30 oktober 2022.

Elektrifieringskommissionen ska bl.a. påskynda arbetet med elektrifiering av de tunga vägtransporterna. I kommissionens uppdrag ingår bl.a. att särskilt belysa elvägars funktion och betydelse i omställningen till eldrivna transporter.

I budgetpropositionen för 2021 föreslog regeringen att totalt drygt 1 miljard kronor avsätts under perioden 2021–2022 till regionala elektrifieringspiloter för tunga transporter, där även tankinfrastruktur för vätgas ingår.

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om elvägar behandlades senast i utskottets betänkanden 2020/21:TU16 Framtidens infrastruktur och 2020/21:TU9 Väg- och fordonsspårgår. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar att flera motioner tar upp frågan om utbyggnad av elvägar. Utskottet uppmärksammar inledningsvis att Elvägsutredningen i sitt betänkande från augusti 2021 konstaterar att elvägar kan bli ett viktigt komplement till stationär laddning för att förhindra flaskhalsar i transportsystemet och bidra till ökad transporteffektivitet.

Utskottet delar regeringens bedömning att elvägar kan bidra till att effektivisera godstransporterna och minska utsläppen av växthusgaser. Utskottet ser vidare positivt på att den tidigare nämnda Elektrifieringskommissionen ska bidra till att påskynda investeringar i elvägar. Utskottet delar regeringens bedömning att utvecklingstakten vad gäller elvägar är snabb, och att svenska myndigheter och företag deltar i utvecklingen visar på att Sverige ligger i framkant inom den tekniska utvecklingen på området. Utskottet anser att svensk kompetens på området kan skapa möjligheter till ett hållbart samhälle och även nya arbetstillfällen. Utskottet välkomnar de försöksverksamheter som bedrivs och anser att det behövs test- och demonstrationsmiljöer. Utskottet vill bl.a. lyfta fram Trafikverkets arbete med elvägar, inte minst de olika projekt som pågår i olika delar av landet. Utskottet välkomnar arbetet med utvecklingen av elvägar och ser mycket fram emot att följa det fortsatta utvecklingsarbetet.

Mot bakgrund av pågående arbete finner inte utskottet att det finns skäl att vidta några åtgärder med anledning av motionsförslagen. Motionerna 2021/22:1883 (M) yrkande 2, 2021/22:2968 (SD) yrkande 83, 2021/22:3879 (KD) yrkandena 5 och 7, 2021/22:4195 (KD) yrkande 33 och 2021/22:4199 (L) yrkande 27 avstyrks därför.

Andra styrmedel för att nå transportsektorns klimatmål

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om andra styrmedel för att nå transportsektorns klimatmål. Utskottet hänvisar bl.a. till pågående arbete och finner inte skäl att vidta några åtgärder.

Jämför reservation 17 (M) och 18 (C).

Motionerna

I kommittémotion 2021/22:3436 framhåller Jessica Rosencrantz m.fl. (M) behovet av att driva på för krav på utökad information om personbilars totala klimat- och miljöpåverkan vid nybilsförsäljning (yrkande 5). Motionärerna understryker att det behöver bli lättare att få kunskap om produkters miljö- och klimatpåverkan för att kunna göra rätt val och nämner bl.a. livscykelanalyser. Motionärerna pekar även på behovet av att vidga informationskravet vid nybilsförsäljning till att även innefatta totala ägarkostnader (yrkande 19). De pekar på att det skulle förenkla jämförelser mellan olika bilmodeller och uppmärksammar att konsumenters totalkostnad vid bilköp ofta är lägre för elbilar än för motsvarande bensin- eller dieselpilar.

I kommittémotion 2021/22:3663 understryker Anders Åkesson m.fl. (C) att miljöbilsdefinitionen ska vara teknikneutral och fokusera på fordonets utsläpp, ”well-to-wheel”, samt inkludera biogasfordon (yrkande 6). Motionärerna anser att biogasfordon har en naturlig plats i miljöbilsdefinitionen och att man tar hänsyn till utsläppen från fordonet ur ett livscykelperspektiv. Vidare föreslår motionärerna att en energideklaration ska införas på personbilar vid nybilsförsäljning som är tydlig och jämförbar och som stärker konsumentinformationen (yrkande 7). Motionärerna framhåller dessutom 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 2022 (yrkande 30). Motsvarande förslag finns i kommittémotion 2021/22:3684 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkandena 52 och 54.

I motion 2021/22:1654 anser Rickard Nordin (C) att bokstavs- beteckningarna på registreringsskyltar bör ändras för att synliggöra miljöbilsinnehav (yrkande 1). Motionären lyfter fram att elbilar i Norge får särskilda registreringsskyltar för att uppmärksamma elbilsägandet och menar att samma sak skulle kunna ske i Sverige för både elbilar (inklusive vätgasdrivna) och gasbilar.

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.

Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/1161 av den 20 juni 2019 om ändring av direktiv 2009/33/EG om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon ska vara genomfört i svensk rätt senast den 2 augusti 2021. Direktivet innebär att medlemsstaterna ska säkerställa att de avtal som tilldelas efter upphandling av fordon och vissa tjänster, bl.a. kollektivtrafik, uppfyller krav på en minsta andel miljöanpassade fordon. En viss andel av medlemsstaternas offentliga upphandling av fordon och vissa tjänster, bl.a. kollektivtrafik, ska utgöras av s.k. rena fordon. En ren bil får enligt EU-direktivet släppa ut maximalt 50 gram koldioxid per kilometer och 38,5 procent av den samlade offentliga upphandlingen måste klara detta gränsvärde.

I mars 2021 presenterades en promemoria från Infrastrukturdepartementet med förslag till de författningsändringar som krävs för att genomföra direktiv 2019/1161. I promemorian lämnas förslag på ändringar i lagen (2011:846) om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster, i lagen (2010:1065) om kollektivtrafik och i förordningen (2020:486) om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar. Det lämnas också förslag till en ny förordning om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa tjänster inom transportområdet. Förslaget till ändring av den statliga miljöbilsdefinitionen lämnades utifrån direktivets maximala utsläppsnivå. Privata inköpare omfattas inte av EU-direktivets krav. Infrastrukturministern har i sitt svar på fråga 2020/21:3037 framfört att det innebär att privatpersoners inköp av gasbilar inte påverkas av de föreslagna reglerna. Förslaget innebär alltså inget förbud mot

att offentlig sektor ska få upphandla gasbilar. Förslaget om hur EU-direktivet bör genomföras i Sverige, inklusive ändringen i den statliga miljöbilsdefinitionen, skickades på remiss till den 28 juni 2021 och statsrådet uppgav att regeringen var beredd att lyssna på remissinstansernas synpunkter (fr. 2020/21:3572).

I oktober 2021 meddelade regeringen att gasbilar fortsatt ska klassas som miljöbilar hos statliga myndigheter. Regeringen kommer inte att gå vidare med det remitterade förslaget om förändrad miljöbilsdefinition, och därmed kommer gasbilar även i fortsättningen att kunna upphandlas av statliga myndigheter. I budgetpropositionen för 2022 lämnas förslag om att klimatbonus- och miljöbilsdefinitionen ändras så att den får samma koldioxidkrav som definitionen av en s.k. ren lätt bil i det EU-direktiv som Sverige kommer att genomföra. Infrastrukturministern anförde att en viktig del i omställningen av transportsektorn är att förbättra förutsättningarna för hållbara bränslen, som fordonsgas, och därför har regeringen infört stöd för utveckling och inköp av fordonsgasbussar och fordonsgasbilar. De övriga förslagen i promemorian bereds vidare.

Information till konsumenter

Konsumentverket uppger att det kan vara svårt att beskriva och marknadsföra bilars 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 ut 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.

Branschorganisationen Bil Sweden har sammanställt en vägledning för stöd vid användning av miljöargument i marknadsföring av personbilar, lastbilar och bussar. Syftet med vägledningen är att underlätta användningen av begrippliga, sanningsenliga och relevanta miljöuttalanden om bilar. Den är tänkt att fungera som ett komplement till andra frivilliga uppförandekoder och ersätter inte lagstiftning, förordningar och föreskrifter.

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 ska redovisas i april 2022.

Registreringsskyltar

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

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om vissa styrmedel för att nå transportsektorns klimatmål behandlades senast i utskottets betänkande 2020/21:TU9 Väg- och fordonsfrågor. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet kan inledningsvis konstatera att det kan vara svårt för konsumenter att värdera de miljöargument som används i marknadsföringen av bilar. Utskottet vill påminna om det uppdrag som regeringen har gett till Energimyndigheten att analysera möjligheten att förbättra vägledningen till konsumenter om lätta fordons energianvändning och koldioxidutsläpp vid försäljning och marknadsföring.

När det gäller motionsyrkanden om miljöbilsdefinitionen vill utskottet bl.a. 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. Utskottet vill här peka på att regeringen har meddelat att gasbilar även i fortsättningen ska klassas som miljöbilar hos statliga myndigheter.

När det gäller motionsförslag 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. Vidare vill utskottet uppmärksamma att Upphandlingsmyndigheten förra året tog fram förslag på åtgärder för att offentlig upphandling ytterligare ska kunna bidra till att nå klimatmålen.

När det gäller motionsförslaget om att bokstavsbezeichnungarna på registreringsskyltar bör ändras för att synliggöra miljöbilsinnehav kan utskottet konstatera att frågan om registreringsnummer regleras i förordningen om vägtrafikregister. Utskottet finner inte att det finns anledning att vidta någon åtgärd i denna fråga.

Utskottet finner sammanfattningsvis inte skäl att vidta några åtgärder med anledning av motionerna 2021/22:1654 (C) yrkande 1, 2021/22:3436 (M)

yrkandena 5 och 19, 2021/22:3663 (C) yrkandena 6, 7 och 30 samt 2021/22:3684 (C) yrkandena 52 och 54 som därmed avstyrks.

Självkörande fordon

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om hur arbetet med självkörande fordon ska bedrivas. Utskottet framhåller att automatisering och elektrifiering går hand i hand och är avgörande för att Sverige ska ligga i den tekniska framkanten och nå klimatmålen. Utskottet välkomnar de försöksverksamheter som genomförs och hänvisar till det aktiva arbete som bedrivs och de initiativ som har tagits inom området.

Jämför reservation 19 (M), 20 (SD), 21 (KD) och 22 (L).

Motionerna

I kommittémotion 2021/22:3757 yrkande 23 pekar Maria Stockhaus m.fl. (M) på behovet av att utreda risker och bejaka möjligheter med automatisering av föraruppgiften. Motionärerna framhåller att Sverige bör vara ledande både i att införa ny teknik och i att beakta riskerna med den nya tekniken.

I kommittémotion 2021/22:2968 framhåller Thomas Morell m.fl. (SD) att ansvarsfrågan för självkörande fordon bör utredas (yrkande 56). 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. Motionärerna lyfter vidare fram att prioriteringsfrågan när det gäller självkörande fordon bör utredas (yrkande 57). Som exempel på frågor nämns prioriteringar i komplicerade trafikmiljöer, uppdateringar av fordonens styrsystem och uppgraderingar av programvara.

I kommittémotion 2021/22:3879 yrkande 12 framför Magnus Jacobsson m.fl. (KD) att det behövs en utvecklad strategi för självkörande bilar. Motionärerna konstaterar bl.a. att självkörande fordon kan öka trafik-säkerheten och underlätta arbetspendling och framhåller att Sverige har möjlighet att vara ett föregångsland inom området.

I kommittémotion 2021/22:3394 begär Helena Gellerman m.fl. (L) att det tas fram en handlingsplan för hur självkörande bilar ska introduceras i samhället (yrkande 14). Motionärerna framhåller att självkörande bilar både kan revolutionera transporter och förändra byggande av vägar och tätorter. De betonar vidare att för att underlätta en successiv introduktion av självkörande bilar måste politiska beslut möjliggöra storskaliga tester av piloter i verklig miljö och upphandlingar vid byggande bör ske framtidsinriktat (yrkande 15).

I motion 2021/22:872 uppmärksammar Saila Quicklund (M) behovet av att se över möjligheten att prioritera landsbygden vid införande av självkörande

fordon. Motionären menar att landsbygden erbjuder bättre möjligheter för utvecklande av självkörande fordon och betonar bl.a. att kollektivtrafiken kan göras mer tillgänglig och att självkörande lastbilar som trafikerar vägarna nattetid skulle kunna utveckla landsbygden.

Bakgrund

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

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

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

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 2020/21:75 bereds ärendet vidare.

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. Enligt skrivelse 2020/21:75 bereds ärendet vidare.

Motionsyrkanden om självkörande fordon behandlades senast i utskottets betänkanden 2020/21:TU16 Framtidens infrastruktur och 2020/21:TU9 Väg- och fordonsfrågor. 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

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

Den dåvarande regeringen beslutade i augusti 2020 om förordningen (2020:754) om dels fortsatt giltighet av förordningen (2017:309) om försöksverksamhet med självkörande fordon, dels ändring i samma förordning. I skrivelse 2020/21:75 uppger regeringen att storskaliga försök på väg, liksom andra försök med automatiserade fordon, redan tidigare har varit

möjliga. Den nämnda förordningen innebär att förordningen (2017:309) om försöksverksamhet med automatiserade fordon permanentas och att vissa förtydliganden görs av förutsättningarna för tillstånd till försöksverksamhet, såsom att tillstånd kan medges förutsatt att försöken genomförs på ett säkert sätt och utan att verksamheten medför någon väsentlig störning eller besvär för omgivningen. Infrastrukturministern har i en kommentar till förordningsändringen framfört att automatisering och elektrifiering går hand i hand och är helt avgörande för att Sverige ska ligga i den tekniska framkanten och nå klimatmålen.

Utveckling av självkörande fordon

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

Regeringen beslutade i augusti 2018 att inrätta en kommitté för samordnad och accelererad policyutveckling kopplad till den fjärde industriella revolutionens teknologier (dir. 2018:85). Kommitténs uppdrag är att identifiera och påskynda policyutveckling kopplad till den fjärde industriella revolutionens teknologier inom inledningsvis tillämpningsområdena precisionsmedicin, uppkopplad industri samt uppkopplade och automatiserade fordon, farkoster och system. Detta arbete inbegriper automatiserad körning på väg men också automatiseringen inom hela transportområdet. Kommittén ska slutredovisa sitt uppdrag senast den 31 december 2022 (dir. 2021:1).

Företrädare för regeringen har enligt skrivelse 2020/21:75 deltagit aktivt i det internationella arbetet för att främja försök med och genomförande av automatiserad körning av fordon på ett säkert sätt inom både EU, FN:s

ekonomiska kommission för Europa (UNECE) och bilaterala samarbeten. Inom UNECE har arbetet bl.a. resulterat i förslag till ändringar i 1968 års vägtrafikkonvention slutet i Wien, som tillåter automatiserad körning i högre nivåer. Vidare pågår enligt regeringen omfattande arbeten inom EU för att underlätta uppkopplad och automatiserad körning. Vad gäller de krav som kan ställas på infrastrukturen, data och uppkoppling bedrivs också arbete både nationellt och internationellt.

En övergripande EU-strategi för automatiserad och uppkopplad rörlighet har föreslagits med anledning av kommissionens meddelande om en EU-strategi för automatiserad och uppkopplad rörlighet, COM(2018) 283. Den nya tekniken förväntas innebära möjligheter i form av säkrare, mer tillgängliga och mer hållbara transporter. Teknikutvecklingen är både ett sätt att möta samhällsutmaningar, såsom klimat och hälsa, och en möjlighet att stärka konkurrenskraften och exportindustrin och skapa nya arbetsstillfällen, 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.

Trafikutskottets arbetsgrupp för forskning och framtid har tagit fram rapporten Mobilitet på landsbygder – forskningsöversikt och nulägesbeskrivning (2019/20:RFR10). I rapporten konstateras bl.a. att automatisering av fordon på landsbygden kan innebära möjligheter till ökad tillgänglighet. I rapporten framförs bl.a. att kollektivtrafik kan tillhandahållas till en lägre kostnad på stråk med få resande eftersom driftskostnaderna minskar stort när det inte behövs förare.

Ansvarsregler vid automatiserad körning

Inom Regeringskansliet (Infrastrukturdepartementet) 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 som lämnats 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 då ett fordon kan föras 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 geostaketillämpningar. Uppdraget innefattade även att analysera ansvarsfrågor när ett fordon's funktionalitet tillfälligt och automatiskt ändras genom styrning, främst via geostaket, möjligheter att styra fordon's hastighet i förhållande till gällande hastighetsbegränsningar samt behovet av straffrättsliga sanktioner eller andra sanktioner för trafikförseelser och trafikbrott vid geostaketillämpningar. I september 2021 skickades promemorian på remiss. Remisstiden gick ut den 20 december 2021.

Underhåll av vägmarkeringar och trafikskyltar

Trafikverket tar löpande fram underhållsplaner för bl.a. vägmarkeringar och skyltar.

I november 2021 gav regeringen Trafikverket i uppdrag att redovisa hur stor del av den statliga väginfrastrukturen som bedöms hålla en sådan kvalitet och standard att det medger möjlighet till användning av uppkopplade och automatiserade körsystem i fordon. I uppdraget ingår att redogöra för vilka krav som ska ställas på den statliga väginfrastrukturens tillstånd samt att bedöma och redogöra för behov av åtgärder för att möjliggöra användning av automatiserade fordon med förarstödjande teknik. Trafikverket ska redogöra för vilka åtgärder som behöver vidtas för att säkerställa att befintlig väginfrastruktur ska kunna användas av automatiserade fordon. Det kan t.ex. avse att säkerställa att vägmarkeringar är utformade och underhålls på ett sådant sätt att de kan avläsas maskinellt eller att trafikskyltar inte ger motstridig information. Trafikverket ska vidare ta fram en underhållsstrategi för vägmarkeringar och annan viktig vägutrustning i syfte att främja och stödja automatiserade fordon. Dessutom ska Trafikverket redogöra för om det finns alternativa tekniska lösningar som kan komplettera eller ersätta delar av dagens väginfrastruktur för att öka tillgängligheten och säkerheten vid framförandet av automatiserade fordon med förarstödjande teknik. Uppdraget ska redovisas till Regeringskansliet (Infrastrukturdepartementet) senast den 29 juli 2022.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis framhålla att digitaliseringen påverkar hela samhället och att utvecklingen går fort inom fordons- och transportindustrin. Självkörande fordon som drivs fossilfritt och framförs säkert kan få genomgripande konsekvenser och vara en viktig del i det framtida transportsystemet. Automatisering och elektrifiering går hand i hand och är avgörande för att Sverige ska ligga i den tekniska framkanten och nå klimatmålen. Utskottet välkomnar regeringens ambitioner när det gäller självkörande fordon. Utskottet vill särskilt framhålla de försöksverksamheter som pågår

runt om i landet och delar regeringens ambition att Sverige ska vara en permanent världsutställning.

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 uppkopplade, samverkande och självkörande fordon. 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. Vidare genomförs utredningar för att se till att frågor om krav på infrastruktur samt juridiska och regulatoriska frågor tas om hand. Utskottet vill bl.a. peka på att det nyligen har tagits fram utredningsförslag om ansvarsregler vid automatiserad körning. Dessutom vill utskottet peka på att Trafikverket på regeringens uppdrag ska ta fram en underhållsstrategi för bl.a. vägmarkeringar för att främja och stödja automatiserade fordon. Vidare ska Trafikverket redovisa hur stor del av det statliga vägnätet som kan användas till självkörande fordon. Utskottet välkomnar detta uppdrag och ser fram emot redovisningen.

Utskottet följer utvecklingen på området mycket noga. 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 2021/22:872 (M), 2021/22:2968 (SD) yrkandena 56 och 57, 2021/22:3394 (L) yrkandena 14 och 15, 2021/22:3757 (M) yrkande 23 och 2021/22:3879 (KD) yrkande 12 avstyrks.

Omregleringen av besiktningmarknaden för fordon

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen lägger skrivelsen Riksrevisionens rapport om omregleringen av besiktningmarknaden för fordon (skr. 2021/22:32) till handlingarna och avslår motionsyrkanden med anledning av skrivelsen. Utskottet konstaterar bl.a. att det finns en fungerande process för föreskriftsarbetet och välkomnar att regeringen avser att se över regleringen i fordonslagen i fråga om vandelsprövning av styrelser i besiktningorgan. Riksdagen avslår även motionsyrkanden från den allmänna motionstiden om omregleringen av besiktningmarknaden. Utskottet bedömer fortsättningsvis att marknaden bör få vidareutvecklas utan att det underliggande regelverket ändras.

Jämför reservation 23 (M, C, KD, L) och 24 (V).

Regeringens skrivelse med anledning av Riksrevisionens rapport om omregleringen av besiktningmarknaden för fordon

Riksrevisionens granskning

Riksrevisionen har granskat omregleringen av besiktningmarknaden för fordon. Resultatet av granskningen redovisades i april 2021 i rapporten Omregleringen av besiktningmarknaden för fordon (RiR 2021:11).

Utgångspunkten för granskningen var de förväntningar som riksdagen framförde när det gällde omregleringen. Riksrevisionen konstaterade att förväntningarna innefattade att högt ställda krav på trafiksäkerhet och miljökontroll skulle kunna bibehållas även efter en omreglering. Vidare noterade Riksrevisionen att omregleringen dessutom förväntades leda till pressade priser, mer valfrihet för konsumenterna och högre kvalitet. Förväntningarna innefattade vidare att ökad konkurrens för de anställdas del skulle innebära fler arbetsgivare att välja mellan, vilket skulle leda till bättre utvecklingsmöjligheter, t.ex. vad gäller lönefrågor. Dessutom konstaterade Riksrevisionen att det fanns förväntningar på att fri konkurrens skulle gynna entreprenörskapet.

Riksrevisionens granskning omfattade enbart besiktningens verksamheten för personbilar.

Riksrevisionens iakttagelser och rekommendationer

Riksrevisionen konstaterade att konkurrensen på besiktningmarknaden har ökat men att inslaget av entreprenörskap är litet. Vidare bedömdes att riksdagens förväntningar vad avser prisutveckling inte har infriats. Riksrevisionen drog slutsatsen att priserna för kontrollbesiktning och efterkontroll har ökat mer än konsumentpriserna.

Riksrevisionen konstaterade att antalet besiktningstationer har ökat och att antalet personbilar per besiktningstation har minskat efter omregleringen, sett över hela riket. Vidare konstaterades att antalet verksamma besiktningstekniker har ökat efter omregleringen. Riksrevisionen bedömde att detta kan innebära att tillgängligheten har ökat generellt sett. Dessutom angavs att andelen underkända fordon vid kontrollbesiktningar har minskat sedan 2011.

Riksrevisionen bedömde vidare att Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (Swedac) förefaller arbeta ändamålsenligt med ackreditering och tillsyn, men däremot påpekades att fordonslagen (2002:574) inte ställer krav på att Swedac ska göra en fullständig vandelsprövning av besiktningföretagens styrelser. Vidare gjordes bedömningen att Transportstyrelsen inte arbetar ändamålsenligt med sin tillsyn och därmed inte fullgör sitt uppdrag att utöva tillsyn över besiktningbranschen. Slutligen bedömde Riksrevisionen att regeringen inte har styrt Transportstyrelsen så att den arbetar ändamålsenligt med sin tillsyn av besiktningmarknaden.

Riksrevisionen gav följande rekommendationer till regeringen:

- Regeringen bör ombesörja att skrivningarna i fordonslagen justeras så att Swedac vandelsprövar alla styrelseledamöter i besiktningföretagens bolagsstyrelser.
- Regeringen bör säkerställa att Transportstyrelsen utövar tillsyn över besiktningmarknaden.

Regeringens bedömning

I regeringens skrivelse Riksrevisionens rapport om omregleringen av besiktningmarknaden för fordon (skr. 2021/22:32) välkomnar regeringen Riksrevisionens granskning. Regeringen delar Riksrevisionens bedömning att varken prisutvecklingen eller inslagen av entreprenörskap på besiktningmarknaden kan sägas ha levt upp till de förväntningar som riksdagen hade vid tidpunkten för omregleringen av besiktningmarknaden.

När det gäller frågan om tillgängligheten på besiktningmarknaden delar regeringen Riksrevisionens bedömning till viss del. Det faktum att tillgängligheten har förbättrats, beräknat för landet som helhet, är enligt regeringen tydligt och positivt. Regeringen konstaterar dock att tillgängligheten till kontrollbesiktning försämrades på sju orter i landet under 2020 då AB Svensk Bilprovning tog sina mobila besiktningstationer ur bruk. Regeringen betonar att den ojämna fördelningen av tillgänglighet till besiktning inte är oproblematisk, särskilt i ljuset av den generella prisökning som har skett sedan omregleringen genomfördes. Regeringen gav därför i november 2020 Transportstyrelsen i uppdrag att särskilt utreda konsekvenserna av detta, och myndigheten redovisade sitt uppdrag till regeringen i januari 2021. 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 redovisar i skrivelsen

att Opus Bilprovning AB i maj 2021 aviserade att man har för avsikt att etablera mobila enheter för besiktning i glesbygden med start under 2022. Regeringen avser att fortsätta att följa besiktningens utveckling vad gäller tillgängligheten till besiktning, med särskilt fokus på hur denna tillgänglighet är geografiskt fördelad över landet.

När det gäller frågan om vandelsprovning av styrelseledamöter i besiktningens styrelser konstaterar regeringen att besiktningens verksamheten är särpräglad och innefattar myndighetsutövning och att det t.ex. av trafiksäkerhetsskäl kan finnas anledning att överväga en mer långtgående vandelsprovning. Regeringen avser att ytterligare stärka förutsättningarna för Swedacs tillsyn genom att i enlighet med Riksrevisionens rekommendation se över den nu gällande regleringen i fordonslagen av vandelsprovning av styrelser i besiktningens organ. Regeringen instämmer i Riksrevisionens slutsatser om att rutinerna för återkommande vandelsprovning hos Swedac bör kunna förbättras. Det bör enligt regeringen kunna ske inom ramen för nuvarande regelverk.

När det gäller frågan om Transportstyrelsens tillsyn av besiktningens marknaden delar regeringen till viss del Riksrevisionens problembeskrivning. Regeringen anför att det givetvis reser frågetecken om tillsynens ändamålsenlighet när resurserna till den har minskat på kort tid. Regeringen menar dock att en rimlig tolkning är att tillsynen som sådan inte kan eller bör utvärderas utifrån dess omfattning utan utifrån hur väl besiktningens verksamheten som sådan fungerar. Transportstyrelsens tillsyn av besiktningens marknaden ska i huvudsak inriktas på marknads funktion och inte i första hand enskilda besiktningar. Regeringen framhåller att Transportstyrelsen kontrollerar hur besiktningens verksamheten fungerar när det gäller bl.a. prisutveckling och tillgänglighet. Regeringen konstaterar att Riksrevisionens rekommendationer till Transportstyrelsen och Swedac redan har lett till att myndigheterna har påbörjat en viss utveckling av sina respektive verksamheter; bl.a. har de intensifierat sin samverkan och tagit fram en handlingsplan för åtgärder som ska effektivisera tillsynen. Regeringen betonar i skrivelsen att den säkerställer att Transportstyrelsen fullgör sitt tillsynsansvar som en del i sin löpande styrning av myndigheten. Regeringen uppger att den avser att ge Transportstyrelsen i uppdrag att i detalj beskriva hur verksamhetsplaneringen för tillsynen av besiktningens marknaden ser ut de kommande åren. Planeringen ska redovisas i samverkan med Swedac för att säkerställa en helhetssyn och att utgångspunkten är en väl fungerande besiktningens marknad.

I Riksrevisionens rapport tas även frågor om Transportstyrelsens föreskriftsarbete upp. Riksrevisionen konstaterar att Transportstyrelsen har en process för sitt föreskriftsarbete i vilken det ingår att analysera hur föreskrifterna kan tillämpas av berörda aktörer och vilka konsekvenser föreskrifterna i övrigt får. Transportstyrelsen har även nyligen bildat en kommitté för dialog med berörda aktörer om Transportstyrelsens föreskrifter på besiktningens området.

I och med skrivelsen anser regeringen att Riksrevisionens rapport är slutbehandlad.

Motionerna

Följdmotionen

I motion 2021/22:4284 anför Anders Åkesson m.fl. (C, M, KD, L) att regeringen som en del i sin löpande styrning av Transportstyrelsen bör se över och följa upp myndighetens föreskriftsarbete med syftet att få det att fungera mer effektivt (yrkande 1). Motionärerna framhåller att det finns flera exempel på föreskriftsändringar som inte har gjorts, bl.a. att det fortfarande saknas kontrollpunkter för laddbara fordon. Det är regeringens uppgift att säkerställa att Transportstyrelsen är en funktionell myndighet som utför sina uppdrag på ett tillfredsställande sätt, varför detta måste följas upp och åtgärdas. Vidare menar motionärerna att regeringen via en översyn av den nu gällande regleringen i fordonslagen bör säkerställa att vandelsprövning av styrelser i besiktningsorgan görs återkommande (yrkande 3). Motionärerna lyfter fram vikten av oberoende i förhållande till exempelvis fordonstillverkare, importörer och reparatörer, och därför kan kraven på vandelsprövning behöva skärpas ytterligare. Slutligen framhåller motionärerna att regeringen som en del i sin löpande styrning av Transportstyrelsen bör säkerställa att myndigheten fullgör sitt tillsynsansvar (yrkande 4). Motionärerna välkomnar att regeringen vill säkerställa att Transportstyrelsen fullgör sitt tillsynsansvar men finner det samtidigt anmärkningsvärt att regeringen endast delvis delar Riksrevisionens bedömning när det gäller Transportstyrelsens otillräckliga tillsyn.

Motioner från allmänna motionstiden

I kommittémotion 2021/22:3195 yrkande 11 framför Jessica Thunander m.fl. (V) att regeringen bör utreda konsekvenserna av avregleringen av bilbesiktningen och hur den kan återtats i statlig regi. Motionärerna framhåller att avregleringen av bilbesiktningen har gett blandade resultat, bl.a. vad gäller priser och tillgänglighet.

I motion 2021/22:1411 anför Emilia Töyrä m.fl. (S) att konsekvenserna av privatiseringen av bilprovningen i syfte att tillförsäkra en bilprovning i hela landet bör ses över. Motionärerna lyfter bl.a. fram negativa konsekvenser av privatiseringen för människor boende i gles- och landsbygd och att priset för att kvalitetskontrollera sin bil har ökat.

Kompletterande information

Vid utskottssammanträdet den 11 november 2021 informerade företrädare för bl.a. Fordonsbesiktningsbranschen om aktuella besiktningsfrågor. Fordonsbesiktningsbranschen betonade att utvecklingen av ny teknik och nya

fordonsslag går i snabb takt. Fordonsbesiktningens bransch framförde att Transportstyrelsens föreskriftsarbete inte fungerar tillräckligt bra, bl.a. att kontrollbesiktningens funktion i fråga om trafiksäkerhet och miljökontroll påverkas negativt av otillfredsställande föreskriftsarbete. Vidare menade branschföreträdarna att tillgängligheten har blivit bättre efter omregleringen och att antalet stationer har ökat i hela landet. När de mobila enheterna återinförs under 2022 kommer det enligt branschen inte att finnas någon plats i landet som har sämre tillgänglighet än före omregleringen 2010. När det gäller priser framförde branschen att bolagen tillämpar differentierade priser, dvs. att priset skiljer sig beroende på framförhållning i bokningen och vilken station fordonsägaren besiktigar hos samt att Sverige är ett av de länder som har lägst pris för kontrollbesiktning i Europa.

Transportstyrelsen konstaterar i sin senaste redovisning av fordonsbesiktningens marknad från september 2021 att Transportstyrelsens tillsyn ska kontrollera att besiktningens verksamhet fungerar väl när det gäller trafiksäkerhet och miljö. Marknadsövervakningen fokuserar på pris, tillgänglighet och teknikutveckling. Under 2020 genomförde Transportstyrelsen inte någon tillsyn på besiktningstationer på grund av både personalförändringar och coronapandemin. Utifrån fordonslagens krav utför Transportstyrelsen stickprovskontroller. Ett stickprov kan omfatta alltifrån samtliga besiktningföretag till ett enskilt företag eller en enskild besiktningstation. Stickprovskontroller görs antingen i form av administrativa kontroller i myndighetens register eller i form av ett fysiskt stationsbesök hos besiktningföretagen. Ett administrativt stickprov kan vara en granskning av besiktningens protokoll efter genomförd besiktning eller granskning av vad besiktningföretagen rapporterar in till vägtrafikregistret efter avslutad besiktning. Transportstyrelsens arbete med kontroll av att besiktningens marknad fungerar väl inriktas i huvudsak mot marknadens funktion, inte i första hand de enskilda besiktningarna. Men enskilda kunders klagomål uppges utgöra en kunskapskälla för att skapa en bild över hur marknaden fungerar.

Utskottets ställningstagande

Utskottet välkomnar inledningsvis Riksrevisionens granskning och delar regeringens bedömningar med anledning av revisionsrapporten.

Transportstyrelsens föreskriftsarbete

Transportstyrelsen har i uppgift att ta fram föreskrifter och allmänna råd för besiktningarna. Föreskrifterna rör de fyra besiktningensformerna, teknik hos kontrollorganen och krav på utbildning och kompetens för besiktningstekniker, polismän och bilinspektörer. Riksrevisionen har i sin granskning konstaterat att Transportstyrelsens föreskriftsarbete på besiktningens område följer ett generellt arbetssätt som Transportstyrelsen har när det gäller föreskrifter. År 2020 initierades ett forum där Transportstyrelsen samverkar

med en rad andra aktörer inom fordonsbranschen för att utveckla Transportstyrelsens föreskriftsarbete. Av rapporten framgår att Transportstyrelsen före omregleringen hade ett tätt samarbete med Svensk Bilprovning när det gällde föreskriftsarbetet. Vidare framgår bl.a. att Besiktningföretagens branschorganisation har framfört synpunkter till Transportstyrelsen om myndighetens föreskriftsarbete och efterföljande remissförfarande.

När det gäller motionsyrkandet om Transportstyrelsens föreskriftsarbete kan utskottet konstatera att Transportstyrelsen enligt Riksrevisionens bedömning har en fungerande process för sitt föreskriftsarbete för att formulera detaljerade föreskrivna regler. Utskottet har ingen anledning att ifrågasätta denna bedömning.

Vandelsprövning av styrelseledamöter i besiktningföretags styrelser

Enligt 4 kap. 2 c § fordonslagen (2002:574) får ackreditering som besiktningorgan bara meddelas en sökande som med hänsyn till ekonomiska förhållanden och allmänt gott anseende bedöms vara lämplig att bedriva verksamheten.

När det gäller motionsyrkandet om återkommande vandelsprövning av styrelser i besiktningorgan kan utskottet konstatera att regeringen instämmer i Riksrevisionens slutsatser om att rutinerna för återkommande vandelsprövning hos Swedac bör kunna förbättras. Regeringen menar att det bör kunna ske inom ramen för nuvarande regelverk. Utskottet delar denna bedömning. Swedac har i enlighet med Riksrevisionens rekommendationer inlett ett internt arbete för att anpassa rutiner för att göra återkommande vandelsprövningar. Utskottet välkomnar vidare att regeringen avser att i enlighet med Riksrevisionens rekommendation se över den nu gällande regleringen i fordonslagen av vandelsprövning av styrelser i besiktningorgan.

Transportstyrelsens tillsyn av besiktningmarknaden

Regler om tillsyn finns i 5 kap. 3 a § fordonslagen. Tillsynsansvaret är uppdelat mellan Swedac och Transportstyrelsen. Swedac ska kontrollera bl.a. att den tekniska kompetensen och utrustningsnivån i verksamheten samt kvalitets-säkringen av denna uppfyller föreskrivna krav. Transportstyrelsen ska kontrollera att besiktningverksamheten fungerar väl i fråga om trafiksäkerhet, miljö, prisutveckling, teknikutveckling och tillgänglighet.

När det gäller motionsyrkandet om Transportstyrelsens tillsynsansvar konstaterar utskottet att regeringen till viss del delar Riksrevisionens problem-beskrivning. Utskottet delar regeringens bedömning att det reser frågetecken om tillsynens ändamålsenlighet när resurserna till den har minskat på kort tid. Samtidigt innebär detta inte per automatik att Transportstyrelsen inte fullgör sitt tillsynsansvar. Tillsynens omfattning är inte reglerad i sig. Utskottet delar regeringens tolkning att tillsynen som sådan inte kan eller bör utvärderas utifrån dess omfattning utan utifrån hur väl besiktningmarknaden som sådan fungerar. Regeringen ska se till att Transportstyrelsen utövar tillsyn över

besiktningmarknaden. Utskottet välkomnar att Transportstyrelsen och Swedac har intensifierat sin samverkan och tagit fram en handlingsplan för åtgärder som ska effektivisera tillsynen av besiktningmarknaden med fokus på utbyte av statistikuppgifter från besiktningar och teknikutveckling. Utskottet välkomnar även att regeringen avser att följa upp detta inom ramen för sin styrning av såväl Swedac som Transportstyrelsen. Vidare vill utskottet framhålla att regeringen säkerställer att Transportstyrelsen fullgör sitt tillsynsansvar som en del i sin löpande styrning av myndigheten. Utskottet välkomnar att regeringen tar frågan om tillsynens kvalitet och ändamålsenlighet på allvar och ser Riksrevisionens rapport som ett gott underlag för att stärka verksamheten. Det är bra att regeringen avser att ge Transportstyrelsen i uppdrag att beskriva hur verksamhetsplaneringen för tillsynen av besiktningmarknaden ser ut de kommande åren och att planeringen ska redovisas i samverkan med Swedac.

Konsekvenser av avregleringen

När det gäller motionsförslag om att utreda konsekvenserna av avregleringen av fordonsbesiktningen vill utskottet anföra följande. Fordonsbesiktningmarknaden i Sverige omreglerades den 1 juli 2010. I samband med det fick Transportstyrelsen i uppdrag att kontrollera att besiktningverksamheten fungerar väl när det gäller trafiksäkerhet, miljö, prisutveckling, teknikutveckling och tillgänglighet. Transportstyrelsen konstaterar i sin senaste redovisning av fordonsbesiktningmarknaden från september 2021 att efter drygt tio år besiktigas fordon i stort sett på samma sätt som före omregleringen. Marknadskoncentrationen är enligt Transportstyrelsen fortsatt måttlig och har totalt sett minskat på grund av ökad konkurrens mellan besiktningföretagen. Prisutvecklingen har varit blandad. De rapporterade priserna för kontrollbesiktning har ökat mindre än konsumentprisindex (KPI) förutom för motorcyklar. För efterkontroll efter kontrollbesiktning har priserna ökat mindre än KPI för alla kontrollerade fordonstyper utom bromsade lätta släp. Antalet besiktningstationer för lätta fordon har enligt Transportstyrelsen ökat från 533 till 554, vilket är en ökning med knappt 4 procent. Vidare har antalet besiktningstekniker ökat från 1 937 till 2 016, vilket är en ökning med drygt 4,1 procent. Transportstyrelsen konstaterar i rapporten att fordonsbesiktningmarknaden fortsätter att utvecklas.

Utskottet har tidigare konstaterat att Transportstyrelsen rekommenderar att marknaden får vidareutvecklas utan att det underliggande regelverket ändras. Utskottet delar fortfarande denna bedömning och finner följaktligen att det inte finns skäl att vidta någon åtgärd.

Sammanfattande bedömning

Utskottet anser att de frågor som tas upp i motionerna är väl tillgodosedda genom det arbete som regeringen och myndigheterna bedriver. Utskottet finner därför inte skäl att vidta några åtgärder med anledning av motionerna

2021/22:1411 (S), 2021/22:3195 (V) yrkande 11 och 2021/22:4284 (C, M, KD, L) yrkandena 1, 3 och 4 som därmed avstyrks. Utskottet föreslår vidare att riksdagen lägger regeringens skrivelse 2021/22:32 till handlingarna.

Fordonsbesiktning

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen riktar ett tillkännagivande till regeringen om att Sverige bör utreda vilka konsekvenser de svenska kraven på miljökontroll har fått i jämförelse med miljökontrollen i andra länder i EU. Därmed bifalls motionsförslag om detta. Utskottet föreslår vidare att motionsförslag om besiktningregler för gasdrivna fordon och framförande av obesiktigade fordon avslås.

Jämför reservation 25 (S, SD), 26 (C) och 27 (C) samt särskilt yttrande 1 (V) och 2 (MP).

Motionerna

I kommittémotion 2021/22:3663 yrkande 32 föreslår Anders Åkesson 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.

I kommittémotion 2021/22:3195 framför Jessica Thunander m.fl. (V) att regeringen omgående bör ta initiativ till nya föreskrifter för kontrollbesiktning där man återgår till de tidigare högre miljökraven för fordonsbesiktning (yrkande 9). Motionärerna pekar på att nya föreskrifter för kontrollbesiktning med kraftigt sänkta nivåer på miljöområdet infördes 2018 och att Sverige i dag har några av de lägsta miljökraven för fordonsbesiktning bland alla EU-länder. Motionärerna menar vidare att regeringen bör ge Transportstyrelsen i uppdrag att höja ambitionsnivån vid kontrollbesiktning genom åtgärder som inkluderar den tyska metoden att räkna partiklar samt metoder för att mäta kväveoxider (yrkande 10). Motionärerna konstaterar att andra länder systematiskt har skärpt miljökraven för bilkontroller och lyfter bl.a. fram Tyskland som ett exempel.

I kommittémotion 2021/22:3879 menar Magnus Jacobsson m.fl. (KD) att regeringen bör återkomma med förslag på hur man kan förbättra miljökontrollen av fordon så att Sverige inte har betydligt lägre krav på miljökontroll av fordon än andra europeiska länder (yrkande 34). Motionärerna understryker att kraven på besiktning av utsläppen från personbilar i dagsläget är otillräckliga och att Sverige inte ska ha betydligt lägre krav på miljökontroll av fordon än andra europeiska länder.

I motion 2021/22:4284 yrkande 2 föreslår Anders Åkesson m.fl. (C, M, KD, L) att Sverige ska utreda vilka konsekvenser de svenska kraven på miljökontroll har fått i jämförelse med andra länder i EU. Motionärerna menar

att Sverige numera är ett av de sämsta länderna i EU vad gäller att ställa miljökrav vid besiktning.

I motion 2021/22:2641 menar Ann-Charlotte Hammar Johnsson och Lars Püss (båda M) att regeringen bör överväga att se över relevanta bestämmelser om olagliga fordon. Motionärerna lyfter fram att vaneförbrytare använder fordon som har olika brister och betonar att det inte kan anses vara förenligt med lagstiftarens intention eller allmän trafiksäkerhet att olagliga fordon tillåts framföras på vägarna.

I motion 2021/22:1654 yrkande 2 menar Rickard Nordin (C) att jämförelsenivåer kring utsläpp bör införas på besiktningssprotokollet. Motionären menar att man på besiktningssprotokollet kan visa upp hur mycket koldioxid bilen släpper ut i jämförelse med andra bilar av samma årsmodell och med nyare bilar.

I motion 2021/22:3502 framför Anders Åkesson och Johan Hedin (båda C) att kriminaliseringen av framförande av obesiktigade fordon bör utökas (yrkande 3). Motionärerna menar att den som upprepat gör sig skyldig till olovlig körning inte sällan är en fara för andra och måste uppmärksammas med större kraft av samhället, varför straffskalan för upprepade brott bör ses över. Motionärerna lyfter vidare fram att möjligheterna till förverkande av obesiktigade fordon bör utökas (yrkande 4).

Bakgrund

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-direktiverna 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.

Pågående arbete

Miljökontroll i fordonsbesiktningen

Sedan maj 2018 tillämpas nya regler som en följd av EU:s besiktningspaket. Riksrevisionen konstaterade i april 2021 i sin rapport om omregleringen av besiktningsmarknaden för fordon att andelen anmärkningar på brister i miljökontrollsystemet har minskat från 14 procent 2010 till 10 procent 2019. Anledningen till detta kan enligt Riksrevisionen vara de ändringar som gjordes 2018 i en föreskrift om miljökontroller vid besiktningar.

Vid utskottssammanträdet den 11 november 2021 informerade företrädare för Transportstyrelsen och Fordonsbesiktningsbranschen om aktuella besiktningsfrågor. Fordonsbesiktningsbranschen framförde kritik mot miljökontrollen och det svenska regelverket. Branschen har bl.a. uppgett att andelen miljöunderkända fordon halverades vid föreskriftsändringen 2018 och att denna halvering kvarstår. I fordonsbesiktningsbranschens årsrapport 2021 konstateras att de regeländringar som infördes 2018 i fråga om miljökontroll verkar få ha fått en bestående negativ effekt på andelen fordon som underkänns på grund av miljörelaterade fel. Besiktningsföreskrifterna bör enligt branschen justeras så att miljökraven som ställs vid besiktning skärps. Branschen har framfört att det finns tillgänglig teknik för att mäta kväveoxider (NO_x) och partiklar och att det pågår olika projekt. Branschen menar att Transportstyrelsen skulle kunna införa både partikelmätning och lägre gränsvärden genom uppdaterade nationella föreskrifter. Transportstyrelsen framförde vid sammanträdet att mätningen av kväveoxider och partiklar är komplicerad. När det gäller miljökontrollen hänvisade myndigheten bl.a. till sin tidigare redovisning av regeringsuppdraget från 2018.

Den dåvarande regeringen gav i augusti 2018 Transportstyrelsen och Naturvårdsverket i uppdrag att analysera klimat- och miljöeffekter av föreskrifterna om kontrollbesiktning och annan reglering som rör kontroll av motorfordon. Analysen inkluderade effekterna av de ändringar av föreskrifterna om kontrollbesiktning som trädde i kraft den 20 maj 2018. I september 2019 redovisade Transportstyrelsen och Naturvårdsverket att ändringarna innebar

såväl höjningar som sänkningar av gränsvärden för fordons utsläpp av olika ämnen. Myndigheterna framförde att för fordon finns i stort ett gott miljöskydd vad gäller tillverkning, godkännande, kontrollbesiktning, normalt brukande och återvinning, men när det gäller brukande är kontrollbesiktning och flygande inspektion av polis inte effektiva nog. En analys av regeländringarnas effekt i form av förändrade utsläpp visar att de skattade utsläppseffekterna av de genomförda regeländringarna är små. Det betonades att osäkerheten i analysen är stor, och myndigheternas bedömning var att de genomförda regeländringarnas miljö- och hälsoeffekter inte kan kvantifieras närmare. På området finns harmoniserad EU-reglering som ska införas och respekteras, men det finns möjlighet att göra vissa nationella tillämpningar. Transportstyrelsen är ansvarig för att införa EU-regleringen så att den stämmer överens med olika villkor och på ett sådant sätt att fordonsägare kan få en rättssäker bedömning av sitt fordon. Mer träffsäkra mätinstrument för kontroll av gränsvärden av utsläpp är under utveckling. Det kommer att göra det möjligt att minska osäkerheten i mätningarna.

Besiktning av gasdrivna bilar

I maj 2018 infördes krav på ökad 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 ökade kontrollen innebär att ägare av gasbilar betalar mer än andra bilägare för att kunna kontrollbesiktiga sina gasbilar. Regeringen ser en risk för att detta skulle kunna minska efterfrågan på gasbilar, vilket i förlängningen skulle kunna vara ett hinder för omställningen till en fossilfri fordonsflotta.

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. Vidare redovisar Transportstyrelsen ett förslag till en förordning som ska reglera förutsättningarna för och administrationen av en kostnadskompensation till gasbilsägare.

Obesiktigade fordon

Ett körförbud inträder automatiskt om ett fordon inte har besiktigats i tid enligt nuvarande bestämmelser. Ett fordon kan likaså beläggas med körförbud om det vid en poliskontroll eller vid en kontrollbesiktning visar sig vara i så dåligt skick att det utgör en fara för trafiksäkerheten. Om fordonet har sådana brister att det inte kan godkännas vid en kontrollbesiktning men bristerna inte är så allvarliga att det blir aktuellt med ett körförbud föreläggs ägaren i stället att göra en efterkontroll. Bristerna bör åtgärdas så snart som möjligt och ägaren återkomma till en efterkontroll inom viss tid. Fordonet får då bara köras kortast lämpliga väg till en verkstad för reparation och till besiktningsföretag för kontrollbesiktning, under förutsättning att fordonet är påställt. Om fordonet är avställt får man bara köra kortast lämpliga väg till ett besiktningsföretag.

Om efterkontrollen inte görs inom utsatt tid beläggs fordonet automatiskt med körförbud. Bötesbeloppet för att framföra ett obesiktigt fordon uppgår till 1 500 kronor.

Sedan 2015 finns en möjlighet att förverka fordon som har använts vid trafikbrott.

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om fordonsbesiktningen behandlades senast i utskottets betänkande 2020/21:TU9 Väg- och fordonsfrågor. Utskottet hänvisade bl.a. till pågående arbete för att säkerställa att fordonsbesiktningen är både träffsäker och rättssäker och föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Miljökontroll i fordonsbesiktningen

Utskottet kan inledningsvis konstatera att det under flera år har påtalats att Sverige har infört regler i fordonsbesiktningen som knappt ens når miniminivåerna för miljökontroll och moderna säkerhetssystem enligt EU:s besiktningsspaket. Enligt utskottets mening borde Sverige i stället ha gjort ett anpassat genomförande som går i linje med svenska trafiksäkerhets- och miljömål. Utskottet vill påminna om att det uttalade målet i regeringens proposition 2009/10:32 Fordonsbesiktning handlar om vikten av förbättrad trafiksäkerhet och miljökontroll. Här har Sverige dock på senare år gått i motsatt riktning och är numera bland de sämsta i EU när det gäller att ställa miljökrav vid besiktning.

Utskottet uppmärksammar att Riksrevisionen i sin granskning av omregleringen av besiktningmarknaden för fordon (RiR 2021:11) endast kort nämner problematiken med miljökontrollen och konstaterar att problemen sannolikt beror på en föreskriftsändring men lämnar därefter åtgärdsbehovet därhän. Revisionen konstaterar att andelen anmärkningar på brister i miljökontrollsystemet har minskat från 14 procent 2010 till 10 procent 2019. Anledningen till detta kan enligt Riksrevisionen vara förändringar i en föreskrift 2018 om miljökontroller vid besiktningar.

Utskottet vill uppmärksamma att inte heller regeringen synes ha något förslag till åtgärd när det gäller miljökontrollen. I regeringens skrivelse 2021/22:32 Riksrevisionens rapport om omregleringen av besiktningmarknaden för fordon konstateras att Transportstyrelsen ska kontrollera att besiktningens verksamhet fungerar väl med avseende på trafiksäkerhet, miljö, prisutveckling, teknikutveckling och tillgänglighet. Det förs också ett resonemang om att det i proposition 2009/10:32 framgår vad lagstiftaren har haft för intentioner i fråga om tillsynens innehåll, men inte om omfattning. Utskottet tror inte att den nuvarande regeringen har en annan intention eller något annat mål med miljökontrollen än att den ska fortsätta att förbättras.

Utskottet konstaterar avslutningsvis att det inte finns någonting som formellt hindrar Sverige från att förändra dagens miljökrav. Utskottet menar därför att regeringen bör utreda vilka konsekvenser de svenska kraven har fått i jämförelse med kraven i andra länder i EU.

Mot den bakgrunden föreslår utskottet att riksdagen riktar ett tillkännagivande till regeringen om att Sverige bör utreda vilka konsekvenser de svenska kraven på miljökontroll har fått i jämförelse med miljökontrollen i andra länder i EU. Därmed tillstyrker utskottet motion 2021/22:4284 (C, M, KD, L) yrkande 2, bifaller delvis motionerna 2021/22:3195 (V) yrkande 9 och 2021/22:3879 (KD) yrkande 34 och avslår motionerna 2021/22:1654 (C) yrkande 2 och 2021/22:3195 (V) yrkande 10.

Besiktningsregler för gasdrivna fordon

Utskottet konstaterar vidare att de nya besiktningsregler som gäller sedan 2018 även gäller för fordon med bränslesystem för gas. Utskottet vill liksom regeringen framhålla att det är viktigt att regelverket inte motverkar människors vilja att ha ett miljövänligt fordon. Utskottet uppmärksammar att Transportstyrelsen har tagit fram ett förslag till en modell för kostnads-kompensation för gasbilsägare.

Utskottet finner inte anledning att ta några ytterligare initiativ med anledning av motionsförslaget och avstyrker därför motion 2021/22:3663 (C) yrkande 32.

Framförande av obesiktigade fordon

När det slutligen gäller motionsförslag om framförande av obesiktigade fordon vill utskottet betona att fordonsbesiktningen är viktig för att säkerställa att fordonet är trafiksäkert. Utskottet konstaterar att ett flertal åtgärder har vidtagits för att stävja olika trafikbrott. Exempelvis kan nämnas att ett körförbud inträder automatiskt om ett fordon inte har besiktigats i tid. Ett fordon kan likaså beläggas med körförbud om det vid en poliskontroll eller vid en kontrollbesiktning visar sig vara i så dåligt skick att det utgör en fara för trafiksäkerheten. I sammanhanget påminner utskottet också om den möjlighet som finns sedan 2015 att förverka fordon som har använts vid trafikbrott.

Utskottet finner inte anledning att ta några ytterligare initiativ med anledning av motionsförslagen och avstyrker därför motionerna 2021/22:2641 (M) och 2021/22:3502 (C) yrkandena 3 och 4.

Tyngre och längre lastbilar

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om hur arbetet med tyngre och längre lastbilar ska bedrivas. Utskottet slår fast att sådana lastbilar bidrar till att öka möjligheterna för att effektivisera transport-systemet och minska miljöbelastningen från godstransporter på väg. Utskottet välkomnar att vägnätet för BK4 byggs ut steg för steg och uppmärksammar pågående beredningsarbete.

Jämför reservation 28 (M), 29 (SD), 30 (C), 31 (KD) och 32 (L).

Motionerna

I partimotion 2021/22:4199 yrkande 73.1 uppmärksammar Johan Pehrson m.fl. (L) behovet av att möjliggöra längre och tyngre lastbilar. Motionärerna betonar att en ökad användning av längre och tyngre lastbilar har en god potential att minska bränsleförbrukningen och bidra till minskad

klimatpåverkan inom transportsektorn. Motionärerna vill se reformerade EU-regler som tillåter längre och tyngre lastbilar i internationell trafik.

I kommittémotion 2021/22:3757 understryker Maria Stockhaus m.fl. (M) vikten av att prioritera investeringar i vägar för att klara tyngre och längre lastbilar (yrkande 13). Motionärerna betonar att färre och tyngre lastbilar är bra för miljön och ger företag lägre kostnader. Vidare tar motionärerna upp frågan om att köra med tyngre transporter på tjälad mark (yrkande 28). Som en del av arbetet för att inkludera digital teknik i trafiksäkerhetsarbetet bör regeringen enligt motionärerna se över möjligheten att ge tyngre transporter möjlighet att köra under tider när marken är tjälad.

I kommittémotion 2021/22:2456 yrkande 64 uppmärksammar Mats Nordberg m.fl. (SD) behovet av ett snabbare införande av 74 tons totalvikt på lastbils ekipage i Sverige. Motionärerna menar att processen för att tillåta tyngre ekipage (bärighetsklass 4, BK4) på en större del av vägnätet bör prioriteras och skyndas på för att öka svensk konkurrenskraft och för att hålla utsläppen nere.

I kommittémotion 2021/22:2968 yrkande 22 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 2021/22:3679 yrkande 47.1 föreslår Anders Åkesson m.fl. (C) att åtgärder ska vidtas för att med stöd i genomförda utredningar och fattade beslut säkerställa att längre och tyngre lastbilar skyndsamt tillåts på ett tillräckligt, funktionellt och sammanhållet vägnät i hela Sverige. 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. Ett likalydande förslag finns i kommittémotion 2021/22:4131 yrkande 6 av Helena Lindahl m.fl. (C). Vidare menar motionärerna i kommittémotion 2021/22:3679 yrkande 59 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. I kommittémotion 2021/22:4131 yrkande 9 framförs 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. Motionärerna betonar att transportsektorn är en nyckel för att minska Sveriges totala klimatpåverkan samt konkurrenskraften för basindustrin.

I kommittémotion 2021/22:3879 föreslår Magnus Jacobsson m.fl. (KD) att Trafikverket ska få ett utökat uppdrag att påskynda tillståndsgivandet i fråga om BK4-vägar (yrkande 36). Motionärerna framhåller att svenska företag

måste ges goda möjligheter att konkurrera, och färre lastbilar bidrar till mindre miljöförstöring och är viktigt för att få ned transportsektorns koldioxidutsläpp. Vidare uppmärksammas s.k. HCT-fordon (yrkande 47). Motionärerna menar att längre och tyngre fordon, High Capacity Transport-fordon, kan spela en viktig roll för att effektivisera vägtransporterna och minska miljöpåverkan, och det finns anledning och underlag för att införa HCT som en integrerad del av det totala transportsystemet.

I motion 2021/22:776 yrkande 3 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.

I motion 2021/22:1375 understryker Jessika Roswall (M) vikten av att införandet av BK4-vägar påskyndas (yrkande 1). Motionären pekar på att det behövs en förstärkning av våra vägar för att ge klimatvinster och stärka industrins konkurrenskraft och för att vi ska klara vår beredskap. Motionären framför vidare att regeringen bör se över möjligheten att tillåta även 90 tons bruttovikt på delar av det svenska vägnätet (yrkande 2). Motionären hänvisar till erfarenheter från Finland och menar att det är rimligt att ändra så att det blir tillåtet att även transportera fordon med 90 tons bruttovikt på BK4-vägar.

I motion 2021/22:1887 begär Lars Hjalmered (M) att regeringen skyndsamt ska återkomma till riksdagen med konkreta regelförändringar för att möjliggöra utökad användning av tyngre lastbilar med en vikt på upp till 74 ton (yrkande 1). Motionären betonar att man kan effektivisera vägtransporterna genom att använda längre och tyngre lastbilar. Vidare framför motionären att regeringen bör överväga att införa försök med tyngre lastbilar med en vikt på upp till 90 ton (yrkande 2). Motionären hänvisar till att sådana fordon används i Finland. Motionären framför vidare att regeringen bör utreda och återkomma med förslag om längre lastbilar (yrkande 3). Han hänvisar till att försök med längre ekipage har gjorts inom skogsindustrin med mycket gott resultat.

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. Reglerna för fordons vikter och dimensioner finns i trafikförordningens fjärde kapitel och bilagor.

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. För hela det statliga vägnätet öppnades under 2020 ytterligare ca 6 400 kilometer för BK4, utöver de ca 19 700 kilometer som öppnats tidigare. Detta medför att ca 26 procent av det statliga vägnätet har öppnats för BK4.

I 4 kap. trafikförordningen (1998:1276) finns bestämmelser om fordonsvikt, bredd och längd.

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 vägnätets bärighet ska vara avgörande för vilka delar av vägnätet som kan öppnas för fordon eller fordonskombinationer med den nya maxvikten. Riksdagen biföll utskottets förslag och riktade samtidigt ett tillkännagivande till regeringen om att den skyndsamt bör se över hur längre fordonståg i högre utsträckning kan tillåtas på det svenska vägnätet (bet. 2016/17:TU14, rskr. 2016/17:238). Lagändringen trädde i kraft den 1 juli 2017.

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

Motionsyrkanden om tyngre och längre lastbilar behandlades senast i utskottets betänkande 2020/21:TU16 Framtidens infrastruktur. Utskottet bedömde att önskemålen i flertalet av motionsyrkandena torde bli tillgodosedda genom de satsningar som regeringen föreslog. I betänkande 2020/21:TU9 Väg- och fordonsfrågor framhöll utskottet att långa och tunga lastbilar bidrar till att öka möjligheterna att effektivisera transportsystemet och minska miljöbelastningen från godstransporter på väg. Utskottet pekade även på pågående beredningsarbete och på att vägnätet för bärighetsklassen BK4 byggs ut steg för steg och föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Pågående arbete

Bärighetsklass 4

I regeringens godstransportstrategi som beslutades i juni 2018 anges att regeringen vill möjliggöra för längre och tyngre fordon och att man avser att fortsätta att investera i ett kapacitetsstarkt och effektivt transportsystem.

De första statliga BK4-vägarna öppnades för trafik under 2018. Enligt Trafikverket byggs vägnätet för bärighetsklass BK4 ut steg för steg. Omkring 40 procent av det statliga vägnätet väntas vara upplåtet för BK4 vid slutet av 2023, vilket motsvarar ca 60 procent av det strategiska vägnätet för tung trafik. Av regeringens skrivelse 2020/21:75 framgår att Trafikverkets ambition är att den successiva utbyggnadsplanen för BK4-vägar ska bidra till att det statliga vägnätet som har bärighetsklass BK4 utvecklas. Vidare uppger regeringen att finansiering genom den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029 gör det möjligt att öppna 70–80 procent av de viktigaste statliga vägarna för BK4 fram till 2029.

Vid utskottssammanträdet den 25 november 2021 tog Sveriges Åkeriföretag och Tåg företagen upp frågor om tyngre lastbilar. De framförde att gods som väger mycket i regel utgörs av lokala transporter av exempelvis grus och byggmaterial, lantbruksprodukter och skogstransporter och att dessa transporter rör sig inom 5–10 mil. Dessa behöver BK4-vägar för att kunna effektivisera transportererna och komplettera järnvägstransporter.

I budgetpropositionen för 2022 informerar regeringen om att bärighetsåtgärder har genomförts för att säkerställa vägnätets robusthet och bibehålla kapaciteten. I den nationella planen för transportinfrastrukturen har medel för bärighetsåtgärder fördelats för en successiv utbyggnad av ett vägnät för tyngre transporter.

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 tog i augusti 2019 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 bidrar med kunskap och information till kommuner i arbetet med att identifiera de optimala anslutningsvägar som skulle kunna klassas om till BK4.

I Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033 från november 2021 anges att en fortsatt bärighetssatsning bidrar till att de viktigaste vägarna för tung trafik ska kunna upplåtas för BK4 och för att kunna upprätthålla nivån på framkomligheten för tung trafik året runt. Vägnätets robusthet på dessa delar kommer enligt Trafikverket också att förbättras genom åtgärder för att minska sårbarheten för klimatrelaterade händelser som högre vattenflöden och ökade ras- och skredrisker. Trafikverket betonar att de vägar som åtgärdas via bärighetssatsningen därför kommer att vara robusta och tillgängliga för både tung och lätt trafik.

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 regel efterlevnad, överflyttningar och intermodala godsflöden för att kunna göra en mer nyanserad och fullständig analys av effekterna av att tillåta längre lastbilar på det svenska vägnätet. Uppdraget redovisades den 29 mars 2019. Trafikverkets redovisning har remitterats, och efter avslutad remiss har en remissammanställning gjorts. Enligt skrivelse 2020/21:75 och uppgift från Regeringskansliet bereds ärendet vidare.

Vid utskottssammanträdet den 25 november 2021 tog Sveriges Åkeriföretag och Tågföretagen upp frågor om längre lastbilar. De framförde att gods som inte väger så mycket men som tar en stor volym bör kunna knytas eller villkoras till järnvägsnoder där sista sträckan till mottagare kan köras med längre fordon. Detta skulle bl.a. stärka intermodaliteten.

Trafikverket har framfört att en möjlig del i arbetet med att erbjuda ett effektivt transportsystem är att införa s.k. High Capacity Transports (HCT), dvs. fordon med högre kapacitet, exempelvis längre och tyngre än vad som är möjligt med dagens konventionella fordon. Att tillåta längre lastbilar skulle

enligt Trafikverket kunna bidra till ökade möjligheter att effektivisera transportsystemet och minska miljöbelastningen från godstransporter på väg och dessutom bidra till att stärka konkurrenskraften för svenskt näringsliv.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis slå fast att tyngre och längre lastbilar bidrar till att öka möjligheterna att effektivisera transportsystemet och minska miljöbelastningen från godstransporter på väg. Vidare bidrar de till att stärka konkurrenskraften för svenskt näringsliv. Utskottet ser mycket positivt på regeringens uttalanden om vikten av att möjliggöra för tyngre och längre fordon och regeringens avsikt att fortsätta att investera i ett kapacitetsstarkt och effektivt transportsystem. Utskottet välkomnar att vägnätet för BK4 byggs ut steg för steg och att Trafikverket har betonat vikten av BK4 i sitt förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033. Med anledning av motionsförslag uppmärksammar utskottet också att Trafikverket bl.a. bidrar med kunskap och information till kommuner i arbetet med att ta fram de optimala anslutningsvägar som skulle kunna klassas om till BK4.

Utskottet vill även lyfta fram att det inom Regeringskansliet pågår beredning av Trafikverkets redovisning av uppdraget att analysera om och var längre lastbilar kan tillåtas på det svenska vägnätet för att öka transporteffektiviteten och minska godstransporternas klimatpåverkan. Utskottet ser fram emot att ta del av resultatet.

Sammanfattningsvis ser utskottet 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. Utskottet menar att regeringen behöver se till att – med stöd i genomförda utredningar och fattade beslut – säkerställa att tyngre och längre lastbilar skyndsamt tillåts på ett tillräckligt, funktionellt och sammanhållet vägnät i Sverige. Mot denna bakgrund och med hänvisning till pågående beredningsarbete inom Regeringskansliet finner utskottet inte skäl att ta något initiativ på området, varför utskottet avstyrker motionerna 2021/22:776 (M) yrkande 3, 2021/22:1375 (M) yrkandena 1 och 2, 2021/22:1887 (M) yrkandena 1–3, 2021/22:2456 (SD) yrkande 64, 2021/22:2968 (SD) yrkande 22, 2021/22:3679 (C) yrkandena 47.1 och 59, 2021/22:3757 (M) yrkandena 13 och 28, 2021/22:3879 (KD) yrkandena 36 och 47, 2021/22:4131 (C) yrkandena 6 och 9 samt 2021/22:4199 (L) yrkande 73.1.

Tillfälliga tunga transporter

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om hur arbetet med tillfälliga tunga transporter ska bedrivas. Utskottet understryker vikten av en fortsatt effektiv och snabb hantering av ansökningar om dispens för sådana transporter och välkomnar det arbete som görs.

Jämför reservation 33 (M), 34 (SD), 35 (C) och 36 (L).

Motionerna

I kommittémotion 2021/22:3757 yrkande 12 tar Maria Stockhaus m.fl. (M) upp frågan om förenklad tillståndsprövning för tunga tillfälliga transporter. Motionärerna betonar att det är viktigt att svenska företag kan klara tunga transporter och menar att regeringen bör fortsätta arbetet med att se över befintligt regelverk för att ytterligare förenkla processen kring tunga transporter.

I kommittémotion 2021/22:2968 yrkande 11 tar Thomas Morell m.fl. (SD) upp att tillstånden för att söka dispens för att transportera vissa fordon bör förenklas. Trafikverket eller kommunen ger dispens för att framföra mobila kranar, och motionärerna betonar att det behövs ett snabbare och enklare tillståndssystem samt att vägnäten måste digitaliseras och mobilkranars dispenser grupperas efter vägens bärighet.

I kommittémotion 2021/22:3679 yrkande 48 menar Anders Åkesson m.fl. (C) att Trafikverket bör delegeras ett övergripande ansvar för dispenshantering i fråga om transporter av mobila kranar och tunga fordon. Motionärerna betonar att mobila och snabbt flyttbara lyftkranar med hög lyftkapacitet är en förutsättning för ett fungerande samhälle.

I kommittémotion 2021/22:3394 yrkande 10 anför Helena Gellerman m.fl. (L) att dispensförfarandet för mobila lyftkranar bör utredas i syfte att underlätta processen. Motionärerna menar bl.a. att tillståndprocessen kan ta tid och att mindre kommuner kan ha brist på kompetens, varför Trafikverket bör kunna erbjuda sig att överta dispensgivningen.

I motion 2021/22:1944 tar Lotta Olsson (M) upp frågan om att digitalisera dispenshanteringen i fråga om mobilkranar. Motionären konstaterar att förflyttningar av mobila kranar kräver dispens och att stora kostnader för produktionsbortfall kan uppstå om en kran inte kan utföra arbete med kort varsel.

I motion 2021/22:702 anför Martina Johansson (C) att ett system för automatiska beslut om dispenser vid transport av tunga fordon bör utredas. Motionären uppmärksammar att vissa maskiner kräver särskilda tillstånd för att få transporteras, t.ex. mobilkranar, och betonar behovet av att beslut kan fattas snabbt för både statliga och kommunala vägar.

Bakgrund

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

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

Tidigare riksdagsbehandling

Våren 2020 riktade riksdagen ett tillkännagivande till regeringen om att dispenshanteringen för tunga transporter bör underlättas och förenklas, bl.a. genom att Trafikverket erbjuder kommuner möjligheten att delegera beslut om dispenser för tunga transporter på väg till Trafikverket (bet. 2019/20:TU11, rskr. 2019/20:223).

Motionsyrkanden om tillfälliga tunga transporter behandlades senast i utskottets betänkande 2020/21:TU9 Väg- och fordonsfrågor. Utskottet hänvisade bl.a. till pågående beredningsarbete och föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Pågående arbete

Av regeringens skrivelse 2020/21:75 Riksdagens skrivelser till regeringen – åtgärder under 2020 framgår att Trafikverket har initierat och finansierat ett projekt kopplat till det som anförs i ovan nämnda tillkännagivande. I skrivelsen anges att projektet omfattar utvecklandet av en digital undantagsprocess (dispenshantering) och att syftet är att med systemstöd ge ett bättre utnyttjande av undantagsfordon och infrastruktur i tid och rum. Det ska kunna leda till snabbare och flexiblare handläggning på lika villkor samt en bibehållen standard på väginfrastrukturen. Av skrivelsen framgår att tillkännagivandet bereds vidare inom Regeringskansliet.

I sina svar på skriftliga frågor i september 2020 framförde infrastrukturminister Tomas Eneroth (fr. 2020/21:97–98) bl.a. att det finns ett samarbete mellan kommuner och Trafikverket. Kommunerna kan t.ex. teckna avtal med Trafikverket om ”förenklat samråd”, vilket i praktiken gör att Trafikverket får

ett samordnande ansvar för även den kommunala delen av processen. Statsrådet påminde också om att Trafikverket och Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) även har en pågående dialog om undantagstransporter. Vidare pekade statsrådet på att Research Institutes of Sweden AB (Rise) driver ett projekt om en digital undantagsprocess i syfte att hitta sätt att effektivisera processen. Projektet bygger vidare på befintliga samarbeten, kommer bl.a. att innehålla en bred probleminventering och en omvärldsanalys och kommer att involvera myndigheter, kommuner och branschorganisationer. Statsrådet avslutade med att påpeka att han följer den fortsatta utvecklingen noga.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis understryka vikten av en fortsatt effektiv och snabb hantering av ansökningar om dispens för transporter som är bredare, längre eller tyngre än vad grundbestämmelserna medger.

Utskottet kan konstatera att riksdagen våren 2020 riktade ett tillkännagivande till regeringen om att dispenshanteringen för tunga transporter bör underlättas och förenklas, bl.a. genom att Trafikverket erbjuder kommuner möjligheten att delegera beslut om dispenser för tunga transporter på väg till Trafikverket. Utskottet uppmärksammar att tillkännagivandet bereds vidare inom Regeringskansliet och att infrastrukturministern har påpekat att han följer den fortsatta utvecklingen noga. Utskottet förutsätter att det inom ramen för den samverkan som sker mellan Trafikverket och kommunerna löpande vidtas åtgärder för att underlätta hanteringen där det är möjligt.

Utskottet välkomnar det arbete som görs och finner inte att det finns anledning att i dagsläget ta något ytterligare initiativ med anledning av motionsförslagen om dispensförfarande för tillfälliga tunga transporter. Motionerna 2021/22:702 (C), 2021/22:1944 (M), 2021/22:2968 (SD) yrkande 11, 2021/22:3394 (L) yrkande 10, 2021/22:3679 (C) yrkande 48 och 2021/22:3757 (M) yrkande 12 avstyrks.

Bilpooler

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om hur arbetet med bilpooler ska bedrivas. Utskottet ser positivt på det växande intresset för delningsekonomin, användningen av bilpooler och kombinerad mobilitet. Utskottet anser att det finns en stor potential till ett effektiviserat resursutnyttjande och välkomnar det pågående arbetet med att underlätta för bilpooler.

Jämför reservation 37 (M), 38 (SD), 39 (C) och 40 (MP).

Motionerna

I kommittémotion 2021/22:3757 föreslår Maria Stockhaus m.fl. (M) att det ska tas fram en juridisk definition av begreppet bilpool (yrkande 30). Motionärerna menar att det skulle ge möjlighet för kommunerna att reservera gatumark för bilpooler. Motionärerna uppmärksammar även behovet av att stimulera delningsekonomin (yrkande 31). De menar att det bör tillsättas en utredning som syftar till att ta ett samlat grepp om hela delningsekonomin, där både bilpooler och hyrbilsföretagande inkluderas tillsammans med en översyn av skatter och moms, syftande till en ökad harmonisering.

I kommittémotion 2021/22:2968 yrkande 26 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 2021/22:3679 yrkande 53 föreslår Anders Åkesson m.fl. (C) att det ska tas fram en juridisk definition av begreppet bilpool, alternativt fordonspool, i syfte att ge kommuner större rådighet över avdelning av gatumark till delningstjänster inom transportsektorn. Motionärerna framhåller bilpooler som ett viktigt steg för minskade utsläpp och ökad mobilitet och påtalar att det i dag saknas en definition, vilket bl.a. innebär att kommuner inte kan skapa parkeringsytor för bilpoolsbilar.

I kommittémotion 2021/22:4066 yrkande 24 anför Lorentz Tovatt m.fl. (MP) att det bör införas ett regelverk för kombinerad mobilitet (mobility as a service, MAAS) samt genomföras en offentlig satsning på bilpooler. Motionärerna menar att regeringen bör genomföra en offentlig satsning på bilpooler och ge kommuner möjlighet att reservera parkeringsplatser för bilpoolers fordon.

Bakgrund

Det finns för närvarande inte någon juridisk definition av begreppet bilpooltjänst. En bilpool innebär dock att ett antal personer samsas om en eller flera bilar. Det finns två slags bilpooler: dels föreningsdrivna bilpooler där

hushåll delar på några bilar, dels företag som driver bilpooler kommersiellt. Enligt Trafikverket finns det bilpooler på ett femtiotal orter i Sverige.

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 mopedpooltjänster, s.k. bilpooltjänster, ska kunna främjas. Utredningen har även haft i uppdrag att ta fram en definition av bilpooltjänst. Av kommittédirektiven följer att såväl bilar som motorcyklar och mopeder ska omfattas av definitionen. Utredningen föreslog därför att begreppet motorfordonspool används som benämning på dessa tjänster. Utredningen föreslog vidare att en lag om motorfordonspooler införs och att lagen ska syfta till att främja en ökad användning av motorfordonspooler och därigenom bidra till omställningen till ett transporteffektivt samhälle. Den föreslagna lagen innehåller en definition av begreppet motorfordonspool. Med motorfordonspool avses en tjänst där registrerade användare delar på användningen av ett eller flera motorfordon med undantag för moped klass II. Tjänsten ska vara allmänt tillgänglig. Fordonen ska kunna hyras under en begränsad tid och den kortaste hyrestiden ska vara en timme eller kortare. Vidare ska hyresavtal inte behöva ingås vid varje användningstillfälle. Det uppställs också krav på att tjänsten ska tillhandahållas av en juridisk person och att den juridiska personen ska vara registrerad som ägare till fordonen i vägtrafikregistret. Detta medför att 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 ger Trafikverket i uppdrag att tillsammans med Konsumentverket och Naturvårdsverket genomföra en informationsattsning som ska öka kunskapen hos konsumenterna om motorfordonspooler och hur dessa kan bidra till ett mer hållbart resande. En sådan informationsattsning 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 om att genomföra informations- och kunskapshöjande 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 2020/21:TU9 Väg- och fordonsfrågor. Utskottet hänvisade till pågående beredningsarbete och föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena. I betänkande 2020/21:TU16 Infrastrukturfrågor föreslog utskottet att riksdagen skulle avslå yrkanden om kombinerad mobilitet. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill betona att cirkulär ekonomi på en övergripande nivå till stor del handlar om hushållning med naturresurser. Det kan konstateras att nya affärsmodeller som möter nya marknader med ökande efterfrågan på begagnade varor och på hyra av varor har vuxit fram de senaste åren. Ett sätt att optimera resursutnyttjandet är att cirkulera produkter med så högt nyttjande som möjligt. Utskottet konstaterar att en del i den cirkulära ekonomin är bilpooler. Utskottet anser att det finns en stor potential till ett effektiviserat resursutnyttjande för personbilstrafiken och välkomnar regeringens ambition att underlätta för bilpooler.

När det gäller motionsförslagen om att det ska tas fram en definition av begreppet bilpool kan det konstateras att Bilpoolsutredningen har lämnat ett utredningsförslag till definition av bilpooltjänst. Utskottet har fått information om att utredningsbetänkandet bereds inom Regeringskansliet. När

det gäller motionsförslaget om kombinerad mobilitet vill utskottet peka på det arbete som bedrivs inom bl.a. Trafikverket.

Utskottet ser positivt på det växande intresset för delningsekonomin, användningen av bilpooler och kombinerad mobilitet. Mot bakgrund av pågående insatser finner inte utskottet att det finns anledning att ta något initiativ med anledning av motionsförslagen. Motionerna 2021/22:2968 (SD) yrkande 26 i denna del, 2021/22:3679 (C) yrkande 53, 2021/22:3757 (M) yrkandena 30 och 31 samt 2021/22:4066 (MP) yrkande 24 avstyrks.

Parkeringsfrågor

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om olika parkeringsfrågor. Utskottet hänvisar bl.a. till pågående arbete och finner inte skäl att vidta några åtgärder. Utskottet betonar kommunernas roll när det gäller parkeringsmöjligheter samt vikten av att förhindra fusk med parkeringstillstånd för rörelsehindrade och betydelsen av ett gott konsumentskydd i samband med betalning av parkeringsavgifter.

Jämför reservation 41 (M), 42 (SD), 43 (C), 44 (V), 45 (L) och 46 (MP).

Motionerna

I partimotion 2021/22:3203 yrkande 9 anför Nooshi Dadgostar m.fl. (V) att regeringen bör återkomma med förslag på ändringar i relevant lagstiftning för att möjliggöra för kommunerna att genom differentierad avgift på parkeringsplatser minska biltrafikens miljö- och klimatpåverkan. Genom att använda parkeringsavgifter som styrmedel kan enligt motionärerna miljö- och klimatpåverkan från biltrafiken minskas.

I kommittémotion 2021/22:3436 lyfter Jessica Rosencrantz m.fl. (M) fram frågan om att ge kommuner möjlighet att differentiera parkeringsavgifter utifrån fordons miljö- och klimatpåverkan (yrkande 23). Motionärerna menar att det är angeläget att verktyg för att minska problemen med dålig luftkvalitet kommer på plats. Vidare anför motionärerna att det bör bli möjligt för kommunerna att bättre kunna reservera parkeringsplatser för delningsfordon (yrkande 24). Motionärerna konstaterar att bildelning möjliggör ett större resursutnyttjande och den enskilde bara behöver betala för bilen när han eller hon faktiskt har användning för den. I kommittémotion 2021/22:3757 yrkandena 8 och 9 av Maria Stockhaus m.fl. (M) framförs likalydande förslag.

I kommittémotion 2021/22:2968 pekar Thomas Morell m.fl. (SD) på att parkeringsplatser bör tas i beaktande vid samhällsplanering (yrkande 26 i denna del). Parkeringsplatser är viktiga för handeln, företagandet och de boende. Vidare framför motionärerna att lagen som rör överträdelser av parkeringsförbud vid lastzoner och busshållplatser bör skärpas (yrkande 34).

Motionärerna konstaterar att allt fler bilister parkerar i lastzoner och på busshållplatser och att möjligheten att öka parkeringsböter och övriga påföljder vid dessa överträdelser bör utredas.

I kommittémotion 2021/22:4066 yrkande 26 anför Lorentz Tovatt m.fl. (MP) att parkeringsnormen i plan- och bygglagen bör ersättas med en mobilitetsnorm. Motionärerna understryker vikten av att få ned utsläppen från resor i städer för klimatarbetet, minskade luftföroreningar i städer, förbättrad folkhälsa och mer attraktiva stadsmiljöer.

I motion 2021/22:3071 menar Hans Ekström (S) att en översyn av parkeringslagstiftningen bör övervägas. Han uppmärksammar bristen på konsumentskydd och nämner bl.a. att man kan få parkeringsböter trots att man har betalt och att det är mycket svårt att få rätt mot vinstsökande kommuner och parkeringsbolag, varför konsumentskyddet för dem som försökt göra rätt måste stärkas.

I motion 2021/22:607 framför Jan Ericson (M) att lagen borde förändras så att man maximalt kan ta ut en felparkeringsavgift per 24 timmar för fordon som inte står i vägen eller parkerats på ett trafikfarligt sätt. Motionären menar att det uppfattas som orimligt att parkeringsbolag kan ta ut flera parkeringsavgifter för samma förseelse.

I motion 2021/22:232 föreslår Markus Wiechel och Alexander Christiansson (båda SD) att det införs ett nationellt register för parkeringstillstånd för personer med nedsatt rörelseförmåga. Motionärerna uppmärksammar att det har framkommit uppgifter om att särskilda parkeringstillstånd och reserverade parkeringsplatser har missbrukats och att personer som inte lider av en funktionsnedsättning använt sig av systemet.

I motion 2021/22:311 yrkande 3 föreslår Markus Wiechel m.fl. (SD) att elbilar ska få kostnadsfri parkering i hela landet. Motionärerna hänvisar bl.a. till goda erfarenheter från Norge.

I motion 2021/22:481 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.

I motion 2021/22:3506 menar Niels Paarup-Petersen m.fl. (C) att det bör göras en översyn av 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 (yrkande 1). Motionärerna konstaterar att det i dag inte är möjligt att låta parkeringsavgifter avspegla miljönyttan hos fordonen. Motionärerna menar vidare 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 och det framgår att det inte är invånarna som behandlas olika utan fordonen (yrkande 2).

I motion 2021/22:2284 framför Maria Nilsson (L) att det bör tillsättas en utredning för att säkerställa rättssäkerheten vid användning av appar vid parkering. Motionären konstaterar att lagstiftningen, apparnas utformning och de befintliga parkeringsautomaterna inte är helt kompatibla och framför att det måste vara samma tillgänglighet till apparna och samma konsekvenser i händelse av att de inte fungerar som för fasta parkeringsautomater.

I motion 2021/22:3408 yrkande 2 framhåller Lorentz Tovatt och Emma Hult (båda MP) att man bör låta kommunerna själva besluta om sina parkeringsavgifter. Motionärerna hänvisar till det kommunala självbestämmandet och betonar att det finns alternativnyttor för gatumark i form av mer plats för gångtrafik, cyklar, uteserveringar och grönytor för rekreation och klimatanpassning.

I motion 2021/22:4067 yrkande 7 framför Karolina Skog (MP) att parkeringsnormen bör bytas till transportplaner. Motionären menar att det behövs en översyn och reglering som gör det tydligt att det är transporter i en bredare bemärkelse som behöver regleras, inte bara bilparkering.

Bakgrund

Frågor om samhällsplanering och parkeringsnormer

Det är en kommunal fråga 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 getts mandat att besluta om utformningen av parkeringsplatser.

Trafikverket anför att antalet parkeringsplatser och lokaliseringen av dem i bostadsområden och verksamhetsområden har stor betydelse för valet av färdmedel och störningar från trafiken. Trafikverket uppger vidare att parkeringar ska utformas för att främja trygghet genom belysning, övervakning och överblickbarhet. Vidare ska bl.a. åtgärder för personer med funktionsnedsättning i gränsytan till bl.a. parkeringsplatser vid järnvägsstationer beaktas.

Den dåvarande regeringen konstaterade i propositionen En samlad politik för klimatet – klimatpolitisk handlingsplan (prop. 2019/20:65) att kommunerna spelar en viktig roll i omställningen till ett transporteffektivt samhälle i kraft av det kommunala planmonopolet och i de fall kommunen är markägare. Vid nybyggnationer i städer och tätorter kan kommuner t.ex. arbeta med flexibla parkeringsnormer och låga parkeringstal. Det kan innebära att fastighetsägare och byggherrar åtar sig att tillhandahålla hållbara mobilitetslösningar för sina hyresgäster eller verksamheter för att på så sätt kunna använda ytor till annat än bilparkeringar. Flera kommuner arbetar med detta redan i dag. Ökad samordning av lokala, regionala och nationella planeringsprocesser är därför enligt regeringen nödvändigt. En ökad förståelse och kunskap inom respektive planeringsnivå om övriga nivåers planeringsprocesser och funktion kan bidra till att planeringsprocesserna förenklas och effektiviseras.

Boverket informerar om att det finns möjlighet för byggherrar och fastighetsägare att minska sitt parkeringstal för bilparkering. Antalet parkeringsplatser för bil kan reduceras med upp till 15 procent om särskilda åtgärder görs för att minska efterfrågan på bilparkering. Åtgärderna redovisas av byggherren eller fastighetsägaren i en grön resplan under detaljplanearbetet. Ett grundläggande krav är att byggherren eller fastighetsägaren vid försäljning och uthyrning åtar sig att informera om förutsättningarna för boendet eller verksamheten samt varför de har valt att reducera antalet parkeringsplatser.

Trafikverket framför att parkeringsnormer och avtal mellan kommunen och fastighetsägaren kan utformas så att antalet parkeringsplatser hålls nere om man genomför åtgärder som gör det attraktivt att gå, cykla och åka kollektivt. Kommunen kan t.ex. gå med på att sänka parkeringstalen för ett nytt bostadsområde om byggherren eller fastighetsägaren förbinder sig att bygga ett visst antal cykelparkeringsplatser, säkerställer tillgång till bilpool, erbjuder subventionerad kollektivtrafik till nyinflyttade etc.

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

I december 2017 beslutade regeringen om ett kommittédirektiv om samordningen mellan berörda parter i samhällsbyggnadsprocessen i kommuner med särskilt komplexa planeringsförutsättningar (dir. 2017:126). Utredaren redovisade för- och nackdelar med att införa en möjlighet till krav på transportplaner i detaljplanering för nyetablering av bostäder i delbetänkandet om bebyggelse- och transportplanering för hållbar stadsutveckling (SOU 2019:17). Utredningen anförde bl.a. att den anser att fördelarna med en sådan lagstadgad rätt för nämnda krav överväger de nackdelar som finns. Enligt utredningens bedömning bör det göras ändringar i PBL som bl.a. främjar likvärdig tillgång för olika trafikslag och som stärker översiktsplanernas strategiska betydelse när det gäller transportsystemets koppling till regional och nationell sektorsplanering. Utredningen anförde att kraven på transportplaner bör ställas på kommuner och att det inte är lämpligt att införa en bestämmelse i PBL om kommuners rätt att ställa krav på byggaktörer.

I februari 2020 fick utredaren i tilläggsuppdrag att även se över delar av PBL för att genom ändringar i regelverket stärka förutsättningarna för transporteffektivitet och tillgänglighet genom hållbara transporter samt utveckla möjligheterna att främja långsiktigt hållbara stadsmiljöer (dir. 2020:15). I direktiven framhåller regeringen att det finns större förutsättningar att öka transporteffektiviteten och tillgängligheten i en tät och sammanhållen stadsbebyggelse än i en utglesad stadsbebyggelse. Regeringen anser att det är angeläget att samhällsplaneringen i ökad utsträckning främjar en transporteffektiv samhällsstruktur som bidrar till hållbara livsmiljöer med minskad miljö- och klimatpåverkan. Detta kan ske genom att möjligheterna att gå, cykla

och åka kollektivt samt åtgärder som kan påverka behov av transporter och val av transportsätt och som effektiviserar nyttjandet av befintlig infrastruktur uppmärksammas i högre grad vid planläggningen än vad som vanligtvis sker i dag.

I mars 2021 redovisade utredningen sitt betänkande Stärkt planering för en hållbar utveckling (SOU 2021:23). Där lämnas bl.a. ett antal förslag till ändringar i PBL som syftar till att stärka förutsättningarna för transporteffektivitet. I utredningsbetänkandet konstateras bl.a. att många kommuner arbetar med trafik- och transportplaner, vilka har som målsättning att förändra fördelningen av andelen personer som reser med olika färdmedel. Tillämpningen varierar dock över landet.

Parkering för delningsfordon och elbilar

I skrivelse 2017/18:238 En klimatstrategi för Sverige framhöll regeringen att det är angeläget att underlätta för bilpooler, bl.a. genom att göra det lättare att avsätta parkeringsmark. Regeringen upprepade denna ståndpunkt i skrivelse 2017/18:230 Strategi för Levande städer – politik för en hållbar stadsutveckling. Klimatpolitiska rådet föreslog i sin rapport för 2019 att kommunerna ska ges rätt att upplåta allmän mark till särskilda parkeringar för bilpooler på ett liknande sätt som de i dag kan avsätta mark för särskilda handikapparkeringar.

I augusti 2018 tillsatte regeringen en utredning om åtgärder för att främja bil-, motorcykel- och mopedpooltjänster. Bilpoolsutredningen föreslog i sitt betänkande Motorfordonspooler – på väg mot ökad delning av motorfordon (SOU 2020:22) att kommunerna ska ges möjlighet att genom lokala trafikföreskrifter reservera parkeringsplatser för delningsfordon på allmän platsmark. Utredningen föreslog att det skulle genomföras ändringar i trafikförordningen (1998:1276). Utredningen gjorde bedömningen att en möjlighet för kommunen att reservera parkeringsplatser för specifika delningsfordon inte bör införas, bl.a. eftersom en sådan platsreservation inte kan anses innebära att allmänheten fortfarande har tillgång till platsen. Förslagen innebär att det är kommunerna som ska pröva frågor om parkeringstillstånd för delningsfordon. Utredningen framhöll att tillgång till parkeringsplatser är centralt för att främja bilpooler. Eftersom marknaden för motorfordonspooler i dag nästan uteslutande utgörs av bilpooler har utredningen inte kunnat belägga att motorcykel- och mopedpooler har något behov av parkeringsplatser. Bilpoolsutredningens betänkande var föremål för remissbehandling till juni 2021. Ärendet bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

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

Parkeringsstillstånd för rörelsehindrade

Reglerna om parkeringsstillstånd för rörelsehindrade finns i 10 kap. 8 § trafikförordningen (1998:1276). Där framgår att ett särskilt parkeringsstillstånd 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 parkeringsstillstånd för rörelsehindrade (TSFS 2009:73).

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

I september 2016 beslutade regeringen om två förordningsändringar för att stoppa fusket med parkeringsstillstånd för rörelsehindrade. Den ena ändringen innebar att ett fordon får flyttas om ett ogiltigt parkeringsstillstånd för rörelsehindrade har använts. Den andra ändringen handlade om att böterna vid felparkering höjdes med 30 procent upp till 1 300 kronor.

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. Det nuvarande regelverket ger inte utrymme för någon särskild avgiftsplikt för exempelvis miljöbilar eller bilpoolsbilar.

Infrastrukturministern har i sitt svar på skriftlig fråga 2018/19:125 om differentierade parkeringsavgifter hänvisat till att Högsta förvaltningsdomstolen i en dom meddelad den 8 oktober 2014 upphävde Region Gotlands beslut att inte ta ut parkeringsavgift för miljöbilar. Enligt Högsta förvaltningsdomstolen finns inte utrymme i 2 § lagen (1957:259) om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats, m.m. för avgiftsbefrielse eller avgiftsdifferentiering för miljöbilar. Statsrådet framförde att det är viktigt att fortsätta följa frågan om hur ägare av miljöbilar kan premieras i arbetet med omställningen av transportsektorn till fossilfrihet.

Frågan om differentierade parkeringsavgifter har behandlats i olika utredningar. Miljömålsberedningen föreslog i sitt betänkande En klimat- och luftvårdsstrategi för Sverige (SOU 2016:47) en ändring 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.

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

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 varieras med hänsyn till skilda slag av parkeringsöverträdelser. Avgiftens belopp fastställs av regeringen eller den myndighet eller kommun som regeringen bestämmer. Enligt förordningen (1976:1128) om felparkeringsavgift fastställer kommunen felparkeringsavgiftens belopp. Avgiftens belopp får fastställas till lägst 75 och högst 1 300 kronor. Felparkeringsavgift ska betalas i den ordning som Transportstyrelsen bestämmer.

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

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 betalapplikation, 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 vad gäller både information och avtalsvillkor.

Parkering av blåljusfordon under pågående utryckning

I trängande fall behöver inte polisen följa föreskrivna trafikregler. 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. Polisen behöver ha nära till bilen och dess utrustning.

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om bl.a. transportplaner behandlades senast i utskottets betänkande 2020/21:TU16 Framtidens infrastruktur. I betänkande 2020/21:TU9 Väg- och fordonsfrågor behandlades motionsyrkanden om parkeringsfrågor. Utskottet hänvisade till pågående beredningsarbete och framhöll vikten av att förhindra fusk med parkeringstillstånd för rörelsehindrade. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis betona att kommunerna spelar en viktig roll i omställningen till ett transporteffektivt samhälle i kraft av det kommunala planmonopolet och i de fall kommunen är markägare. Utskottet påminner om att det är en kommunal fråga att utforma parkeringsmöjligheter. 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. Utskottet välkomnar att många kommuner arbetar med trafik- och transportplaner med målet att förändra fördelningen av

andelen personer som reser med olika färdmedel. När det gäller motionsförslag om differentierade parkeringsavgifter baserat på fordons miljöegenskaper har utskottet framhållit att det är viktigt att fortsätta följa frågan om hur ägare av miljöbilar kan premieras i arbetet med omställningen av transportsektorn till fossilfrihet. Vid nybyggnationer i städer och tätorter kan kommuner t.ex. arbeta med flexibla parkeringsnormer och låga parkeringstal. Utskottet konstaterar att detta enligt en dom i Högsta förvaltningsdomstolen inte är möjligt i andra fall än de som anges i lagtexten (HFD 2014 ref. 57). Utskottet vill också peka på att infrastrukturministern med anledning av en fråga om differentierade parkeringsavgifter har framhållit att han kommer att fortsätta följa frågan om hur ägare av miljöbilar kan premieras i arbetet med att ställa om transportsektorn till fossilfrihet. Utskottet välkomnar detta.

När det gäller motionsförslag om att reservera parkeringsplatser för exempelvis delningsfordon har utskottet tagit del av Bilpoolsutredningens förslag att kommunerna ska ges möjlighet att genom lokala trafikföreskrifter reservera parkeringsplatser för delningsfordon på allmän platsmark. Utredningens förslag bereds och i avvaktan på den fortsatta beredningen anser inte utskottet att det finns anledning att ta något initiativ med anledning av motionsförslagen om att reservera parkeringsplatser för särskilda fordon. Utskottet vill påminna om att tillgången till parkeringsplatser har identifierats som en central fråga för att främja bilpoolsmarknadens tillväxt och att utskottet därför också vid flera tillfällen har välkomnat det arbete som bedrivs i syfte att underlätta parkering för bilpoolsbilar men också för miljöbilar.

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

När det gäller de motioner som lyfter fram problem med bristande konsumentskydd i samband med betalning av parkeringsavgifter vill utskottet peka på att även Konsumentverket har uppmärksammat dessa problem. Utskottet vill framhålla vikten av ett gott konsumentskydd och menar att det är viktigt att fortsätta att följa denna fråga.

När det gäller motionsförslag om felparkerade bilar vill utskottet peka på möjligheten att ta ut en felparkeringsavgift eller kontrollavgift. När det slutligen gäller motionsförslag 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 anledning att ta några initiativ med anledning av motionsförslagen. Därmed avstyrker utskottet motionerna 2021/22:232 (SD), 2021/22:311 (SD)

yrkande 3, 2021/22:481 (SD), 2021/22:607 (M), 2021/22:2284 (L), 2021/22:2968 (SD) yrkandena 26 i denna del och 34, 2021/22:3071 (S), 2021/22:3203 (V) yrkande 9, 2021/22:3408 (MP) yrkande 2, 2021/22:3436 (M) yrkandena 23 och 24, 2021/22:3506 (C) yrkandena 1 och 2, 2021/22:3757 (M) yrkandena 8 och 9, 2021/22:4066 (MP) yrkande 26 och 2021/22:4067 (MP) yrkande 7.

Flyttning av fordon

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om flyttning av fordon. Utskottet understryker att övergivna fordon är ett problem som måste tas på allvar från både miljö- och trafiksäkerhetsperspektiv. Utskottet välkomnar det arbete med flyttning av fordon som bedrivs av ansvariga parter.

Jämför reservation 47 (M, SD) och 48 (L).

Motionerna

I kommittémotion 2021/22:2968 yrkande 96 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 ska utredas.

I kommittémotion 2021/22:3390 yrkande 1 i denna del efterlyser Johan Pehrson m.fl. (L) skärpt lagstiftning om flyttning av fordon. Motionärerna anser att det brådskar med att myndigheter och markägare ges bättre förutsättningar att forsla bort övergivna bilar samt att bortforsling av övergivna bilar som huvudregel ska bekostas av fordonsägaren.

I motion 2021/22:1046 menar Lars Mejern Larsson och Mikael Dahlqvist (båda S) att regeringen bör överväga behovet av åtgärder för att skydda markägare från kostnader i samband med bortforsling av bilar som har dumpats på deras mark. Motionärerna understryker att övergivna skrotbilar är ett växande problem och att det är orimligt att kostnaden för bortforsling av dessa skrotbilar ska bäras av markägaren.

I motion 2021/22:122 menar Ann-Sofie Lifvenhage (M) att det bör införas sanktioner mot fordon som överges vid vägrenar, parkeringsplatser, diken eller skogspartier. Motionären konstaterar att övergivna bilar är ett utbrett problem.

I motion 2021/22:1945 tar Lotta Olsson (M) upp frågor om bortforsling av fordon. Motionären uppmärksammar att både trasiga och stulna bilar lämnas på enskilda vägar och enskild mark och menar att det bör övervägas om kommunen eller staten bör ta ansvar för bortforsling av fordon på annans mark

när polisanmälan har gjorts och fordonet inte har forslats bort på en vecka av känd eller okänd ägare.

I motion 2021/22:2777 pekar Sten Bergheden (M) på att möjligheten att ge markägaren rätt att kostnadsfritt få fordonet bortflyttat från sin mark till av kommunen anvisad plats för uppställning av fordon bör ses över i väntan på utredning i ansvarsfrågan. Motionären betonar att när bilar stjäls och lämnas i naturen kan det ta mycket lång tid innan de kan flyttas till en skrotgård för återvinning.

I motion 2021/22:676 uppmärksammar Per Söderlund m.fl. (SD) behovet av att underlätta flyttning av fordon som någon parkerat på annans mark. Motionären uppmärksammar att det i dag är mycket svårt att få tillstånd att flytta ett fordon som någon parkerat eller övergett på 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. Flyttning får även ske om ett fordon under minst sju dygn i följd har varit felparkerat.

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

Pågående arbete

Trafikverket flyttar ca 2 000 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 flyttning sker. Om det förekommer en stor risk för fara eller hindrar väghållning eller vägarbete kan Trafikverkets entreprenör hämta

fordonet inom en timme från att det har lämnats. Om ett fordon inte uppfyller kriterierna för att flyttas omedelbart tillämpar Trafikverket regeln att ett fordon som har stått på samma plats under minst tre vardagar i sträck flyttas till en av Trafikverkets upphandlade uppställningsplatser. 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. 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. Kronofogden har då 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 i fråga om fordonsvrak som har flyttats med stöd av lagen om flyttning av fordon i vissa fall 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. Bidragsberättigande kostnader är kostnaderna för att transportera, förvara och skrota fordonsvraket. Bidrag får ges med högst 5 000 kronor per fordonsvrak.

Regeringen gav i september 2019 en utredare i uppdrag att göra en översyn av lagstiftningen om flyttning av fordon. I november 2020 överlämnades utredningens betänkande Översyn av lagstiftningen om flyttning av fordon m.m. (Ds 2020:20) till regeringen. Utredningens förslag var därefter på remiss fram till april 2021 och ärendet bereds för närvarande inom Regeringskansliet. 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.

Tidigare har det varit problem med att fordon ”dumpats” på tomtmark för att undkomma flyttning. Felparkerade fordon ska framöver kunna flyttas omedelbart om de har körförbud eller användningsförbud eller saknar föreskriven trafikförsäkring. Polisen ska också ges möjlighet att med omedelbar verkan flytta felparkerade fordon genom att den s.k. fyra-dagarsregeln tas bort. Dessutom föreslås ett antal åtgärder som ska minska kostnaderna för kommunerna; bl.a. ska uppställningstiden innan ett flyttat fordon tillfaller kommunen eller staten efter en kungörelsedelgivning förkortas från tre månader till en månad.

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om övergivna fordon behandlades senast i utskottets betänkande 2020/21:TU9 Väg- och fordonsfrågor. Utskottet hänvisade till det arbete som bedrivs inom området och föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill understryka att övergivna fordon längs vägarna och i naturen är ett problem som måste tas på allvar ur både miljö- och trafiksäkerhetsperspektiv. Utskottet vill också framhålla att det ser allvarligt på de besvär som övergivna fordon innebär för både det offentliga och den enskilda markägaren. Utskottet vill även uppmärksamma att regeringen i det förebyggande arbetet mot övergivna bilar ser ett behov av att vidta olika åtgärder för att minska förekomsten av s.k. fordonsmålvakter, eftersom dessa i stor utsträckning är ansvariga för många av de fordon som överges. Denna fråga behandlas senare i detta betänkande.

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. Utskottet vill bl.a. lyfta fram att regeringen under 2021 tog fram en förordning med bestämmelser om bidrag till kommuner för kostnader för att flytta fordonsvrak som skrotas. Utskottet vill även lyfta fram att utredningen om en översyn av lagstiftningen om flyttning av fordon för närvarande bereds inom Regeringskansliet. Där behandlas bl.a. frågor om flyttningskostnader.

Mot den bakgrunden ser utskottet med tillförsikt på det arbete som bedrivs och finner för närvarande inte skäl att ta något initiativ. Motionerna 2021/22:122 (M), 2021/22:676 (SD), 2021/22:1046 (S), 2021/22:1945 (M), 2021/22:2777 (M), 2021/22:2968 (SD) yrkande 96 och 2021/22:3390 (L) yrkande 1 i denna del avstyrks.

Vägtrafikregistret

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om vägtrafikregistret. Utskottet är införstått med de utmaningar som finns när det gäller stölder och integritetsaspekter. Utskottet påminner om att nu rådande ordning möjliggör att enskildas personuppgifter kan skyddas om så behövs och förutsätter att behöriga myndigheter även fortsättningsvis gör det som är möjligt för att stävja fordonsrelaterad brottslighet.

Jämför reservation 49 (M), 50 (SD), 51 (C, L) och 52 (KD).

Motionerna

I kommittémotion 2021/22:3757 yrkande 42 menar Maria Stockhaus m.fl. (M) att möjligheten att införa restriktioner mot att lämna ut fordonsuppgifter till andra än ägaren bör utredas.

I kommittémotion 2021/22:2968 föreslår Thomas Morell m.fl. (SD) att vissa personalgrupper ska erbjudas möjlighet till låsta registreringsnummer, dvs. de ska inte vara synliga för allmänheten (yrkande 16). 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. Motionärerna tar även upp frågan om påställning av sommarfordon och trafikillstånd (yrkande 97). Motionärerna uppmärksammar problem med trafikillstånden för bussbolag med endast ett fordon som fick ställas av under pandemin. I yrkande 99 menar motionärerna att vägtrafikregisteravgiften bör ses över. Motionärerna menar 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. Vidare understryker motionärerna vikten av att skydda känsliga fordonsuppgifter i bilregistret (yrkande 101). För att minska stöldrisken 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 kommittémotion 2021/22:3879 yrkande 52 framhåller Magnus Jacobsson m.fl. (KD) att regeringen bör utreda hur den allmänna tillgången till fordonsregistret kan begränsas. Motionärerna konstaterar att den svenska öppenheten skapar problem och menar att tillgången till fordonsregistret bör begränsas till myndigheter, försäkringsbolag och vaktbolag.

I kommittémotion 2021/22:3394 yrkande 62 uppmärksammar Helena Gellerman m.fl. (L) frågan om e-legitimering för att få tillgång till fordonsuppgifter i syfte att öka säkerheten. Motionärerna pekar på att möjligheten att söka i fordonsregistret bör ses över för att minska risken för stölder av fordon och missbruk av personuppgifter, t.ex. genom att den som vill hämta uppgifter måste legitimera sig.

I motion 2021/22:1442 föreslår Borianan Åberg (M) att tillgången till uppgifter i fordonsregistret ska försvåras. Motionären menar att öppenheten i fordonsregistret är en bidragande orsak till organiserade bilstölder och att tillgången till uppgifterna bör begränsas genom att det införs ett obligatoriskt krav på legitimering för att kunna få ut uppgifter samt att en uppgift om vem som har begärt ut uppgifterna alltid ska lämnas till fordonsägaren.

I motion 2021/22:1960 begär Lars Jilmstad (M) att man i brottsförebyggande syfte försvårar tillgången till Transportstyrelsens fordonsregister. Motionären uppmärksammar att kriminella t.ex. kan uppsöka ägarens bostad för att tillskansa sig ett fordon och menar att regeringen bör utreda effektiva begränsningar i syfte att försvåra denna brottslighet.

I motion 2021/22:3593 påtalar Lars Beckman (M) att man bör se över möjligheten att stänga fordonsregistret för allmänheten för att försvåra för den organiserade brottsligheten i Sverige liksom att utredningen om statistik över hushållens tillgångar och skulder (dir. 2021:4) bör avslutas. Motionären menar att det krävs kraftfulla åtgärder för att bekämpa och lagföra kriminella.

I motion 2021/22:1184 menar Daniel Bäckström (C) att endast berörda myndigheter bör ha tillgång till information om vilka fordon en person äger. För att bättre beivra brottslighet och öka människors säkerhet behöver enligt motionären olika brottsförebyggande åtgärder vidtas.

I motion 2021/22:3502 yrkande 5 anför Anders Åkesson och Johan Hedin (båda C) att e-legitimering för att få tillgång till fordonsuppgifter bör införas. För att minska risken för stölder av attraktiva fordon bör möjligheten att söka i fordonsregistret enligt motionärerna ses över.

I motion 2021/22:350 menar Hampus Hagman (KD) att regeringen bör utreda hur den allmänna tillgången till fordonsregistret kan begränsas. Motionären pekar på att fordonsregistret är ett öppet register där det enkelt går att ta reda på vem som äger vilket fordon, vilket utnyttjas av kriminella för att lokalisera och stjäla värdefulla bilar, varför tillgången till fordonsregistret bör begränsas kraftigt.

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. Utskottet ansåg att regeringens lagförslag var väl avvägda och att de bl.a. kan bidra till att regelverket blir 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. För närvarande ser Transportstyrelsen över sina externa tjänster och produkter. 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 är reglerat vilka uppgifter som får behandlas i registret och dessa är tillgängliga för sökning enligt särskilda kriterier. Fordonsregistreringen i vägtrafikregistret utgör inte något ägarregister i civilrättslig mening. Registret tillhandahåller uppgifter om vem som är registrerad ägare till ett fordon, även om 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 infrastrukturministern i sitt svar på fråga 2020/21:710 att uppgifter om fordon och fordonsägare registreras i vägtrafikregistret. Hanteringen av uppgifterna i registret 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 t.o.m. 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.

Vidare kan nämnas att regeringen i januari 2021 beslutade att en särskild utredare ska belysa och analysera hur individbaserad statistik över hushållens tillgångar och skulder kan tas fram och användas för att ge en fullgod bild av hushållens finansiella ställning utan att den personliga integriteten och skyddet för personuppgifter åsidosätts (dir. 2021:4). Utredaren ska bl.a. analysera vilka integritetsrisker insamling och användning av uppgifterna kan ge upphov till och väga samhällets behov av uppgifterna i förhållande till integritets- skyddsaspekter. Uppdraget ska redovisas senast den 30 juni 2022.

Vägtrafikregisteravgiften

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

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

Av- och påställning av fordon

För att man ska kunna köra ett fordon måste det vara påställt. Det innebär att ägaren måste ha en trafikförsäkring och betala fordonsskatt för fordonet. Ett avställt fordon som man vill börja använda måste ställas på. Fordonet kan börja användas från påställningsdatumet. Man kan inte begära påställning från ett datum bakåt i tiden, utan påställningen gäller fr.o.m. den dag då anmälan registreras. I vissa fall får fordonet inte användas trots att det har ställts på. Det gäller om fordonet har körförbud på grund av utebliven kontrollbesiktning eller användningsförbud på grund av obetald fordonsskatt.

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om registreringsfrågor behandlades senast i utskottets betänkande 2020/21:TU9 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 vägtrafikregistret innehåller personuppgifter som gör det möjligt att identifiera ägaren till ett visst fordon. Detta har medfört att information har kunnat utnyttjas för stölder av särskilt attraktiva fordon. Utskottet vill därför påminna om den nya lagstiftning som började gälla 2019. I samband med att regeringens lagförslag behandlades framförde utskottet att regeringens lagförslag var väl avvägda och att de kan bidra till att regelverket blir tydligare och mer överskådligt. Transportstyrelsen har nu getts möjlighet att behandla personuppgifter på ett ändamålsenligt sätt och att värna 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 vägtrafikområdet kan bedrivas på ett effektivt och välordnat sätt. Utskottet har inte ändrat uppfattning i dessa frågor.

Utskottet vill betona att tillgången till personuppgifter enligt lagen ska begränsas till vad var och en behöver för att kunna fullgöra sina arbetsuppgifter. Utskottet delar infrastrukturministerns bedömning att den ordning som nu råder gör att enskildas personuppgifter kan skyddas om så behövs. Utskottet är samtidigt införstått med de utmaningar som finns när det gäller stölder och integritetsaspekter i anslutning till fordonsregistret och förutsätter att behöriga myndigheter även fortsättningsvis gör det som är möjligt för att stävja fordonsrelaterad brottslighet.

När det gäller motionsförslag om vägtrafikregisteravgiften vill utskottet påminna om att denna avgift ska täcka Transportstyrelsens kostnader för att driva och utveckla registret. När det gäller motionsyrkandet om påställning av sommarfordon utgår utskottet från att Transportstyrelsen hanterar frågan på ett tillfredsställande sätt.

Utskottet finner mot den bakgrunden inte anledning att ta något initiativ med anledning av de olika motionsförslagen om vägtrafikregistret. Motionerna 2021/22:350 (KD), 2021/22:1184 (C), 2021/22:1442 (M), 2021/22:1960 (M), 2021/22:2968 (SD) yrkandena 16, 97, 99 och 101, 2021/22:3394 (L) yrkande 62, 2021/22:3502 (C) yrkande 5, 2021/22:3593 (M), 2021/22:3757 (M) yrkande 42 och 2021/22:3879 (KD) yrkande 52 avstyrks.

Fordonsmålvakter

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om hur arbetet mot fordonsmålvakter ska bedrivas. Utskottet hänvisar till redan genomförda insatser och pågående arbete. Utskottet välkomnar att en rad olika åtgärder har vidtagits de senaste åren för att skärpa reglerna mot fordonsmålvakter.

Jämför reservation 53 (M), 54 (SD), 55 (C), 56 (KD) och 57 (L).

Motionerna

I kommittémotion 2021/22:3757 yrkande 43 menar Maria Stockhaus m.fl. (M) att regelverket för att få bort bilmålvakter bör ses över. Motionärerna menar att dagens situation drabbar utsatta människor och ger kriminella möjlighet att använda sig av bilar i samband med brott utan att kunna bindas vid fordonet.

I kommittémotion 2021/22:2535 framför Angelica Lundberg m.fl. (SD) att det bör förhindras att den som har statliga fordonsrelaterade skulder blir ägare till flera fordon (yrkande 4). Motionärerna menar att bilägare med någon form av statlig oreglerad skuld ska beläggas med nyägandeförbud. Motionärerna

föreslår att det ska bli möjligt för Kronofogdemyndigheten att ta över ägandeskapet vid försök att kringgå nyägandeförbudet (yrkande 5). Vidare framhåller motionärerna att regeringen bör ta fram förslag till hur man bättre kan arbeta förebyggande i fråga om bilägarskap (yrkande 6). Motionärerna hänvisar till att det i vissa länder är vanligt att myndigheterna gör hembesök hos personer som äger onormalt många bilar. Slutligen anser motionärerna att personer med samordningsnummer bör få registreras som ägare till maximalt ett fordon i Sverige (yrkande 7). Motionärerna menar att personer med samordningsnummer inte sällan utnyttjas som bilmålvakter och att bilarna används i brottslig verksamhet.

I kommittémotion 2021/22:2968 pekar Thomas Morell m.fl. (SD) på att regeringen bör utreda problematiken med bilmålvakter (yrkande 79). Motionärerna framhåller att obligatoriska digitala ägarbyten skulle försvåra för bilmålvakterna. Motionärerna menar vidare att regeringen bör utreda möjligheten att upplysa om skuld på fordon vid ägarbyte (yrkande 98). För att undvika att köpare vid ägarbyte ärver skulder bör enligt motionärerna digitalt ägarbyte införas, och fordonsköpare bör automatiskt få tillgång till fordonets skulder innan köp.

I kommittémotion 2021/22:3231 yrkande 17 pekar Martina Johansson 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.

I kommittémotion 2021/22:3879 menar Magnus Jacobsson m.fl. (KD) att tiden för att meddela användningsförbud av fordon med obetalda parkeringsavgifter bör förkortas från sex till tre månader (yrkande 31). Motionärerna föreslår vidare att en polis eller bilinspektör ska ha rätt att omhänderta ett fordon när användningsförbud överträds och fordonet används utan registreringsskylt (yrkande 32). De betonar att beslagtagande av registreringsskylt inte räcker. Dessutom föreslår motionärerna att en person med samordningsnummer endast ska få äga max en bil i Sverige (yrkande 33). Motionärerna uppmärksammar att en person som inte är svensk medborgare kan skapa flera samordningsnummer som i sin tur kan äga flera bilar vardera.

I kommittémotion 2021/22:4190 yrkande 36 förespråkar Andreas Carlson m.fl. (KD) en maxgräns för antalet fordon en person kan äga. Motionärerna menar att det bör finnas en gräns när Transportstyrelsen automatiskt slutar registrera nya fordon.

I kommittémotion 2021/22:3390 efterlyser Johan Pehrson m.fl. (L) skärpt lagstiftning om bilmålvakter (yrkande 1 i denna del). Motionärerna anser att det brådskar med att modernisera lagstiftningen för att ytterligare komma åt problemet med bilmålvakter och systematiskt parkeringsfusk, bl.a. att ett fordon bör kunna beslagtas eller förverkas om det framförs trots att det är avställt, falskskyllat eller belagt med körförbud. Motionärerna föreslår vidare ändrad ägarpresumtion för fordon för vilka ett statligt ägarregister ska föras (yrkande 2). Motionärerna menar att lagen måste ändras i de fall det finns ett

statligt administrerat ägarregister så att den som står som ägare i ett sådant register också ska kunna presumeras vara den verkliga ägaren.

I motion 2021/22:730 framhåller Joakim Järrebring (S) att regeringen bör överväga att införa en spärr för hur många fordon en individ kan registrera i fordonsregistret. Motionären betonar att fordonsmålvakter är ett problem, och genom att införa en gräns för hur många fordon en person får ha kan myndigheter snabbare uppmärksamma när individer utnyttjas som målvakter.

I motion 2021/22:942 förespråkar Caroline Helmersson Olsson m.fl. (S) att det bör övervägas att införa en tillståndsprövning för hur många fordon en individ kan registrera i fordonsregistret. Motionärerna menar att framtida undersökningar får utvisa hur många fordon en person utan tillstånd ska kunna äga och vad som bör anses vara orimligt.

I motion 2021/22:550 menar Jan Ericson (M) att antalet registrerade fordon på en person bör begränsas. Motionären konstaterar att bilmålvakter är ett välkänt problem som ofta är en del i annan organiserad brottslighet.

I motion 2021/22:1136 understryker John Weinerhall och Viktor Wärnick (båda M) behovet av att se över hur s.k. målvakter kan förbjudas att handla med fordon (yrkande 1). Motionärerna betonar att problemet med falskskrivna bilar är stort och används i kriminella syften, vilket gör det svårare för polisen att identifiera kriminella. Motionärerna menar även att det bör ses över hur fordon ägda av målvakter kan försees med körförbud (yrkande 2). Vidare begär motionärerna att det görs en översyn av hur fordonsägarbyten kan ske utan postförsändelser (yrkande 3). För att förhindra falska ägarbyten borde inte Transportstyrelsen acceptera postförsända ägarbyten.

I motion 2021/22:1496 betonar Boriana Åberg (M) vikten av att hindra kriminella från att skaffa sig anonyma fordon (yrkande 1). Motionären menar att tillgången till fordon ofta har stor betydelse i kriminella verksamheter och pekar på problemen med fordonsmålvakter. Motionären menar att systemet för registrering av fordonsägare borde göras säkrare (yrkande 2). En metod kan vara onlineregistrering med bank-id när köpet genomförs. Dessutom framför motionären att bilägare med stora fordonsskulder borde spärras från möjligheten att köpa och sälja bilar (yrkande 3). Motionären betonar slutligen att polisen eller Transportstyrelsen bör ges rätt att kontrollera ägaren till ett fordon som misstänks ha felaktiga ägaruppgifter (yrkande 4). De ska kunna begära att ägaren inställer sig med sitt fordon och legitimerar sig, annars bör körförbud inträda.

I motion 2021/22:3656 menar Niels Paarup-Petersen (C) att antalet bilar man kan äga utan särskild prövning bör begränsas (yrkande 2). Motionären framhåller vidare att möjligheten att tvångsskriva ägarskap på brukare av bilar bör utredas (yrkande 3). Dessutom bör det införas en säker identifiering av personers identitet vid ägarbyte av bil (yrkande 4). Det skulle enligt motionären även 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 över 1,5 miljarder kronor 2020. 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 den senaste utsökningen ur vägtrafikregistret för att få en uppgift om omfattningen av företeelsen. I detta ingick följande:

- endast privatpersoner (inga juridiska personer som företag)
- endast privatpersoner som inte yrkesmässigt säljer/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.

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 betänkande (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. Utredningens förslag var därefter på remiss fram till april 2021, och ärendet bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

Fordonsrelaterade skulder

Begreppet fordonsrelaterade skulder omfattar fordonskatter, trängselskatter, felparkeringsavgifter och infrastrukturavgifter. 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, fordonskatt, 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 kan ta fordonet i anspråk trots att det är tidigare ägare 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 utmätningsbara tillgångar som räcker till betalning av skulden och att fordonet inte tillhör eller kan anses tillhöra gäldenären enligt bestämmelserna i utsökningsbalken. Syftet med lagen är att dels minska de restförda fordonsrelaterade skulderna till det allmänna, dels minska incitamentet att använda fordonsmålvakter.

Kronofogden kan ta ett fordon i anspråk för betalning av obetalda fordonsrelaterade 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 fordonsrelaterade skulder som överlämnats dit. För bilhandlare och kommuner finns information om fordonsrelaterade skulder tillgänglig via direktåtkomst.

Användningsförbud av 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 offentligt och civilrättsligt ansvar inom ett flertal områden. Ägaren har t.ex. en skyldighet att betala fordonskatt, felparkeringsavgifter, trängselskatter och infrastrukturavgifter som gäller fordonet. Ägaren har vidare ett ansvar för fel och brister i fordonets trafiksäkerhets- och miljöegenskaper. Inom fordonslagstiftningen definieras fordonets ägare ofta som den som är eller bör vara antecknad som ägare till fordonet i vägtrafikregistret. Regeringen framhöll även att arbetet med att se över om ytterligare åtgärder behöver vidtas i arbetet mot fordonsmålvakter kommer att vara angeläget även i fortsättningen.

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. Vidare inträder ett användningsförbud om fordonet t.ex. har mer än 5 000 kronor i obetalda trängselskatteskulder (trängselskatt och tilläggsavgift) och minst sex månader har gått sedan beloppet senast skulle ha betalats.

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 applikation Mina fordon. För att anmäla ägarbyte via appen behöver säljaren ha tillgång till fordonets senast utfärdade registreringsbevis del 2. 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, 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.

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om fordonsmålvakter behandlades senast i utskottets betänkande 2020/21:TU9 Väg- och fordonsfrågor. Utskottet hänvisade bl.a. till vidtagna åtgärder och pågående arbete och föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet kan inledningsvis konstatera att förekomsten av fordonsmålvakter leder till att staten går miste om både skatter och avgifter. Utskottet välkomnar att både riksdagen och regeringen har vidtagit en rad olika åtgärder de senaste åren för att skärpa reglerna mot fordonsmålvakter.

Utskottet vill påminna om att riksdagen har beslutat om lagen om rätt att ta fordon i anspråk för fordringar på vissa skatter och avgifter, bl.a. med syftet att minska incitamenten för att använda fordonsmålvakter. Vidare har riksdagen beslutat om ändringar i lagen om felparkeringsavgift, även dessa mot bakgrund av bl.a. problemen med fordonsmålvakter.

Regeringen har tidigare framhållit att arbetet med att se över om ytterligare åtgärder behöver vidtas i arbetet mot fordonsmålvakter kommer att vara angeläget även i fortsättningen. Utskottet har välkomnat dessa uttalanden. Utskottet har även välkomnat att regeringen i september 2019 gav en utredare i uppdrag att göra en översyn av lagstiftningen om flyttning av fordon. I november 2020 överlämnade utredaren sitt betänkande, där det bl.a. föreslås ett antal åtgärder som ska minska mängden fordonsmålvakter. Utredaren hade bl.a. i uppdrag att utreda om det bör införas en möjlighet att vägra ägarbyte i vägtrafikregistret om den nya fordonsägaren redan är registrerad på ett stort antal fordon eller om denne har omfattande fordonsrelaterade skulder. Utredarens samlade bedömning är att det inte bör införas någon ny möjlighet att vägra ägarbyte. En sådan bestämmelse riskerar att få motsatt effekt och i stället leda en till ökad användning av fordonsmålvakter och kvalitetsbrister i vägtrafikregistret. Utredaren förordar en alternativ lösning på problematiken: ett ägarbundet användningsförbud jämte utökade möjligheter för polisen att ingripa mot dessa fordon. Utredningen konstaterar att inte minst med hänsyn till att det sker ca 3,9 miljoner ägarbyten årligen skulle en konstruktion där Transportstyrelsen kontrollerar varje överlåtelse bli i det närmaste administrativt ohanterlig. En allmän begränsning av äganderätten i form av ett tak för hur många ägarbyten en person får genomföra i vägtrafikregistret skulle enligt utredarens bedömning vara svår att motivera i det allmännas intresse. Vidare behandlar utredaren frågor om personer som angett falsk identitet vid fordonsregistrering. Utredaren framför att det framstår som angeläget att vidta åtgärder som förhindrar missbruket av samordningsnummer och försvårar användningen av falska identiteter i vägtrafikregistret. Det konstateras bl.a. att olika utredningar och åtgärdsförslag för ett säkrare system för samordningsnummer och allmänna åtgärder för att minska risken för att oriktiga uppgifter registreras i folkbokföringen är under behandling. Utredaren menar att

frågorna om hur myndigheterna ska hantera falska identiteter i vägtrafikregistret bör ses över i särskild ordning. Utredningsbetänkandet bereds nu inom Regeringskansliet och utskottet ser fram emot det fortsatta arbetet med stort intresse.

När det gäller motionsförslag om ägarbyten av fordon utgår utskottet från att den behöriga myndigheten hanterar dessa frågor på ett tillfredsställande sätt.

Med hänvisning till redan genomförda insatser och pågående arbete finner inte utskottet att det för närvarande finns anledning att ta något initiativ med anledning av de olika motionsförslagen om fordonsmålvakter. Motionerna 2021/22:550 (M), 2021/22:730 (S), 2021/22:942 (S), 2021/22:1136 (M) yrkandena 1–3, 2021/22:1496 (M) yrkandena 1–4, 2021/22:2535 (SD) yrkandena 4–7, 2021/22:2968 (SD) yrkandena 79 och 98, 2021/22:3231 (C) yrkande 17, 2021/22:3390 (L) yrkandena 1 i denna del och 2, 2021/22:3656 (C) yrkandena 2–4, 2021/22:3757 (M) yrkande 43, 2021/22:3879 (KD) yrkandena 31–33 och 2021/22:4190 (KD) yrkande 36 avstyrks.

Bestämmelser om vissa fordonstyper

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om bestämmelser om vissa fordonstyper. Utskottet påminner bl.a. om gällande regelverk.

Jämför reservation 58 (SD) och 59 (MP).

Motionerna

I kommittémotion 2021/22:2968 anför Thomas Morell m.fl. (SD) att en utökad möjlighet att framföra terrängfordon på allmän väg bör utredas (yrkande 54). Motionärerna menar att det bör finnas möjligheter som underlättar människors vardag och företagande, men som inte nämnvärt påverkar trafiksäkerhet eller miljö. Vidare menar motionärerna att regelverket för lätta lastbilar bör ses över (yrkande 75). 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.

I motion 2021/22:3413 föreslår Lorentz Tovatt (MP) att Euro 5-kraven även ska appliceras på mopedbilar samt att avgas- och säkerhetskraven harmoniseras mellan mopeder, motorcyklar och mopedbilar. Motionären uppmärksammar att mopeder och motorcyklar ska vara typgodkända enligt avgas- och säkerhetskraven i Euro 5; mopedbilar är undantagna från dessa regler.

Bakgrund

Framförande av terrängfordon

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

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 (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 föras på allmän väg eller inte. Utredningen konstaterade att en fyrhjuling registrerad som terränghjuling inte får föras på allmän väg, utan bara i terräng och på enskild väg med ringa trafik. De övriga fordonstyperna får föras på all väg och i terräng under de förutsättningar som föreskrivs i terrängkörningslagstiftningen. En fyrhjuling är avsedd att vara ett arbetsredskap och används på så sätt t.ex. i jord- och skogsbruk, i rennäringen och av kraftbolag. Utredningens förslag skickades på remiss i mars 2020 och bereds inom Regeringskansliet (Miljödepartementet).

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 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 gods-förordningar 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. Regeringen remitterade i juli 2021 förslag på hur mobilitetspaketet ska införas i svensk lagstiftning. I november 2020 framförde infrastrukturministern i en interpellationsdebatt (ip. 2020/21:104) att det är regeringens utgångspunkt att man måste öka kontrollverksamheten. För att öka kontrollen och skapa rättvisa konkurrensvillkor för transport-näringsen har regeringen enligt statsrådet arbetat hårt för att få igenom mobilitetspaketet. De nya reglerna innebär att de fördelar användandet av lätta fordon har i nuläget fasas ut. Statsrådet betonade bl.a. att man börjar se en ökad ordning och reda i transportsektorn.

Euro 5-krav

Alla nya bilar – personbilar, lätta lastbilar och tunga fordon (över 3,5 ton) – klassas efter avgasutsläpp. Nya bilar som registreras ska uppfylla krav som följer av EU-bestämmelser. De klassas i utsläppsklass Euro 5 respektive Euro 6. Som komplement kan de även klassas som el, hybrid eller laddhybrid om de är utrustade med sådan teknik. Transportstyrelsen ansvarar för regler om avgaser och buller från fordon och arbetsmaskiner samt för bestämmelser om drivmedel.

Utsläppsklasserna regleras i Sverige genom avgasreninglagen (2011:318) för fordon som registreras första gången från den 1 maj 2011. Äldre fordon klassas i miljöklass enligt den upphävda lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen. Klassningen är i båda fallen kopplad till EU-bestämmelserna om avgasutsläpp.

Den 1 januari 2021 skärptes EU-kraven för avgasutsläpp för motorcyklar och mopeder. Numera ska en ny motorcykel eller moped uppfylla nya Euro 5-nivån. För att en ny motorcykel eller moped ska få registreras i Sverige måste den enligt Transportstyrelsen uppfylla vissa avgaskrav, s.k. utsläppsklasser

eller euroklasser. Avgaskraven skärps stegvis. Den 1 januari 2021 berördes nya motorcyklar och mopeder med lägre utsläppsklass än Euro 5. Dessa skulle registreras och tas i trafik senast den 31 december 2020. För trial- och enduromotorcyklar, trehjulig moped för gods samt fyrehjulig moped med karosseri och max tre dörrar samt max effekt 6 000 watt gäller sista datum för registrering den 31 december 2024. Eldrivna fordon berörs inte av kraven på Euro 5.

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om särskilda bestämmelser för vissa fordonstyper behandlades senast i utskottets betänkande 2020/21:TU9 Väg- och fordonsfrågor. Utskottet påminde bl.a. om gällande regelverk och föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

När det gäller motionsförslag om lätta lastbilar menar utskottet att regelverket framstår som väl avvägt och finner inga skäl att vidta någon åtgärd i frågan. Utskottet vill betona att det är ett ansvarsfullt arbete att utföra godstransporter med lastbil, som ställer höga krav på kunskap och skicklighet. Det är viktigt att fortsätta följa utvecklingen av de lätta lastbilarnas inverkan på trafiksäkerheten.

När det gäller motionsförslag om att utreda möjligheten att framföra terrängfordon på allmän väg hänvisar utskottet till att regeringen redan 2019 fattade beslut om att tillsätta en utredning som skulle lämna förslag om modernisering av lagstiftningen och hur terrängkörningen i Sverige kan bli hållbar. Utskottet har tagit del av att utredningens förslag har remissbehandlats och bereds inom Regeringskansliet. Utskottet anser därför inte heller att det finns anledning att vidta några åtgärder med anledning av motionsförslaget om terrängfordon.

När det gäller motionsförslag om Euro 5-kraven konstaterar utskottet att de skärpta EU-kraven för avgasutsläpp hanteras av Transportstyrelsen.

Mot ovanstående bakgrund avstyrker utskottet motionerna 2021/22:2968 (SD) yrkandena 54 och 75 samt 2021/22:3413 (MP).

Historiska fordon och motorhobbyn

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om äldre fordon och motorhobbyn samt om regler för ombyggda fordon. Utskottet framhåller att äldre fordon har ett kulturhistoriskt värde och att motorhobbyn är av stor betydelse i samhället. Utskottet hänvisar till att behöriga myndigheter arbetar vidare med dessa frågor och finner inte skäl att vidta någon åtgärd.

Jämför reservation 60 (M, SD), 61 (C) och 62 (SD).

Motionerna

I kommittémotion 2021/22:3751 påtalar Maria Stockhaus m.fl. (M) behovet av att aktivt verka för att underlätta import av veteranbilar (yrkande 1). Vidare menar motionärerna att förutsättningen för förenklade regler och harmoniserade avgifter för det rullande kulturarvet bör utredas (yrkande 3). Dessutom behövs en förenkling av tillståndsprövning i samband med veteranbilsträffar och motorevenemang (yrkande 4). Motionärerna uppmärksammar bl.a. problem med administrativa regler vid tillståndsprövning för uppvisning av fordon samt vid upplåtande och användning av markområden.

I kommittémotion 2021/22:2968 betonar Thomas Morell m.fl. (SD) behovet av skydd för veteranbilshobbyn (yrkande 59). Motionärerna framhåller att motorhobbyn är en viktig del i samhället och att den inte får ödeläggas av godtyckliga beslut från myndigheter. Motionärerna efterfrågar vidare en översyn av reglerna för ombyggda fordon (yrkande 60). 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 en översyn av dokumentationskraven för historiska fordon (yrkande 100). Motionärerna betonar att det kan vara ett problem för ägare att kunna uppvisa ett tillverkarintyg när registreringsbevis saknas.

I motion 2021/22:165 menar Jan Ericson (M) att det behövs en strategi för att säkerställa tillgång till bränsle för historiska fordon. Motionären konstaterar att i takt med att bensin och diesel fasas ut uppstår det problem för äldre historiska fordon som inte kan köras på nya varianter av bränslen.

I motion 2021/22:171 anför Jan Ericson och Lars Beckman (båda M) att regeringen bör se över lagar och regler för att trygga framtiden för det rullande kulturarvet. Motionärerna anser att importörer av utländska veteranfordon har hanterats märkligt av olika myndigheter.

I motion 2021/22:841 anför Sofia Westergren m.fl. (M) att äldre fordon under vissa omständigheter bör undantas från krav på ursprungshandlingar vid registrering. Motionärerna konstaterar att skälen till att ursprungshandlingar

för ett fordon har försvunnit kan vara många och föreslår en översyn med syftet att finna en lösning på problemet så att inte det kulturarv som fordonen står för går förlorat för kommande generationer på grund av bristande dokumentation.

I motion 2021/22:3113 anför Cecilia Widegren (M) att tillståndsprövningen för uppvisning av fordon vid evenemang bör ses över. Motionären menar att det bör ställas tydliga krav på säkerhet och trygghet på vägarna men att föreskrifter i vissa fall kan försvåra motorträffar i stället för att hitta konstruktiva sätt att både kunna uppfylla högt ställda säkerhetskrav och möjliggöra arrangemang.

I motion 2021/22:3114 framför Cecilia Widegren (M) att det oproportionella för civilsamhällets intressen när det gäller t.ex. föreskrifter, regler och administrering hos länsstyrelserna behöver ses över (yrkande 1). Motionären pekar på att nuvarande regler är krångliga och otidsenliga och anför att Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd bör förändras för att underlätta för dem som förvaltar det rullande kulturarvet (yrkande 2). Motionären betonar att krångliga och otidsenliga föreskrifter som försvårar och ställer till det för Sveriges civilsamhälles motorentusiaster behöver ses över (yrkande 3). Det rullande kulturarvet möts enligt motionären inte sällan av krav från samhället som inte enbart är försvårande utan också direkt hindrande.

I motion 2021/22:393 tar Josef Fransson (SD) upp frågor om trafiksäkerhet kopplat till motorutövande (yrkande 2). Motionären menar att ett aktivt motorutövande bidrar till bättre förare i trafiken och att motorsporten måste hållas levande. Vidare uppmärksammar motionären veteranfordonshobbyn (yrkande 4). Han framhåller att den engagerar många människor, varför det är angeläget att bl.a. förenkla import av veteranbilar och reservdelar, se till att det finns tillgång på bränslen som fungerar i äldre fordon och införa en särskild registreringsform för hobbyfordon. Dessutom lyfter motionären fram motorhobby för ungdomar (yrkande 5). Han betonar bl.a. att det är av stor vikt att fånga ungdomars teknikintresse för att Sverige även framgent ska vara en högteknologisk kunskapsnation.

I motion 2021/22:691 tar Mats Nordberg och Runar Filper (båda SD) upp frågan om privatimport av veteranbilar och delar till dessa. Motionärerna menar att det skyndsamt behöver utredas vad som har gått fel och vilka åtgärder som behöver vidtas för att import av renoveringsobjekt alternativt reservdelsbilar ska kunna genomföras, i synnerhet för att motsvarande försvårande av sådan import inte ska upprepas.

I motion 2021/22:3025 anför Mats Nordberg och Runar Filper (båda SD) att det bör utredas vad som behöver åtgärdas i lagar och regler för att importen av gamla bilar för restaurering eller användande av reservdelar inte ska försvåras eller hindras.

I motion 2021/22:1218 begär Per Lodenius och Per Åsling (båda C) en uppföljning av hur Transportstyrelsen genomför dokumentkontrollen och hur fordons ursprung säkert fastställs med stöd av dokument samt en översyn av

om förordningen (2019:383) bör ändras för att tydliggöra omfattning och begränsning vid ursprungskontrollen. Motionärerna menar att komplexiteten i dagens lagstiftning ofta utgör hinder för bevarande, användande och utveckling av det fordonshistoriska kulturarvet.

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.

Dåvarande kultur- och demokratiminister Amanda Lind framförde i september 2021 i en interpellationsdebatt (ip. 2020/21:870) att det är viktigt att vi har ett levande kulturarv och kulturliv i hela landet och underströk att det är av stor betydelse att det rörliga kulturarvet bevaras, används och utvecklas. Statsrådet betonade att den folkrörelse som har vuxit fram kring det rörliga kulturarvet samlar människor över hela landet och bidrar till en betydelsefull och aktiv fritid. För att det rörliga kulturarvet ska kunna användas och utvecklas krävs inte bara goda möjligheter till fysiskt bevarande utan också att de historiska transportmedlen även fortsatt kan framföras. Regeringen ser frågan om bevarandet av det rörliga kulturarvet som angelägen, inte minst mot bakgrund av det utbredda engagemang som finns i det civila samhället för denna del av vårt gemensamma kulturarv. Statsrådet framförde att hon är öppen för att överväga om det finns ytterligare insatser som kan behöva göras för att främja det rörliga kulturarvet. Hon nämnde att det kan handla om lagstiftning, främjandefrågor, dialog och kunskapslyft och om att försöka identifiera var det finns olika typer av utmaningar.

I syfte att främja bevarandet av det rörliga kulturarvet gav regeringen RAÄ i uppdrag att under 2020 och 2021, i samverkan med bl.a. Statens maritima och transporthistoriska museer samt det civila samhällets organisationer, verka för ökad kunskap och kunskapsspridning om historiska transportmedel. Vidare beslutade regeringen att Riksantikvarieämbetet under 2020 och 2021 kan lämna bidrag om högst 1 miljon kronor per år till insatser som syftar till att stärka bevarandet av historiska transportmedel.

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.

Dåvarande miljö- och klimatminister Per Bolund betonade i oktober 2021 i en interpellationsdebatt (ip. 2020/21:873) vikten av att hitta en väg framåt för att på alla sätt göra det möjligt att utöva motorhobbyn och värna det kulturarv som fordonen utgör. Statsrådet framförde att det är en stor hobby och en stor verksamhet med ett stort antal kreativa och hantverksskickliga människor som gör någonting som är mycket imponerande.

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.

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

Infrastrukturministern konstaterade i maj 2021 i sitt svar på fråga 2020/21:2636 att Transportstyrelsen har uppmärksammat på att ursprungskontrollen av äldre och historiska fordon inte är ändamålsenlig. Därför arbetar myndigheten nu med att förändra och förtydliga föreskrifterna om ursprungskontroll, bl.a. med avseende på historiska fordon. Statsrådet framförde att han förutsätter att Transportstyrelsen har en dialog med civilsamhället, t.ex. motorhistoriska intresseorganisationer, under arbetet med förändrade föreskrifter.

I sina svar på de skriftliga frågorna 2020/21:3469 och 2020/21:3470 framförde dåvarande miljö- och klimatminister Per Bolund i september 2021 att utifrån kultur- och motorhistorisk synpunkt är det av intresse att fordon som

utgör del av det motorhistoriska kulturarvet tillvaratas, renoveras och underhålls. Import och export av begagnade bilar som inte är trafikdugliga och i gott skick eller som kräver mer än mindre reparationer för att bli trafikdugliga, kan enligt statsrådet falla under avfallsagstiftningen och regler för gränsöverskridande transporter av avfall. Detta regleras genom EU-lagstiftning. Reglerna om gränsöverskridande transporter av avfall syftar i första hand till att skydda människor och miljö från felaktig eller bristande hantering av avfall. I lagstiftningen finns ett undantag för veteranfordon, som under vissa förutsättningar kan importeras även om de annars skulle kunna klassas som avfall. Det handlar bl.a. om att fordonet ska ha en viss ålder, vara i ursprungligt skick utan omfattande förändringar samt hanteras på ett miljöanpassat och förnuftigt sätt. Statsrådet konstaterade att det således finns ett regelverk som möjliggör import av veteranbilar. Han konstaterade i oktober 2021 i en interpellationsdebatt (ip. 2020/21:873) att gränsöverskridande transporter av avfall regleras genom EU-förordningen om transport av avfall som också genomför Baselkonventionen – en global konvention om kontrollen av transporter över nationsgränser och hantering av avfall – samt OECD-avtalet om avfallstransporter. Vad som ska klassas som avfall är reglerat på EU-nivå. Det är Naturvårdsverket som ansvarar för att vägleda om hur EU:s avfallsagstiftning bör tolkas.

Naturvårdsverket publicerade i mitten av augusti 2021 en vägledning om gränsöverskridande transporter av veteranfordon och historiska fordon. Syftet med vägledningen är att förtydliga vad som krävs av den som anordnar eller utför en gränsöverskridande transport av veteranfordon och historiska fordon för att undantaget för veteranbilar ska anses vara uppfyllt så att fordonet inte klassas som avfall. Det pågår nu ett arbete med att revidera vägledningen efter att det har framförts synpunkter om att den är otydlig i vissa avseenden.

Bränsle för historiska fordon

Dåvarande miljö- och klimatministern betonade i oktober 2021 i en interpellationsdebatt (ip. 2020/21:873) att det kommer att finnas bränsle till veteranbilar även i framtiden. Statsrådet hänvisade till den utredning som har tagit fram förslag och som konstaterar att det kommer att finnas fossila bränslen kvar efter 2040 för t.ex. veteranbilar som inte kan tankas med förnybara bränslen.

Tillstånd för uppvisning av fordon vid evenemang

I 2 kap. 8 § ordningslagen (1993:1617) finns det bestämmelser om tillstånd till offentlig tillställning som avser tävling eller uppvisning med motordrivna fordon. Transportstyrelsen har beslutat nya föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2018:2) om tävling eller uppvisning med motordrivna fordon på väg med syfte att förbättra säkerheten för deltagare och åskådare samt minimera olägenheterna för utomstående i samband med tävling eller uppvisning med motordrivna fordon på väg. Föreskrifterna gäller tillstånd enligt 3 kap. 84 §

trafikförordningen (1998:1276) att anordna tävling eller uppvisning med motordrivna fordon på väg. Ansökan om tillstånd till tävling eller uppvisning ska sändas till länsstyrelsen i det län där tävlingen eller uppvisningen ska starta. Ansökan ska, om det inte finns särskilda skäl för det, ha inkommit till länsstyrelsen senast fyra månader innan tävlingen eller uppvisningen ska äga rum. I Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd har ansökningsförfarandet förenklats genom att de allmänna råden ger viss vägledning om vad som ska ingå i en ansökan om tävling eller uppvisning med motorfordon på väg och om arrangemanget behöver tillstånd eller inte.

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om äldre fordon och motorhobbyn behandlades senast i utskottets betänkande 2020/21:TU9 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

Äldre fordon och motorhobbyn

Utskottet vill inledningsvis framhålla att äldre fordon har ett kulturhistoriskt värde och att motorhobbyn är av stor betydelse i samhället. Föreningslivet har en mycket stor betydelse för hela Sverige och är en viktig del av vårt demokratiska samhälle. Flera organisationer har en viktig roll för de insatser som görs 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 har fått att verka för ökad kunskap och kunskapsspridning om historiska transportmedel i syfte att främja ett bevarande av detta kulturarv.

Utskottet vill understryka att det är viktigt att regelverket för fordons-hobbyn utformas på ett smidigt sätt som gör att denna verksamhet kan utvecklas i goda former som inte står i konflikt med trafiksäkerhet och miljö-hänsyn. Utskottet konstaterar att detta är en fråga som behöriga myndigheter arbetar vidare med. Vid Naturvårdsverket pågår ett arbete med att revidera en vägledning efter att det har framförts synpunkter om att den är otydlig i vissa avseenden. Vidare konstaterar utskottet att Transportstyrelsen har uppmärksammat på att ursprungskontrollen av äldre och historiska fordon inte är ändamålsenlig. Utskottet förutsätter att frågan hanteras på ett adekvat sätt hos behöriga myndigheter.

När det gäller motionsförslag om tillstånd för uppvisning av fordon vid evenemang vill utskottet peka på att ansökningsförfarandet har förenklats. Vidare noterar utskottet att infrastrukturministern har framfört att han kommer att fortsätta att följa frågan eftersom det är viktigt att civilsamhällets engagemang tas till vara. Utskottet välkomnar detta.

Utskottet finner således inte skäl att ta något initiativ med anledning av motionerna 2021/22:165 (M), 2021/22:171 (M), 2021/22:393 (SD) yrkandena 2, 4 och 5, 2021/22:691 (SD), 2021/22:841 (M), 2021/22:1218 (C), 2021/22:2968 (SD) yrkandena 59 och 100, 2021/22: (SD), 2021/22:3113 (M), 2021/22:3114 (M) yrkandena 1–3 och 2021/22:3751 (M) yrkandena 1, 3 och 4. Motionsyrkandena avstyrks därmed.

Regler för ombyggda fordon

När det gäller motionsförslaget om regler för ombyggda fordon finner utskottet inte skäl att ta något initiativ. Motion 2021/22:2968 (SD) yrkande 60 avstyrks därmed.

Vissa vägfrågor

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om olika vägfrågor. Utskottet hänvisar till gällande regelverk och det arbete som redan pågår. Utskottet framhåller bl.a. vikten av att säkra framkomligheten för personer med synnedsättning i offentlig miljö genom ledstråk.

Jämför reservation 63 (M), 64 (SD) och 65 (L).

Motionerna

I kommittémotion 2021/22:3755 yrkande 14 anför Maria Stockhaus m.fl. (M) att förutsättningarna för att öka möjligheten för motorcyklar att köra i kollektivtrafikfält bör utredas. Motionärerna lyfter fram att detta är en del av säkerhetsarbetet när det gäller motorcyklar och hänvisar till erfarenheter från Norge.

I kommittémotion 2021/22:2458 framhåller Yasmine Eriksson m.fl. (SD) vikten av att omvandla äldre oanvända vägar till säkra ridvägar (yrkande 2). Motionärerna betonar att hästar hjälper till att hålla landskapet öppet och ökar dess attraktionskraft. Vidare föreslår motionärerna att en ridled som sträcker sig från norr till söder i Sverige ska utformas (yrkande 8). Motionärerna betonar att hästturism är en växande näring och att det borde bli lättare att ta sig från norra till södra Sverige på hästrygg.

I kommittémotion 2021/22:2968 föreslår Thomas Morell m.fl. (SD) att möjligheten för taxi att nyttja kollektiva körfält ska utredas (yrkande 9). Motionärerna menar att de kollektiva körfälten inte används optimalt utan borde kunna nyttjas mer. Vidare menar motionärerna att rondellers utformning ska baseras på säkerhet (yrkande 27). Motionärerna framhåller att det finns brister i utformningen av cirkulationsplatser. Motionärerna framför också att det behövs en inventering av vägbeläggningar (yrkande 30 i denna del) Motionärerna uppmärksammar problem med bl.a. vägbeläggningar och

feldoserade kurvor och menar att Trafikverket behöver göra en inventering av vägnätet och åtgärda de vägar som har alltför låg friktion i syfte att höja säkerheten för förare av tvåhjuliga fordon. Dessutom föreslås att möjligheten att införa ett standardiserat farthinder ska utredas (yrkande 42). Motionärerna menar att fartdämpande åtgärder är positivt men att de som används behöver standardiseras och vara skonsamma för yrkesförare, exempelvis s.k. fallluckor. Därtill tar motionärerna upp frågan om elfordon och en lägsta ljudnivå för dessa (yrkande 51). De menar att det är rimligt att alla eldrivna fordon vid hastigheter under 20 kilometer per timme avger ett varnande ljud. Slutligen menar motionärerna att det bör utredas om motorcyklar ska kunna nyttja kollektiva körfält (yrkande 52). Motionärerna menar att motorcyklar tillhör en kategori fordon som inte nämnvärt försvårar för kollektivtrafiken.

I kommittémotion 2021/22:3394 yrkande 20 anför Helena Gellerman m.fl. (L) att åtgärder behöver vidtas för att säkra framkomligheten i offentlig miljö för personer med synnedsättning. Motionärerna menar att ett arbete för att förbättra kunskaperna hos de personer som är involverade i utformningen av ledstråk bör inledas och att en ny symbol bör tas fram för att uppmärksamma när en yta är avsedd som ledstråk och därför inte ska blockeras.

I motion 2021/22:3559 lyfter Lars Beckman (M) fram vikten av vägbelysning i hela landet. Motionären konstaterar att i vissa delar av landet upplever man att vägbelysningar släcks ned och betonar att det behövs en översyn av vägbelysningen för att säkerställa att boende, framför allt på landsbygden, har upplysta vägar.

I motion 2021/22:311 yrkande 2 förslår Markus Wiechel m.fl. (SD) att elbilar tills vidare ska få tillgång till bussfiler. Motionärerna hänvisar till erfarenheter från Norge.

I motion 2021/22:1657 lyfter Rickard Nordin (C) fram vikten av att arbeta för minskade effekter av ljusföroreningar genom att ta inspiration av den tyska lagstiftningen. Motionären understryker att ljusföroreningar är ett växande problem men att det finns ett antal olika insatser som på olika sätt skulle kunna genomföras för att minska dessa.

I motion 2021/22:3518 yrkande 4 menar Johan Hedin (C) att regelverket bör ändras så att huvudregeln blir att kollektivkörfälten får användas av motorcyklister. Motionären pekar på vikten av att göra det enklare att använda motorcykel som ett substitut för bil, inte minst för att minska trängsel.

Bakgrund

Körfält för kollektivtrafik

Enligt trafikförordningen (1998:1276) får särskilda trafikregler meddelas genom lokala trafikföreskrifter, bl.a. att ett visst körfält eller en viss körbana ska vara körfält eller körbana för fordon i linjetrafik m.fl. I ett körfält eller en körbana för fordon i linjetrafik m.fl. får endast fordon i linjetrafik föras samt, om körfältet eller körbanan är beläget till höger i färdriktningen, cykel och

moped klass II. Vilka fordon som får framföras på de vägar och gator där kommunen är väghållare regleras i lokala trafikföreskrifter inom ramen för det kommunala ansvaret. Länsstyrelser har motsvarande mandat för det statliga vägnätet. Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) informerar om hur lokala trafikföreskrifter, dispenser och tillstånd i enlighet med gällande trafiklagstiftning lämpligast kan utformas.

Enligt Trafikverket verkar effekten av att öppna upp körfält för kollektivtrafik för annan trafik variera beroende på typ av trafikmiljö, 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 bussfiler. Att öppna fler bussfiler för mc 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. buss i beställningstrafik, skolskjuts, färdtjänst, taxi och varutransporter.

Beslut om att motorcyklister får köra i kollektivtrafikkörfält fattas av kommuner och länsstyrelser. I dag finns det 22 vägsträckor där motorcyklar tillåts i kollektivtrafikkörfält, och tre av dessa är Trafikverkets vägar. 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. Länsstyrelsens beslut kan överklagas till Transportstyrelsen.

Cirkulationsplatsers utformning

Trafikverket arbetar med utformningsfrågor och menar att gestaltungsprogram är viktiga för att tydliggöra ambitionerna i ett specifikt infrastrukturprojekt. Trafikverket har tagit fram en handbok för gestaltungsarbete och gestaltungsprogram. 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.

Farthinder

Farthinder används för att sänka trafikens hastighet på ställen där hög hastighet kan leda till allvarliga olyckor. Farthinder bör enligt Trafikverket medföra så pass stor olägenhet att fordonsförare som kör i hög fart känner obehag. Enskilda väghållare beslutar själva om att anlägga farthinder på sin väg. Gäller det en väg med statsbidrag bör väghållaren samråda med Trafikverket först så att hindrets utformning och utmärkning följer gällande rekommendationer, annars kan rätten till bidrag påverkas. Tre typer av farthinder är vanliga på enskilda vägar: gupp, sidoförskjutning (chikan) och hastighetspåminnare (digital skylt som anger fordons hastighet).

Trafikverket uppger att ett nytt sätt att dämpa hastigheten i trafiken är ett s.k. aktivt farthinder. I södra Sverige har farthindret testats i ett par år med gott resultat. Utvärderingar uppges ha visat på lägre medelhastigheter, fler som lämnar företräde för gående vid övergångsställen och lägre bullernivåer. För att testa hinder i vinterförhållanden installerades ett sådant farthinder i Jämtland i oktober 2020. Farthindret påverkar enbart de som kör fortare än gällande hastighetsgräns. Fordon som närmar sig farthindret med för hög hastighet möts av en nedsänkning i vägbanan. Till skillnad från vanliga upphöjda gupp är det alltså bara den som kör för fort som märker farthindret.

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 varm-massa, asfaltbeläggningar av halvvarm massa, värmebeläggningar och tank-beläggningar.

Vägbelysning

Vägbelysning används för att förbättra synförhållandena i trafikmiljön men också för att skapa trygghet, trivsel och tillgänglighet. Vägbelysning används i huvudsak i tätbebyggda områden där trafikmiljön är komplex och där många oskyddade trafikanter vistas. Belysningsanläggningarna vid statlig väg ägs och underhålls av Trafikverket, men också av kommuner. Ungefär två tredjedelar av belysningen vid statlig väg, främst nära tätorter, ägs och underhålls av kommuner. I Sverige finns ca 100 000 km statlig väg, och ungefär 9 procent har belysning. Trafikverket äger ca 3 procent och kommunen eller annan ledningsägare äger ca 6 procent av anläggningarna.

Belysningen underhålls och ses kontinuerligt över utifrån gällande krav, och olika vägar har olika krav på belysning. Svenska krav och råd för vägbelysning ges av regelverket Vägars och gators utformning (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. Riktlinjerna i VGU bygger delvis på internationella standarder framtagna av Europeiska standardiseringskommittén (CEN). Dessa standarder har anpassats till svenska förhållanden utifrån erfarenhet och tillgänglig kunskap. Enligt Trafikverket är standarder som rör ljus och ljusmätning i många fall framtagna av Internationella belysningskommissionen (CIE), som arbetar med tekniska och vetenskapliga metoder, standarder och rekommendationer inom ljus- och belysningsområdet. Huvudprincipen är enligt Trafikverket att vägbelysning ska användas där man kan förvänta sig att den fyller en funktion för trafikanterna, till en rimlig kostnad. En annan grundläggande princip är att vägbelysningen ska vara energi- och miljöeffektiv, dvs. goda synförhållanden ska uppnås med så låg energiåtgång och så liten miljöpåverkan som möjligt. Som ett komplement till VGU finns Trafikverkets vägbelysningshandbok från 2014, vilken för närvarande uppdateras. Trafikverket och SKR har sett över frågan om belysning på statlig väg för att skapa ett mer renodlat och tydligare system. Avsikten är att tydligare kriterier ska ge en enklare diskussion mellan kommunerna och Trafikverket.

Trafikverket konstaterar att man alltmer har kommit att använda belysning för att skapa atmosfär och trivsel eller som en del i utsmyckningen av en plats. Trafikverket betonar att ljusgestaltning och estetik kan vara av stor betydelse, speciellt i vissa miljöer. Trafikverket tar även upp vikten av att minimera mängden ljusföroreningar. Trafikverket konstaterar att för mycket ljus eller felriktat ljus skapar ljusföroreningar, som är negativa både ur ett ekologiskt och ur ett ekonomiskt perspektiv. Ljusspridning i riktningar där ljuset inte behövs eller är önskvärt ska därför minimeras. Trafikverket tar upp att ljusföroreningar är särskilt viktiga att ta i beaktande i bostadsområden och i känsliga naturområden. För människor kan ljusföroreningar upplevas som störande eller irriterande, och de kan ge en störd sömn. Det är även känt att natur och djurliv påverkas negativt av artificiellt ljus. I känsliga naturområden kan man enligt Trafikverket överväga att inte använda belysning alls eller att släcka ned anläggningen under natten. Det finns vägledning för utformning av belysning utifrån ett naturskyddsperspektiv.

Framkomlighet för personer med synnedsättning

Det nationella målet för funktionshinderspolitiken är att, med utgångspunkt i FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning, uppnå jämlikhet i levnadsvillkor och full delaktighet för personer med funktionsnedsättning i ett samhälle med mångfald som grund. Förordningen (2001:526) om de statliga myndigheternas ansvar för genomförande av funktionshinderspolitiken innebär att myndigheter ska utforma och bedriva sin verksamhet med beaktande av de funktionshinderspolitiska målen. Myndigheterna ska bl.a. verka för att personer med funktionsnedsättning ges full delaktighet i samhällslivet och jämlikhet i levnadsvillkor. Trafikverket har det övergripande

ansvaret för att vägar och gator utformas så att de även tillgodoser möjligheten till förflyttning för personer med funktionsnedsättningar.

För att underlätta orienteringen för människor med synskada behövs ledstråk och ledytor som fungerar både för personer som är synsvaga och för blinda. För den som är synsvag kan det handla om att följa en kontrastrik rand. Är man gravt synskadad eller blind är ett ledstråk eller en ledyta något man kan följa med hjälp av den vita kälpan och/eller något som känns under fötterna. Naturliga ledstråk utomhus kan bestå av en trottoar, ett räcke, en husvägg eller en gångväg med en tydlig kant som är möjlig att följa med kälpan. Naturliga ledstråk kan också bestå av asfalt mot gräskant eller gruskant. Vintertid kan ett naturligt ledstråk vara en snökant som går att följa under förutsättning att det plogas på rätt sätt. Sinusplattor, slätaplattor och kupolplattor, är den vanligaste typen av plattor som används i konstgjorda ledytor utomhus.

Av vägmärkesförordningen följer att vägmärken och andra anordningar ska vara utformade och placerade samt i sådant skick att de kan upptäckas i tid och förstås av de trafikanter som de är avsedda för. De får inte sättas upp så att de innebär fara för eller onödigtvis hindrar trafikanter. Särskild hänsyn ska tas till barn, äldre och personer med funktionsnedsättning.

Statliga myndigheter ska utforma och bedriva sin verksamhet med beaktande av de funktionshinderspolitiska målen och bl.a. verka för att personer med funktionsnedsättning ges full delaktighet i samhällslivet och jämlikhet i levnadsvillkor.

Trafikutskottets arbetsgrupp för uppföljning och utvärdering har genomfört en uppföljning av resultaten av insatserna för att göra transportsystemet tillgängligt för personer med funktionsnedsättning (rapport 2013/14:RFR5). I uppföljningen uppmärksammades bl.a. frågor om ledstråk.

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 ridföreningar. 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 vägghållaren

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 området är det kommunen som fattar beslut om förbud. Om den inte gör det är det länsstyrelsen som beslutar.

Lägsta ljudnivå på elfordon

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

Transportstyrelsen har i en konsekvensutredning från juni 2021 föreslagit ändringar av 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 kravområde ljudemissioner. AVAS-system är akustiska fordonsvarningssystem som är framtagna för att tystare eldrivna bilar ska kunna uppfattas bättre i trafiken. 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. De nuvarande föreskrifterna saknar enligt Transportstyrelsen de tydliga tekniska krav för sådana system som togs fram inom EU i september 2017.

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om vissa vägfrågor, bl.a. körfält för kollektivtrafik, rondellers utformning och ridvägar, behandlades senast i utskottets

betänkande 2020/21:TU9 Väg- och fordonsfrågor. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena och påminde om gällande regelverk. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

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

När det gäller motionsförslag om cirkulationsplatser, farthinder och vägbeläggning vill utskottet peka på att Trafikverket, kommuner och enskilda väghållare arbetar med dessa frågor. 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.

Utskottet konstaterar vidare att vägbelysning används för att förbättra synförhållandena i trafikmiljön men också för att skapa trygghet, trivsel och tillgänglighet. Belysningen underhålls och ses kontinuerligt över utifrån gällande krav. Utskottet har även noterat att Trafikverket tar upp vikten av att minimera mängden ljusföroreningar. Utskottet har inte skäl att tvivla på att arbete görs för att säkerställa att vägbelysningsanläggningar uppfyller både trafiksäkerhetskrav och miljöhänsyn.

När det gäller motionsförslag om framkomlighet för personer med synnedsättning vill utskottet påminna om att det nationella målet för funktionshinderspolitiken är att, med utgångspunkt i FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning, uppnå jämlikhet i levnadsvillkor och full delaktighet för personer med funktionsnedsättning i ett samhälle med mångfald som grund. Utskottet vill starkt framhålla vikten av att säkra framkomligheten i offentlig miljö genom bl.a. ledstråk och att detta i grunden är en demokratifråga. Av vägmärkesförordningen följer att vägmärken och andra anordningar ska vara utformade och placerade samt i sådant skick att de kan upptäckas i tid och förstås av de trafikanter som de är avsedda för. Utskottet vill också betona att statliga myndigheter ska utforma och bedriva sin verksamhet med beaktande av de funktionshinderspolitiska målen och bl.a. verka för att personer med funktionsnedsättning ges full delaktighet i samhällslivet och jämlikhet i levnadsvillkor. Utskottet förutsätter att regeringen och ansvariga myndigheter ser till att vägmärken är utformade och placerade på ett tillfredsställande sätt.

När det gäller motionsförslag om ridvägar vill utskottet påminna om att planläggning är en kommunal uppgift. När det gäller motionsförslag om lägsta

ljudnivå på elfordon konstaterar utskottet att detta är en fråga som hanteras av Transportstyrelsen.

Mot bakgrund av vad som anförts ovan avstyrker utskottet motionerna 2021/22:311 (SD) yrkande 2, 2021/22:1657 (C), 2021/22:2458 (SD) yrkandena 2 och 8, 2021/22:2968 (SD) yrkandena 9, 27, 30 i denna del, 42, 51 och 52, 2021/22:3394 (L) yrkande 20, 2021/22:3518 (C) yrkande 4, 2021/22:3559 (M) och 2021/22:3755 (M) yrkande 14.

Vägskyltning

Utskottets förslag i korthet

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

Jämför reservation 66 (M), 67 (SD) och 68 (KD).

Motionerna

I kommittémotion 2021/22:3757 anför Maria Stockhaus m.fl. (M) att det bör utredas hur den digitala tekniken på sikt kan reducera antalet skyltar vid svenska vägar (yrkande 11). Motionärerna pekar på teknikutvecklingen med smarta telefoner och GPS i bilarna och menar att arbetet med att modernisera skyltningen därför bör intensifieras. Motionärerna efterlyser vidare förenklade regler för tillstånd att sätta upp tillfälliga skyltar vid väg (yrkande 38). De menar att regeringen bör initiera en översyn av det tillfälliga tillståndsgivandet kring skyltning vid väg med syfte att förenkla och tillgängliggöra.

I kommittémotion 2021/22:2968 betonar Thomas Morell m.fl. (SD) behovet av att stärka kulturarvet på svenska vägar (yrkande 21). 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. Vidare framför motionärerna att det behövs en inventering av skyltar (yrkande 30 i denna del). Motionärerna uppmärksammar problem med felaktigt placerade vägmärken och menar att Trafikverket tillsammans med Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) ska få i uppdrag att inventera beståndet av vägmärken.

I kommittémotion 2021/22:3878 yrkande 12 lyfter Magnus Jacobsson m.fl. (KD) fram att bruket av digitala skyltar bör utökas. Motionärerna menar att digitala skyltar för att främja flexibilitet kring högsta tillåtna hastighet bör öka.

I motion 2021/22:2029 anför Lotta Olsson (M) att en skyltning av plötsligt kommande nedförsbacke bör tas fram och användas på våra större vägar. Motionären betonar att tunga transporter kräver en god framförhållning och

att en plötsligt uppdykande nedförsbacke kan innebära att farten är för hög trots att alla fartbegränsningar hålls.

I motion 2021/22:2235 anför Erik Ottoson (M) att Trafikverket bör få i uppdrag av regeringen att undanta skyltar som syftar till att informera om pågående jakt och lösa jakthundar i närområdet från förbudet mot skyltning längs statliga vägar (yrkande 1). Motionären menar vidare att regeringen även bör överväga om det ska vara tillåtet att komplettera dessa skyltar med blinkande ljus för att särskilt uppmärksamma trafikanter på att de bör sänka hastigheten (yrkande 2). Motionären hänvisar till att Sverige har en lång tradition av löshundsjakt och varje år dör eller skadas hundratals jakthundar i trafikolyckor.

I motion 2021/22:2832 efterlyser Katarina Brännström (M) en översyn av lagar och regler samt av hur de tillämpas när det gäller skyltar på landsbygden för att underlätta för näringsliv och turism. Motionären menar att regelverket är snårigt och bör bli enklare och tillämpas mer enhetligt i hela Sverige och anpassas till modernt näringsliv, ökad turism och en levande landsbygd.

I motion 2021/22:1025 efterlyser Ulrika Heie och Fredrik Christensson (båda C) en generösare bedömning av skyltningsregler vid allmänna vägar (yrkande 1). Vidare uppmärksammar motionärerna behovet av vägs skyltning för att kunderna ska kunna hitta till landsbygdsföretag (yrkande 2). Motionärerna betonar vikten av att företag på landsbygden syns och att kunderna hittar till dem och hänvisar till att det behövs enklare regler och förenklingar för de mindre företagen.

I motion 2021/22:1654 yrkande 3 anför Rickard Nordin (C) att laddstationer bör skyltas på samma sätt som stationer för andra drivmedel. Motionären uppmärksammar att nuvarande regler när det gäller vägs skyltning missgynnar laddstationer.

Bakgrund

Tillstånd för tillfälliga skyltar

Det är regeringen som fastställer Sveriges vägmärken. Den nuvarande vägmärkesförordningen (2007:90) gäller från den 1 juni 2007. Transportstyrelsen har meddelat de föreskrifter som behövs för att verkställa förordningen.

Vägvisning är till för att trafikanterna ska kunna orientera sig. En ansökan om vägvisning till en anläggning eller ett turistmål ska skickas till väghållningsmyndigheten. Enligt 43 § väglagen får inom ett vägområde inte andra åtgärder vidtas utan väghållningsmyndighetens tillstånd som kan inverka menligt på trafiksäkerheten eller vara till olägenhet för vägens bestånd, drift eller brukande. Den som vill sätta upp en reklamskylt inom vägområdet till en allmän väg måste ha tillstånd av väghållningsmyndigheten.

Trafikverkets regioner är väghållningsmyndigheter för de statliga allmänna vägarna. I övrigt kan det vara kommunen som är väghållare. Utanför vägområdet är det länsstyrelsen som beslutar om tillstånd, förutom inom

detaljplanelagt område, där kommunen beslutar om bygglov inom ramen för plan- och bygglagen. Länsstyrelsen är skyldig att höra Trafikverkets uppfattning (54 § vägkungörelsen). Kommunen samråder med Trafikverket i samband med bygglovgivningen. I samråd med vägghållningsmyndigheten kan kommunerna också utarbeta riktlinjer för skyltning utanför planlagt område. Det är också kommunen som ansvarar för tillsyn av skyltar utan tillstånd.

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

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

Med anledning av interpellation 2019/20:223 konstaterade infrastrukturminister Tomas Eneroth i januari 2020 att näringsidkare är beroende av att kunna göra reklam för sin verksamhet på olika sätt, men det får inte ske på ett sätt som kan äventyra trafiksäkerheten. Vidare framförde statsrådet att det är viktigt med en enhetlig tillämpning, vilket är skälet till att Trafikverket publicerar riktlinjer som ska vara vägledande för länsstyrelserna vid deras tillämpning. Riktlinjerna från Trafikverket har enligt statsrådet på det stora hela fungerat väl. I sitt svar på en skriftlig fråga (2018/19:383) i mars 2019 underströk statsrådet att åtgärder som underlättar för företagande och entreprenörskap och bidrar till ökad sysselsättning är en högst prioriterad fråga för regeringen. Av hänsyn till trafiksäkerheten är det dock viktigt att vara restriktiv när det gäller skyltning utmed större allmänna vägar. Trafiksäkerheten är och ska vara överordnad enskilda näringsidkares behov av

marknadsföring utmed de allmänna vägarna. I januari 2021 angav infrastrukturministern i sitt svar på fråga 2020/21:1168 att skyltar som satts upp utan tillstånd kan avlägsnas av väghållaren. Utanför vägområdet krävs tillstånd av länsstyrelsen enligt lagen (1998:814) med särskilda bestämmelser om gatuhållning och skyltning (LGS), och om det handlar om de närmaste femtio metrarna utanför ett allmänt vägområde krävs dessutom ett länsstyrelsetillstånd enligt väglagen. Inom detaljplanelagt område krävs bygglov av kommunen. Statsrådet betonade att trafiksäkerhet är ett prioriterat område för regeringen och utgick från att även kommunerna är angelägna om att bidra till nollvisionsarbetet genom att se till att olämpliga skyltar utan tillstånd tas bort.

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

Digitala trafikskyltar

På sträckor med variabla hastighetsgränser finns omställbara vägmärken som visar högsta tillåtna eller rekommenderade hastighet. Hastighetsgränsen ändras på vägmärkena när det exempelvis är risk för halka eller när det finns oskyddade trafikanter på vägen.

På motortrafikleder finns system för att förebygga olyckor genom att på variabla meddelandeskyltar varna för köer eller att sätta ned den högsta rekommenderade eller föreskrivna hastigheten. Det finns två typer av elektroniska vägmärken med hastighetsangivelse. Det som används i ett kövarningssystem visar rekommenderad högsta hastighet. Det andra visar föreskriven högsta hastighet.

Ny teknik och it-lösningar används i dag inom ett flertal områden för att göra det lättare och säkrare att resa. Trafikverket har i samarbete med fordonsindustrin, universitet, högskolor och andra aktörer inom transportområdet skapat gränsöverskridande lösningar för övervakning, styrning och information inom trafikområdet.

Trafikverket utvecklar trafikinformation och driver många projekt där man med hjälp av olika it-baserade system samlar in och förmedlar aktuell trafikinformation. Trafikverket uppger att man arbetar för att den trafikinformation som samlas in och bearbetas ska kunna användas på så många olika sätt som möjligt genom s.k. intelligenta transportsystem (ITS). ITS kan användas vid akuta situationer för att varna trafikanter men kan också användas dynamiskt för att styra trafiken i rusningstid. Informationen kan presenteras på olika sätt, t.ex. via variabla meddelandeskyltar, radio, internet, GPS eller mobiltelefoner. Det kan också handla om trafiksäkerhetskameror på utsatta vägpartier, varningssystem vid övergångsställen eller variabla

hastighetsskyltar som anpassas efter väglag och lokala trafikförhållanden. Trafikverket uppger att man i dag kan få aktuell trafikinformation direkt via skyltar, internet, text-tv och radio, men även i skräddarsydda betaltjänster som GPS, mobil och webbaserad radio.

I Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033 från november 2021 uppges att Trafikverket bidrar till ny teknik och realiserar digitaliseringens möjligheter, vilket utvecklar transportsystemets utformning, underhåll och användning. Mängden data och information ökar, blir alltmer tillgänglig och skapar nya tjänster i transportsystemets olika delar. Digitaliseringen möjliggör nya typer av åtgärder och beslutsstöd som bygger på interaktion mellan fordon och infrastruktur för att skapa nyttor. Trafikverket uppger att man under planperioden kommer att verka för att tillvarata digitaliseringens möjligheter genom att beakta utvecklingen av informationsmängder och den digitala infrastrukturen, både inom ramen för den egna verksamheten och i samverkan med andra aktörer.

Kulturarvet och vägar

Trafikverket har tillsammans med nio andra myndigheter fått i uppdrag av regeringen att ta fram en vägledande strategi för kulturmiljöarbetet inom respektive myndighet. Trafikverkets kulturmiljöstrategi berör samtliga Trafikverkets verksamhetsområden. Den lyfter fram 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.

Vissa övriga frågor om vägmärken

Det finns lokaliseringmärken för upplysning om serviceanläggningar m.m. Sådana märken visar vägen till en ort, plats, inrättning, anläggning eller liknande. Det finns ett lokaliseringmärke för drivmedel, vilket anger en anläggning som tillhandahåller drivmedel. Företagseblem kan anges i anslutning till märket. Det finns också ett lokaliseringmärke för gas för fordonsdrift. Detta märke anger anläggningar som tillhandahåller olika typer av fordonsgas där typ av gas framgår av förkortningen i märket. Förkortningen CNG anger komprimerad naturgas. Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om vilka andra förkortningar som får förekomma och vad de anger. Dessutom finns ett lokaliseringmärke för laddstation. Märket anger en anläggning för extern laddning med elektrisk energi för fordons framdrivning.

Vidare finns det varningsmärken som varnar för olika typer av faror och betyder att trafikanten ska vara extra uppmärksam och försiktig. Motivet på varningsmärket visar vilken fara som avses. Det finns ett vägmärke som heter Varning för nedförslutning. Märket anger brant nedförslutning, och siffran anger lutningen i procent och är anpassad till förhållandena på platsen.

När det gäller frågan om skyltar för att informera om pågående jakt och jakthundar framförde infrastrukturministern i mars 2021 som svar på fråga 2020/21:1879 att det finns regler för skyltning längs statliga vägar. Trafikverket har i uppdrag att bedöma lämpligheten av skyltning med hänsyn till trafiksäkerhet och skötsel av ett vägområde. Trafikverkets beslut som väghållningsmyndighet kan överklagas till länsstyrelsen. I maj 2021 framförde infrastrukturministern i en interpellationsdebatt (ip. 2020/21:734) att Trafikverkets arbete med att ta fram säkra passager för vilt på det högtrafikerade vägnätet bl.a. bidrar till att minska trafikrelaterade skador på jakthundar. En viktig del är det som Trafikverket gör med att sätta upp viltstängsel och utforma trafikmiljön på ett säkert sätt. Statsrådet påminde även om hundförarens ansvar att hålla sig välinformerad om de bestämmelser som gäller för jakt med hund. Statsrådet hänvisade dessutom till statistik som visar att det är en tydligt minskande trend när det gäller antalet trafikskadade eller dödade jakthundar. Bland orsakerna till detta nämndes insatser som görs genom Trafikverkets försorg, av kommuner och regioner och av enskilda väghållare samt bättre säkerhetssystem i fordonen. Under 2020 uppgick antalet skadade eller trafikdödade djur till ca 60 000, varav antalet jakthundar var 233.

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om vägs skyltning behandlades senast i utskottets betänkande 2020/21:TU9 Väg- och fordonsfrågor. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena. Utskottet förutsatte att behöriga myndigheter är väl skickade att göra en väl avvägd bedömning mellan trafiksäkerhet, tillgänglighet och önskemål från bl.a. det lokala näringslivet och turismen. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet är medvetet om att näringsidkare är beroende av att kunna marknadsföra sin verksamhet genom bl.a. skyltar utmed allmänna vägar men vill också understryka att detta inte får göras på ett sätt som äventyrar trafiksäkerheten. Utskottet har tidigare framfört att trafiksäkerheten är och ska vara överordnad enskilda näringsidkares behov av marknadsföring utmed de allmänna vägarna. Det ska inte finnas för många skyltar på samma ställe, och de ska vara konsekventa och lättbegripliga. Utskottet har inte ändrat uppfattning i denna fråga. Utskottet konstaterar att det är Trafikverket och i vissa fall kommunerna som ger tillstånd för skyltar längs det allmänna vägnätet. Utskottet finner inte skäl att ifrågasätta att de också är väl skickade att göra en väl avvägd bedömning mellan trafiksäkerhet, tillgänglighet och önskemål från bl.a. det lokala näringslivet och turismen. Utskottet vill också peka på den möjlighet som finns till förenklad vägvisning och som innebär att man får sätta upp skylten själv och att den bara ska sitta uppe så länge som verksamheten pågår. Utskottet vill vidare påminna om de vägledningarna som har tagits fram av myndigheter när det gäller bl.a. reklamskyltar i landskapet längs allmänna vägar.

När det gäller motionsförslag om digital skyltning vill utskottet peka på att ny teknik och it-lösningar används inom ett flertal områden för att göra det lättare och säkrare att resa. Inte minst Trafikverket utvecklar trafikinformationen och driver olika projekt. Utskottet välkomnar verkets ambition att verka för att tillvarata digitaliseringens möjligheter.

När det gäller de övriga motionsförslagen menar utskottet att de redan är väl tillgodosedda, bl.a. genom Trafikverkets kulturmiljöstrategi och redan befintliga vägmärken.

Utskottet finner sammanfattningsvis inte att det finns någon anledning att ta något initiativ med anledning av motionsförslagen. Därmed avstyrker utskottet motionerna 2021/22:1025 (C) yrkandena 1 och 2, 2021/22:1654 (C) yrkande 3, 2021/22:2029 (M), 2021/22:2235 (M) yrkandena 1 och 2, 2021/22:2832 (M), 2021/22:2968 (SD) yrkandena 21 och 30 i denna del, 2021/22:3757 (M) yrkandena 11 och 38 samt 2021/22:3878 (KD) yrkande 12.

Enskilda vägar

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om enskilda vägar. Utskottet understryker vikten av en ändamålsenlig fördelning av väghållaransvaret och betonar att ett väl fungerande enskilt vägnät är av stor vikt för att främja en positiv utveckling i hela landet.

Motionerna

I motion 2021/22:3122 yrkande 2 föreslår Cecilia Widegren (M) en översyn och ett tydliggörande av väglagen om vad som ska vara allmän väg och vad som ska vara enskild väg. Motionären menar att det finns en oro bland samfällighetsföreningar när det gäller Trafikverkets ambitioner att dra in underhåll av allmänna vägar och omvandla dem till enskilda.

I motion 2021/22:3562 understryker Lars Beckman (M) att det bör övervägas att myndigheter inte ska överföra vägar till enskilda som motsätter sig det och att det bör finnas bra och farbara vägar i hela Sverige. Motionären menar att Trafikverket genomför en omvandling av större allmänna vägar till enskilda trots att det finns ett stort motstånd mot detta från dem som berörs och betonar att det inte är rimligt att kostnadsansvaret övergår till enskilda som motsätter sig det ansvaret.

I motion 2021/22:2101 yrkande 2 framför Per Åsling och Peter Helander (båda C) att det behövs en översyn av vilka enskilda vägar som bör omklassificeras till allmänna vägar. Motionärerna menar att Trafikverket bör få i uppdrag att utreda vilka enskilda vägar som har funktionen som en allmän väg eller nyttjas av andra än andelsägarna i en sådan omfattning att de bör vara allmänna.

Bakgrund

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

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

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

Förordningen (1989:891) om statsbidrag till enskild väghållning innehåller bestämmelser om statsbidrag till byggande och drift av enskilda vägar samt för förrättningskostnader för fastställande av nya grunder för fördelning av kostnaderna för vissa gemensamhetsanläggningar. Trafikverket betalar ut ett statligt driftsbidrag till enskilda vägar bl.a. för att vägen ska hållas öppen för

allmän trafik och för att underlätta för boende och näringsliv i glesbygden. Drygt 23 000 väghållare får statsbidrag för att sköta enskilda vägar.

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

Trafikverket har ansvar för att säkerställa att väghållaransvaret överensstämmer med väglagen och att anpassa vägsystemet efter samhällets trafikbehov. Trafikverket har framfört att övervägandet om en väg behövs för det allmänna eller inte, bör grundas på en helhetssyn med målsättningen att åstadkomma en samhällsekonomisk och rationell väghållning.

I december 2020 anförde infrastrukturministern i sitt svar på fråga 2020/21:733 att staten inte försöker överföra offentliga vägar till enskilda vägar. Statsrådet betonade att regeringen inte har gett Trafikverket något sådant uppdrag. En ändamålsenlig fördelning av väghållaransvar mellan stat, kommun och enskild är grunden för att upprätthålla samhällsekonomisk effektivitet och en rationell väghållning. Trafikverket ansvarar därför för att säkerställa att väghållaransvaret överensstämmer med väglagen (1971:948) och att anpassa vägsystemet efter samhällets trafikbehov. I Trafikverkets ansvar ingår att se över det allmänna vägnätet så att de vägar som ingår i detta uppfyller kraven för allmän samfärdsl (1 och 25 §§ väglagen). Med allmän samfärdsl menas att en väg behövs för allmän trafik och inte främst är till nytta för fastighetsägare och verksamheter i vägens närhet. En förändring av en allmän statlig väg till enskild eller kommunal väghållning prövas från fall till fall och är en process som inkluderar samråd med berörda sakägare. Beslutet om förändrat väghållaransvar är överklagningsbart.

Statsrådet betonade att detta inte är några lätta ärenden att avgöra, och det finns många olika aspekter och förhållanden att ta hänsyn till. Varje förändring av väghållaransvaret måste prövas utifrån förhållandena i det aktuella fallet, och statsrådet underströk att Trafikverkets ärenden om förändrat väghållaransvar inte genomförs i besparingssyfte. De enskilda vägarna utgör ett viktigt komplement till de allmänna vägarna för framkomlighet och tillgänglighet i hela landet. Regeringen har genomfört extra satsningar på det enskilda vägnätet. Efter regeringens förslag i vårandringsbudgeten 2019 tillfördes 66 miljoner kronor till anslaget för bidrag till drift av enskild väg. Syftet var att stärka möjligheterna för Trafikverket att utbetala bidrag för särskilda driftåtgärder för att förbättra de enskilda vägarnas funktion och bärighet. Genom budgetpropositionen för 2020 utökades och förlängdes satsningen med 118

miljoner kronor per år under perioden 2020–2022. Statsrådet framhöll att han även i fortsättningen avser att hålla sig informerad om avgränsningsfrågor av väghållaransvaret.

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om enskilda vägar behandlades senast i utskottets betänkande 2020/21:TU9 Väg- och fordonsfrågor. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, bl.a. med hänvisning till vidtagna åtgärder. Riksdagen biföll utskottets förslag. Motionsyrkanden om enskilda vägar behandlades även i betänkande 2020/21:TU16. Utskottet betonade att ett väl fungerande enskilt vägnät är av stor vikt för att främja en positiv utveckling i hela landet, inte minst för sysselsättning och tillväxt. Utskottet ansåg att fortsatta satsningar på bl.a. bärighet och tjälsäkring är nödvändiga på de vägar som bedöms som viktiga för näringslivet i syfte att kunna upprätthålla full bärighet året runt. Utskottet framhöll att de enskilda vägarnas betydelse är väl beaktad. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, och riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill understryka att en ändamålsenlig fördelning av väghållaransvaret mellan staten, kommunerna och enskilda är grunden för att upprätthålla samhällsekonomisk effektivitet och en rationell väghållning. Ett väl fungerande enskilt vägnät är av stor vikt för att främja en positiv utveckling i hela landet, inte minst för sysselsättning och tillväxt. Utskottet vill peka på att Trafikverket har ansvar för att säkerställa att väghållaransvaret överensstämmer med väglagen och att anpassa vägsystemet efter samhällets trafikbehov. Utskottet vill vidare peka på att Trafikverket har framfört att övervägandet om en väg behövs för det allmänna eller inte bör grundas på en helhetssyn. I sammanhanget vill utskottet även lyfta fram att infrastrukturministern har framfört att staten inte försöker överföra offentliga vägar till enskilda vägar. Utskottet delar statsrådets syn att varje förändring av väghållaransvaret måste prövas utifrån förhållandena i det aktuella fallet.

Mot den bakgrunden avstyrks motionerna 2021/22:2101 (C) yrkande 2, 2021/22:3122 (M) yrkande 2 och 2021/22:3562 (M).

Vinterväghållning

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen riktar ett tillkännagivande till regeringen om 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. Därmed bifalls motionsförslag om detta. Utskottet föreslår vidare att riksdagen avslår motioner om gaturenhållning och saltning som halkbekämpningsmetod.

Jämför reservation 69 (S, V, MP).

Motionerna

I kommittémotion 2021/22:2968 yrkande 45 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 2021/22:3679 yrkande 62 föreslår Anders Åkesson m.fl. (C) att det ska ses 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 uppmärksammar att det behövs bättre snöröjning på enskilda vägar och att en av anledningarna till detta är Trafikverkets regelverk för snöröjning.

I kommittémotion 2021/22:3394 yrkande 13 tar Helena Gellerman m.fl. (L) upp Trafikverkets upphandlingar med entreprenörer om att utföra snöröjning för staten och åt andra, t.ex. enskilda vägsamfälligheter. Motionärerna framhåller att en effektiv samordning av snöröjningen på statliga, kommunala och enskilda vägar kan underlätta snöröjningen och sänka kostnaderna.

I motion 2021/22:3561 anför Lars Beckman (M) att lagstiftningen om gaturenhållning bör ses över. Motionären uppmärksammar problem med att ålägga småhusägare underhållsansvar för gångbanor och framhåller att dålig snöröjning och halkbekämpning är en av de främsta orsakerna till fotgängarolyckor.

I motion 2021/22:3563 uppmärksammar Lars Beckman (M) vikten av att säkerställa att vinterväghållningen fungerar i hela Sverige. Motionären menar att olyckor hade kunnat undvikas om vinterväghållningen och halkbekämpningen hade fungerat tillfredsställande.

I motion 2021/22:1602 anser Helena Lindahl och Peter Helander (båda C) att Trafikverket bör ges i uppdrag att utforma upphandlingar med entreprenörer 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 fram till ett system som riskerar att gå ut över boende i norra Sverige.

I motion 2021/22:1610 anför Per Åsling och Helena Lindahl (båda C) att en strategi för minskad saltanvändning bör tas fram för vägar i områden med vinterväglag. Motionärerna pekar på att saltet leder till stora miljöproblem, ger rostangrepp på bilar och leder till att vilda djur lockas upp på vägarna.

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. Väglagskameror underlättar arbetet med att identifiera och planera åtgärder för att minska risken för halka och snödrev.

Trafikverket upphandlar all sin underhållsverksamhet av det statliga vägnätet i konkurrens. Vinterväghållning, skötsel och avhjälpande underhåll är en verksamhet som uppgår till omkring 3,7 miljarder kronor årligen (2020). Varje kontrakt gäller drift och underhåll, dvs. daglig skötsel, av vägar inom ett visst geografiskt område. År 2020 fanns det 108 driftområden som vardera i genomsnitt omfattar 100 mil väg. 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.

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 information av Trafikverket 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 debatten med anledning av interpellation 2019/20:26 uppgav infrastrukturminister Tomas Eneroth i oktober 2019 att han hade träffat både Trafikverket och Riksförbundet Enskilda Vägar (REV) för att informera sig i frågan och uppmanat berörda parter att i dialog gemensamt arbeta fram långsiktiga lösningar. Det har resulterat i att parterna har bildat en gemensam arbetsgrupp som har arbetat fram förbättringsförslag. 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 januari 2021 framförde infrastrukturministern (ip. 2020/21:292) att det är av stor betydelse att vinterväghållningen på vägarna håller hög kvalitet. Det har betydelse för såväl framkomlighet som trafiksäkerhet. Trafikverket har därför 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. Kraven gäller dock lika i alla delar av landet. Trafikverket upphandlar vinterväghållningen och har enligt statsrådet utvecklat nya metoder och arbetssätt för uppföljning. Bland annat används gps i fordonen, vilket gör det möjligt att följa upp det utförda arbetet på en detaljerad nivå. Trafikverket anlitar även en tredje part som följer entreprenörernas utförda arbete och som kontrollerar att insatser startar och blir slutförda i rätt tid samt att de håller rätt kvalitet. Statsrådet betonade 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.

Gaturenhållning

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

Av lagen framgår att kommunen kan ålägga en fastighetsinnehavare inom ett område med detaljplan där kommunen är huvudman för allmänna platser att vidta åtgärder i fråga om gångbanor eller andra utrymmen utanför fastigheten som behövs för gångtrafiken. Möjligheten att ålägga fastighetsinnehavare viss skyldighet att renhålla gångbanor infördes redan 1957 i samband med att det grundläggande ansvar för gaturenhållningen som tidigare åvilat fastighetsägarna i stället lades på kommunerna.

Dåvarande miljö- och klimatminister Isabella Lövin konstaterade i mars 2019 med anledning av interpellation 2018/19:76 att hur renhållningen bör ordnas har överlåtits till kommunerna att bestämma utifrån olika lokala överväganden. Kommunerna har valt att göra på olika sätt, och som lagen är utformad har de den möjligheten. Statsrådet påminde om att dåligt utförd snöröjning kan leda till äventyrad trafiksäkerhet och bristande framkomlighet och betonade att lagstiftningen inte tvingar kommunerna att lägga över ansvaret på fastighetsägarna men att det finns en möjlighet att göra det.

Saltning som halkbekämpningsmetod

Trafikverket uppger att tack vare systemen för väderprognoser kan halka ofta bekämpas förebyggande. Trafikverket saltar på högtrafikerade vägar och där det ofta är snabba temperaturväxlingar. Saltning innebär att man oftast kan hålla dessa vägar snö- och isfria under uppehållsväder. Trafikverket betonar att det är entreprenörernas ansvar att säkra salttillgången. På övriga vägar använder man normalt sand. Trafikverket uppger att ca 25 procent av de statliga vägarna saltas då ingen annan halkbekämpningsmetod fungerar. För att bekämpa halkan på de högtrafikerade vägarna uppger Trafikverket att det inte finns några alternativ som har mindre påverkan på miljön. Det finns negativa effekter som Trafikverket är väl medvetet om, men utan salt skulle främst den tunga trafiken stanna. Salt kan påverka växtlighet, vegetation och vatten närmast vägbanan, och det kan också öka problemet med rost. Trafikverket uppger att man arbetar med förbättrade metoder och försöker ständigt att minska saltmängden.

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om vinterväghållning behandlades senast i utskottets betänkande 2020/21:TU9 Väg- och fordonsfrågor. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, bl.a. med hänvisning till att frågan är väl uppmärksammas hos regeringen. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Upphandling av vinterväghållning

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

När det gäller upphandling av vinterväghållning kan utskottet konstatera att det uppstår återkommande problem med snöröjningen på vägarna i Sverige. Utskottet menar att en effektiv samordning på statliga, kommunala och enskilda vägar skulle kunna underlätta och sänka kostnaderna för väghållarna. Utskottet vill uppmärksamma att vinterväghållningen på en del samfällt

förvaltade enskilda vägar i dag är undermålig. En av anledningarna till detta är enligt vad utskottet har erfarit Trafikverkets nya regelverk för snöröjning, där konsekvensen har blivit att snöröjningsentreprenörer allt oftare synes undvika parallella snöröjningsuppdrag. Det har påtalats att entreprenörer som tar på sig uppdrag från en vägsamfällighet som ligger längs vägen nämligen i värsta fall till följd av detta kan bli försenade, vilket numera enligt uppgift riskerar att resultera i dryga viten till Trafikverket. Det har också uppmärksammats 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 enligt utskottets bedömning logistiskt irrationellt och innebär ett dåligt nyttjande av samhällsresurser samtidigt som det naturligtvis också är extra kostsamt för vägsamfälligheten. Vidare leder det till brist på plogbilar och är inte särskilt vänligt mot miljön. Det har uppmärksammats att de statliga bidrag som Trafikverket delar ut till föreningarna för att de ska hålla de enskilda samfälligheterna öppna därför inte räcker långt.

Enligt utskottets bedömning kan följden 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. Utskottet menar att det sätt på vilket Trafikverket upphandlar vinterväghållningen riskerar att, avseende regelverket, bli ett samhällsproblem som kan gå ut över boende längs vägar vars huvudman är en vägsamfällighet. Mot den bakgrunden föreslår utskottet att riksdagen riktar ett tillkännagivande till regeringen om 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. Därmed tillstyrker utskottet motionerna 2021/22:1602 (C), 2021/22:2968 (SD) yrkande 45, 2021/22:3394 (L) yrkande 13 och 2021/22:3679 (C) yrkande 62.

Övriga motionsförslag

Utskottet finner inte att det finns skäl att ta något initiativ med anledning av de övriga motionsförslagen. När det gäller motionsförslaget om gatuhållning vill utskottet påminna om att dåligt utförd snöröjning kan leda till äventyrad trafiksäkerhet och bristande framkomlighet. Vidare kan det konstateras att lagstiftningen inte tvingar kommunerna att lägga över ansvaret på fastighetsägarna men att det finns en möjlighet att göra det. När det gäller motionsyrkanden om saltning som halkbekämpningsmetod konstaterar utskottet att saltningen sker eftersom ingen annan halkbekämpningsmetod fungerar. Utskottet är dock medvetet om att saltning har negativa effekter. Det är därför angeläget att Trafikverket gör en noggrann avvägning av vilken halkbekämpningsmetod som är nödvändig. Utskottet avstyrker därmed motionsförslagen 2021/22:1610 (C), 2021/22:3561 (M) och 2021/22:3563 (M).

Tillståndsplikt för virkesupplag

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår en motion om tillståndsplikt för virkesupplag. Utskottet hänvisar till nyligen förändrade regler och pågående arbete.

Jämför reservation 70 (SD).

Motionen

I motion 2021/22:758 menar Mikael Eskilander (SD) att tillståndsplikten för att lägga upp virke på den egna marken bör tas bort. Motionären anser att tillståndsplikten är ett sätt att smygbeskatta skogsbranschen och att den är ett direkt hot mot den svenska skogsnäringen.

Bakgrund

Gällande rätt

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

I december 2021 beslutade regeringen att ta bort den avgift som har tagits ut av Trafikverket för ansökan om att lägga upp virke längs allmän väg. Från och med den 1 januari 2022 gäller nya regler i vägförordningen som innebär att avgifter inte tas ut för tillstånd för upplag av virke eller skogsbränsle utmed allmän väg.

Trafikverkets tillståndsgivning

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

Trafikverket lämnar dels generella tillstånd, dels särskilda tillstånd:

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

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

Tidigare riksdagsbehandling

Våren 2020 tillkännagav riksdagen för regeringen att den bör verka dels för en återgång till en ordning där det inte tas ut några avgifter för tillstånd till virkesupplag utmed allmän väg, dels för att Trafikverket snarast underlättar administrationen för skogsföretagen via ytterligare utveckling av exempelvis e-tjänster och generella tillstånd i samband med ansökan om tillstånd för virkesupplag utmed allmän väg (bet. 2019/20:TU11, rskr. 2019/21:223). Utskottet betonade bl.a. vikten av trafiksäkerhet samtidigt som en rationell hantering för skogsbruket och skogsindustrin uppnås.

En motion om tillståndsplikt för virkesupplag behandlades senast i utskottets betänkande 2020/21:TU9 Väg- och fordonsfrågor. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå motionen med hänvisning till pågående beredning. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Pågående arbete

I regeringens skrivelse Riksdagens skrivelser till regeringen – åtgärder under 2020 (skr. 2020/21:75) anger regeringen att Trafikverket har initierat och finansierat ett projekt kopplat till det som anförs i riksdagens tillkännagivande. Projektet omfattar utvecklandet av en digital undantagsprocess (dispenshantering). Syftet är att med systemstöd ge ett bättre utnyttjande av undantagsfordon och infrastruktur i tid och rum. Det ska kunna leda till snabbare och flexiblare handläggning på lika villkor samt en bibehållen standard på väginfrastrukturen. I maj 2021 framförde infrastrukturministern i sitt svar på en skriftlig fråga (fr. 2020/21:2686) att Trafikverket har arbetat med frågan och gjort justeringar i sin hantering så att tillstånd som beviljas gäller för längre tid.

I maj 2021 remitterade Infrastrukturdepartementet ett förslag om att ta bort den avgift som Trafikverket tar ut för prövning av ansökan om att lägga upp virke längs allmän väg. Förslaget innebär att avgiften tas bort genom en ändring i vägförordningen. Reglerna skulle enligt förslaget gälla fr.o.m. den 1 januari 2022. I samband med detta uttalade infrastrukturministern att genom att slopa avgiften för att söka tillstånd om virkesupplag längs allmän väg kan man förenkla för skogsnäringen. I Trafikverkets remissvar från augusti 2021 framfördes att verket inte har något att invända mot den föreslagna förändringen. Trafikverket uppgav att man varje år hanterar i genomsnitt knappt 1 000 ärenden som berörs av förändringen. Under åren 2012–2019 tog Trafikverket inte ut någon ansökningsavgift för ansökningar om tillstånd enligt 39 och 43 §§ väglagen (1971:948). Efter påpekande från verkets internrevision om att detta var felaktigt återinförde Trafikverket ansökningsavgifter den 1 januari 2020. Under den tid då man inte tog ut avgift för ärendena såg verket inga negativa effekter av detta. Även Lantbrukarnas Riksförbund, Skogsindustrierna och Skogforsk tillstyrker förslaget från Infrastrukturdepartementet.

I budgetpropositionen för 2022 anger regeringen att Trafikverket har genomfört förändringar i den operativa hanteringen av tillstånden för virkesupplag så att tillstånd som beviljas gäller över längre tid. I budgetpropositionen föreslås en justering av anslaget 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur i syfte att finansiera det inkomstbortfall som kommer att följa då Trafikverket fr.o.m. den 1 januari 2022 tillämpar nya regler i vägförordningen (2012:707), som innebär att avgifter inte tas ut för tillstånd för upplag av virke eller skogsbränsle utmed allmän väg. Regeringen anser därmed att tillkännagivandet är slutbehandlat.

Utskottets ställningstagande

Utskottet kan konstatera att riksdagen våren 2020 tillkännagav för regeringen att den bör verka dels för en återgång till en ordning där det inte tas ut några avgifter för tillstånd till virkesupplag utmed allmän väg, dels för att Trafikverket snarast underlättar administrationen för skogsföretagen via ytterligare utveckling av exempelvis e-tjänster och generella tillstånd i samband med ansökan om tillstånd för virkesupplag utmed allmän väg. Utskottet betonade bl.a. vikten av trafiksäkerhet samtidigt som en rationell hantering för skogsbruket och skogsindustrin uppnås.

Utskottet konstaterar att Trafikverket har initierat och finansierat ett projekt kopplat till det som anförs i tillkännagivandet. Vidare har regeringen ändrat på vägförordningen, vilket innebär att avgiften för tillstånd till virkesupplag utmed allmän väg tas bort. Genom att slopa tillståndsavgiften för virkesupplag förenklas processen för skogsnäringen. Utskottet avstyrker därmed motion 2021/22:758 (SD).

Reservationer

1. En fossilfri fordonsflotta, punkt 1 (M)

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

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:3436 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkandena 17 och 18, bifaller delvis motion

2021/22:3203 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 6 och avslår motionerna

2021/22:3203 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkandena 5, 15 och 17,

2021/22:3663 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 5 i denna del och 28,

2021/22:3684 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 51 i denna del,

2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 13 och

2021/22:4066 av Lorentz Tovatt m.fl. (MP) yrkande 29.

Ställningstagande

Vi kan inledningsvis konstatera att transportsektorn står för en tredjedel av Sveriges utsläpp. Vi vill därför starkt betona att det är angeläget att minska utsläppen härifrån. Vi måste samtidigt beakta att Sverige är ett land med stora avstånd. Många är beroende av bilen för att kunna ta sig till jobbet, och både råvaror och produkter måste kunna transporteras såväl inom landet som till och från andra länder. Det är viktigt att det finns förutsättningar för tillväxt i hela landet och att människor ska ha möjlighet att bo och verka där de vill. Sverige är också ett handelsberoende land. Det finns en nära koppling mellan ökad internationell handel och ökade godstransporter – till sjöss, på land och i luften. Samtidigt värnar vi miljön. Därför vill vi inte straffa transporter som sådana, utan fokuserar i stället på åtgärder för att sänka utsläppen.

Vi menar att utsläppsminskningarna från transportsektorn går för långsamt. För att bryta beroendet av fossila bränslen och för att anpassa transporter efter behov och önskemål i olika delar av landet är en viktig utgångspunkt att vi inte premierar eller utesluter någon klimatsmart modell. Även om elektrifieringen spelar en avgörande roll behöver också vätgas, biodrivmedel och andra miljövänliga tekniker beredas plats i omställningen och konkurrera om vilken teknik som är mest klimat- och kostnadseffektiv.

Av transportsektorns tredjedel av Sveriges utsläpp står vägtrafiken för över 90 procent. Att minska utsläppen från vägtrafiken är därför särskilt angeläget. Vi vill samtidigt betona att om klimatpolitiken ska vara långsiktigt framgångsrik måste det finnas en legitimitet och acceptans för den hos det stora flertalet. Sverige ska ha en ambitiös klimatpolitik, men det måste gå att leva i hela Sverige och använda sin bil för att få vardagen att gå ihop. Det är utsläppen som ska minska, inte resandet. Vi menar därför att alla nya bilar som säljs från 2030 ska kunna drivas på el, annat fossilfritt drivmedel eller bränsle med en hög inblandning av biodrivmedel.

Det är vidare angeläget att politiken är tydlig med det långsiktiga målet som är fossilfrihet. På EU-nivå diskuteras mål och styrmedel till 2035. Vi vill betona vikten av att Sverige ska verka för att EU skärper utsläppskraven på bilar vid nyförsäljning.

2. En fossilfri fordonsflotta, punkt 1 (C)

av Mikael Larsson (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

2021/22:3663 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 5 i denna del och 28 samt

2021/22:3684 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 51 i denna del, bifaller delvis motionerna

2021/22:3203 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 15 och

2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 13 och avslår motionerna

2021/22:3203 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkandena 5, 6 och 17,

2021/22:3436 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkandena 17 och 18 samt

2021/22:4066 av Lorentz Tovatt m.fl. (MP) yrkande 29.

Ställningstagande

Inledningsvis vill jag peka på att Sveriges mål är att utsläppen från transportsektorn ska minska med 70 procent till 2030 jämfört med 2010. 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 det energi- och resurseffektiva.

Jag vill lyfta fram behovet av ambitiösa mål för ökad elektrifiering i den svenska fordonsflottan. Det behövs bl.a. en bred definition av elektrifiering

som inkluderar såväl batteridrift som vätgas och bränsleceller. Fortsatta satsningar på elektrifiering av vägstråk är viktigt, och Trafikverket måste i högre utsträckning än i dag prioritera kommersialisering och utrullning av system för eldrift. Jag vill mot den bakgrunden anföra att styrningen mot miljöbilsfordon vid nybilsköp successivt behöver stärkas.

Det finns också skäl att överväga viss konvertering och att se över den s.k. pumplagen. Bilar som konverteras ska självklart kunna ta del av stimulansåtgärder som ges till miljöbilar. Om en bilägare väljer att konvertera sin bil ska det kunna finansieras inom ramen för ett skatteavdrag för gröna investeringar. Det är viktigt att förbättra möjligheterna för konvertering av bilar till mer miljövänlig drift samt att se över pumplagen för att möjliggöra fler fossilfria drivmedel.

3. En fossilfri fordonsflotta, punkt 1 (V)

av Jens Holm (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

2021/22:3203 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkandena 5, 6, 15 och 17, bifaller delvis motionerna

2021/22:3436 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 18,

2021/22:3663 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 28 och

2021/22:4066 av Lorentz Tovatt m.fl. (MP) yrkande 29 och

avslår motionerna

2021/22:3436 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 17,

2021/22:3663 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 5 i denna del,

2021/22:3684 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 51 i denna del och

2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 13.

Ställningstagande

Inledningsvis vill jag starkt betona att det behövs ytterligare åtgärder i närtid för att Sverige ska kunna genomföra en omställning till fossilfria vägtransporter. I en rad europeiska länder diskuteras och förbereds förbud mot nyförsäljning av bilar som drivs med bensin eller diesel. Jag anser att det är hög tid även för Sverige att ansluta sig till en sådan målsättning. Det skulle även ge goda förutsättningar att utveckla en modern fordonsindustri i vårt land. Även Klimatpolitiska rådet anser att ett stoppdatum för försäljning av fossila drivmedel kan kompletteras med att i närtid införa ett formellt krav på att nya bilar som säljs ska kunna drivas på ett fossilfritt drivmedel (inklusive el) eller

på ett bränsle med hög inblandning av biodrivmedel. Jag kan konstatera att regeringen även i denna fråga i klimathandlingsplanen väljer att utreda och tar sikte på ett förbud först 2030. Jag anser att ett sådant förbud ligger för sent för att Sverige ska kunna reducera utsläppen med 70 procent inom transportsektorn till 2030. Sverige borde införa ett förbud mot försäljning av nya bilar som drivs med fossila bränslen efter 2025. Som en konsekvens av försäljningsförbudet skulle inte heller fossilt drivna bilar få importeras till Sverige efter 2025. Jag menar mot den bakgrunden att regeringen bör återkomma med ett förslag om att införa ett förbud mot försäljning av nya bilar som drivs av fossila bränslen efter 2025. Regeringen bör även verka inom EU för ett förbud mot försäljning av nya bilar som drivs med fossila bränslen efter 2025.

Jag vill vidare ta upp behovet av att förenkla regelverk m.m. för att konvertera begagnade bilar till fossilfri drift. I klimathandlingsplanen bedömer regeringen att förutsättningarna för och kostnadseffektiviteten i ett konverteringsstöd för omställning av befintliga bilar till lågutsläppsfordon bör analyseras. Jag menar att detta är en defensiv hållning till en åtgärd som stärker klimaträttvisan och som har stor potential att minska utsläppen i vår befintliga fordonsflotta. Många bilägare har inte ekonomiska resurser att köpa en ny bil med låga utsläpp, och en stor del av vår befintliga fordonspark som drivs med fossila drivmedel är möjlig att konvertera till t.ex. etanol- (E85) eller biogasdrift. Jag vill peka på att både exempelvis Finland och Frankrike med framgång har infört konverteringsregler. För att så många bilägare som möjligt ska kunna ställa om sina bilar till miljövänlig drift behöver regelverken även här i Sverige förbättras och förenklas. Jag menar därför att regeringen senast 2022 bör återkomma till riksdagen med förslag på nödvändiga regeländringar för ökad tillämpning av konvertering av fordon.

Slutligen vill jag ta upp behovet av att stärka tillgången till alternativa förnybara drivmedel på landsbygden. Det kan konstateras att förutsättningarna för en omställning till ett fossilfritt och transporteffektivt samhälle skiljer sig mellan stad och land. Trafikverkets bedömning är att potentialen för ett transporteffektivare samhälle är störst i storstäder och större städer. Men även för mindre tätorter finns en viss potential till energieffektivare transporter där trafikarbetet minskar. Om dessa minskningar görs i storstäder och tätorter är bedömningen att klimatmålet kan nås trots att personbilstrafikarbete inte minskas på landsbygden. Jag delar uppfattningen att åtgärder för ökad transporteffektivitet har störst potential i storstäder och större städer, men även på landsbygden finns det en potential för överflyttning av bil- och lastbilstransporter till mer hållbara transportsätt samt en ökad beläggingsgrad i transporterna. På landsbygden behövs det en ökad tyngdpunkt på åtgärder som stärker tillgången till förnybara drivmedel även om det också är möjligt att genom ytterligare åtgärder öka transporteffektiviteten, t.ex. genom förbättrad tillgång till kollektivt resande. För att öka tillgången till förnybara drivmedel på landsbygden krävs det ökade statliga insatser. Mot den bakgrunden menar

jag att regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag på åtgärder för att stärka tillgången till förnybara drivmedel på landsbygden.

4. En fossilfri fordonsflotta, punkt 1 (KD)

av Magnus Jacobsson (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion
2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 13,
bifaller delvis motion
2021/22:3663 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 28 och
avslår motionerna
2021/22:3203 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkandena 5, 6, 15 och 17,
2021/22:3436 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkandena 17 och 18,
2021/22:3663 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 5 i denna del,
2021/22:3684 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 51 i denna del och
2021/22:4066 av Lorentz Tovatt m.fl. (MP) yrkande 29.

Ställningstagande

Inledningsvis kan jag konstatera att lagen om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel, den s.k. pumplagen, infördes 2005 för att få fler bensinstationer att tillhandahålla förnybara drivmedel. Jag menar att lagen har brustit i förhållande till teknikneutralitet och att den har verkat starkt gynnsamt för tillgången till etanolpumpar. Kravet på att för flera hundra tusen kronor installera en ny drivmedelspump var förödande för landets drivmedelsstationer. Gamla bensinmackar som under lång tid varit mindre samhällets servicenav såg sig tvungna att stänga sin verksamhet.

Sedan lagen infördes har elbilar tagit allt större marknadsandelar samtidigt som andra drivmedel, exempelvis etanol, håller på att konkurreras ut från bilmärknaden. Ett flertal biltillverkare har slutat tillverka etanolbilar. Nu tillverkas allt fler elbilar och laddhybrider som vinner marknadsandelar, samtidigt som de första vätgasbaserade fordonen med bränsleceller serieproduceras. I båda fallen föreligger en brist på infrastruktur i form av laddstolpar för elfordon och pumpar för vätgasbilarna. Samtidigt undantar pumplagen el som förnybart drivmedel. En mackägare som vill investera i laddstationer måste alltså ha både bensin, diesel och exempelvis en etanolpump. Jag menar att detta skapar onödiga hinder för en utbyggd laddinfrastruktur. Jag vill i stället se teknikneutralitet mellan de olika alternativa drivmedelsslåg som nu växer fram. Det innebär att även lösningar för el och vätgas bör främjas.

Det är också ambitionen i EU:s Fit for 55-paket. Pumplagen borde ge utrymme för den bredd av alternativ som nu förekommer på marknaden. Mot den bakgrunden föreslår jag att pumplagen ändras så att möjligheten att tillhandahålla även el eller laddning för bränsleceller i vätagasdrivna fordon kan utgöra grund för att uppfylla lagen.

5. En fossilfri fordonsflotta, punkt 1 (MP)

av Axel Hallberg (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 motionerna

2021/22:3203 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 5 och

2021/22:4066 av Lorentz Tovatt m.fl. (MP) yrkande 29 och

avslår motionerna

2021/22:3203 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkandena 6, 15 och 17,

2021/22:3436 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkandena 17 och 18,

2021/22:3663 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 5 i denna del och 28,

2021/22:3684 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 51 i denna del och

2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 13.

Ställningstagande

Jag vill inledningsvis starkt understryka att fossildrivna och särskilt energislukande fordon ska fasas ut. Fordonen måste bli mer effektiva och drivas med förnybara drivmedel. För att hela transportsektorn ska bli 100 procent fossilfri krävs det flera olika typer av förnybara drivmedel. El, biogas, flytande biodrivmedel, vätagas och elektrobränslen är alla viktiga pusselbitar att jobba med. Nybilsförsäljningen av fossilbilar bör genom ett slutdatum fasas ut till 2025 och ett slutdatum för försäljning av fossila drivmedel införas senast 2030.

Jag vill i sammanhanget också betona att regeringen kraftigt bör skärpa bonus malus för att skynda på utfasningen av fossilbilar och för att göra reformen mer rättvis. Senast 2025 ska endast bilar med nollutsläpp samt biogasbilar kunna få klimatbonus. Fram till dess behöver ett nytt krav införas på att hybrider enbart ska tilldelas bonus om de kan drivas på höginblandade biodrivmedel.

6. Strategi för elektrifiering, punkt 2 (M)

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

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:3750 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 20 och 22 samt bifaller delvis motionerna

2021/22:3663 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 14,

2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 60 och

2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 6.

Ställningstagande

Vi vill inledningsvis betona att Sverige ska vara världsledande inom elektrifiering av fordonsparken. Transportsektorn står för en tredjedel av Sveriges utsläpp. Därför är det angeläget att vidta åtgärder för att närma oss Sveriges ambitiösa etappmål för transportsektorn, dvs. att växthusgasutsläppen från inrikes transporter, exklusive flyg, ska minska med 70 procent senast 2030 jämfört med utsläppsnivån 2010. Fler insatser måste komma till för att nå Sveriges långsiktiga klimat- och energimål. Vi vill minska transporternas klimatpåverkan genom att tillvarata möjligheterna med ny teknik, öka andelen förnybara drivmedel, ha en hög klimatprestanda för såväl fordon som drivmedel samt effektivare transporter.

Prognoser tyder på att det i Sverige kommer att finnas omkring 2,5 miljoner laddbara fordon i trafik 2030. Vi står med andra ord inför ett enormt tekniskifte inom transportsektorn de närmaste decennierna. Vi vill därför att det tas fram en nationell elektrifieringsstrategi. Strategin bör lyfta politiska prioriteringar för en trygg elförsörjning, tillräcklig kapacitet i elnäten och smarta lösningar för att elektrifiera transporterna och minska utsläppen. Därför bör regeringen tillsätta en utredning med uppdraget att föreslå tydliga mål för en strategisk elektrifiering av våra vägar.

Vi vill även peka på att det ska vara lätt och tryggt att ladda bilen i hela EU. Sverige måste därför aktivt inom ramen för EU arbeta för harmonisering av den pågående elektrifieringen och övrig fossilfri infrastruktur, som en del av arbetet med att göra alla transporter inom unionen fossilfria.

7. Strategi för elektrifiering, punkt 2 (C)

av Mikael Larsson (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

2021/22:3663 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 14 och

2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 60,

bifaller delvis motion

2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 6 och

avslår motion

2021/22:3750 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 20 och 22.

Ställningstagande

Jag vill betona att den nationella elektrifieringsstrategin måste inkludera ambitiösa mål för ökad elektrifiering i den svenska fordonsflottan, inklusive tunga transporter, och tillhörande laddinfrastruktur. Vidare behövs det en bred definition av elektrifiering som inkluderar såväl batteridrift som vätgas och bränsleceller. Det är viktigt med fortsatta satsningar på elektrifiering av väg- och transportstråk, och Trafikverket måste i högre utsträckning än i dag prioritera kommersialisering och utrullning av system för eldrift. När ny teknik införs ökar också behovet av att nya affärsmodeller växer fram och utvecklas så att tekniken kan kommersialiseras.

Jag menar att den nationella strategin för en ökad elektrifiering av Sveriges transporter – med elinfrastruktur till aktuellt vägnät, en utbyggnadsplan för laddinfrastruktur anpassad till tunga transporter, översyn av beslutsprocesser samt samarbete med andra länder för att sätta en standard – skyndsamt ska genomföras.

8. Strategi för elektrifiering, punkt 2 (KD)

av Magnus Jacobsson (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 6,

bifaller delvis motionerna

2021/22:3663 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 14 och

2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 60 och

avslår motion

2021/22:3750 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 20 och 22.

Ställningstagande

I arbetet för en fossilfri fordonsflotta och mot klimatförändringarna finns en stor potential i el som drivmedel för framför allt bilar. Jag kan konstatera att tekniken är på stark frammarsch och att försäljningen av fossilfria bilar växer, om än från låga nivåer. Ännu finns det dock mycket arbete kvar att göra innan vi kan se ett teknikskifte. Jag vill framhålla att Sverige har en fordonsindustri som alltid har legat i framkant när det gäller trafiksäkerhet och minskade utsläpp. Jag menar att den utvecklingen måste fortsätta. I arbetet med elbilar och elektrifierade vägar finns alla möjligheter att ligga i framkant. Sverige har dessutom en nästan helt koldioxidneutral elproduktion, vilket gör att vi är en förebild inom det området.

Mot den bakgrunden bör Sverige ta fram en heltäckande och utvecklad strategi för elektrifiering av fordonsflottan. En metod som kan övervägas i en strategi kan vara att man inför en skattebefrielse för tjänstebilar som drivs med el under de första fem åren, vilket bör öka nybilsförsäljningen samt även på sikt utbudet av begagnade elbilar.

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

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

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2021/22:3436 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkandena 21, 25 och 26,

2021/22:3750 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 18 och 21 samt

2021/22:3757 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 1, 2, 39 och 41,

bifaller delvis motionerna

2021/22:1140 av Magnus Stuart (M),

2021/22:1883 av Lars Hjalmered (M) yrkande 1,

2021/22:3663 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 34,

2021/22:3684 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 62 och

2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 4 och

avslår motionerna

2021/22:311 av Markus Wiechel m.fl. (SD) yrkandena 1 och 5–7,

2021/22:3104 av Cecilia Widegren (M),

2021/22:3242 av Peter Helander m.fl. (C) yrkande 22,

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 16,

2021/22:3497 av Kerstin Lundgren m.fl. (C) yrkande 3,

2021/22:3663 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 5 i denna del, 31, 33, 35 och 36,

2021/22:3684 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkandena 51 i denna del, 61 och 63–65,

2021/22:4066 av Lorentz Tovatt m.fl. (MP) yrkandena 32 och 33 samt

2021/22:4199 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkandena 24–26.

Ställningstagande

För att nå målet att Sverige ska vara klimatneutralt 2045 krävs det ytterligare insatser. I dag bevittnar vi en snabb utveckling av elbilsmarknaden, och många fordonstillverkare planerar att helt eller delvis fasa ut förbränningsmotorn och övergå till tillverkning av elbilar under 2020-talet. Politikens främsta uppgift är att möjliggöra denna utveckling i form av att säkerställa ren el, utbyggda elnät och en fungerande laddinfrastruktur. Vi menar att elektrifiering är en nyckel för att nå våra klimatmål och minska utsläppen från transportsektorn. För att fler ska köpa en elbil behöver det finnas en infrastruktur som gör att människor kan ladda längs våra vägar.

Prognoser tyder på att det i Sverige kommer att finnas omkring 2,5 miljoner laddbara fordon i trafik 2030. Vi står med andra ord inför ett enormt tekniksifte inom transportsektorn de närmaste decennierna. Utvecklingen av el- och vätagasdrivna motorer går mycket snabbt. Regeringen bör tillsätta en utredning med uppdraget att föreslå tydliga mål för en strategisk elektrifiering av våra vägar. Vi vill framhålla att det behövs tydliga mål för utbyggnaden av laddinfrastruktur till våra stora och för transporter viktiga vägar. Men ambitionerna får inte stanna där, utan målet ska vara att kunna ladda sin bil eller lastbil var man än befinner sig i Sverige. Framtidens laddning ska ske på exempelvis rastplatser, affärscentrum, tankställen, flygplatser och hamnar. Regeringen bör därför skyndsamt tillsätta en utredning med tydliga mål för 2030 för utbyggnaden av laddinfrastruktur i anslutning till vägar, rastplatser, tankställen, hamnar samt företag och bostäder.

Vidare menar vi att det bör införas ett teknikneutralt stöd för utbyggnad av tank- och laddinfrastruktur för fossilfria transporter. Vi vill understryka att det är en stor investering för familjer att köpa en bil. Människor måste känna trygghet att det går att ladda över hela Sverige när de investerar i en fossilfri bil. Den tekniska utvecklingen från fossil till fossilfri drift går mycket snabbt. Vi vill att staten ska stötta men inte styra denna utveckling och därför vill vi införa ett teknikneutralt stöd för utbyggnaden av tank- och laddinfrastruktur för fossilfria transporter över hela Sverige. Vi menar att fokus på utbyggnad

bör vara där det är samhällsekonomiskt motiverat men där det än så länge inte finns marknadsförutsättningar att bygga ut i tillräcklig omfattning. Stödet bör kunna användas till att medfinansiera investeringar i bl.a. publik laddinfrastruktur. Stödet bör också omfatta t.ex. infrastruktur för tankning av bränslecells- eller vätgasbilar.

Vi vill dessutom peka på att det även behöver införas ett teknikneutralt stöd till utbyggnad av tank- och laddinfrastruktur för fossilfria tunga transporter. De tunga transporterna, med lastbilar som väger upp till 74 ton, behöver precis som bilismen ställa om. Vi kan konstatera att utmaningen är densamma men att det finns tekniska svårigheter att kunna driva riktigt tunga fordon på batterier. Vi har i sammanhanget uppmärksammat att det pågår en omfattande forskning och utveckling även när det gäller riktigt tunga fordon. Det är också viktigt med energieffektivisering för att minska utsläppen från tunga transporter.

Det är viktigt att underlätta omställningen för framtida tunga transporter på väg genom bl.a. en tydlig strategi för utbyggnad av laddinfrastruktur för tung trafik. Att ställa om dagens tunga transporter från fossil till fossilfri drift är en stor utmaning, vilket kräver samverkan inom EU och med näringsliv och forskning. Vi menar att regeringen bör initiera ett arbete med att ta fram en övergripande, sammanhållen och tydlig strategi bl.a. för utbyggnad av laddinfrastruktur för tung trafik samt att inom ramen för EU ta fram en plan för att stötta forskning om vätgas.

Även arbetsfordon behöver fasas ut från fossilt till fossilfritt. För att bli framgångsrikt kräver detta arbete en betydande samordning inom EU. Det behövs en strategi tillsammans med forskare och näringsliv för att elektrifiera arbetsfordonen. Vi menar att regeringen aktivt bör arbeta inom ramen för EU för att bygga upp en laddinfrastruktur för arbetsfordon i hela unionen.

10. Infrastruktur för laddning och fossilfri tankning, punkt 3 (C)

av Mikael Larsson (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

2021/22:3242 av Peter Helander m.fl. (C) yrkande 22,

2021/22:3663 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 5 i denna del, 31 och 33–36 samt

2021/22:3684 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkandena 51 i denna del och 61–65,

bifaller delvis motionerna

2021/22:3436 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 26 och
2021/22:3497 av Kerstin Lundgren m.fl. (C) yrkande 3 och
avslår motionerna
2021/22:311 av Markus Wiechel m.fl. (SD) yrkandena 1 och 5–7,
2021/22:1140 av Magnus Stuart (M),
2021/22:1883 av Lars Hjalmered (M) yrkande 1,
2021/22:3104 av Cecilia Widegren (M),
2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 16,
2021/22:3436 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkandena 21 och 25,
2021/22:3750 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 18 och 21,
2021/22:3757 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 1, 2, 39 och 41,
2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 4,
2021/22:4066 av Lorentz Tovatt m.fl. (MP) yrkandena 32 och 33 samt
2021/22:4199 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkandena 24–26.

Ställningstagande

Sveriges mål är att utsläppen från transportsektorn ska minska med 70 procent till 2030 jämfört med 2010. För att nå målet om fossilfria transporter behövs resultatnriktade incitament i kombination med riktade satsningar på flera olika tekniker och lösningar. Utöver ökad andel biodrivmedel är elektrifieringen viktig. Det är viktigt med ambitiösa mål för ökad elektrifiering i den svenska fordonsflottan och tillhörande laddinfrastruktur. Jag vill uppmärksamma att teknikutvecklingen av såväl batterier som bränsleceller går fort, och den utveckling som vi ser på personbilssidan sprider sig även till den tunga trafiken. För att öka takten i elektrifieringen av transportsektorn är en utbyggd infrastruktur för laddning avgörande. För att påskynda utbyggnaden av laddinfrastrukturen och riva de hinder som i dag försvårar denna utbyggnad bör ytterligare incitament övervägas.

Insatser bör göras för att underlätta laddning av elfordon via befintlig infrastruktur såsom lyktstolpar. Det går att ladda elfordon via lyktstolpar, och jag menar att vi bör tillåta laddning av elfordon via gatubelysningen eftersom det är smart, enkelt och billigt jämfört med att dra fram el till helt nya laddstolpar.

Jag vill vidare understryka att arbetet med att förenkla uppförandet av laddpunkter inom samfälligheter och flerbostadshus fortsatt är högst angeläget. Det finns i dag flera regler kopplade till samfällighetsföreningar som äger parkeringsplatser eller garage, vilka gör det svårt att bygga laddstolpar. Även om en förening vill uppföra sådana är det inte säkert att det godkänns, då en ny förrättning kan behöva göras hos Lantmäteriet, vilket kan bli dyrt. Jag menar att det skulle bli betydligt lättare om det skapades en möjlighet för undantag inom detta område och om det skulle bli möjligt för föreningar att själva få bestämma. Det måste bli enklare att göra undantag eller att helt slopa kravet på att genomföra en ny förrättning som fördyrar och försvårar processen.

Dessutom är det viktigt att standardiserade betalningsmöjligheter tas fram. Jag vill se nya marknadsmodeller växa fram som ökar möjligheten att ladda sin bil på olika platser vid olika laddpunkter och med olika operatörer.

Jag menar vidare att det är viktigt att ta fram nationella mål för täthet hos laddinfrastrukturen. Detta bör kombineras med att göra det lättare och billigare att uppföra laddstationer nära hemmet. I de nationella målen bör man bl.a. ge akt på besöksnäringens behov. Jag vill betona att besöksnäringen underlättas av en god infrastruktur och till denna hör att kunna stanna och ladda sin bil. Laddenheter växer fram snabbt i Sverige men utan en översyn finns risken att det uppstår s.k. vita fläckar.

Det är dessutom viktigt att verka för att utbyggnaden av laddinfrastruktur för tunga fordon utvecklas genom regelförenklingar, incitament och genom att använda befintliga undantag från nuvarande lagstiftning. Jag kan konstatera att takten för att uppföra laddpunkter för tunga transporter är långsammare än för personbilar, samtidigt som ett ökat utbud av elektrifierade tunga fordon börjar komma på plats. Betalningsviljan är samtidigt låg. Det är färre som nyttjar dessa fordon och det krävs större investeringar per laddpunkt.

Enligt EU-direktiven på området ska nätföretag inte äga, utveckla, förvalta eller driva laddpunkter för elfordon, utom för eget bruk. Däremot ges viss möjlighet till undantag från huvudregeln, förutsatt att vissa villkor är uppfyllda. Jag anser att det vore klokt att nyttja alla tillämpliga undantag för att snabbt få på plats en utbyggd infrastruktur och snabba på den gröna omställningen inom den tunga fordonsflottan.

Vidare menar jag att en nationell plan bör beredas för att identifiera kritiska stråk där nyttjandegraden för bränslecellsfordon väntas vara hög och för att möjliggöra en snabbare utbyggnad av vätgasinfrastrukturen med nationell samordning. I detta bör ingå att även identifiera strategiska noder för vätgasproduktion.

Slutligen vill jag peka på vikten av att verka för bindande mål i EU för utbyggnad av ladd- och tankinfrastruktur för alternativa bränslen inom översynen av EU-direktivet om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen (AFID).

11. Infrastruktur för laddning och fossilfri tankning, punkt 3 (KD)

av Magnus Jacobsson (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion
2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 4,

bifaller delvis motionerna

2021/22:311 av Markus Wiechel m.fl. (SD) yrkande 6,

2021/22:1140 av Magnus Stuart (M),

2021/22:3663 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 5 i denna del och 34 samt

2021/22:3684 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkandena 51 i denna del och 62 samt

avslår motionerna

2021/22:311 av Markus Wiechel m.fl. (SD) yrkandena 1, 5 och 7,

2021/22:1883 av Lars Hjalmered (M) yrkande 1,

2021/22:3104 av Cecilia Widegren (M),

2021/22:3242 av Peter Helander m.fl. (C) yrkande 22,

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 16,

2021/22:3436 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkandena 21, 25 och 26,

2021/22:3497 av Kerstin Lundgren m.fl. (C) yrkande 3,

2021/22:3663 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 31, 33, 35 och 36,

2021/22:3684 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkandena 61 och 63–65,

2021/22:3750 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 18 och 21,

2021/22:3757 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 1, 2, 39 och 41,

2021/22:4066 av Lorentz Tovatt m.fl. (MP) yrkandena 32 och 33 samt

2021/22:4199 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkandena 24–26.

Ställningstagande

Jag kan konstatera att försäljningen av laddhybrider och elbilar har utvecklats mycket snabbt på senare år. Supermiljöbilspremien som infördes av alliansregeringen 2012 har bidragit till denna utveckling. För att uppmuntra konsumenterna att köpa laddhybrider och elbilar är det viktigt att laddinfrastrukturen i Sverige fortsätter att utvecklas. Jag vill uppmärksamma att det stora hindret för en ökad andel elbilar är den osäkerhet som följer av en otillräckligt utbyggd laddinfrastruktur, varför det är viktigt med fortsatt stöd till investeringar i laddinfrastruktur. Med anledning av att EU också efterlyser en utbyggnad av laddpunkter för vätgas finns det anledning att också stärka detta arbete. Jag vill i sammanhanget även framhålla att det största hindret för elektrifieringen är den växande bristen på överföringskapacitet. Den starkt växande efterfrågan på el skapar flaskhalsar och kapacitetsbrist. Om inte energiproduktionen i Sverige kan stärkas hotas såväl omställningen till elektrifiering som den nyindustrialisering som norra Sverige just nu upplever.

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

av Helena Gellerman (L).

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

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 16 och

2021/22:4199 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkandena 24–26 och avslår motionerna

2021/22:311 av Markus Wiechel m.fl. (SD) yrkandena 1 och 5–7,

2021/22:1140 av Magnus Stuart (M),

2021/22:1883 av Lars Hjalmered (M) yrkande 1,

2021/22:3104 av Cecilia Widegren (M),

2021/22:3242 av Peter Helander m.fl. (C) yrkande 22,

2021/22:3436 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkandena 21, 25 och 26,

2021/22:3497 av Kerstin Lundgren m.fl. (C) yrkande 3,

2021/22:3663 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 5 i denna del, 31 och 33–36,

2021/22:3684 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkandena 51 i denna del och 61–65,

2021/22:3750 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 18 och 21,

2021/22:3757 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 1, 2, 39 och 41,

2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 4 och

2021/22:4066 av Lorentz Tovatt m.fl. (MP) yrkandena 32 och 33.

Ställningstagande

Inledningsvis vill jag betona att fordonens bränsle är helt avgörande för deras klimatpåverkan. Det är därför rationellt att elektrifiera fordonsparken – direkt eller indirekt via bränsleceller – i så stor utsträckning som möjligt. Alternativet är att använda fossilfria bränslen avsedda för förbränningsmotorer. Det är också i praktiken det enda rimliga sättet att sänka utsläppen från de befintliga fordonen. Det är därför mycket viktigt att utbyggnaden av laddinfrastruktur främjas.

Elektrifieringen av personbilsflottan har kommit en bit på väg, och infrastrukturen för laddning börjar samtidigt växa fram. Jag vill i sammanhanget påminna om att Liberalerna initierade Elektrifieringskommissionen, vilken har i uppdrag att bl.a. påskynda elektrifieringen av vägtransporterna. I centrum står den framtida utvecklingen av en fast laddinfrastruktur, elvägar och

vätgasinfrastruktur. Elektrifieringen av de tunga transportererna ligger i startgroparna. Jag vill understryka att en god tillgång till laddpunkter gör att fler väljer elfordon. Fler elfordon på vägarna gör det också mer intressant att investera i laddinfrastruktur. Utbyggnaden av en sådan infrastruktur för både personbilar och tyngre fordon måste skyndas på för att inte bli en flaskhals för övergången till elfordon. Det gäller inte minst möjligheten att ladda hemma.

Jag menar att byggreglerna för laddning behöver förtydligas, inte minst för flerbostadshus. Bilar ska kunna laddas på parkeringar där de står under flera timmar. Det minimigenomförande av EU:s direktiv som genomfördes under 2020 räcker inte. På parkeringar som är avsedda för uppställning av fordon från ett par timmar upp till ett dygn ska det finnas laddpunkter. Jag menar att 20 procent av platserna vid ny- eller ombyggnation av fastigheter ska förses med laddpunkter. Alla platser ska förberedas för att senare förses med laddpunkter. På sikt ska de flesta parkeringsplatserna vid bostäder och arbetsplatser ha laddpunkter, medan det inte behöver vara så vid t.ex. snabbköpet eller på flygplatsens långtidsparkering. Förutom att detta ska gälla vid ny- och ombyggnation vill jag även se ett retroaktivt krav för parkeringar med mer än 20 platser där det från 2025 ska finnas laddpunkter på minst 10 procent av platserna.

Jag vill också lyfta fram att laddinfrastrukturen för tyngre fordon behöver utvecklas på samma sätt. Cirka 80 procent av transportarbetet för gods sker inom 30 mils radie. I ett regionalt perspektiv behöver depåstopp, omlastningscentraler samt snabbbladdstationer längs vägarna utrustas med laddpunkter för utformningen av ett robust, tillförlitligt system som möjliggör en bred satsning på laddbara tyngre fordon. Detta ställer stora krav på kraftsystemet. Jag vill framhålla att kommissionens förslag till förordning om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa drivmedel (AFIR) innehåller bra förslag. Kommissionens förslag till utbyggnad av klimatsmart infrastruktur längs viktiga europeiska vägar som omfattar snabbbladdstationer, möjlighet att tanka vätgas och en samordning av ett standardiserat potentiellt nät av elvägar över hela EU behöver skyndsamt genomföras, och Sverige behöver ställa sig bakom förslaget. Det svenska genomförandet bör göras mer långtgående då kommissionens förslag bara rör ett fåtal svenska vägar. Samtliga vägtransporter i EU måste så snart som möjligt bli helt fossilfria.

Elektrifieringen av fordonsflottan är en central del av klimatomställningen. Här är det, under en begränsad tid, rimligt att ge ekonomiska incitament för att påskynda omställningen av fordonsparken och utbyggnaden av laddinfrastrukturen.

Sammanfattningsvis menar jag att det behövs skärpta krav på att installera laddpunkter på parkeringsplatser vid ny- och ombyggnation och att den retroaktiva delen av EU:s krav på laddinfrastruktur skärps i svensk lagstiftning. Dessutom måste utbyggnaden av laddinfrastrukturen för vägfordon påskyndas genom ändrade byggregler, initiala investeringsstöd och kreditgarantier samt en leveranssäker elförsörjning. Slutligen är det viktigt att

inkludera laddmöjligheter för fordon i flerbostadshus utan omprövning av gemensamhetsanläggningen.

13. Infrastruktur för laddning och fossilfri tankning, punkt 3 (MP)

av Axel Hallberg (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
2021/22:4066 av Lorentz Tovatt m.fl. (MP) yrkandena 32 och 33,
bifaller delvis motionerna
2021/22:1140 av Magnus Stuart (M),
2021/22:1883 av Lars Hjalmered (M) yrkande 1,
2021/22:3663 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 33,
2021/22:3684 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 61,
2021/22:3750 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 18 och 21,
2021/22:3757 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 39 och
2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 4 och
avslår motionerna
2021/22:311 av Markus Wiechel m.fl. (SD) yrkandena 1 och 5–7,
2021/22:3104 av Cecilia Widegren (M),
2021/22:3242 av Peter Helander m.fl. (C) yrkande 22,
2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 16,
2021/22:3436 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkandena 21, 25 och 26,
2021/22:3497 av Kerstin Lundgren m.fl. (C) yrkande 3,
2021/22:3663 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 5 i denna del, 31 och
34–36,
2021/22:3684 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkandena 51 i denna del och 62–
65,
2021/22:3757 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 1, 2 och 41 samt
2021/22:4199 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkandena 24–26.

Ställningstagande

Jag vill inledningsvis understryka att om Sverige ska klara sitt bidrag till att hålla uppvärmningen under 1,5 grader måste de inhemska utsläppen nu börja minska med minst 12–15 procent per år och vara nära noll senast 2035. Det är viktigt att alla människor ska ges möjligheten att bidra till omställningen. Bygget av framtidens Sverige kommer att skapa tusentals och åter tusentals arbetstillfällen.

Jag kan konstatera att transportsektorn står för omkring en tredjedel av Sveriges växthusgasutsläpp. Nu krävs det en radikal omställning av vårt transportsystem där klimatmålen står i fokus. Fossildrivna och särskilt energislukande fordon ska fasas ut. Fordonen måste bli mer effektiva och drivas med förnybara drivmedel. För att hela transportsektorn ska bli 100 procent fossilfri krävs flera olika typer av förnybara drivmedel. El, biogas, flytande bi drivmedel, vätgas och elektrobränslen är alla viktiga pusselbitar att jobba med.

Jag menar att regeringen bör ta fram en nationell plan för utbyggnaden av laddinfrastrukturen i hela landet. Det är vidare viktigt med ett ökat statligt ansvar för att bygga ut laddinfrastruktur på platser som i dag är s.k. vita fläckar på kartan över laddstolpar. Jag menar även att regeringen bör ta fram en nationell plan för tankställen för biogas.

14. Elvägar och elektrifiering av tunga vägtransporter, punkt 4 (SD)

av Jimmy Ståhl (SD), Patrik Jönsson (SD) och Stefan Plath (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

2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 83,

bifaller delvis motion

2021/22:4199 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkande 27 och

avslår motionerna

2021/22:1883 av Lars Hjalmered (M) yrkande 2,

2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 5 och 7 samt

2021/22:4195 av Camilla Brodin m.fl. (KD) yrkande 33.

Ställningstagande

Vi vill framhålla att elvägar som laddar batterier under färd kan vara en lösning för tunga fordon som kan underlätta en snabb omställning till fossilfria transporter. Vi vill framhålla att i arbetet med att utveckla elvägar för tunga fordon är det viktigt att lyssna på de två stora tillverkarna av tunga fordon i Sverige. Lika viktigt är samarbetet med andra länder, så att det utarbetas gemensamma standarder för tunga transporter.

Vi vill i sammanhanget även lyfta fram att det bedrivs forskning om vätgas, flytande biogas eller mer traditionella dieselliknande bränslen som har sitt ursprung i biomassa. Utvecklingen går fort och fordonen blir allt effektivare. Vi vill lyfta fram att i stadsnära områden kan bilarna med fördel drivas med

el, men ute på landsbygdsvägar är fortfarande den traditionella förbränningsmotorn det enda fungerande alternativet. Det viktiga i arbetet med att nå klimatanpassade transporter är enligt vår mening att man nyttjar den teknik som lämpar sig bäst för uppdraget och den miljö som fordonet ska verka i. Vi vill understryka att oavsett val av driftsform ska energin vara klimatneutral. Tunga fordon är gränsöverskridande i avsevärt större omfattning än exempelvis lätta personbilar. Möjligheten till fler alternativa driftsformer för tunga fordon bör därför utredas skyndsamt.

15. Elvägar och elektrifiering av tunga vägtransporter, punkt 4 (KD)

av Magnus Jacobsson (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 5 och 7 samt

2021/22:4195 av Camilla Brodin m.fl. (KD) yrkande 33,

bifaller delvis motion

2021/22:4199 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkande 27 och

avslår motionerna

2021/22:1883 av Lars Hjälmered (M) yrkande 2 och

2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 83.

Ställningstagande

Jag kan inledningsvis konstatera att transportsektorn står för 32 procent av Sveriges koldioxidutsläpp. Av detta står de tunga lastbilarna för utsläpp av ca 3,3 miljoner ton. Det räcker inte med att investera i järnväg om vi vill minska koldioxidutsläppen. Genom att elektrifiera de större vägarna kan vi minska koldioxidutsläppen från lastbilstrafiken med ca 50 procent. Detta skulle innebära att utsläppen minskade med cirka 1,7 miljoner ton, motsvarande drygt 3 procent av Sveriges totala utsläpp.

När det gäller personbilar är laddtekniken väl utvecklad och mest realistisk på kort till medellång sikt. När det gäller tunga fordon är övergången till batteridrift svårare att genomföra. Flera tekniker och bränsleslag kan vara aktuella för att främja övergången till elektrifiering. En potentiell teknik är att använda vätgas som fordonsbränsle. I detta fall används bränsleceller som kompletterar ett batteri. I dag finns ett antal tankstationer för dessa bränsleceller; de behöver dock bli fler för en sammanhängande infrastruktur.

Fordon kan också ha kontinuerlig strömförsörjning som huvudkälla som under kortare sträckor kompletteras med batteridrift. I Sverige finns det flera studier på elektrifierade vägar, och arbetet med den första elvägen, mellan Hallsberg och Örebro, har påbörjats, och den beräknas stå färdig 2025. Ett flertal olika tekniker har utprovats i pilotprojekt, och teknikvalet för sträckan mellan Hallsberg och Örebro kommer att avgöras under upphandlingsfasen.

Jag menar att en effektiv elektrifiering underlättas om staten är tydlig med att det är de enskilda huvudmännen som äger ansvaret för de egna vägarna. Det innebär att Trafikverket ska få uppdraget att elektrifiera riksvägarna (inklusive Europavägarna), medan kommuner och regioner har ansvar för att elektrifiera de vägar som de ansvarar för och som kan vara nödvändiga att elektrifiera för att skapa ett sammanhållande system. För att lyckas få fram välfungerande elvägar är det viktigt att trafikhuvudmännens ansvar för elektrifieringen tydliggörs på strategiskt utvalda vägar. För Trafikverkets del innebär det att man bör utreda kostnaden för att elektrifiera vägsträckorna Stockholm–Göteborg, Stockholm–Malmö, Oslo–Göteborg–Köpenhamn, Stockholm–Oslo samt E4 längs med Norrlandskusten. Om vi kan få den tunga trafiken att använda sig av el i stället för dagens drivmedel kommer det att vara en av de viktigaste reformerna för att minska koldioxidutsläppen i Sverige.

En affärsmodell skulle kunna vara att väghuvudmannen hyr ut väg-utrymmet till en operatör som bygger infrastrukturen och tjänar pengar på att sälja el till de transportföretag som kör på vägen. Det finns anledning att utreda förutsättningarna och intresset för denna form av offentligt-privat partnerskap (PPP, Public Private Partnership). På sikt bör systemet vara självfinansierande i och med att de som nyttjar elen betalar för denna till systemägaren. Det kan övervägas om investeringen kan finansieras genom lån i Riksgälden, som återbetalas när intäkterna kommer in.

16. Elvägar och elektrifiering av tunga vägtransporter, punkt 4 (L)

av Helena Gellerman (L).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:4199 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkande 27,
bifaller delvis motionerna

2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 83,

2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 5 och

2021/22:4195 av Camilla Brodin m.fl. (KD) yrkande 33 och
avslår motionerna

2021/22:1883 av Lars Hjärmered (M) yrkande 2 och
2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 7.

Ställningstagande

Jag vill lyfta fram elvägars potential för elektrifieringen av den tunga vägtrafiken. Det kan konstateras att teknikutvecklingen när det gäller elvägar visar på en stor potential för att lösa problemen för de tyngre långväga transporterna och problemen med stora effektuttag vid specifika, större laddplatser längs vägarna. Jag menar även att utvecklingen av vätgasteknik och infrastruktur för vätgas på sikt kan spela en stor roll för elektrifieringen av de långväga transporterna. Utvecklingen i båda fallen bör följas nogsamt för att snarast driva på för minskade klimatutsläpp från långväga tyngre fordon.

17. Andra styrmedel för att nå transportsektorns klimatmål, punkt 5 (M)

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

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:3436 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkandena 5 och 19,
bifaller delvis motion

2021/22:3663 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 7 och
avslår motionerna

2021/22:1654 av Rickard Nordin (C) yrkande 1,

2021/22:3663 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 6 och 30 samt
2021/22:3684 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkandena 52 och 54.

Ställningstagande

För att kunna göra rätt val behöver det bli lättare att få kunskap om produkters miljö- och klimatpåverkan. Vi kan konstatera att livscykelanalyser under senare år har blivit kraftfulla verktyg för att ge en helhetsbild av den miljöpåverkan som en produkt har under hela sin livslängd. I en sådan analys ingår en bedömning av den miljöpåverkan som sker i samband med bl.a. råvaruuttag, tillverkningsprocess och avfallshantering kopplat till produkten. Genom livscykelanalyser kan vi få en mer rättvisande bild av olika produkters miljöpåverkan, exempelvis elbilar och bensinbilar, och bättre möjligheter att jämföra dem med varandra. Dessutom ger livscykelanalyser producenter

möjlighet att rikta sina miljöinsatser mot de områden där deras produkter har störst negativ miljöpåverkan.

Vi vill uppmärksamma att bilen, efter bostaden, är många hushålls största investering. Många vill vara med och bidra till ett bättre klimat genom att köpa en miljövänlig bil. Men då måste man också kunna känna sig trygg med att köpet verkligen är miljövänligt. I dag ställs krav på information vid försäljning och marknadsföring om bilars bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp. Dessutom måste information lämnas om producentansvar och hur bilen återvinns. Men det är inte bara dessa faktorer som avgör hur miljövänlig en bil är. För att få en rättvisande bild behöver vi veta hur bilen och dess delar har producerats, hur mycket energi som har gått åt i produktionen och varifrån den energin har kommit. Det spelar exempelvis stor roll om elbilens batteri har tillverkats med vattenkraft eller med kolkraft. Samtidigt bör man kunna få upplysning om förhållandena vid utvinning av de råvaror som krävs för biltillverkningen. Därför föreslår vi utökade krav på redovisningen av bilars totala klimat- och miljöpåverkan vid nybilsförsäljning.

Vidare kan vi konstatera att konsumenters totalkostnad vid bilköp – inköpspris, drivmedelskostnader och servicekostnader – ofta är lägre för elbilar än för motsvarande bensin- eller dieslbilar. Inköpspriset kan i många fall än så länge dock vara högre för elbilar, och det kompenseras först över tid med lägre driftskostnader. Kunskapen om detta är dock låg bland konsumenterna. I nuläget har konsumenter rätt att få information om hur mycket bilen släpper ut. Men enbart den uppgiften ger inte en fullständig bild av totalkostnaden för att äga en bil. Vi anser därför att informationskravet bör utvidgas till att även omfatta totala ägarkostnader för att på så vis förenkla jämförelser mellan olika bilmodeller.

18. Andra styrmedel för att nå transportsektorns klimatmål, punkt 5 (C)

av Mikael Larsson (C).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna
2021/22:3663 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 6, 7 och 30 samt
2021/22:3684 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkandena 52 och 54,
bifaller delvis motion
2021/22:3436 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 5 och
avslår motionerna
2021/22:1654 av Rickard Nordin (C) yrkande 1 och
2021/22:3436 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 19.

Ställningstagande

Jag anser att biogasfordonet har en naturlig plats i miljöbilsdefinitionen, eftersom biogasen också bidrar till andra viktiga samhällsfördelar som ökad resurseffektivitet. Vidare menar jag att politiken i högre grad bör ta hänsyn till utsläppen från fordonet ut ett livscykelperspektiv (well-to-wheel). Att som i dag endast räkna utsläppen från avgasröret ger enligt min mening en missvisande bild av utsläppen från fordonssektorn och ger därmed inte den mest effektiva politiken för att byta ut fordonsparken. I sammanhanget kan nämnas att när branschen kan presentera ett system där det på individuell nivå går att påvisa vad som tankas i varje enskild bil kan bonus malus-systemet justeras utifrån de förutsättningarna. Jag menar sammanfattningsvis att miljöbilsdefinitionen ska vara teknikneutral och fokusera på fordonets utsläpp ur ett livscykelperspektiv samt inkludera biogasfordon.

Vidare anser jag att det ska införas en energideklaration på personbilar vid nybilsförsäljning som är tydlig och jämförbar och som stärker konsumentinformationen. Det är också viktigt att synliggöra alla olika bränsletypers hållbarhetsegenskaper och att EU ställer rättvisande livscykelkrav på både fossila och förnybara bränslen samt att bränslet ursprungsmärks vid pumpen. Sammantaget bidrar det till fler medvetna val vid bensinstationen eller hos bilförsäljaren.

Jag vill dessutom betona att miljöstyrningen måste öka även för förmånsbilar. 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 2022. I sammanhanget vill jag betona att parkering och trängselavgifter därför bör avskaffas som skattebefriad förmån. På sikt bör endast miljöbilar som faller inom ramen för att få en bonus enligt bonus malus kvalificeras som förmånsbilar.

19. Självkörande fordon, punkt 6 (M)

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

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion
2021/22:3757 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 23,
bifaller delvis motion
2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 56 och 57 samt

avslår motionerna

2021/22:872 av Saila Quicklund (M),

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkandena 14 och 15 samt

2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 12.

Ställningstagande

Vi vill framhålla att den tekniska utvecklingen med ökad automatisering av föraruppgiften innebär stora möjligheter. Redan i dag ger nya bilar som standard möjlighet att förarlöst backa in på trånga platser och i garage. Detta är dock bara början. Möjligheten för lastbilar och bussar att i framtiden köra förarlöst kommer att spara pengar och öppna för bl.a. fler turer. Så långt är allt bra, men vi vill peka på att forskare också varnar för att förarlösa fordon innebär risker i form av förändrat beteende i trafiken. Vi menar att Sverige bör vara ledande när det gäller att både genomföra ny teknik och också beakta riskerna med den nya tekniken. Vi anser därför att en utredning bör tillsättas som brett undersöker alla aspekter av självkörande fordon – både möjligheter och utmaningar.

20. Självkörande fordon, punkt 6 (SD)

av Jimmy Ståhl (SD), Patrik Jönsson (SD) och Stefan Plath (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

2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 56 och 57,

bifaller delvis motion

2021/22:3757 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 23 och

avslår motionerna

2021/22:872 av Saila Quicklund (M),

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkandena 14 och 15 samt

2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 12.

Ställningstagande

Vi vill inledningsvis slå fast att självkörande fordon skapar nya möjligheter och ger en ökad frihet för både personer och företag, men även för samhället i sin helhet. Vi ser att det finns både fördelar och nackdelar med den nya tekniken. Med all rätt 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. Vi anser därför

att ansvarsfrågan behöver utredas, dvs. huruvida det är fordonstillverkaren, fordonsägaren, väghållaren eller den som för tillfället vistas i fordonet som ska ställas till svars för eventuella tillbud.

Vidare vill vi lyfta fram prioriteringsfrågan. En av knäckfrågorna när det handlar om självkörande fordon är nödbromsning och väjningsfunktioner i fordonet. I en komplicerad trafikmiljö, vilket stadstrafiken oftast är, kan 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. Vi vill understryka att den här typen av avvägningar givetvis måste vara klara innan ett system med självkörande bilar tas i bruk. Dessutom görs ständiga uppdateringar av fordonens styrsystem, och de uppgraderas normalt vid varje service. En annan fråga som behöver utredas gäller kravet på uppgraderingar av programvara. Ska fordonet kallas in och uppgraderas, med ansvaret vilande hos producenten, eller ska kravet ställas på fordonsägaren? Vad händer om ett fordon som är inblandat i en olycka inte har senaste programvaran? Vem blir ansvarig? Detta är viktiga frågor som behöver lösas före en driftsättning av självkörande fordon.

21. Självkörande fordon, punkt 6 (KD)

av Magnus Jacobsson (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 12,

bifaller delvis motion

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkandena 14 och 15 samt avslår motionerna

2021/22:872 av Saila Quicklund (M),

2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 56 och 57 samt

2021/22:3757 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 23.

Ställningstagande

Trafiksäkerhet är en viktig fråga. Jag kan konstatera att det i dag inträffar alldeles för många olyckor där förare bryter mot trafikregler eller är oaktsamma. Sådana problem kan minskas med självkörande fordon. Dessa fordon kan också underlätta arbetspendling för dem som är beroende av bilen. Även godstransportsektorn skulle gynnas av fler självkörande fordon. I en inte alltför avlägsen framtid skulle fler godstransporter kunna automatiseras.

Jag vill bl.a. lyfta fram att i Tyskland godkändes lagstiftning under 2021 som möjliggör självkörande fordon integrerade i vanlig trafik från 2022. Förarlösa batteridrivna minibussar eller taxibilar kör på allmänna vägar i flera städer som testprojekt, och i den amerikanska delstaten Arizona har förarlösa taxibilar trafikerat delstaten i drygt ett år. Jag vill vidare understryka att precis som med elfordon har Sverige möjlighet att vara ett föregångsland för självkörande fordon. Vi har bil- och lastbilstillverkare i världsklass och ett gott utgångsläge. Redan i dag kör självstyrande fordon på våra vägar på försök. Jag menar att dessa försök behöver utökas. Försäkringsproblematiken behöver åtgärdas och utgångspunkten ska vara positiv när en tillverkare vill testa ny teknik. Sverige kan bli världsledande inom artificiell intelligens (AI), självkörande fordon, nya bränslen och elektrifiering. Jag menar att det därför är viktigt att riksdagen och regeringen vidtar åtgärder som förstärker denna utveckling. Därför behöver Sverige en heltäckande och utvecklad strategi för självkörande fordon.

22. Självkörande fordon, punkt 6 (L)

av Helena Gellerman (L).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkandena 14 och 15,
bifaller delvis motion

2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 12 och
avslår motionerna

2021/22:872 av Saila Quicklund (M),

2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 56 och 57 samt

2021/22:3757 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 23.

Ställningstagande

Inledningsvis kan jag konstatera att självkörande bilar kan revolutionera hur vi transporterar både varor och oss själva. De kan i grunden förändra hur vi bygger och utformar våra vägar och tätorter. För att detta ska bli verklighet krävs det politiska beslut som säkrar att våra teknikintensiva företag kan utveckla och inte minst testa sina produkter på ett säkert sätt. Självkörande fordon skulle kunna påverka hur vi bygger våra tätorter, t.ex. genom att kraftigt minska behoven av parkeringsytor centralt i städerna. De frigjorda

ytorna skulle kunna användas för ökad framkomlighet och grönare stadsmiljöer och inte minst göra att man kan omvandla utrymmet för parkeringshus till bostäder, vilket skulle innebära mer plats för bostäder i centrala lägen.

För att underlätta en successiv introduktion av självkörande bilar måste politiska beslut möjliggöra storskaliga pilotprojekt i verklig miljö. Dessutom bör upphandlingar göras framtidsinriktat när man bygger nytt i våra kommuner, och inte minst krävs det en utökad samverkan mellan olika samhällsaktörer. Jag menar att regeringen också behöver ta fram en handlingsplan för hur självkörande bilar ska introduceras i samhället förbi nuvarande pilotverksamhet, där SOU 2018:16 bör utgöra ett underlag. Jag vill avslutningsvis betona att självkörande fordon inte bara handlar om transporter av personer och gods, utan att de kommer att påverka samhället inom de flesta områden: bostäder, infrastruktur, utbildning, företagande, arbetsmarknad, vård och omsorg samt ekonomi.

23. Omregleringen av besiktningmarknaden för fordon, punkt 7 (M, C, KD, L)

av Magnus Jacobsson (KD), Maria Stockhaus (M), Sten Bergheden (M), Anders Hansson (M), Helena Gellerman (L), Åsa Coenraads (M) och Mikael Larsson (C).

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

2021/22:4284 av Anders Åkesson m.fl. (C, M, KD, L) yrkandena 1, 3 och 4, avslår motionerna

2021/22:1411 av Emilia Töyrä m.fl. (S) och

2021/22:3195 av Jessica Thunander m.fl. (V) yrkande 11 och lägger skrivelse 2021/22:32 till handlingarna.

Ställningstagande

Vi vill inledningsvis understryka att i den proposition som riksdagen tog ställning till och beslutade om 2009 angav den dåvarande regeringen att den är övertygad om att en omreglering har förutsättningar att skapa en väl fungerande marknad med effektiv konkurrens som främjar ett rationellt och kostnadseffektivt besiktningförfarande, bidrar till utveckling av ny kontrollmetodik, leder till rimliga priser för besiktningstjänster, innebär att tillgängligheten till besiktningmöjligheter även fortsättningsvis är god i hela landet samt ger valfrihet och möjlighet för kunderna att påverka serviceutbudet (prop.

2009/10:32). Vi konstaterar att skälen för omregleringen av besiktningsmarknaden har uppfyllts. Detta gäller framför allt bättre service och valfrihet till medborgarna, som i huvudsak har möjliggjorts genom ökad tillgänglighet (fler stationer i hela landet och fler besiktningstekniker), kundanpassning (möjlighet att boka när fordonsägare vill besiktiga, fler tider och mer flexibla bokningsmöjligheter) samt att kötid till besiktning nu helt har försvunnit som fenomen i Sverige (utbudet på besiktningstider är större än eller i jämvikt med efterfrågan). Riksrevisionen bekräftar i huvudsak ovanstående i sin granskningsrapport.

Vi menar att det finns ett antal slutsatser och åtgärder som bör läggas till i regeringens åtgärdsplan. Vi vill först understryka att det är mycket viktigt att regeringen ser över och följer upp Transportstyrelsens föreskriftsarbete med syftet att få det att fungera mer effektivt. Vi delar inte Riksrevisionens bedömning att Transportstyrelsen har en fungerande process för att formulera detaljerade, föreskrivna regler. Det finns flera exempel på betydande föreskriftsändringar som helt har uteblivit. Som exempel kan nämnas att Sverige fortfarande saknar kontrollpunkter för laddbara fordon. Vår tolkning är att det saknas rätt resurser eller handlingskraft på Transportstyrelsen för en effektiv regelgivning och att föreskriftsarbetet därför inte fungerar tillfredsställande. Det är regeringens uppgift att säkerställa att Transportstyrelsen är en funktionell myndighet som utför sina uppdrag tillfredsställande. Därför måste givetvis denna iakttagelse följas upp, utredas och åtgärdas.

Vi vill därefter också betona att oberoende är en nödvändighet för en professionell och tillförlitlig fordonsbesiktning även i framtiden. Det får inte finnas någon sammanblandning mellan intressen eller andra beroendeförhållanden mellan ett besiktningorgan och en tillverkare eller importör av fordon. Det får inte heller finnas beroende till någon som utför reparation eller service av de fordon som besiktigas. Medborgarna ska vara garanterade en opartisk bedömning av sina fordon. Därför anser vi att förslaget i regeringens skrivelse om vandelsprövning kan skärpas ytterligare. Regeringen bör via en översyn av den nu gällande regleringen i fordonslagen säkerställa att vandelsprövning av styrelser i besiktningorgan görs återkommande.

Vidare välkomnar vi att regeringen som en del i sin löpande styrning av Transportstyrelsen nu vill säkerställa att myndigheten fullgör sitt tillsynsansvar. Samtidigt är det anmärkningsvärt att regeringen endast delvis delar Riksrevisionens bedömning när det gäller Transportstyrelsens otillräckliga tillsyn. Vi delar helt och hållet Riksrevisionens bedömning att Transportstyrelsen inte fullgör sitt tillsynsansvar.

I sammanhanget kan vi även konstatera att regeringen i sin skrivelse tar upp att det finns en ojämn fördelning av besiktningstationer och att tillgängligheten i mycket glesa glesbygdskommuner har försämrats. Vi vill understryka att detta dock inte beror på omregleringen. I stället beror det på att statliga AB Svensk Bilprovning 2020 tog sina mobila besiktningstationer ur bruk. Som regeringen själv noterar har Opus Bilprovning, ett besiktningorgan som har bildats tack vare omregleringen, aviserat att det ämnar etablera en egen tjänst

med mobila enheter för besiktning i glesbygd med start 2022. Vidare uppger regeringen i skrivelsen att den avser att fortsätta att följa besiktningens utveckling när det gäller tillgängligheten till besiktning, med särskilt fokus på hur denna tillgänglighet är geografiskt fördelad över landet. Det är rimligt att regeringen följer frågan men det framstår som oklart vad syftet är med detta. Vi har en högre tilltro än regeringen till att marknaden löser utmaningen med en rimlig geografisk spridning av bilprovning.

Sammanfattningsvis menar vi att regeringen som en del i sin löpande styrning av Transportstyrelsen bör se över och följa upp myndighetens föreskriftsarbete med syftet att få det att fungera mer effektivt. Vidare bör regeringen via en översyn av den nu gällande regleringen i fordonslagen säkerställa att vandelsprovning av styrelser i besiktningens organ görs återkommande. Slutligen bör regeringen som en del i sin löpande styrning av Transportstyrelsen säkerställa att myndigheten fullgör sitt tillsynsansvar.

24. Omregleringen av besiktningensmarknaden för fordon, punkt 7 (V)

av Jens Holm (V).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:3195 av Jessica Thunander m.fl. (V) yrkande 11,

bifaller delvis motion

2021/22:1411 av Emilia Töyrä m.fl. (S),

avslår motion

2021/22:4284 av Anders Åkesson m.fl. (C, M, KD, L) yrkandena 1, 3 och 4 samt

lägger skrivelse 2021/22:32 till handlingarna.

Ställningstagande

För att personbilar ska kunna bibehålla hög standard för miljö och trafik-säkerhet ska de regelbundet genomgå kontrollbesiktning. Jag kan konstatera att avregleringen av bilbesiktningen har gett blandade resultat. Tillgången till tid för besiktning har på många ställen ökat och priserna har på sina ställen sjunkit, speciellt för dem som kan boka långt i förväg på dagtid. Men de nya aktörerna har främst etablerat sig i stadsområden, och återigen drabbas landsbygden hårdast av avreglering och statsmaktens frånträdande av ansvar för samhällsviktiga tjänster. Det finns i Sverige ställen där man kan behöva ta en dag ledigt för att åka och besiktiga bilen. Ska man besiktiga ett tyngre fordon

kan man få åka ännu längre. På många ställen har det också blivit dyrare och tillgängligheten, i form av öppettider, har blivit sämre. Antalet fordonstekniker har minskat.

Jag menar att det är problematiskt att vinstdrivande företag utövar något som kan liknas vid myndighetsutövning. Det kan finnas incitament både att godkänna bilar trots fel och att underkänna dem trots att de uppfyller kraven. Marknadens logik fungerar inte när det gäller en verksamhet som den som äger ett fordon måste vända sig till. Återigen måste en dyr organisation bildas för att kontrollera verksamheterna så att de levererar det de ska. Jag anser inte att detta är en bra ordning. Sådan verksamhet som invånarna enligt lag måste använda sig av ska vara statligt ägd och styrd och bilbesiktningen bör återregleras.

Därför menar jag att regeringen bör utreda konsekvenserna av avregleringen av bilbesiktningen och hur den kan återtas i statlig regi.

25. Miljökontroll i fordonsbesiktningen, punkt 8 (S, SD)

av Teres Lindberg (S), Denis Begic (S), Jasenko Omanovic (S), Jimmy Ståhl (SD), Elin Gustafsson (S), Patrik Jönsson (SD), Abraham Halef (S) och Stefan Plath (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen avslår motionerna

2021/22:1654 av Rickard Nordin (C) yrkande 2,

2021/22:3195 av Jessica Thunander m.fl. (V) yrkandena 9 och 10,

2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 34 och

2021/22:4284 av Anders Åkesson m.fl. (C, M, KD, L) yrkande 2.

Ställningstagande

Vi vill inledningsvis betona att fordonsbesiktningen fyller en viktig funktion inte bara för att säkerställa att fordonet är trafiksäkert utan också av miljö- och konkurrensskäl.

Vi kan konstatera att det har framförts kritik från bl.a. fordonsbesiktningsbranschen mot att de nya reglerna i Sverige för hur besiktningen ska gå till gör att många miljö- och hälsoskadliga fordon godkänns vid besiktningen. Vi vill samtidigt framhålla att regeringen har gett Transportstyrelsen och Naturvårdsverket i uppdrag att analysera klimat- och miljöeffekter av föreskrifterna om kontrollbesiktning och annan reglering som rör kontroll av motorfordon. Vi vill framhålla att utskottet har tagit del av att ändringarna i första hand blev nödvändiga på grund av ändrade EU-regler och att de innebar såväl höjningar som sänkningar av gränsvärden för fordons utsläpp av olika ämnen.

Inom området finns harmoniserad EU-reglering som ska införas och respekteras, men det finns möjlighet att göra vissa nationella tillämpningar. Vi konstaterar att Transportstyrelsen är ansvarig för att införa EU-regleringen så att den stämmer överens med olika villkor och på ett sådant sätt att fordonsägare kan få en rättssäker bedömning av sitt fordon. Vi finner därför inte att det finns någon anledning att utskottet för närvarande vidtar någon åtgärd i denna fråga men anser att det är viktigt att fortsätta att följa utvecklingen.

Vi avstyrker därför motionerna 2021/22:1654 (C) yrkande 2, 2021/22:3195 (V) yrkandena 9 och 10, 2021/22:3879 (KD) yrkande 34 och 2021/22:4284 (C, M, KD, L) yrkande 2.

26. Besikttningsregler för gasdrivna fordon, punkt 9 (C)

av Mikael Larsson (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 motion
2021/22:3663 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 32.

Ställningstagande

Jag vill uppmärksamma de nuvarande reglerna för besiktning av gasdrivna bilar. Jag menar att Transportstyrelsen bör ges i uppdrag att utvärdera de besikttningsregler som gäller för gasfordon i syfte att se över om de är proportionerliga.

27. Framförande av obesiktigade fordon, punkt 10 (C)

av Mikael Larsson (C).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion
2021/22:3502 av Anders Åkesson och Johan Hedin (båda C) yrkandena 3 och 4 samt
bifaller delvis motion
2021/22:2641 av Ann-Charlotte Hammar Johnsson och Lars Püss (båda M).

Ställningstagande

Inledningsvis kan jag konstatera att den som upprepat gör sig skyldig till olovlig körning inte sällan är en fara för andra. Den som begår ett sådant brott gång på gång och utan avsikt att göra någon förändring måste uppmärksammas med större kraft av samhället. För att bryta en sådan destruktiv bana bör enligt min mening straffskalan för upprepade brott ses över så att rättsvårdande myndigheter har fler instrument till sitt förfogande för att stävja denna typ av brottslighet. Det är i många fall rimligt att tro att det finns en beroendesjukdom med i bilden, något som den som gör sig skyldig till dessa brott måste få hjälp att ta sig ur. Jag vill framhålla att det inom kriminalvården finns sådana program som har visat sig fungera väl i vissa fall. Även psykisk ohälsa kan ligga bakom, och för dessa personer kan det finnas behandling att få om det destruktiva levnadsmönstret kan brytas. Bland alla dem som begår denna typ av brottslighet finns det en stor mängd olika livsöden.

Jag menar att skärpta straff för upprepade brott och utökade möjligheter till förverkande av obesiktigade fordon och möjligen också fordon som disponeras av den som gör sig skyldig till upprepade brott som rattonykterhet och olovlig körning bör utredas. Jag kan konstatera att under föregående års motionsbehandling var riksdagen positiv till att generellt skärpa straffen för rattfylla, grov rattfylla och olovlig körning. Jag tror dock att det finns ett värde i att se över en särskild straffskärpande grund för upprepad brottslighet i syfte att komma åt de som i störst utsträckning utgör en fara i trafiken.

Sammanfattningsvis menar jag att kriminaliseringen av framförande av obesiktigade fordon bör utökas liksom möjligheterna till förverkande av obesiktigade fordon.

28. Tyngre och längre lastbilar, punkt 11 (M)

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

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2021/22:1375 av Jessika Roswall (M) yrkande 1,

2021/22:3757 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 13 och 28 samt

2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 36,

bifaller delvis motionerna

2021/22:776 av Johan Hultberg (M) yrkande 3,

2021/22:2456 av Mats Nordberg m.fl. (SD) yrkande 64,

2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 22,

2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 47.1,
2021/22:4131 av Helena Lindahl m.fl. (C) yrkande 6 och
2021/22:4199 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkande 73.1 och
avslår motionerna
2021/22:1375 av Jessika Roswall (M) yrkande 2,
2021/22:1887 av Lars Hjalmered (M) yrkandena 1–3,
2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 59,
2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 47 och
2021/22:4131 av Helena Lindahl m.fl. (C) yrkande 9.

Ställningstagande

Vi vill inledningsvis slå fast att färre och tyngre lastbilar är bra för miljön och ger företag lägre kostnader. Samtidigt kan vi konstatera att regeringen inte har prioriterat arbetet med att bygga om viktiga vägsträckor till att klara 74 tons lastbilar, dvs. vägar i bärighetsklass 4 (BK4). Vi vill lyfta fram att Finland som jämförelse successivt och målmedvetet har stärkt sitt vägnät sedan 2013 och att de snart är klara med arbetet. Trafikverket uppger att man preliminärt beräknas vara klar 2029–30. Att Sverige ligger efter i ett för företag och miljö viktigt område är ett underbetyg till regeringen. Vi vill därför att regeringen ger Trafikverket i uppdrag att prioritera investeringar i vägar för att klara tyngre och längre lastbilar så snabbt som det är fysiskt möjligt.

Som en del av arbetet med att inkludera digital teknik i trafik-säkerhetsarbetet bör regeringen vidare se över möjligheten att kunna köra med tyngre transporter på tjälad mark.

29. Tyngre och längre lastbilar, punkt 11 (SD)

av Jimmy Ståhl (SD), Patrik Jönsson (SD) och Stefan Plath (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 motionerna

2021/22:1375 av Jessika Roswall (M) yrkande 1,
2021/22:2456 av Mats Nordberg m.fl. (SD) yrkande 64 och
2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 22,
bifaller delvis motionerna
2021/22:776 av Johan Hultberg (M) yrkande 3,
2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 47.1,
2021/22:3757 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 13,
2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 36,
2021/22:4131 av Helena Lindahl m.fl. (C) yrkande 6 och

2021/22:4199 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkande 73.1 och avslår motionerna
2021/22:1375 av Jessica Roswall (M) yrkande 2,
2021/22:1887 av Lars Hjalmered (M) yrkandena 1–3,
2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 59,
2021/22:3757 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 28,
2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 47 och
2021/22:4131 av Helena Lindahl m.fl. (C) yrkande 9.

Ställningstagande

Trafikverket har sedan några år tillbaka 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 man därmed minska trycket på vägarna men även generera mer miljövänliga transporter än i dag. Vi kan konstatera att Trafikverket har i uppdrag att ta fram vägar där tunga lastbilar får framföras. Enligt Trafikverket beräknas 70–80 procent av de viktigaste statliga vägarna vara öppna för BK4 2029, men det är enligt vår mening alltför långt borta om vi ska effektivisera vårt transportsystem.

Vi vill i sammanhanget hänvisa till att man i Finland redan 2013 beslutade att tillåta 76 tons bruttovikt på stora delar av det allmänna vägnätet, bl.a. baserat på svensk forskning. Erfarenheterna därifrån är mycket goda. Numera utförs exempelvis 60 procent av transportarbetet av det finländska virket med sådana fordon. Finland har därmed stärkt sin konkurrenskraft, samtidigt som bränsleförbrukningen och utsläppen har minskat.

Vi har tidigare anfört att för säkrad framgång för BK4 bör man i större omfattning nyttja de vägsträckor där dessa transporter med bibehållen säkerhet och funktionalitet kan genomföras. Vi vill understryka att arbetet med att upplåta hela BK1-vägnätet för BK4 behöver påskyndas och prioriteras för att öka svensk konkurrenskraft och för att hålla utsläppen nere. Takten för införandet av BK4 måste höjas avsevärt så att den högre bärighetsklassen BK4 skyndsamt införs på fler anpassade vägar. I och med införandet av BK4 finns det anledning att skylta om vägar som har en lägre bärighetsklass.

30. Tyngre och längre lastbilar, punkt 11 (C)

av Mikael Larsson (C).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna
2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 47.1 och 59 samt
2021/22:4131 av Helena Lindahl m.fl. (C) yrkandena 6 och 9,
bifaller delvis motionerna
2021/22:776 av Johan Hultberg (M) yrkande 3,
2021/22:1375 av Jessika Roswall (M) yrkande 1,
2021/22:2456 av Mats Nordberg m.fl. (SD) yrkande 64,
2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 22,
2021/22:3757 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 13,
2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 36 och
2021/22:4199 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkande 73.1 och
avslår motionerna
2021/22:1375 av Jessika Roswall (M) yrkande 2,
2021/22:1887 av Lars Hjalmered (M) yrkandena 1–3,
2021/22:3757 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 28 och
2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 47.

Ställningstagande

Det bör inledningsvis slås fast att det inte råder några tvivel om att transportsektorn är en nyckel för att minska Sveriges totala klimatpåverkan. Det finns stora miljö- och samhällsnyttor att tillvarata genom att möjliggöra tyngre, längre och mer transporteffektiva fordon på det svenska vägnätet. Samtidigt som ledig kapacitet utnyttjas mer optimalt och utsläppen av bl.a. koldioxid minskar, förbättras konkurrenskraften för transportberoende näringar. Genom att göra det möjligt för tyngre fordon att köra på Sveriges vägar skulle näringar spara miljontals kronor samtidigt som det skulle skapa miljövinster. Jag vill peka på att en 74-tons lastbil på en BK4-klassad väg släpper ut betydligt mindre per transporterat ton än konventionella lastbilar.

Jag vill i sammanhanget särskilt framhålla att det därför är bra att riksdagen har sagt ja till att höja högsta möjliga bruttovikt från 64 till 74 ton. Förslaget från regeringen var dock undermåligt och kraftigt begränsat till en liten del av Sveriges vägnät. Därför var det glädjande att riksdagen gick emot och korrigerade regeringens förslag om att de tyngre fordonen bara skulle få rulla på särskilt utpekade vägar inom fem områden för att inte konkurrera med järnvägs- och sjötrafik. I stället ska de få gå på de vägar som klarar deras tyngd. Jag vill även påminna om att i vårt grannland Finland, som också är ett konkurrentland för den svenska skogsnäringen, har en ökning av högsta tillåten bruttovikt genomförts, från 60 ton till 76 ton. Jag konstaterar att de legala förutsättningarna för en motsvarande reform numera finns i Sverige men att genomförandetakten är alltför låg. Jag menar att det nu är viktigt att Trafikverket ges tillräckliga resurser samt skyndsamt tar fram anvisningar för hela landet för var den tunga trafiken ska få gå. Omklassningen från BK1 till BK4 finansieras i dag genom Trafikverkets driftsbudget, vilket betyder att anslagen är högst begränsade på årlig basis. Jag menar att Trafikverket i högre

utsträckning i stället ska finansiera BK4-klassningen genom verkets investeringsbudget.

Jag vill vidare lyfta fram behovet av ett snabbare genomförande av BK4-standard på både statliga, enskilda och kommunala vägar, allt i syfte att få ett sammanhållet och funktionellt transportsystem för mer klimat- och transport-effektiva fordon. Branschen ser i dag en gradvis omklassning av det statliga vägnätet, men inte samma tempo i omklassningen av kommunala vägar. Kommunerna har i begränsad omfattning varit delaktiga i processen och därför är få kommunala vägar i dag utpekade som BK4. Jag menar att detta riskerar att utgöra ett stort hinder eftersom gods transporteras till och från en industri, terminal eller hamn, och delar av vägarna till dessa noder i de flesta fall är kommunala. För att möjliggöra färd med ett 74-tonsfordon måste hela sträckan vara klassad som BK4. Många kommunala vägar, där det i dag fraktas mycket gods till olika noder, är BK1-vägar och kan därför ofta relativt lätt klassas om till BK4. Undantag förekommer dock; bl.a. i de fall det finns en bro på vägsträckan måste en extra besiktning göras för att säkerställa bronns bärlighet. Emellertid har de flesta kommuner inte i tillräcklig grad varit involverade i planeringen av regionala transportstråk, varför de inte heller känner till alla samhällsnyttor som är kopplade till införandet. Att införandet i de flesta fall inte kräver några åtgärder i infrastrukturen utan främst är en administrativ åtgärd är heller inte välkänt. För att få en helhet i vägnätet som medger tyngre fordon fordras att regeringen ger Trafikverket en tydligare roll i dialog med kommunerna för fortsatt genomförande av BK4-klassningen.

Sammanfattningsvis menar jag att åtgärder ska vidtas för att med stöd i genomförda utredningar och fattade beslut säkerställa att längre och tyngre lastbilar skyndsamt tillåts på ett tillräckligt, funktionellt och sammanhållet väg- och järnvägsnät i hela Sverige. Vidare bör regeringen 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.

31. Tyngre och längre lastbilar, punkt 11 (KD)

av Magnus Jacobsson (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna
2021/22:1375 av Jessika Roswall (M) yrkande 1,
2021/22:3757 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 13 och
2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 36 och 47,
bifaller delvis motionerna

2021/22:776 av Johan Hultberg (M) yrkande 3,
2021/22:1375 av Jessika Roswall (M) yrkande 2,
2021/22:1887 av Lars Hjalmered (M) yrkandena 2 och 3,
2021/22:2456 av Mats Nordberg m.fl. (SD) yrkande 64,
2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 22,
2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 47.1,
2021/22:4131 av Helena Lindahl m.fl. (C) yrkande 6 och
2021/22:4199 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkande 73.1 och

avslår motionerna

2021/22:1887 av Lars Hjalmered (M) yrkande 1,
2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 59,
2021/22:3757 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 28 och
2021/22:4131 av Helena Lindahl m.fl. (C) yrkande 9.

Ställningstagande

Jag vill inledningsvis uppmärksamma att regeringen har bromsat klassningen av vägar för de tyngsta fordonen, dvs. fordon som väger 74 ton. BK4 infördes först 2018 och utbyggnaden av vägnätet för de tyngsta lastbilarna har därefter påbörjats men ges fortfarande otillräckliga medel för syftet. De tyngsta lastbilarna fick i december 2019 köra på endast 20 procent av det svenska vägnätet. Jag menar att svenska företag måste ges goda möjligheter att konkurrera på ett så bra sätt som möjligt. Det bör understrykas att de tyngre ekipagen reducerar kostnaden för transportererna, och en stärkt konkurrenskraft främjar skogsnäringens export, vilket i sin tur främjar klimatet när svenska exportvaror från förnybara källor får ersätta andra som har tillverkats under sämre förhållanden. Jag vill lyfta fram att lastbilar på 74 ton reducerar utsläppen eftersom mer gods transporteras per körning. Färre lastbilar bidrar till mindre miljöförstöring, och det är viktigt för att få ned transportsektorns koldioxidutsläpp så att Sverige ska nå målet om en fossiloberoende fordonsflotta 2030. Jag menar mot den bakgrunden att Trafikverket bör få ett utökat uppdrag att påskynda tillståndsgivandet för BK4-vägar.

Jag vill också lyfta fram vikten av att tillåta längre lastbilar. Ännu längre lastbilsekipage än de vi är vana vid, s.k. HCT-fordon, kan enligt min mening spela en viktig roll för att effektivisera vägtransporterna och minska miljöpåverkan. I Finland tillåts sedan 2018 lastbilar på upp till 34,5 meter. I jämförelse med lastbilar på nuvarande maxlängd 25,25 meter kan en lastbil på 32 meter transportera samma godsmängd med 17 procent mindre koldioxidutsläpp och 25 procent mindre personal. Jag menar att vårt samhälle behöver använda potentialen hos HCT-fordon för att öka transporteffektiviteten, reducera transportvolymerna, minska utsläppen och uppnå högre säkerhet. Kunskapen från väldokumenterade försök med HCT-fordon bör användas och fordonen konfigureras för det speciella område där de ska användas. De studier som gjorts om HCT-fordon visar att de är samhällsekonomiskt lönsamma och att genomförandet innebär påtagliga miljövinster. Det finns därför anledning

och underlag för att införa HCT-fordon som en integrerad del av det totala transportsystemet. Jag är samtidigt medveten om att introduktionen av HCT-fordon kan komma att kräva att en ny förarbehörighet införs.

32. Tyngre och längre lastbilar, punkt 11 (L)

av Helena Gellerman (L).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 47.1 och

2021/22:4199 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkande 73.1,

bifaller delvis motionerna

2021/22:776 av Johan Hultberg (M) yrkande 3,

2021/22:1375 av Jessika Roswall (M) yrkande 1,

2021/22:1887 av Lars Hjalmered (M) yrkande 1,

2021/22:2456 av Mats Nordberg m.fl. (SD) yrkande 64,

2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 22,

2021/22:3757 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 13,

2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 36 och 47 samt

2021/22:4131 av Helena Lindahl m.fl. (C) yrkande 6 och

avslår motionerna

2021/22:1375 av Jessika Roswall (M) yrkande 2,

2021/22:1887 av Lars Hjalmered (M) yrkandena 2 och 3,

2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 59,

2021/22:3757 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 28 och

2021/22:4131 av Helena Lindahl m.fl. (C) yrkande 9.

Ställningstagande

Behovet av transporter har stor betydelse för klimatarbetet eftersom dessa har en stor klimatpåverkan. Visserligen ska transportererna bli klimatneutrala, men det kommer att ta lång tid, vilket innebär att åtgärder för att minska behovet av transporter har betydelse. Det är därför viktigt att möjliggöra längre och tyngre lastbilar. En ökad användning av längre och tyngre lastbilar har en god potential att minska bränsleförbrukningen och på så sätt bidra till minskad klimatpåverkan inom transportsektorn. Jag vill se reformerade EU-regler som tillåter längre och tyngre lastbilar i internationell trafik.

33. Tillfälliga tunga transporter, punkt 12 (M)

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

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion
2021/22:3757 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 12,
bifaller delvis motionerna
2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 11 och
2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 10 och
avslår motionerna
2021/22:702 av Martina Johansson (C),
2021/22:1944 av Lotta Olsson (M) och
2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 48.

Ställningstagande

Vi vill betona att det är viktigt att svenska företag kan klara tunga transporter. Det kan konstateras att företag fortfarande vittnar om administrativa problem trots förenkling i regelverken. Tillfälliga tunga fordonstransporter på våra vägar kräver flera tillstånd hos exempelvis vägghållaren, Trafikverket och kommunen. Vi vill framhålla vikten av en förenklad tillståndsprövning och menar att regeringen därför bör fortsätta arbetet med att se över det befintliga regelverket för att ytterligare förenkla processen kring tillfälliga tunga transporter.

34. Tillfälliga tunga transporter, punkt 12 (SD)

av Jimmy Ståhl (SD), Patrik Jönsson (SD) och Stefan Plath (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
2021/22:1944 av Lotta Olsson (M) och
2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 11,
bifaller delvis motionerna
2021/22:702 av Martina Johansson (C),

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 10 och
2021/22:3757 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 12 och
avslår motion
2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 48.

Ställningstagande

Vi kan inledningsvis konstatera att många mobila kranar kan köras på svenska vägar utan särskilda tillstånd, medan andra har för hög bruttovikt eller högt axeltryck för att få köras på vägnätet. Det senare skapar problem när det t.ex. plötsligt behövs en större mobilkran till en byggarbetsplats eller ett räddningsarbete. Sveriges tillståndssystem bygger på att Trafikverket eller kommunen ger dispens för att framföra dessa kranar. Dispensen talar om vilka vägar kranen kan nyttja, och det behövs en dispens för varje enskild transport, även om det är samma typ av kran och samma färd som ska ske. Vi menar att detta är ett onödigt krångligt och tidskrävande system. Dessutom krävs det att ägaren av en mobilkran har en vägtransportledare för att t.ex. kunna stänga av en bro. Det är inte rimligt att det ska vara ett hinder att snabbt kunna komma fram till en tågurspårning eller annan större händelse för att det finns tillståndskrav för att få framföra ett nödvändigt fordon.

Vi vill understryka att det behövs ett snabbare och enklare tillståndssystem för att få framföra mobilkranar i trafik. Det är numera möjligt att digitalt i realtid sprida information om var fordon och vissa krantyper kan framföras. Vi menar att informationen ska gälla oavsett om det är Trafikverkets vägar eller kommunala vägar. Genom att samordna informationen och få ett beslut direkt kan transporter genomföras även vid akuta händelser. Vi understryker att det skulle spara liv, tid och pengar både för aktuella företag och för våra myndigheter. I ett sådant system skulle vissa vägsträckor kunna vara fördefinierade för undantag och för vissa modeller av exempelvis kranar. Det som i dag tar flera dagar av handläggning skulle i stor utsträckning kunna automatiseras. Vi menar att en kraftig satsning på digitalisering av dispenshanteringen med möjlighet till automatiserade beslut så långt som det är möjligt är eftersträvänsvärt. Även om Trafikverket och kommunerna nu visar en ökad förståelse för branschens verklighet behövs det en snabb och omfattande statligt finansierad systemutveckling. Vägnäten, både det statliga och det kommunala, måste digitaliseras och mobilkranars dispenser grupperas efter vägens bärighet. Det är sammanfattningsvis viktigt att förenkla tillstånden för att söka dispens för att transportera vissa fordon.

35. Tillfälliga tunga transporter, punkt 12 (C)

av Mikael Larsson (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

2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 48,
bifaller delvis motionerna

2021/22:702 av Martina Johansson (C),

2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 11,

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 10 och

2021/22:3757 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 12 och
avslår motion

2021/22:1944 av Lotta Olsson (M).

Ställningstagande

Mobila och snabbt flyttbara lyftkranar med hög lyftkapacitet är en förutsättning för ett fungerande samhälle. Kranarna är tunga, och för att skydda vägnätet finns det ett regelverk för var och hur kranar och andra tunga transporter har tillstånd att åka. För att förflytta mobilkranar och andra tunga transporter behövs det en dispens som anger vägsträcka, villkor för hastighet, tider och broar samt vägtransportledare. Både respektive kommun och Trafikverket är i dag involverade i dispenshanteringen, och branschen efterlyser ett förenklat regelverk för att öka tiden hos kunderna och för att därmed kunna skapa större nytta. Jag vill även uppmärksamma att det är vanligt att ett lyftarbete på ett bygge förskjuts eller att en beställning ändras, vilket innebär att företagen därför snabbt behöver kunna få en ny transportdispens. Även olyckor med behov av snabb inställelse och tunga lyft är ett problem att hantera inom ramen för dagens regelverk.

Jag menar att ett sätt att möta denna utmaning kan vara att Trafikverket delegeras att, efter samråd med andra berörda väghållare – mestadels kommuner – sköta all dispenshantering i fråga om transporter av mobila kranar och tunga fordon. Jag vill påminna om att när det gäller dispenshanteringen har riksdagen riktat ett tillkännagivande i denna fråga till regeringen (bet. 2019/2020:TU11, rskr. 2019/20:223). Tillkännagivandet går ut på att regeringen bör verka för att dispenshanteringen för tunga transporter underlättas och förenklas, bl.a. genom att Trafikverket erbjuder kommuner möjligheten att delegera beslut om dispenser för tunga transporter på väg till Trafikverket. Jag vill framhålla att detta är något som regeringen nu skyndsamt måste expediera.

36. Tillfälliga tunga transporter, punkt 12 (L)

av Helena Gellerman (L).

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

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 10 och

bifaller delvis motionerna

2021/22:702 av Martina Johansson (C),

2021/22:1944 av Lotta Olsson (M),

2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 11,

2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 48 och

2021/22:3757 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 12.

Ställningstagande

Vägarnas bärighet är viktig för tillfälliga tunga transporter, inte minst för att transportera mobila lyftkranar. Dessa spelar en viktig roll vid t.ex. byggen och olyckor. Jag kan konstatera att de mobila lyftkranarna behöver få dispens för att nyttja de kommunala vägarna. Syftet med dessa dispenser är att säkerställa att de vägar som ska användas har rätt bärighet. Denna tillståndsprocess kan ta tid, och mindre kommuner kan ha brist på kompetens på grund av enbart sporadisk hantering av tillståndsprövning. Jag menar att Trafikverket därför bör kunna erbjuda att överta dispensgivningen. Innehållet i dispensen bör också ses över för att underlätta och minimera behovet av upprepade dispenser. Mot den bakgrunden anser jag att det är viktigt att utreda dispensförfarandet för mobila lyftkranar i syfte att underlätta processen.

37. Bilpooler, punkt 13 (M)

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

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 53 och

2021/22:3757 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 30 och 31,
bifaller delvis motion
2021/22:4066 av Lorentz Tovatt m.fl. (MP) yrkande 24 och
avslår motion
2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 26 i denna del.

Ställningstagande

Vi menar att det bör tas fram en juridisk definition av begreppet bilpool. Vi vill påminna om att en juridisk definition av begreppet bilpool föreslås i utredningsbetänkandet Från värdekedja till värdecykel (SOU 2017:22), vilken ger en möjlighet för kommunerna att reservera gatumark för bilpools. Regeringen bör omgående inleda arbetet med utgångspunkt i ovan nämnda utredning i syfte att så snabbt som möjligt föreslå att begreppet bilpool definieras i lagstiftningen.

Vi vill vidare lyfta fram vikten av att stimulera delningsekonomin. Den kommer enligt vår mening att vara en viktig del i omställningen till gröna transporter. Detta inkluderar både privatpersoner och privata företag. Nyligen presenterades slutresultatet av Bilpoolsutredningen i utredningsbetänkandet Motorfordonspooler – på väg mot ökad delning av motorfordon (SOU 2020:22). Denna utredning var redan från början otillräcklig då den, obegripligt nog, exkluderade biluthyrningsföretag. Därför bör en utredning tillsättas som syftar till att ta ett samlat grepp om hela delningsekonomin, där både bilpools och hyrbilsföretagande inkluderas tillsammans med en översyn av skatter och moms syftande till en ökad harmonisering.

38. Bilpools, punkt 13 (SD)

av Jimmy Ståhl (SD), Patrik Jönsson (SD) och Stefan Plath (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

2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 26 i denna del och
avslår motionerna

2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 53,

2021/22:3757 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 30 och 31 samt

2021/22:4066 av Lorentz Tovatt m.fl. (MP) yrkande 24.

Ställningstagande

Vi vill lyfta fram 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, särskilt eftersom det blir allt svårare att få tag på en egen parkeringsplats. Vidare finns det givetvis även andra positiva skäl till att starta en bilpool. För att fortsättningsvis kunna planera och generera största möjliga samhällsnytta behöver, utöver vanliga parkeringsplatser, även bilpooler finnas med i planarbetet.

39. Bilpooler, punkt 13 (C)

av Mikael Larsson (C).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 53 och

2021/22:3757 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 30 och

avslår motionerna

2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 26 i denna del,

2021/22:3757 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 31 och

2021/22:4066 av Lorentz Tovatt m.fl. (MP) yrkande 24.

Ställningstagande

Det kan inledningsvis konstateras att en vanlig personbil står stilla ungefär 97 procent av tiden. Liksom i andra branscher kan ett ökat nyttjande av fordonen, t.ex. genom att man delar ett fordon med andra, bidra till att resurserna används mer effektivt. Användningen av bilpooler är ett sådant exempel som kan vara ett viktigt steg på vägen för att minska utsläppen och samtidigt öka mobiliteten.

I dag saknas det en juridisk definition av begreppet bilpool, vilket jag menar försvårar i 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. Det är viktigt att regeringen får i uppdrag att ta fram en juridisk definition av bilpooler för att göra dem mer lättillgängliga. I dag används begreppet för att referera till en tjänst som i grunden handlar om delningsekonomi. Utvecklingen när det gäller fordon går snabbt, och i dag finns det även elsparkcyklar, elmopeder m.m. som kan delas. Ett bättre uttryck vore därför ”fordonspool”, och det gäller då att det i så fall tas fram en juridisk definition av detta begrepp. Mobilitet innebär i grunden att människor ska kunna röra sig på ett fritt, effektivt och klimatvänligt sätt.

En delningstjänst som är kopplad till fordon ska vara en allmänt tillgänglig tjänst, där allmänhet, företag och organisationer kan nyttja fordon dygnet runt samt erbjuda uthyrning under kortare tid, och där användaren ska ha förhandsgodkänts genom medlemskap för att kunna nyttja tjänsten.

Jag menar sammanfattningsvis att det bör tas fram en juridisk definition av begreppet bilpool, alternativt fordonspool, i syfte att ge kommunerna större rådgighet över avdelandet av gatumark till delningstjänster inom transportsektorn.

40. Bilpooler, punkt 13 (MP)

av Axel Hallberg (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:4066 av Lorentz Tovatt m.fl. (MP) yrkande 24,

bifaller delvis motion

2021/22:3757 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 31 och

avslår motionerna

2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 26 i denna del,

2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 53 och

2021/22:3757 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 30.

Ställningstagande

I dag står en svensk bil parkerad och outnyttjad ca 97 procent av tiden. Av de fem säten som finns i en vanlig bil används i genomsnitt ett och ett halvt. Jag konstaterar att det innebär att en vanlig bil nyttjas till mellan 1,5 och 2 procent av sin kapacitet. På många platser och för många människor finns därmed en enorm outnyttjad potential att öka effektiviteten i hur vi använder bilar.

Jag vill lyfta fram att en övergång till en modell som baseras på nyttjande i stället för ägande kan göra att bilarna används mer effektivt. Jag menar att det är viktigt att gynna olika delningslösningar för bilar, exempelvis bilpooler och kombinerad mobilitet (mobility as a service, MAAS). Jag anser att regeringen bör genomföra en offentlig satsning på bilpooler och ge kommuner möjlighet att reservera parkeringsplatser för bilpoolers fordon. I sammanhanget vill jag även peka på vikten av att sänka momsen på bilpooler.

Vidare kan jag konstatera att digital teknik har gjort att många resor inte längre är nödvändiga. Med rätt styrmedel kan utsläppen från tjänsteresor och pendlingsresor minska drastiskt då digital mötesteknik möjliggör distansarbete och virtuella möten. Allteftersom transporter med bil och flyg blir dyrare ökar

också incitamenten för arbetsgivare att genomföra färre tjänsteresor. Jag vill dock framhålla att det digitala mötet inte alltid fullt ut kan ersätta det fysiska mötet, och därför behövs möjligheten till ett klimatsmart resande. Jag vill särskilt peka på att myndigheternas arbete med resfria möten bör utvecklas.

Sammanfattningsvis menar jag att det bör införas ett regelverk för kombinerad mobilitet som gör det möjligt att ersätta bilresor med mindre miljöbelastande sätt att förflytta sig samt att det bör genomföras en offentlig satsning på bilpooler.

41. Parkeringsfrågor, punkt 14 (M)

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

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2021/22:3436 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkandena 23 och 24 samt

2021/22:3757 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 8 och 9,

bifaller delvis motionerna

2021/22:3203 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 9 och

2021/22:3506 av Niels Paarup-Petersen m.fl. (C) yrkande 1 och

avslår motionerna

2021/22:232 av Markus Wiechel och Alexander Christiansson (båda SD),

2021/22:311 av Markus Wiechel m.fl. (SD) yrkande 3,

2021/22:481 av Michael Rubbestad (SD),

2021/22:607 av Jan Ericson (M),

2021/22:2284 av Maria Nilsson (L),

2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 26 i denna del och 34,

2021/22:3071 av Hans Ekström (S),

2021/22:3408 av Lorentz Tovatt och Emma Hult (båda MP) yrkande 2,

2021/22:3506 av Niels Paarup-Petersen m.fl. (C) yrkande 2,

2021/22:4066 av Lorentz Tovatt m.fl. (MP) yrkande 26 och

2021/22:4067 av Karolina Skog (MP) yrkande 7.

Ställningstagande

Vi vill inledningsvis framhålla att en modern transportpolitik måste bygga på incitament där ny teknik premieras. Vi kan konstatera att luftföroreningar påverkar både miljön och människors hälsa negativt. Det är därför angeläget att verktyg för att minska problemen med dålig luftkvalitet kommer på plats. Det är också särskilt viktigt att ge kommunerna möjlighet att utifrån varje

enskild kommuns förutsättningar och behov minska de skadliga partiklarna och förbättra luftkvaliteten, klimatet och hälsan. I dag saknar kommunerna lagligt stöd för att differentiera parkeringsavgifter utifrån fordonens miljöklassning. Vi vill ge kommunerna en sådan möjlighet för att uppmuntra användningen av miljövänliga bilar. Vi ser vidare att parkeringsplatser i kommunerna tas bort utifrån miljöhänsyn. I denna del behöver Sverige i grunden förändra synen på bilar i tätorter. Det är viktigt att alla som bor i en kommun – oavsett ålder, boende och fysiska förutsättningar – kan ta sig in till de centrala delarna av kommunen. Detta förutsätter god tillgång till parkeringar med fokus på fossilfritt drivna bilar. Genom detta skulle centrala delar av kommunerna tillgängliggöras för alla invånare, utan att ge avkall på de miljömässiga ambitionerna. Vi menar bl.a. att en utredning med syftet att reformera befintlig lagstiftning i denna del därför bör tillsättas.

Vi vill också att det ska bli möjligt för kommunerna att reservera parkeringsplatser för delningsfordon. Privatägda bilar står parkerade 23 timmar under ett genomsnittligt dygn, vilket innebär att parkerade bilar tar mycket mark i anspråk i våra städer men också att fordonsparken underutnyttjas. Vi ser att nya tjänster växer fram där plattformar erbjuder delning av motorfordon som bilar, motorcyklar eller mopeder. Att dela på fordon är därför ett praktiskt och ekonomiskt klokt val för många familjer som öppnar nya möjligheter att köpa en ny klimatsmart bil. Det är tjänster som kan innebära stora nyttor för den enskilde men också för samhället i stort genom ökat resursutnyttjande och minskad trängsel. För många människor, inte minst i våra större städer, är möjligheten att dela bil ett bra och prisvärt alternativ till den privatägda bilen. I dag finns dock ingen laglig rätt för kommuner att reservera parkeringsplatser för delningsfordon på allmän platsmark. Vi menar att kommunerna därför bör ges en sådan möjlighet att stötta delningsekonomin. Vi har länge drivit denna fråga, liksom många kommuner runt om i Sverige. I april 2020 föreslog en statlig utredning att en sådan möjlighet ska införas (SOU 2020:22). Vi vill framhålla att det är viktigt att regeringen agerar skyndsamt för att få en sådan regeländring på plats.

Sammanfattningsvis menar vi att det bör möjliggöras för kommunerna att införa differentierade parkeringsavgifter baserat på fordonets miljö- och klimatpåverkan och att de bör kunna reservera parkeringsplatser för delningsfordon.

42. Parkeringsfrågor, punkt 14 (SD)

av Jimmy Ståhl (SD), Patrik Jönsson (SD) och Stefan Plath (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna
 2021/22:232 av Markus Wiechel och Alexander Christiansson (båda SD),
 2021/22:481 av Michael Rubbestad (SD) och
 2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 26 i denna del och 34
 samt
 avslår motionerna
 2021/22:311 av Markus Wiechel m.fl. (SD) yrkande 3,
 2021/22:607 av Jan Ericson (M),
 2021/22:2284 av Maria Nilsson (L),
 2021/22:3071 av Hans Ekström (S),
 2021/22:3203 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 9,
 2021/22:3408 av Lorentz Tovatt och Emma Hult (båda MP) yrkande 2,
 2021/22:3436 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkandena 23 och 24,
 2021/22:3506 av Niels Paarup-Petersen m.fl. (C) yrkandena 1 och 2,
 2021/22:3757 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 8 och 9,
 2021/22:4066 av Lorentz Tovatt m.fl. (MP) yrkande 26 och
 2021/22:4067 av Karolina Skog (MP) yrkande 7.

Ställningstagande

Parkeringsplatser är hårdvaluta i dagens städer, för centrumhandeln, för företagandet i sin helhet och för boende. Vi kan konstatera att det blir svårare och svårare att få tag på en egen parkeringsplats. Vi menar att parkeringsplatser därför bör tas i beaktande i samhällsplaneringen.

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 genererar därmed förutsättningar för ett hållbart företagande. Vi vill uppmärksamma att fler och fler bilister parkerar i lastzoner, trots att det råder parkeringsförbud för andra trafikanter än de som har ett uppdrag att lasta eller lossa gods. Detsamma gäller busshållplatser för linjetrafiken eller särskilda parkeringsplatser för bussar i beställningstrafik. Vi menar att respektlösheten mot parkeringsförbudet skapar stora problem. Därför bör påföljden för överträdelse av parkeringsförbud skärpas för att stävja missbruket. Vi anser att möjligheten att öka parkeringsböter och övriga påföljder vid dessa överträdelse 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

fusket, men det finns fortfarande mycket kvar att göra, som att exempelvis 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 utryckning 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 utryckning. Vi menar att det behövs en ändring av relevanta lagar, förordningar och andra regler så att blåljusfordon under pågående utryckning inte får beläggas med parkeringsanmärkning eller kontrollavgift.

43. Parkeringsfrågor, punkt 14 (C)

av Mikael Larsson (C).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:3506 av Niels Paarup-Petersen m.fl. (C) yrkandena 1 och 2,
bifaller delvis motionerna

2021/22:3203 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 9,

2021/22:3436 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 23 och

2021/22:3757 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 8 och
avslår motionerna

2021/22:232 av Markus Wiechel och Alexander Christiansson (båda SD),

2021/22:311 av Markus Wiechel m.fl. (SD) yrkande 3,

2021/22:481 av Michael Rubbestad (SD),

2021/22:607 av Jan Ericson (M),

2021/22:2284 av Maria Nilsson (L),

2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 26 i denna del och 34,

2021/22:3071 av Hans Ekström (S),

2021/22:3408 av Lorentz Tovatt och Emma Hult (båda MP) yrkande 2,

2021/22:3436 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 24,

2021/22:3757 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 9,

2021/22:4066 av Lorentz Tovatt m.fl. (MP) yrkande 26 och

2021/22:4067 av Karolina Skog (MP) yrkande 7.

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 för 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 den kommunala avgiftslagen 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.

44. Parkeringsfrågor, punkt 14 (V)

av Jens Holm (V).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:3203 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 9,

bifaller delvis motionerna

2021/22:3436 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 23,

2021/22:3506 av Niels Paarup-Petersen m.fl. (C) yrkande 1 och

2021/22:3757 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 8 och

avslår motionerna

2021/22:232 av Markus Wiechel och Alexander Christiansson (båda SD),

2021/22:311 av Markus Wiechel m.fl. (SD) yrkande 3,

2021/22:481 av Michael Rubbestad (SD),

2021/22:607 av Jan Ericson (M),

2021/22:2284 av Maria Nilsson (L),

2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 26 i denna del och 34,

2021/22:3071 av Hans Ekström (S),

2021/22:3408 av Lorentz Tovatt och Emma Hult (båda MP) yrkande 2,

2021/22:3436 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 24,

2021/22:3506 av Niels Paarup-Petersen m.fl. (C) yrkande 2,

2021/22:3757 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 9,

2021/22:4066 av Lorentz Tovatt m.fl. (MP) yrkande 26 och
2021/22:4067 av Karolina Skog (MP) yrkande 7.

Ställningstagande

Den fysiska planeringen och hur marken används har stor betydelse för hur våra resor och transporter kommer att utvecklas. Genom att använda parkeringsavgifter som styrmedel kan miljö- och klimatpåverkan från biltrafiken enligt min mening minskas genom att man t.ex. differentierar avgiften på parkeringsplatser utifrån fordonens miljöegenskaper. Jag uppmärksammar att man i Tyskland genom en bildelningslag har gjort att kommuner även kan sänka eller ta bort parkeringsavgiften för exempelvis fordon i bilpools eller andra delningstjänster. För att kommunerna här i Sverige ska kunna använda parkeringsavgifterna som ett redskap för transporteffektivare tätorter krävs det förändringar av lagstiftningen. Det handlar bl.a. om lagen (1957:259) om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats, m.m. Jag menar att regeringen bör återkomma med förslag på ändringar i relevant lagstiftning för att möjliggöra för kommunerna att genom differentierad avgift på parkeringsplatser minska biltrafikens miljö- och klimatpåverkan.

45. Parkeringsfrågor, punkt 14 (L)

av Helena Gellerman (L).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion
2021/22:2284 av Maria Nilsson (L),
bifaller delvis motion
2021/22:3071 av Hans Ekström (S) och
avslår motionerna
2021/22:232 av Markus Wiechel och Alexander Christiansson (båda SD),
2021/22:311 av Markus Wiechel m.fl. (SD) yrkande 3,
2021/22:481 av Michael Rubbestad (SD),
2021/22:607 av Jan Ericson (M),
2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 26 i denna del och 34,
2021/22:3203 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 9,
2021/22:3408 av Lorentz Tovatt och Emma Hult (båda MP) yrkande 2,
2021/22:3436 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkandena 23 och 24,
2021/22:3506 av Niels Paarup-Petersen m.fl. (C) yrkandena 1 och 2,
2021/22:3757 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 8 och 9,
2021/22:4066 av Lorentz Tovatt m.fl. (MP) yrkande 26 och

2021/22:4067 av Karolina Skog (MP) yrkande 7.

Ställningstagande

Jag kan konstatera att fler och fler i dag använder olika appar för att betala sina parkeringsavgifter. På många ställen har man också tagit bort parkeringsautomaterna. Parkeringsfrågor regleras i två olika lagar: lagen om parkeringsavgift, som gäller när man parkerar på gatumark, och lagen om kontrollavgift för olovlig parkering vid parkering på tomtmark. Fortfarande är inte lagstiftningen, apparnas utformning och de befintliga parkeringsautomaterna helt kompatibla. Jag menar att det måste vara samma tillgänglighet till apparna som det är till fasta parkeringsautomater, och det måste vara samma konsekvenser i händelse av att de inte fungerar. Mot den bakgrunden menar jag att det bör tillsättas en utredning för att säkerställa rättssäkerheten vid användningen av appar vid parkering.

46. Parkeringsfrågor, punkt 14 (MP)

av Axel Hallberg (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:4066 av Lorentz Tovatt m.fl. (MP) yrkande 26,

bifaller delvis motion

2021/22:4067 av Karolina Skog (MP) yrkande 7 och

avslår motionerna

2021/22:232 av Markus Wiechel och Alexander Christiansson (båda SD),

2021/22:311 av Markus Wiechel m.fl. (SD) yrkande 3,

2021/22:481 av Michael Rubbestad (SD),

2021/22:607 av Jan Ericson (M),

2021/22:2284 av Maria Nilsson (L),

2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 26 i denna del och 34,

2021/22:3071 av Hans Ekström (S),

2021/22:3203 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 9,

2021/22:3408 av Lorentz Tovatt och Emma Hult (båda MP) yrkande 2,

2021/22:3436 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkandena 23 och 24,

2021/22:3506 av Niels Paarup-Petersen m.fl. (C) yrkandena 1 och 2 samt

2021/22:3757 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 8 och 9.

Ställningstagande

Jag menar att det behövs nya och vässade verktyg för att bryta storstadsbilismen. Enligt Trafikverket är hälften av alla bilresor i våra tätorter kortare än fem kilometer. Att få ned utsläppen från dessa resor till nära noll är inte bara en lågt hängande frukt i klimatarbetet, utan det skulle även ge positiva sidoeffekter som minskade luftföroreningar i städerna, förbättrad folkhälsa och mer attraktiva stadsmiljöer. Jag vill starkt understryka att bilismen i storstäderna måste brytas. Därför anser jag att parkeringsnormen i plan- och bygglagen bör ersättas med en mobilitetsnorm. I sammanhanget vill jag även uppmärksamma behovet av att höja och utveckla trängselskatterna och införa avgifter på fler ställen i staden för att minska trängseln. Vidare behöver statliga stöd till kommunala åtgärder för klimatsmart stads- och trafikplanering genom stadsmiljöavtalen och Klimatklivet utvecklas och stärkas.

47. Flyttning av fordon, punkt 15 (M, SD)

av Maria Stockhaus (M), Sten Bergheden (M), Jimmy Ståhl (SD), Anders Hansson (M), Patrik Jönsson (SD), Åsa Coenraads (M) och Stefan Plath (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 motionerna
2021/22:676 av Per Söderlund m.fl. (SD) och
2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 96,
bifaller delvis motionerna
2021/22:1046 av Lars Mejern Larsson och Mikael Dahlgvist (båda S),
2021/22:1945 av Lotta Olsson (M),
2021/22:2777 av Sten Bergheden (M) och
2021/22:3390 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkande 1 i denna del och
avslår motion
2021/22:122 av Ann-Sofie Lifvenhage (M).

Ställningstagande

Vi vill peka på att ett stort problem med stulna bilar är att de blir stående alltför länge på det ställe där de lämnades av förövaren. Polisen undersöker i dessa fall fordonet, 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 eller plundrad eller sätts i brand. För att undvika detta måste enligt vår mening fordonet forslas bort snarast, innan mer åverkan har gjorts på fordonet.

I dag är det dock mycket svårt att få tillstånd att flytta ett fordon som någon har parkerat eller övergett på någon annans mark. Dagens regelverk innebär i praktiken fri parkering på annans mark i sju dagar eller en månad i det fall fordonsägaren lyckas undvika att bli informerad av markägaren. Under tiden kan det felparkerade fordonet innebära stora problem för den enskilda markägaren. Exempelvis kan en infart till en fastighet blockeras av ett felparkerat fordon så länge det inte utgör en fara för trafiken. Resultatet kan vara att det t.ex. blir omöjligt för en lantbrukare att bruka sin mark då det är omöjligt att komma ut på en åker som blockeras av ett felparkerat fordon. En näringsidkare kan få problem att bedriva sin verksamhet om exempelvis en lastkaj blockeras på detta sätt. Vi understryker att detta inte är en rimlig ordning.

I dag är regelverket snårigt, och vi konstaterar att det inte är en självklarhet att ett övergivet fordon kan flyttas av myndigheterna. Att parkera på någons mark utan hans eller hennes tillstånd borde vara belagt med vite. Regelverket bör ändras så att markägaren själv kan avgöra vilka fordon som får vara på hans eller hennes mark så länge det inte strider mot andra lagar. Markägaren bör också kunna begära hjälp av en lämplig myndighet med en skyndsam flyttning av fordonet. Vi menar sammanfattningsvis att möjligheten att snabbare forsla bort övergivna fordon därför bör utredas.

48. Flyttning av fordon, punkt 15 (L)

av Helena Gellerman (L).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:3390 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkande 1 i denna del,
bifaller delvis motionerna

2021/22:676 av Per Söderlund m.fl. (SD),

2021/22:1046 av Lars Mejern Larsson och Mikael Dahlqvist (båda S),

2021/22:1945 av Lotta Olsson (M),

2021/22:2777 av Sten Bergheden (M) och

2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 96 och
avslår motion

2021/22:122 av Ann-Sofie Lifvenhage (M).

Ställningstagande

Det behövs skärpt lagstiftning om flyttning av fordon. Jag kan konstatera att olagliga fordon är ett av många allvarliga problem med koppling till annan brottslighet. Fordonen används som flyktbilar, murbräckor eller gömmor för

narkotika och stöldgods. Staten och kommunerna har numera möjlighet att i vissa fall flytta och omhänderta ett fordon om det är parkerat i strid med gällande föreskrifter och den registrerade ägaren har obetalda felparkeringsavgifter som överstiger ett visst belopp och som har lämnats för indrivning. Jag kan dock tyvärr konstatera att de lagändringar som gjordes för några år sedan har haft mycket begränsad effekt. Orsakerna till detta är flera, bl.a. att kommunerna inte får flytta bilar som är korrekt parkerade. Ett flertal bilar är dessutom i så dåligt skick att de inte är utmätningsbara.

Jag kan konstatera att det har gjorts en översyn av hela lagstiftningen om flyttning av fordon, vilken redovisades i en departementspromemoria i november 2020 men ännu inte har lett till lagstiftning (Ds 2020:20). Jag anser att det brådskar med att modernisera lagstiftningen för att ytterligare komma åt problemet med systematiskt parkeringsfusk. Regeringen bör därför skyndsamt fortsätta beredningsarbetet och återkomma med förslag som bl.a. innebär att ett fordon bör kunna beslagtogs eller förverkas om det har framförts trots att det är avställt, falskskyltat eller belagt med körförbud, att myndigheter och markägare ges bättre förutsättningar att forsla bort övergivna bilar samt att bortforsling av övergivna bilar som huvudregel ska bekostas av fordonsägaren.

49. Vägtrafikregistret, punkt 16 (M)

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

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna
2021/22:1960 av Lars Jilmstad (M) och
2021/22:3757 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 42,
bifaller delvis motionerna
2021/22:350 av Hampus Hagman (KD),
2021/22:1184 av Daniel Bäckström (C),
2021/22:1442 av Borianan Åberg (M),
2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 101,
2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 62,
2021/22:3502 av Anders Åkesson och Johan Hedin (båda C) yrkande 5,
2021/22:3593 av Lars Beckman (M) och
2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 52 och
avslår motion
2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 16, 97 och 99.

Ställningstagande

Fordonsregistret är ett öppet register där det enkelt går att ta reda på vem som äger vilket fordon. Vi menar att det bör utredas om det finns möjlighet att införa restriktioner när det gäller att lämna ut fordonsuppgifter till andra än ägaren.

50. Vägtrafikregistret, punkt 16 (SD)

av Jimmy Ståhl (SD), Patrik Jönsson (SD) och Stefan Plath (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna
 2021/22:1442 av Boriana Åberg (M) och
 2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 16, 97, 99 och 101 samt
 bifaller delvis motionerna
 2021/22:350 av Hampus Hagman (KD),
 2021/22:1184 av Daniel Bäckström (C),
 2021/22:1960 av Lars Jilmstad (M),
 2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 62,
 2021/22:3502 av Anders Åkesson och Johan Hedin (båda C) yrkande 5,
 2021/22:3593 av Lars Beckman (M),
 2021/22:3757 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 42 och
 2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 52.

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 stöldriskan 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 då det mesta sker digitalt är inte befogat. Därför behöver vägtrafikregisteravgiften ses över.

Slutligen vill vi uppmärksamma frågan om påställning av sommarfordon och trafikillstånd. Åren 2020 och 2021 fick många verksamheter lägga ned, ställa om eller placeras i malpåse på grund av pandemin. Inom besöksnäringen och kanske främst inom bussbranschen var detta påtagligt. Vi menar att Transportstyrelsen inte anpassade sin verksamhet till rådande världsläge. Bolag som tvingades ställa av sitt enda fordon fick ett brev om att de skulle mista sitt tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik. Bussbolag som tvingades ställa av sin buss under pandemin fick trots detta ett beslut om att tidsfristen upphör om sex månader. Enligt vår mening tog Transportstyrelsen inte hänsyn till den rådande situationen. Vi menar att myndighetsutövning måste vara ödmjuk och bevilja förlängning av tillstånd till nästföljande år. För 2020 och 2021 är det covid-19 som påverkar företagen. I framtiden kan det vara något annat, och det måste myndigheter ha beredskap för att kunna anpassa sin myndighetsutövning till.

51. Vägtrafikregistret, punkt 16 (C, L)

av Helena Gellerman (L) och Mikael Larsson (C).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna
2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 62 och

2021/22:3502 av Anders Åkesson och Johan Hedin (båda C) yrkande 5,
bifaller delvis motionerna
2021/22:350 av Hampus Hagman (KD),
2021/22:1184 av Daniel Bäckström (C),
2021/22:1442 av Boriana Åberg (M),
2021/22:1960 av Lars Jilmstad (M),
2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 101,
2021/22:3593 av Lars Beckman (M),
2021/22:3757 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 42 och
2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 52 och
avslår motion
2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 16, 97 och 99.

Ställningstagande

För att minska risken för stölder av attraktiva fordon och missbruk av personuppgifter bör möjligheten att söka i vägtrafikregistret ses över och i vissa fall begränsas. Vi menar att det är viktigt att begränsa åtkomsten till fordonsuppgifter. Detta kan exempelvis ske genom att den som vill hämta uppgifter måste legitimera sig via e-legitimation för att få tillgång till fordonsuppgifter i syfte att öka säkerheten. Vi menar att ett sådant legitimationsförfarande avsevärt skulle kunna minska möjligheten för obehöriga att ta fram uppgifter, samtidigt som det inte skulle hindra ett legitimt bruk av vägtrafikregistret.

52. Vägtrafikregistret, punkt 16 (KD)

av Magnus Jacobsson (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 52,
bifaller delvis motionerna
2021/22:350 av Hampus Hagman (KD),
2021/22:1184 av Daniel Bäckström (C),
2021/22:1442 av Boriana Åberg (M),
2021/22:1960 av Lars Jilmstad (M),
2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 101,
2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 62,
2021/22:3502 av Anders Åkesson och Johan Hedin (båda C) yrkande 5,
2021/22:3593 av Lars Beckman (M) och
2021/22:3757 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 42 och

avslår motion

2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 16, 97 och 99.

Ställningstagande

Jag menar att det bör utredas hur den allmänna tillgången till fordonsregistret kan begränsas. I många länder i Europa är det vanligt att registren endast är öppna för myndigheter. Jag kan konstatera att svenska myndigheter har bristande tillgång till andra länders fordonsregister, samtidigt som den svenska öppenheten skapar problem för enskilda och företag. Jag vill uppmärksamma att kriminella från hela Europa kan utnyttja vår öppenhet för att lokalisera stöldbegärliga fordon. Jag menar att det därför är angeläget att tillgången till det svenska fordonsregistret begränsas till myndigheter, försäkringsbolag och vaktbolag. Regeringen bör snarast utreda utformningen av ett sådant system.

53. Fordonsmålvakter, punkt 17 (M)

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

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion
2021/22:3757 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 43,
bifaller delvis motionerna
2021/22:550 av Jan Ericson (M),
2021/22:730 av Joakim Järrebring (S),
2021/22:942 av Caroline Helmersson Olsson m.fl. (S),
2021/22:1136 av John Weinerhall och Viktor Wärnick (båda M) yrkandena 1 och 2,
2021/22:1496 av Boriana Åberg (M) yrkande 1,
2021/22:2535 av Angelica Lundberg m.fl. (SD) yrkande 7,
2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 79,
2021/22:3390 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkande 1 i denna del,
2021/22:3656 av Niels Paarup-Petersen (C) yrkande 2,
2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 33 och
2021/22:4190 av Andreas Carlson m.fl. (KD) yrkande 36 och
avslår motionerna
2021/22:1136 av John Weinerhall och Viktor Wärnick (båda M) yrkande 3,
2021/22:1496 av Boriana Åberg (M) yrkandena 2–4,
2021/22:2535 av Angelica Lundberg m.fl. (SD) yrkandena 4–6,
2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 98,

2021/22:3231 av Martina Johansson m.fl. (C) yrkande 17,
 2021/22:3390 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkande 2,
 2021/22:3656 av Niels Paarup-Petersen (C) yrkandena 3 och 4 samt
 2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 31 och 32.

Ställningstagande

Vi menar att det är viktigt att se över regelverket för att få bort fordonsmålvakter. Möjligheten för personer med samordningsnummer att på papperet äga ett obegränsat antal bilar bör utredas liksom möjligheten att få bort fordonsmålvakter bland svenska medborgare. Dagens situation drabbar utsatta människor och ger kriminella möjlighet att använda sig av bilar i samband med brott utan att kunna knytas till fordonet.

54. Fordonsmålvakter, punkt 17 (SD)

av Jimmy Ståhl (SD), Patrik Jönsson (SD) och Stefan Plath (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 motionerna

2021/22:2535 av Angelica Lundberg m.fl. (SD) yrkandena 4–7,

2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 79 och 98 samt

2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 33,

bifaller delvis motionerna

2021/22:550 av Jan Ericson (M),

2021/22:730 av Joakim Järrebring (S),

2021/22:942 av Caroline Helmersson Olsson m.fl. (S),

2021/22:1496 av Boriana Åberg (M) yrkandena 3 och 4,

2021/22:3390 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkande 1 i denna del,

2021/22:3656 av Niels Paarup-Petersen (C) yrkande 2,

2021/22:3757 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 43 och

2021/22:4190 av Andreas Carlson m.fl. (KD) yrkande 36 och

avslår motionerna

2021/22:1136 av John Weinerhall och Viktor Wärnick (båda M) yrkandena 1–3,

2021/22:1496 av Boriana Åberg (M) yrkandena 1 och 2,

2021/22:3231 av Martina Johansson m.fl. (C) yrkande 17,

2021/22:3390 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkande 2,

2021/22:3656 av Niels Paarup-Petersen (C) yrkandena 3 och 4 samt

2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 31 och 32.

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 fordonskulder. 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 ägarbyten 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 införas 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 applikation 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 fordonets skulder före köp, antingen via Transportstyrelsens app eller på webben.

Vi menar dessutom att 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 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 fordonskatter 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 ägandeskapet vid försök att kringgå ett sådant nyägandeförbud. I de fall en skuldbelagd person försöker registrera sig som ägare till nya fordon ska ägandeskapet 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 här, 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 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, kontrollera att de inte tar parkeringsplatser i anspråk och kontrollera 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.

55. Fordonsmålvakter, punkt 17 (C)

av Mikael Larsson (C).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag 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

2021/22:3231 av Martina Johansson m.fl. (C) yrkande 17,
bifaller delvis motionerna

2021/22:2535 av Angelica Lundberg m.fl. (SD) yrkande 5,

2021/22:3390 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkande 1 i denna del och

2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 32 och
avslår motionerna

2021/22:550 av Jan Ericson (M),

2021/22:730 av Joakim Järrebring (S),

2021/22:942 av Caroline Helmersson Olsson m.fl. (S),

2021/22:1136 av John Weinerhall och Viktor Wärnick (båda M) yrkandena 1–
3,

2021/22:1496 av Borian Åberg (M) yrkandena 1–4,

2021/22:2535 av Angelica Lundberg m.fl. (SD) yrkandena 4, 6 och 7,

2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 79 och 98,
2021/22:3390 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkande 2,
2021/22:3656 av Niels Paarup-Petersen (C) yrkandena 2–4,
2021/22:3757 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 43,
2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 31 och 33 samt
2021/22:4190 av Andreas Carlson m.fl. (KD) yrkande 36.

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 både flytta felparkerade fordon och öka polisens befogenheter att omhänderta fordon med stora skulder.

56. Fordonsmålvakter, punkt 17 (KD)

av Magnus Jacobsson (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2021/22:2535 av Angelica Lundberg m.fl. (SD) yrkande 7,
2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 31–33 och
2021/22:4190 av Andreas Carlson m.fl. (KD) yrkande 36,
bifaller delvis motionerna
2021/22:550 av Jan Ericson (M),
2021/22:730 av Joakim Järrebring (S),
2021/22:942 av Caroline Helmersson Olsson m.fl. (S),
2021/22:1136 av John Weinerhall och Viktor Wärnick (båda M) yrkande 2,
2021/22:2535 av Angelica Lundberg m.fl. (SD) yrkande 4,
2021/22:3231 av Martina Johansson m.fl. (C) yrkande 17,
2021/22:3390 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkande 1 i denna del och
2021/22:3656 av Niels Paarup-Petersen (C) yrkande 2 och
avslår motionerna
2021/22:1136 av John Weinerhall och Viktor Wärnick (båda M) yrkandena 1
och 3,
2021/22:1496 av Boriana Åberg (M) yrkandena 1–4,
2021/22:2535 av Angelica Lundberg m.fl. (SD) yrkandena 5 och 6,
2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 79 och 98,
2021/22:3390 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkande 2,

2021/22:3656 av Niels Paarup-Petersen (C) yrkandena 3 och 4 samt
2021/22:3757 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 43.

Ställningstagande

Jag vill inledningsvis påtala att fordonsmålvakter, dvs. personer som formellt står som ägare till ett fordon utan att själva ha det i sin besittning, är ett viktigt verktyg för den organiserade brottsligheten. Ett problem är också att en och samma person, som inte är svensk medborgare, kan skapa flera samordningsnummer. Därigenom kan det existera ett antal digitala personer med samordningsnummer utan att dessa motsvaras av någon fysisk person. Dessa ”personer” med samordningsnummer kan i sin tur äga ett flertal bilar vardera. Riksdagen har beslutat om regeringens propositionen 2019/20:67 Användningsförbud och avskyltning av fordon med obetalda felparkeringsavgifter, vilket innebär att det har blivit förbjudet att använda ett fordon med obetalda felparkeringsavgifter och att en polis eller bilinspektör ska ta hand om fordonets registreringsskyltar om användningsförbudet överträds. Jag menar att detta är ett steg i rätt riktning. Jag vill dock i likhet med flertalet remissinstanser att reglerna skärps ytterligare. Tiden för att meddela ett användningsförbud bör förkortas från sex till tre månader. Jag anser också att det inte räcker att ta registreringsskylten i beslag. En polis eller bilinspektör ska ha rätt att omhänderta ett fordon när ett användningsförbud överträds och fordonet används utan registreringsskylt. Jag menar vidare att en person med samordningsnummer endast ska få äga en bil i Sverige.

57. Fordonsmålvakter, punkt 17 (L)

av Helena Gellerman (L).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag 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

2021/22:3390 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkandena 1 i denna del och 2, bifaller delvis motionerna

2021/22:1136 av John Weinerhall och Viktor Wärnick (båda M) yrkande 2,

2021/22:2535 av Angelica Lundberg m.fl. (SD) yrkande 4,

2021/22:3231 av Martina Johansson m.fl. (C) yrkande 17,

2021/22:3757 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 43 och

2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 32 och avslår motionerna

2021/22:550 av Jan Ericson (M),

2021/22:730 av Joakim Järrebring (S),

2021/22:942 av Caroline Helmersson Olsson m.fl. (S),
2021/22:1136 av John Weinerhall och Viktor Wärnick (båda M) yrkandena 1 och 3,
2021/22:1496 av Boriana Åberg (M) yrkandena 1–4,
2021/22:2535 av Angelica Lundberg m.fl. (SD) yrkandena 5–7,
2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 79 och 98,
2021/22:3656 av Niels Paarup-Petersen (C) yrkandena 2–4,
2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 31 och 33 samt
2021/22:4190 av Andreas Carlson m.fl. (KD) yrkande 36.

Ställningstagande

Jag kan inledningsvis konstatera att det behövs nya åtgärder mot fordonsmålvakter. Olagliga fordon är ett av många allvarliga problem med koppling till annan brottslighet. Fordonen används som flyktbilar, murbräckor eller gömmor för narkotika och stöldgods. Genom att bilarna registreras på fordonsmålvakter blir det svårare att komma åt dem som egentligen begagnar sig av fordonet.

Det har gjorts en del lagändringar de senaste åren för att motverka problemet med fordonsmålvakter. Tyvärr visar det sig dock att lagändringarna har haft mycket begränsad effekt. Sedan den 1 januari 2021 finns det ny lagstiftning som gör det förbjudet att använda ett fordon med stora obetalda felparkeringsavgifter. En polis eller bilinspektör ska ta hand om fordonets registreringsskyltar om användningsförbudet överträds. Detta är ett steg i rätt riktning, men mer behöver göras.

Jag vill understryka att det behövs skärpt lagstiftning om fordonsmålvakter. Jag anser att det brådskar med att modernisera lagstiftningen för att ytterligare komma åt problemet. Regeringen bör därför skyndsamt fortsätta sitt beredningsarbete och återkomma med förslag som bl.a. innebär att ett fordon bör kunna beslagtas eller förverkas om det framförs trots att det är avställt, falskskyltat eller belagt med körförbud. Polisen måste alltid ha möjlighet att stoppa bilar under färd om det finns grundad anledning att misstänka att det handlar om en fordonsmålvakt. Regelverket måste också ändras när det gäller hur lång tid myndigheterna ska vara tvingade att invänta ägaren till en beslagtagna bil innan den förverkas. Som en ytterligare åtgärd kan man också överväga att en person med omfattande fordonsrelaterade skulder inte ska kunna godkännas som registrerad ägare till nya fordon innan de gamla skulderna har åtgärdats.

Likaså behöver möjligheten att utmäta fordon för att reglera skulder till det allmänna öka. Att detta är angeläget kan jag illustrera med ett exempel från Malmö. Enligt Transportstyrelsen äger Malmös tio mest aktiva fordonsmålvakter ca 10 procent av alla bilar som är registrerade i staden. Den mest aktiva målvakten står som ägare till 3 866 bilar och är skyldig över 8 miljoner kronor i obetalda parkeringsavgifter och skatter. Att mäta ut fordonen för obetalda skulder är dock inte möjligt eftersom bilar enligt gällande rätt är lös

egendom. Sådan egendom presumeras tillhöra den som har den i sin besittning, vilket naturligtvis inte fordonsmålvakterna har. Detta gör att Kronofogdemyndigheten inte kan agera. Jag kan konstatera att fordonregistret är ett register som staten administrerar, och avsikten måste ju vara att den som står upptagen där som ägare till en bil också är den verkliga ägaren. Om så vore fallet kunde ju också de bilar som fordonsmålvakterna har utmätas och/eller beläggas med kvarstad för fordonsmålvakternas obetalda skulder. Jag menar att det framstår som uppenbart att lagen måste ändras i de fall då det finns ett statligt administrerat ägarregister. Självklart ska den som står som ägare i ett sådant register också kunna presumeras vara den verkliga ägaren. I de fall det finns anledning att ifrågasätta om den rätta ägaren är registrerad bör detta bli föremål för särskild prövning, och om någon registrerar en fiktiv ägare för att t.ex. undgå utmätning bör detta hanteras enligt gängse regler.

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

av Jimmy Ståhl (SD), Patrik Jönsson (SD) och Stefan Plath (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 54 och 75 samt avslår motion

2021/22:3413 av Lorentz Tovatt (MP).

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 är tillåten att 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 mobilitetspaketet som EU nyligen har antagit för att på så sätt öka säkerheten på våra vägar.

59. Bestämmelser om vissa fordonstyper, punkt 18 (MP)

av Axel Hallberg (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion
2021/22:3413 av Lorentz Tovatt (MP) och
avslår motion
2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 54 och 75.

Ställningstagande

Inledningsvis kan jag konstatera att alla mopeder och motorcyklar som har sålts inom EU sedan den 1 januari 2021 måste vara typgodkända enligt avgas- och säkerhetskraven i Euro 5. Därmed är säkerhets- och utsläppsreglerna numera harmoniserade mellan mopeder, motorcyklar och bilar. En fordonstyp som däremot är undantagen från dessa regler är ironiskt nog kombinationen av en moped och en bil, dvs. mopedbilen. Jag vill understryka att mopedbilen i dagsläget är miljövidrig. I ett test utfört av Motormännens Riksförbund visade det sig att den populäraste mopedbilsmodellen helt saknade avgasrening och orsakade 164 gånger högre partikelutsläpp och 7 gånger högre kväveoxidutsläpp än den lagstadgade gränsen för personbilar. Jag menar att det är viktigt att ställa samma krav på mopedbilar som på andra mopeder. Därför bör Euro 5-kraven även appliceras på mopedbilar, och avgas- och säkerhetskraven bör harmoniseras mellan mopeder, motorcyklar och mopedbilar. Det är oacceptabelt att ett snabbt växande trafikslag som mopedbilarna kör runt fullständigt orenade från sina hälsofarliga avgaser i och i närheten av städer. Det är dags att ställa samma krav på mopedbilar som på mopeder. Allt annat vore orimligt.

60. Äldre fordon och motorhobbyn, punkt 19 (M, SD)

av Maria Stockhaus (M), Sten Bergheden (M), Jimmy Ståhl (SD), Anders Hansson (M), Patrik Jönsson (SD), Åsa Coenraads (M) och Stefan Plath (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 19 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2021/22:165 av Jan Ericson (M),

2021/22:393 av Josef Fransson (SD) yrkande 4,

2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 59 och 100 samt

2021/22:3751 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 1, 3 och 4 samt bifaller delvis motionerna

2021/22:171 av Jan Ericson och Lars Beckman (båda M),

2021/22:393 av Josef Fransson (SD) yrkandena 2 och 5,

2021/22:691 av Mats Nordberg och Runar Filper (båda SD),

2021/22:841 av Sofia Westergren m.fl. (M),

2021/22:1218 av Per Lodenius och Per Åsling (båda C),

2021/22:3025 av Mats Nordberg och Runar Filper (båda SD),

2021/22:3113 av Cecilia Widegren (M) och

2021/22:3114 av Cecilia Widegren (M) yrkandena 1–3.

Ställningstagande

Vi vill inledningsvis slå fast att det rullande kulturarvet i form av veteranbilar från olika tidsepoker är en folkrörelse som bidrar positivt till vårt land. Generationer möts under vinterhalvåret i garage kring arbetet med bilarna och under de ljusa sommarmånaderna för träffar och uppvisningar. Det rullande kulturarvet engagerar tiotusentals svenskar, och rörelsen berikar människors liv och stärker besöksnäringen, vilket bidrar till fler jobb och ökad ekonomisk tillväxt. Det rullande kulturarvet är en viktig del av den svenska kulturen och historien. Motorhobbyn har därför en viktig uppgift i att bevara vårt motorhistoriska arv. Bilismen har varit en viktig del i uppbyggnaden av vårt välfärdssamhälle, och många motorentusiaster vill därför bevara viktiga fordonsmodeller för framtiden. Vi menar att politiken i möjligaste mån bör stötta denna rörelse och underlätta för den att utvecklas. Vi vill därför lyfta fram följande tre frågor.

Det är för det första viktigt att aktivt verka för att underlätta import av veteranbilar från utlandet. Vi kan konstatera att bilar inte sällan importeras från USA för att sedan renoveras till värdefulla samlarbilar. Samtidigt har det

uppmärksammat att länsstyrelser fattar beslut om att värdefulla renoveringsobjekt inte får importeras utan ska betraktas som miljöfarligt avfall och därmed skrotas. Vi menar att detta uppenbarligen bottnar i bristande kunskap om fordonshistoria. Vi vill framhålla att EU-lagstiftningen ger tydliga riktlinjer om att begagnade fordon normalt inte är att betrakta som miljöfarligt avfall. Inte heller om det finns ett renoveringsbehov är fordonet miljöfarligt avfall. Vi vill betona att motorhobbyn är en viktig del av vårt samhälle, och den får inte ödeläggas av godtyckliga beslut från myndigheter. Myndighetsbeslut får under inga omständigheter vila på så vaga grunder som en enskild tjänstemans godtyckliga uppfattning.

För det andra vill vi lyfta fram vikten av att utreda förutsättningarna för förenklade regler och harmoniserade avgifter för det rullande kulturarvet. Vi vill betona behovet av att bekämpa onödig byråkrati och orimligt regelkrångel. Vi konstaterar att veteranbilsrörelsen rapporterar om fortsatta problem med regler för bl.a. registreringsskyltar. Problemet handlar om formen på registreringsskyltar med krav som i vissa fall innebär att delar av bilar måste byggas om för att registreringsskylten ska få plats. Vidare kan det konstateras att historiska fordon inte är fossilfria. I takt med att dagens bensin och diesel fasas ut uppstår problem för äldre historiska fordon som inte kan köras på nya varianter av bränslen. Om vi menar allvar med att det rullande kulturarvet har ett stort värde måste också dessa fordon gå att använda. Visserligen körs de oftast inte så många mil om året, men likväl krävs fungerande bränslen. Det behövs en strategi för att säkerställa tillgång till bränsle för historiska fordon och det bör tydliggöras att dessa fordon inte ingår i framtida krav på fossilfrihet då de bara körs i uppvisningssyfte och deras påverkan på klimatet är helt försumbar. Detta bör regeringen beakta i framtida regler för fossilfrihet inom den svenska fordonsflottan. Det är dessutom viktigt att se över dokumentationskraven för historiska fordon. Ett av kraven som vållar problem är att ägaren av ett historiskt fordon, vid avsaknad av ett registreringsbevis i original eller en vidimerad kopia, ska kunna uppvisa ett tillverkarintyg. Det är ett intyg som är svårt, ibland t.o.m. omöjligt, för ägaren att få fram. Skälen till att ursprungshandlingar för ett fordon har försvunnit kan vara många. Gränsöverskridande handel, krig, dödsfall och glömska kan ligga bakom. Vi har uppmärksammat att det finns exempel på fall där fordonsägare kommer i kläm eftersom det inte går att återskapa dokument, trots att det går att visa andra dokument och handlingar som styrker ägandet. Mot den bakgrunden bör det genomföras en översyn av kraven på dokumentation kring historiska fordon.

För det tredje menar vi att det behövs en förenkling av tillståndsprövningen i samband med veteranbilsträffar och motorevenemang. Vi uppmärksammar att veteranbilsrörelsen vittnar om fortsatta problem som är kopplade till administrativa regler vid tillståndsprövning för uppvisning av fordon vid offentliga evenemang och vid upplåtande och användning av markområden. Vi menar att regeringen bör initiera ett arbete som ser över helheten kopplat

till olika tillstånd i syfte att underlätta och förenkla för tillstånd för olika veteranbilsevenemang.

61. Äldre fordon och motorhobbyn, punkt 19 (C)

av Mikael Larsson (C).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag 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

2021/22:1218 av Per Lodenius och Per Åsling (båda C),

bifaller delvis motionerna

2021/22:841 av Sofia Westergren m.fl. (M),

2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 100,

2021/22:3114 av Cecilia Widegren (M) yrkande 2 och

2021/22:3751 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 1 och

avslår motionerna

2021/22:165 av Jan Ericson (M),

2021/22:171 av Jan Ericson och Lars Beckman (båda M),

2021/22:393 av Josef Fransson (SD) yrkandena 2, 4 och 5,

2021/22:691 av Mats Nordberg och Runar Filper (båda SD),

2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 59,

2021/22:3025 av Mats Nordberg och Runar Filper (båda SD),

2021/22:3113 av Cecilia Widegren (M),

2021/22:3114 av Cecilia Widegren (M) yrkandena 1 och 3 samt

2021/22:3751 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 3 och 4.

Ställningstagande

Komplexiteten i dagens lagstiftning inom olika områden utgör ofta ett hinder för att bevara, använda och utveckla det fordonshistoriska kulturarvet. Det gäller t.ex. ursprungskontroll vid import av äldre fordon och äldre fordon som tidigare varit registrerade i Sverige och vilka dokument som då behövs. Jag vill framhålla vikten av att försvåra att stulna fordon registreras eller att förfalskade dokument utgör underlag för registrering, men samtidigt finns det tydliga indikationer på att Transportstyrelsen kan tyckas gå för långt när det gäller hantering och interna instruktioner som tillämpas vid en ansökan om ursprungskontroll. Jag kan konstatera att Transportstyrelsen nu har beslutat om möjligheten att återfå originalhandlingar, men samtidigt har myndigheten krav på att en sökande ska styrka t.ex. registrering eller förtullning i annat land genom originaldokument från så långt tillbaka som 1920-talet. Jag menar att

det inte finns stöd för krav på annat dokument eller handling än registreringsbeviset. Därför menar jag att det bör följas upp hur Transportstyrelsen genomför dokumentkontrollen och hur fordons ursprung säkert kan fastställas med stöd av dokument. Det kan uppfattas som att Transportstyrelsen frångår dessa grundprinciper, vilket jag menar kan försvåra och även leda till att en registrering i Sverige av historiska fordon omöjliggörs. Jag menar vidare att det bör övervägas om det i förordningen om fordons registrering och användning ska införas en hänsynsregel som beaktar de äldre fordonen och svårigheten att uppbringa dokument. Det bör då även framgå att det är uppgifter om fordonet som behövs för att säkert kunna fastställa fordonets ursprung som ska utgöra bedömningsunderlag vid ursprungskontrollen och inte de uppgifter om fordonet som behövs för att detta säkert ska kunna identifieras. Vidare bör det även ses över om förordningen behöver ändras för att tydliggöra omfattning och begränsning vid ursprungskontrollen av dokumentens äkthet och giltighet.

62. Regler för ombyggda fordon, punkt 20 (SD)

av Jimmy Ståhl (SD), Patrik Jönsson (SD) och Stefan Plath (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 20 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion
2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 60.

Ställningstagande

Vi vill understryka att motorkulturen är stor i Sverige och omfattar allt från nya till äldre och ombyggda fordon. Intresset för fordon och motorer spänner över alla åldrar och det gemensamma intresset innebär åtskilliga arbetstimmar på fordonen. När det gäller ombyggda fordon kan vi konstatera att reglerna är krångliga och att det finns alltför få besiktningmän inom Sveriges fordonsbyggares riksorganisation (SFRO). För att underlätta för besiktningorgan och fordonsägare och för att säkerställa att fordonen som körs på vägarna är besiktigade och i omodifierat skick måste reglerna enligt vår mening ses över och moderniseras. Vi vill betona att den svenska kulturen kring amatörbyggda fordon behöver värnas och regelförenklingar behöver införas för att underlätta ombyggnad av fordon på ett trafiksäkert och miljömässigt korrekt sätt.

63. Vissa vägfrågor, punkt 21 (M)

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

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 21 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna
2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 52 och
2021/22:3755 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 14,
bifaller delvis motion
2021/22:3518 av Johan Hedin (C) yrkande 4 och
avslår motionerna
2021/22:311 av Markus Wiechel m.fl. (SD) yrkande 2,
2021/22:1657 av Rickard Nordin (C),
2021/22:2458 av Yasmine Eriksson m.fl. (SD) yrkandena 2 och 8,
2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 9, 27, 30 i denna del,
42 och 51,
2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 20 och
2021/22:3559 av Lars Beckman (M).

Ställningstagande

Vi vill understryka att det finns goda skäl att arbeta aktivt med motorcykel-säkerhet. Ett sätt kan vara att tillåta motorcyklar att köra i vissa filer avsedda för kollektivtrafik. Vi kan konstatera att detta redan sker i dag i Norge. Där råder den omvända principen jämfört med Sverige, nämligen att det är tillåtet att köra där om det inte tydligt framgår att det är förbjudet. I Sverige däremot kan undantag från förbudet beviljas. Vi menar att regeringen, som en del i trafiksäkerhetsarbetet, bör utreda förutsättningarna för att öka möjligheten för motorcyklar att köra i kollektivtrafikfält.

64. Vissa vägfrågor, punkt 21 (SD)

av Jimmy Ståhl (SD), Patrik Jönsson (SD) och Stefan Plath (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 21 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 9, 27, 30 i denna del, 42, 51 och 52 samt
2021/22:3755 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 14,
bifaller delvis motion
2021/22:3518 av Johan Hedin (C) yrkande 4 och
avslår motionerna
2021/22:311 av Markus Wiechel m.fl. (SD) yrkande 2,
2021/22:1657 av Rickard Nordin (C),
2021/22:2458 av Yasmine Eriksson m.fl. (SD) yrkandena 2 och 8,
2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 20 och
2021/22:3559 av Lars Beckman (M).

Ställningstagande

Vi kan inledningsvis konstatera att det i större städer byggs allt fler körfält som är särskilt avsedda för kollektivtrafik, men dessa körfält används enligt vår mening inte optimalt utan skulle kunna nyttjas mer. Vi menar att taxi kan ses som en del av det kollektiva resandet och, där det är möjligt, borde få tillgång till de kollektiva körfälten i större omfattning än i dag. Detta skulle exempelvis underlätta för färdtjänst. Vi menar därför att möjligheten att låta taxi nyttja kollektiva körfält ska utredas. Vi vill även lyfta fram att motorcyklar tillhör en kategori fordon som inte nämnvärt försvårar för kollektivtrafiken. Vi vill därför att även möjligheten för motorcyklar att nyttja kollektiva körfält där det är möjligt utreds.

Vidare vill vi 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 siktskymmande installationer ska 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.

Dessutom menar 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.

En annan fråga som vi vill ta upp är behovet av att utreda möjligheten att införa ett standardiserat farthinder. Det kan konstateras att vid särskilt utsatta platser kan även incidenter med fordon i låga hastigheter resultera i svåra olyckor. Som motåtgärder förekommer flera olika typer av fartdämpande hinder. Vi vill påminna om att fartdämpande vägbulor dessvärre har orsakat arbetsmiljöproblem för yrkeschaufförer. Förare av bussar i linjetrafik kan exempelvis köra över ett stort antal vägbulor under ett arbetspass, vilket kan resultera i att förarens rygg och axlar skadas. Vi menar att det är positivt med fartdämpande åtgärder, men de som används behöver standardiseras och vara skonsamma för yrkesförare. En lösning kan vara att använda s.k. falluckor som normalt är i uppfällt läge så länge fordonet rör sig i laglig fart. Vi föreslår att möjligheten att införa ett standardiserat farthinder som liknar falluckor ska utredas.

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 noll 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 signalera ljud för att uppmärksamma trafikanter, ett behov som i synnerhet berör personer med synnedsättning. Med hänsyn till människor med funktionsnedsättning är det rimligt att alla eldrivna fordon som används i allmän trafikmiljö och vid hastigheter understigande 20 kilometer per timme avger ett varnande ljud.

65. Vissa vägfrågor, punkt 21 (L)

av Helena Gellerman (L).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 21 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 20 och avslår motionerna

2021/22:311 av Markus Wiechel m.fl. (SD) yrkande 2,

2021/22:1657 av Rickard Nordin (C),

2021/22:2458 av Yasmine Eriksson m.fl. (SD) yrkandena 2 och 8,

2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 9, 27, 30 i denna del, 42, 51 och 52,

2021/22:3518 av Johan Hedin (C) yrkande 4,

2021/22:3559 av Lars Beckman (M) och
2021/22:3755 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 14.

Ställningstagande

Jag vill inledningsvis peka på vikten av att alla ska kunna delta i samhället, oavsett funktionsvariation. Jag vill lyfta fram att plan- och bygglagen därför föreskriver att människor med nedsatt orienteringsförmåga ska kunna ta sig fram och använda allmänna platser och att alla hinder för detta som är enkla att avhjälpa följaktligen också ska avhjälpas. Jag vill här understryka att personer med synnedsättning, som inte har möjlighet att läsa skyltar eller se miljöer på långt håll, har stor hjälp av ledstråk och ledytor som hjälper dem att orientera sig och visar dem den väg de ska ta. I offentlig miljö utgörs sådana ledstråk ofta av kantsten och kännbara sinusplattor. Jag anser att åtgärder behöver vidtas för att säkra framkomligheten för personer med synnedsättning i offentliga miljöer. Ett arbete för att förbättra kunskaperna hos de personer som är involverade i utformningen av ledstråk bör inledas, och en ny symbol bör införas i vägmärkesförordningen så att omgivningen görs uppmärksam på när en yta är avsedd att vara ledstråk och därför inte ska blockeras.

66. Vägskyltning, punkt 22 (M)

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

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 22 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:3757 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 11 och 38,
bifaller delvis motionerna

2021/22:1025 av Ulrika Heie och Fredrik Christensson (båda C) yrkandena 1
och 2,

2021/22:2832 av Katarina Brännström (M) och

2021/22:3878 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 12 och
avslår motionerna

2021/22:1654 av Rickard Nordin (C) yrkande 3,

2021/22:2029 av Lotta Olsson (M),

2021/22:2235 av Erik Ottoson (M) yrkandena 1 och 2 samt

2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 21 och 30 i denna del.

Ställningstagande

Vi kan inledningsvis konstatera att tekniken med gps i våra bilar och i smarta telefoner i grunden har förändrat förutsättningarna för såväl yrkesförare som privatbilar. Vi menar att detta långsiktigt även bör få effekt på antalet fysiska skyltar vid vägar och infarter. I dag investeras fortfarande mycket pengar i att sköta och förnya en mycket omfattande fysisk skyltning. Samtidigt används gps av en allt större andel förare, både av dem som kör privat och av dem som kör i yrket. Fysiska skyltar kommer sannolikt att fortsätta att behövas inom en överskådlig framtid. Dagens system utgår dock alltjämt från en tid när människor var utlämnade till fysisk skyltning och kartor för att hitta rätt. Vi menar att det finns behov av att se över rutinerna så att framtida investeringar motiveras utifrån nya tekniska förutsättningar. Arbetet med att modernisera skyltningen längs de svenska vägarna bör därför intensifieras. Vi menar att det mot den bakgrunden bör utredas hur den digitala tekniken på sikt kan reducera antalet skyltar.

Vidare vill vi lyfta fram behovet av förenklade regler för tillstånd att sätta upp tillfälliga skyltar vid väg. Dagens situation, där såväl små näringsidkare som bl.a. politiska partier måste ansöka om tillfälligt tillstånd hos länsstyrelsen för att få sätta upp en skylt vid väg, måste förenklas. Vi kan konstatera att dagens regler åsidosätts genom att skyltar placeras på mobila vagnar. Reglerna innebär också onödiga kostnader i form av stor byråkrati. Vi menar att regeringen bör initiera en översyn av den tillfälliga tillståndsgivningen för skyltning vid väg med syftet att förenkla och tillgängliggöra.

67. Vägskyltning, punkt 22 (SD)

av Jimmy Ståhl (SD), Patrik Jönsson (SD) och Stefan Plath (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 22 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 21 och 30 i denna del och

avslår motionerna

2021/22:1025 av Ulrika Heie och Fredrik Christensson (båda C) yrkandena 1 och 2,

2021/22:1654 av Rickard Nordin (C) yrkande 3,

2021/22:2029 av Lotta Olsson (M),

2021/22:2235 av Erik Ottoson (M) yrkandena 1 och 2,

2021/22:2832 av Katarina Brännström (M),

2021/22:3757 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 11 och 38 samt

2021/22:3878 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 12.

Ställningstagande

Vi vill inledningsvis understryka att vägmärken är viktiga inslag i trafikmiljön och att de flesta placeras på ett bra och informativt sätt, men samtidigt kan vi konstatera att det ibland tyvärr uppstår allvarliga misstag vid placering av vägmärken. Ibland placeras ett vägmärke vid en korsning så att den skymmer sikten, vilket innebär att fordonsförare tvingas köra längre ut i korsningen och riskerar att orsaka en olycka. Vägmärken kan ibland 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 ett vägmärke 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 med gällande regelverk bör omedelbart åtgärdas, och skyltar som anses vara överflödiga ska tas bort.

Vi vill vidare uppmärksamma behovet av att stärka kulturarvet på svenska vägar. Vi menar att nationellt eller lokalt kulturarv bör premieras vid byggande av exempelvis vägar eller annan infrastruktur. En rastplats kan exempelvis utsmyckas med skyltar eller tavlor som beskriver traktens historia eller annat som berikar orten. En cirkulationsplats kan utformas till att hedra ett anrikt företag på orten. Detta får dock inte ske på bekostnad av säkerheten eller göra att blickfånget blir alltför stort. Andra värden som kan marknadsföras är exempelvis det lokala näringslivet, kända personer eller kommunen i sin helhet. Vi menar att en kommun på så sätt med stolthet kan visa upp vad som har åstadkommit i ett historiskt eller mer sentida perspektiv.

68. Vägs skyltning, punkt 22 (KD)

av Magnus Jacobsson (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 22 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:3878 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 12,

bifaller delvis motion

2021/22:3757 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 11 och avslår motionerna

2021/22:1025 av Ulrika Heie och Fredrik Christensson (båda C) yrkandena 1 och 2,
2021/22:1654 av Rickard Nordin (C) yrkande 3,
2021/22:2029 av Lotta Olsson (M),
2021/22:2235 av Erik Ottoson (M) yrkandena 1 och 2,
2021/22:2832 av Katarina Brännström (M),
2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 21 och 30 i denna del och
2021/22:3757 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 38.

Ställningstagande

Jag vill lyfta fram att olika väderförhållanden kan ställa mycket varierande krav på bilförare och bilars förutsättningar att ta sig fram. Jag menar därför att bruket av digitala skyltar för att främja flexibilitet kring högsta tillåtna hastighet bör öka och att de inte som i dag endast ska användas för urbana trafikplatser.

69. Vinterväghållning, punkt 24 (S, V, MP)

av Jens Holm (V), Teres Lindberg (S), Denis Begic (S), Jasenko Omanovic (S), Elin Gustafsson (S), Abraham Halef (S) och Axel Hallberg (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 24 borde ha följande lydelse:

Riksdagen avslår motionerna

2021/22:1602 av Helena Lindahl och Peter Helander (båda C),
2021/22:1610 av Per Åsling och Helena Lindahl (båda C),
2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 45,
2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 13,
2021/22:3561 av Lars Beckman (M),
2021/22:3563 av Lars Beckman (M) och
2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 62.

Ställningstagande

Vi vill inledningsvis betona att vinterväghållning är en viktig förutsättning för att säkerställa framkomlighet men också för trafiksäkerheten vintertid. Vi vill därför framhålla att det är av stor betydelse att vinterväghållningen håller en hög kvalitet över hela landet.

När det gäller motionsförslagen om upphandling av vinterväghållning kan vi konstatera att Trafikverket har framfört till utskottet att verket ställer samma krav som tidigare på snöröjning på statliga vägar och arbetar för en förbättring

av upphandlingen av statlig vinterväghållning. Vidare har Trafikverket framhållit att det arbetar med stöd och information till enskilda väghållare. Vi vill betona att Trafikverket har ekonomiska resurser, framtagna krav för vinterväghållningens standard samt rutiner och metoder för att följa upp entreprenörernas arbete på ett lämpligt sätt. Detta skapar förutsättningar för en fungerande vinterväghållning. Vi anser att frågan om upphandling av vinterväghållning är väl uppmärksammas hos regeringen och Trafikverket och mot denna bakgrund anser vi att riksdagen inte bör göra ett tillkännagivande till regeringen på området.

När det gäller motionsförslagen om gatuhållning och saltning som halkbekämpningsmetod har vi ingen annan uppfattning än utskottsmajoriteten.

Vi avstyrker därför motionerna 2021/22:1602 (C), 2021/22:1610 (C), 2021/22:2968 (SD) yrkande 45, 2021/22:3394 (L) yrkande 13, 2021/22:3561 (M), 2021/22:3563 (M) och 2021/22:3679 (C) yrkande 62.

70. Tillståndsplikt för virkesupplag, punkt 25 (SD)

av Jimmy Ståhl (SD), Patrik Jönsson (SD) och Stefan Plath (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 25 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion 2021/22:758 av Mikael Eskilander (SD).

Ställningstagande

Vi kan konstatera att det i dag krävs tillstånd för att lägga upp virke på sin egen mark. Detta är något som har uppmärksammats, inte minst för att Trafikverket har föreslagit en förändring av tillstånden så att de generella tillstånd som tidigare har gällt i branschen ska bytas ut mot enskilda tillstånd för varje upplag för sig. Vi vill uppmärksamma att tillstånden i sig är en ganska ny företeelse. Tidigare krävdes inga tillstånd alls, och trots det var det då knappast mer bekymmer med olämpliga avlägg och trafikstörningar än det är i dag. Vi menar att tillstånden i sig inte har påverkat trafikmiljön så att den har blivit säkrare eller löst något egentligt problem. Tills vidare är alla generella tillstånd förlängda, men när dessa går ut är det mest rimliga att tillstånden tas bort om virket ligger längre än 1,5 meter från vägkanten. Vi menar därför att tillståndsplikten för att lägga upp virke på den egna marken bör tas bort.

Särskilda yttranden

1. Miljökontroll i fordonsbesiktningen, punkt 8 (V)

Jens Holm (V) anför:

Jag kan inledningsvis konstatera att jag under utskottets beredning av motionerna om miljökontrollen i fordonsbesiktningen inte har fått gehör för delar av mina synpunkter, varför jag väljer att utveckla dessa i detta särskilda yttrande. Jag vill samtidigt betona att jag ställer mig bakom utskottsmajoritetens förslag om ett tillkännagivande till regeringen om att Sverige bör utreda vilka konsekvenser de svenska kraven på miljökontroll har fått i jämförelse med miljökontrollen i andra länder i EU.

För att personbilar ska kunna bibehålla hög standard för miljö och trafik-säkerhet ska de regelbundet genomgå kontrollbesiktning. Jag menar att de parametrar som ett fordon besiktigas mot säger något om myndigheternas ambitionsnivå på området. Därför var det mycket förvånande att regeringen i maj 2018 lät släppa fram Transportstyrelsens nya föreskrifter för kontrollbesiktning, TSFS 2017:54, med kraftigt sänkta nivåer på miljöområdet. På åtminstone tre viktiga områden sänktes miljöambitionerna kraftigt med de nya föreskrifterna:

- För det första sänktes nivåerna för att kontrollera partikelutsläpp genom att det tidigare s.k. skyltvärdet, som är specifikt för varje fordonsmodell, togs bort som parameter och genom att partiklar numera endast mäts mot generella och mycket högre satta gränsvärden. På det sättet tillåts mycket högre utsläpp av partiklar.
- För det andra görs kontrollen med de nya föreskrifterna inte längre mot de registrerade fel som fordonets omborddiagnosystem (OBD) har upptäckt. OBD-systemet mäter och övervakar bilens utsläpp, och med de tidigare föreskrifterna kunde registrerade felkoder från systemet leda till underkännande vid besiktning, vilket numera inte är fallet.
- För det tredje undantar Transportstyrelsens nya föreskrifter dieselfordon äldre än 20 år från mer detaljerad avgasmätning. Med de nya föreskrifterna ska besiktningsteknikern endast mäta avgasutsläppen med blotta ögat, i stället för att göra en opacitetskontroll som mäter täthet eller partikelräkning.

Enligt besiktningens branschens Branschrapport 2020 har Sverige med de nya föreskrifterna rasat bland EU-länderna och har i dag bland de lägsta miljökraven för fordonsbesiktning i hela EU. Sedan maj 2018 har antalet bilsbilar som underkänns halverats, och antalet dieslbilar som underkänns är bara en tredjedel så många i dag som före 2018. Transportstyrelsen, som har tagit fram de nya föreskrifterna, hänvisar till EU:s besiktningsspaket, men jag konstaterar att det inte på något sätt kräver dessa sänkta nivåer. Med de nya föreskrifterna

har Sverige plötsligt de lägst ställda miljökraven av alla länder i EU. Jag vill understryka att det här är mycket anmärkningsvärt och inte på sin plats i ett land som säger sig vilja gå i bräschen för världens miljö- och klimatarbete. Jag menar att det finns behov av nya föreskrifter för kontrollbesiktning där man återgår till de tidigare högre miljökraven för fordonsbesiktning.

Noterbart är också att andra länder systematiskt har skärpt miljökraven för bilkontroller. Tyskland har exempelvis sänkt gränsvärdena ytterligare för vissa bilmodeller och landet väntas dessutom fr.o.m. 2021 införa nya sätt att mäta partikelutsläpp där man frångår den tidigare opacitetsmätningen och övergår till en mer exakt partikelräkningsmodell. Man skärper också metoderna för att mäta utsläpp av kväveoxider. Det här är något som Sverige skulle kunna inspireras av. Jag vill betona att Sverige ska sträva efter att vara bäst i klassen, inte sämst. Jag menar att det är viktigt att ambitionsnivån vid kontrollbesiktning höjs genom åtgärder som inkluderar den tyska metoden att räkna partiklar samt metoder för att mäta kväveoxider.

2. Miljökontroll i fordonsbesiktningen, punkt 8 (MP)

Axel Hallberg (MP) anför:

Jag kan inledningsvis konstatera att jag under utskottets beredning av motionerna om miljökontrollen i fordonsbesiktningen inte har fått gehör för delar av mina synpunkter, varför jag väljer att utveckla dessa i detta särskilda yttrande. Jag vill samtidigt betona att jag ställer mig bakom utskottsmajoritetens förslag om ett tillkännagivande till regeringen om att Sverige bör utreda vilka konsekvenser de svenska kraven på miljökontroll har fått i jämförelse med miljökontrollen i andra länder i EU.

Miljökontroll i fordonsbesiktningen är en viktig del av Sveriges miljö- och klimatarbete. Jag vill understryka att Sverige bör ha högt ställda miljökrav. De nya regler som infördes 2018 har gett flera effekter, däribland att antalet bensinbilar och dieslbilar som underkänns kraftigt har minskat. Jag menar att det är viktigt att ambitionen vid kontrollbesiktning höjs.

BILAGA

Förteckning över behandlade förslag

Skrivelsen

Regeringens skrivelse 2021/22:32 Riksrevisionens rapport om omregleringen av besiktningmarknaden för fordon.

Följdmotionen

2021/22:4284 av Anders Åkesson m.fl. (C, M, KD, L):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör se över och följa upp Transportstyrelsens föreskriftsarbete med syftet att få det att fungera mer effektivt, som en del i sin löpande styrning av myndigheten, och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige ska utreda vilka konsekvenser de svenska kraven på miljökontroll fått i jämförelse med andra länder i EU och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen via en översyn av den nu gällande regleringen i fordonslagen bör säkerställa att vandelsprövning av styrelser i besiktningorgan görs återkommande och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen som en del i sin löpande styrning av Transportstyrelsen bör säkerställa att myndigheten fullgör sitt tillsynsansvar och tillkännager detta för regeringen.

Motioner från allmänna motionstiden 2021/22

2021/22:122 av Ann-Sofie Lifvenhage (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa sanktioner mot fordon som överges vid vägrenar, parkeringsplatser, diken eller skogspartier och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:165 av Jan Ericson (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en strategi för att säkerställa tillgång till bränsle för historiska fordon och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:171 av Jan Ericson och Lars Beckman (båda M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över lagar och regler för att trygga framtiden för det rullande kulturarvet och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:232 av Markus Wiechel och Alexander Christiansson (båda SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa ett nationellt register för parkeringstillstånd för personer med nedsatt rörelseförmåga och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:311 av Markus Wiechel m.fl. (SD):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en statlig satsning på infrastruktur för elbilar och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att elbilar tills vidare ska få tillgång till bussfiler och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att elbilar ska få kostnadsfri parkering i hela landet och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta fram projekt för att förbättra möjligheten att använda elfordon och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att underlätta för privatpersoner att uppföra laddstolpar och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att infrastrukturen för elfordon på landsbygden bör bli prioriterad och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:350 av Hampus Hagman (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda hur den allmänna tillgången till fordonsregistret kan begränsas och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:393 av Josef Fransson (SD):

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om trafiksäkerhet kopplat till motorutövande och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om veteranfordonshobby och tillkännager detta för regeringen.

5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om motorhobby för ungdomar och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:481 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 uttryckning och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:550 av Jan Ericson (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att begränsa antalet registrerade fordon på en person och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:607 av Jan Ericson (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att lagen borde förändras så att man maximalt kan ta ut en felparkeringsavgift per 24 timmar för fordon som inte står i vägen eller parkerats på ett trafikfarligt sätt och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:676 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.

2021/22:691 av Mats Nordberg och Runar Filper (båda SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om privatimport av veteranbilar och delar till dessa och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:702 av Martina Johansson (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ett system för automatiska beslut för dispenser vid transport av tunga fordon utreds och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:730 av Joakim Järrebring (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att införa en spärr för hur många fordon en individ kan registrera i fordonsregistret och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:758 av Mikael Eskilander (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta bort tillståndsplikten för att lägga upp virke på den egna marken och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:776 av Johan Hultberg (M):

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att påskynda utbyggnaden av vägnätet för BK4 och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:841 av Sofia Westergren m.fl. (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att äldre fordon under vissa omständigheter undantas från krav på ursprungshandlingar vid registrering och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:872 av Saila Quicklund (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att prioritera landsbygden vid införande av självkörande fordon och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:942 av Caroline Helmersson Olsson m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att införa en tillståndsprövning för hur många fordon en individ kan registrera i fordonsregistret och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:1025 av Ulrika Heie och Fredrik Christensson (båda C):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om generösare bedömning av skyltningsregler vid allmänna vägar och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vägskyltning för att kunderna ska kunna hitta till landsbygdsföretag och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:1046 av Lars Mejern Larsson och Mikael Dahlgvist (båda S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör överväga behovet av åtgärder för att skydda markägare från kostnader i samband med bortforsling av bilar som har dumpats på deras mark och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:1136 av John Weinerhall och Viktor Wärnick (båda M):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över hur s.k. målvakter kan förbjudas att handla med fordon och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över hur fordon ägda av målvakter kan förses med körförbud och tillkännager detta för regeringen.

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att begära en översyn av hur fordonsägarbyten kan ske utan postförsändelser och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:1140 av Magnus Stuart (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att öka tillgången på laddstolpar i Sverige och att det krävs en strategi för att öka utbyggnadstakten och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:1184 av Daniel Bäckström (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att endast berörda myndigheter bör ha tillgång till information om vilka fordon en person äger, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2021/22:1218 av Per Lodenius och Per Åsling (båda C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att enligt motionens intentioner följa upp hur Transportstyrelsen genomför dokumentkontrollen och hur fordons ursprung säkert fastställs med stöd av dokument samt att se över om förordning 2019:383 bör ändras för att tydliggöra omfattning och begränsning vid ursprungskontrollen och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:1375 av Jessika Roswall (M):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att påskynda implementeringen av BK4-vägar och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att tillåta även 90 tons bruttovikt på delar av det svenska vägnätet och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:1411 av Emilia Töyrä m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över konsekvenserna av privatiseringen av bilprovningen i syfte att tillsäkra en bilprovning i hela landet och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:1442 av Boriana Åberg (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillgången till uppgifter i fordonsregistret ska försvåras och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:1496 av Boriana Åberg (M):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att hindra kriminella från att skaffa sig anonyma fordon och tillkännager detta för regeringen.

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra systemet för registrering av fordonsägare säkrare och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att spärra bilägare med stora fordonsskulder från möjligheten att köpa och sälja bilar och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge polisen eller Transportstyrelsen rätt att kontrollera ägaren till ett fordon som misstänks ha felaktiga ägaruppgifter, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2021/22:1602 av Helena Lindahl och Peter Helander (båda C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Trafikverket i uppdrag att utforma upphandlingar med underentreprenörer så att det är möjligt, att inom rimlig tidsram, utföra snöröjning åt såväl staten som enskilda vägsamfälligheter och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:1610 av Per Åsling och Helena Lindahl (båda C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en strategi för minskad saltanvändning bör tas fram för vägar i områden med vinterväglag och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:1654 av Rickard Nordin (C):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ändra bokstavsbezeichnungarna på registreringsskyltar för att synliggöra miljöbilsinnehav och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa jämförelsenivåer kring utsläpp på besiktningsprotokollet och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skylta laddstationer på samma sätt som för andra drivmedel och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:1657 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.

2021/22:1883 av Lars Hjälmered (M):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en strategi för laddinfrastruktur och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en strategi för elvägar och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:1887 av Lars Hjälmered (M):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen skyndsamt ska återkomma till riksdagen med konkreta regelförändringar för att möjliggöra utökad användning av tyngre lastbilar med vikt upp till 74 ton och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör överväga att införa försök med tyngre lastbilar med vikt upp till 90 ton och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda och återkomma med förslag om längre lastbilar och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:1944 av Lotta Olsson (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att digitalisera dispenshanteringen av mobilkranar och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:1945 av Lotta Olsson (M):

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

2021/22:1960 av Lars Jilmstad (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i brottsförebyggande syfte försvåra tillgången till Transportstyrelsens fordonsregister och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:2029 av Lotta Olsson (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta fram en skyltning av plötsligt kommande nedförsbacke och implementera den på våra större vägar och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:2101 av Per Åsling och Peter Helander (båda C):

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en översyn av vilka enskilda vägar som bör omklassificeras till allmänna vägar och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:2235 av Erik Ottoson (M):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket bör få i uppdrag av regeringen att undanta skyltar som syftar till att informera om pågående jakt och lösa jakthundar i närområdet från förbudet mot skyltning längs statliga vägar och tillkännager detta för regeringen.

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen även bör överväga om det ska vara tillåtet att komplettera dessa skyltar med blinkande ljus för att särskilt uppmärksamma trafikanter på att de bör sänka hastigheten och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:2284 av Maria Nilsson (L):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillsätta en utredning för att säkerställa rättssäkerheten vid användning av appar vid parkering och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:2456 av Mats Nordberg m.fl. (SD):

64. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om snabbare införande av 74 tons totalvikt på lastbilskeppage i Sverige och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:2458 av Yasmine Eriksson 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.
8. 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.

2021/22:2535 av Angelica Lundberg 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 tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att möjliggöra för Kronofogdemyndigheten att ta över ägandeskapet vid försök att kringgå nyägandeförbudet och tillkännager detta för regeringen.
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.

2021/22:2641 av Ann-Charlotte Hammar Johnsson och Lars Püss (båda M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att se över relevanta lagrum gällande olagliga fordon och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:2777 av Sten Bergheden (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att ge markägaren rätt att kostnadsfritt få fordonet bortflyttat från sin mark till av kommunen anvisad plats för uppställning av fordon i väntan på utredning i ansvarsfrågan och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:2832 av Katarina Brännström (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en översyn av lagar och regler samt av hur tillämpning sker när det gäller skyltar på landsbygden för att underlätta för näringsliv och turism och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD):

9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten för taxi att nyttja kollektiva körfält och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förenkla tillstånden för att söka dispens för att transportera vissa fordon och tillkännager detta för regeringen.
16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att vissa personalgrupper ska erbjudas möjlighet till låsta registreringsnummer och tillkännager detta för regeringen.
21. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stärka kulturarvet på svenska vägar och tillkännager detta för regeringen.
22. 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.
26. 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.
27. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att rondellers utformning ska baseras på säkerhet och tillkännager detta för regeringen.
30. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inventera vägbeläggning och skyltar och tillkännager detta för regeringen.

34. 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.
42. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten att införa ett standardiserat farthinder och tillkännager detta för regeringen.
45. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör se över hur Trafikverket utformar upphandlingar av vinterväghållning och tillkännager detta för regeringen.
51. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om elfordon och en lägsta ljudnivå för dessa och tillkännager detta för regeringen.
52. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda att motorcyklar ska kunna nyttja kollektiva körfält och tillkännager detta för regeringen.
54. 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.
56. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda ansvarsfrågan gällande självkörande fordon och tillkännager detta för regeringen.
57. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda prioriteringsfrågan gällande självkörande fordon och tillkännager detta för regeringen.
59. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om skydd för veteranbilshobbyn och tillkännager detta för regeringen.
60. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över reglerna för ombyggda fordon och tillkännager detta för regeringen.
75. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regelverket kring lätta lastbilar bör ses över och tillkännager detta för regeringen.
79. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda problematiken med bilmålvakter och tillkännager detta för regeringen.
83. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om alternativa driftsformer för tunga fordon och tillkännager detta för regeringen.
96. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att snabbare kunna forsla bort övergivna fordon och tillkännager detta för regeringen.
97. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om påställning av sommarfordon och trafikillstånd och tillkännager detta för regeringen.
98. 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.
99. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över vägtrafikregisteravgiften och tillkännager detta för regeringen.

100. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över dokumentationskraven för historiska fordon och tillkännager detta för regeringen.
101. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skydda känsliga fordonsuppgifter i bilregistret och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3025 av Mats Nordberg och Runar Filper (båda SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda vad som behöver åtgärdas i lagar och regler för att importen av gamla bilar för restaurering eller användande av reservdelar inte ska försvåras eller hindras och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3071 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.

2021/22:3104 av Cecilia Widegren (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att göra E20 till projektväg för elektrifiering av väg och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3113 av Cecilia Widegren (M):

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

2021/22:3114 av Cecilia Widegren (M):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över det oproportionella för civilsamhällets intressen vad gäller t.ex. föreskrifter, regler och administrering hos länsstyrelserna och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd bör förändras för att underlätta för dem som förvaltar det rullande kulturarvet, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över krångliga och otidsenliga föreskrifter som försvårar och ställer till det för Sveriges civilsamhälles motorentusiaster, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2021/22:3122 av Cecilia Widegren (M):

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över och tydliggöra väglagen angående vad som ska vara allmän väg och vad som ska vara enskild väg och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3195 av Jessica Thunander m.fl. (V):

9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen omgående bör ta initiativ till nya föreskrifter för kontrollbesiktning där man återgår till de tidigare högre miljökraven för fordonsbesiktning och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge Transportstyrelsen i uppdrag att höja ambitionsnivån vid kontrollbesiktning genom åtgärder som inkluderar den tyska metoden att räkna partiklar samt metoder för att mäta kväveoxider och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör utreda konsekvenserna av avregleringen av bilbesiktningen och hur den kan återtats i statlig regi och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3203 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.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör verka inom EU för ett förbud mot försäljning av nya bilar som drivs med fossila bränslen efter 2025 och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag på ändringar i relevant lagstiftning för att möjliggöra för kommunerna att genom differentierad avgift på parkeringsplatser minska biltrafikens miljö- och klimatpåverkan och tillkännager detta för regeringen.
15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen senast 2022 bör återkomma till riksdagen med förslag på nödvändiga regeländringar för ökad tillämpning av konvertering av fordon och tillkännager detta för regeringen.
17. 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.

2021/22:3231 av Martina Johansson m.fl. (C):

17. 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.

2021/22:3242 av Peter Helander m.fl. (C):

22. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att nationella mål för täthet av laddinfrastruktur ska tas fram och i denna ge akt på besöksnäringens behov och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3390 av Johan Pehrson m.fl. (L):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om skärpt lagstiftning gällande bilmålvakter och flyttning av fordon och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ändrad ägarpresumtion för fordon för vilka ett statligt ägarregister ska föras och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L):

10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda dispensförfarandet för mobila lyftkranar i syfte att underlätta processen och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om Trafikverkets upphandlingar med entreprenörer om att utföra snöröjning för staten och åt andra, t.ex. enskilda vägsamfälligheter, och tillkännager detta för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta fram en handlingsplan för hur självkörande bilar ska introduceras i samhället och tillkännager detta för regeringen.
15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att för att underlätta en successiv introduktion av självkörande bilar måste politiska beslut möjliggöra storskaliga tester av piloter i verklig miljö samt om att upphandlingar bör ske framtidsinriktat och tillkännager detta för regeringen.
16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inkludera laddmöjligheter för fordon i flerbostadshus utan omprövning av gemensamhetsanläggningen och tillkännager detta för regeringen.
20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att åtgärder behöver vidtas för att säkra framkomligheten i offentlig miljö för personer med synnedsättning och tillkännager detta för regeringen.

62. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om e-legitimering för att få tillgång till fordonsavgifter i syfte att öka säkerheten och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3408 av Lorentz Tovatt och Emma Hult (båda MP):

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att låta kommuner själva besluta om sina parkeringsavgifter och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3413 av Lorentz Tovatt (MP):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Euro 5-kraven även ska appliceras på mopedbilar samt att avgas- och säkerhetskraven harmoniseras mellan mopeder, motorcyklar och mopedbilar och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3436 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M):

5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att driva på för krav på utökad information om personbilars totala klimat- och miljöpåverkan vid nybilsförsäljning och tillkännager detta för regeringen.
17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att alla nya bilar som säljs 2030 ska kunna drivas på el, annat fossilfritt drivmedel eller på ett bränsle med en hög inblandning av biodrivmedel och tillkännager detta för regeringen.
18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige ska verka för att EU skärper utsläppskraven på bilar vid nyförsäljning och tillkännager detta för regeringen.
19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att vidga informationskravet vid nyförsäljning av bilar till att även innefatta totala ägarkostnader och tillkännager detta för regeringen.
21. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om teknikneutralt stöd till utbyggnad av tank- och laddinfrastruktur för fossilfria transporter och tillkännager detta för regeringen.
23. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge kommuner möjlighet att differentiera parkeringsavgifter utifrån fordons miljö- och klimatpåverkan och tillkännager detta för regeringen.
24. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att möjliggöra för kommuner att bättre kunna reservera parkeringsplatser för delningsfordon och tillkännager detta för regeringen.
25. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om teknikneutralt stöd till utbyggnad av tank- och laddinfrastruktur för fossilfria tunga transporter och tillkännager detta för regeringen.

26. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över regelverket i syfte att underlätta utbyggnad av laddinfrastruktur för tunga fordon och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3497 av Kerstin Lundgren m.fl. (C):

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att nationella krav för täthet av laddinfrastruktur för storstadsområden och landsbygd måste tas fram och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3502 av Anders Åkesson och Johan Hedin (båda C):

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utöka kriminaliseringen av framförande av obesiktigade fordon och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utöka möjligheterna till förverkande av obesiktigade fordon och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa e-legitimering för att få tillgång till fordonsuppgifter och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3506 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 elbilar invånarna som behandlas olika, utan fordonen, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2021/22:3518 av Johan Hedin (C):

4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regelverket bör ändras så att huvudregeln blir att kollektivkörfälten får användas av motorcyklister och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3559 av Lars Beckman (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av vägbelysning i hela landet och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3561 av Lars Beckman (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över lagstiftningen rörande gatuhållning och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3562 av Lars Beckman (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att myndigheter inte ska överföra vägar till enskilda som motsätter sig det och att det bör finnas bra och farbara vägar i hela Sverige och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3563 av Lars Beckman (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkerställa att vinterväghållningen fungerar i hela Sverige och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3593 av Lars Beckman (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att fordonsregistret stängs för allmänheten för att försvåra för den organiserade brottsligheten i Sverige liksom att utredningen dir. 2021:4 avslutas, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2021/22:3656 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.

2021/22:3663 av Anders Åkesson m.fl. (C):

5. 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 laddningsinfrastruktursutbyggnaden och riva de hinder som i dag

- försvårar för utbyggnaden av laddningsinfrastruktur och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att miljöbilsdefinitionen ska vara teknikneutral och fokusera på fordonets utsläpp, ”well-to-wheel”, samt inkludera biogasfordon och tillkännager detta för regeringen.
 7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en energideklaration ska införas på personbilar vid nybilsförsäljning som är tydlig och jämförbar och som stärker konsumentinformationen, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
 14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att den nationella strategin för en ökad elektrifiering av Sveriges transporter – med elinfrastruktur till aktuellt vägnät, en utbyggnadsplan för laddinfrastruktur anpassad till tunga transporter, översyn av beslutsprocesser samt samarbete med andra länder för att sätta en standard – skyndsamt ska implementeras och tillkännager detta för regeringen.
 28. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förbättra möjligheterna för konvertering av bilar till mer miljövänlig drift samt se över pumplagen för att möjliggöra fler fossilfria drivmedel och tillkännager detta för regeringen.
 30. 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 2022, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
 31. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att underlätta laddning av elfordon via befintlig infrastruktur såsom via lyktstolpar samt ta fram standardiserade betalningsmöjligheter och tillkännager detta för regeringen.
 32. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Transportstyrelsen i uppgift att utvärdera de besiktningsregler som gäller för gasfordon i syfte att se över om de är proportionerliga och tillkännager detta för regeringen.
 33. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att nationella mål för täthet av laddinfrastruktur ska tas fram och tillkännager detta för regeringen.
 34. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för att utbyggnaden av laddningsinfrastruktur för tunga fordon utvecklas genom regelförenklingar, incitament och genom att använda befintliga undantag från nuvarande lagstiftning och tillkännager detta för regeringen.
 35. 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 identifiera strategiska noder för vätgasproduktion, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

36. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för bindande mål i EU för utbyggnad av ladd- och tankningsinfrastruktur för alternativa bränslen inom översynen av alternative fuels-direktivet (AFID) och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C):

- 47.1. 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.

48. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket bör delegeras ett övergripande ansvar för dispenshantering avseende transporter av mobila kranar och tunga fordon och tillkännager detta för regeringen.
53. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta fram en juridisk definition av begreppet bilpool, alternativt fordonspool, i syfte att ge kommuner större rådighet över att avdela gatumark till delningstjänster inom transportsektorn och tillkännager detta för regeringen.
59. 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 tillkännager detta för regeringen.
60. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för en nationell strategi för en ökad elektrifiering av Sveriges transporter, med elinfrastruktur till aktuellt vägnät, en utbyggnadsplan för lastbilanpassad laddinfrastruktur, översyn av beslutsprocesser samt samarbete med andra länder för att sätta en standard, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
62. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över hur Trafikverket kan få i uppdrag att utforma upphandlingar med entreprenörer så att det är möjligt – inom rimlig tidsram – att utföra snöröjning, såväl åt staten som åt andra, t.ex. enskilda vägsamfälligheter, och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3684 av Rickard Nordin m.fl. (C):

51. 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 laddningsinfrastrukturutbyggnaden och riva de hinder som i dag försvårar för utbyggnaden av laddningsinfrastruktur, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
52. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att miljöbilsdefinitionen ska vara teknikneutral och fokusera på fordonets utsläpp ”well-to-wheel” samt inkludera biogasfordon och tillkännager detta för regeringen.
54. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att offentlig verksamhet ska gå före i klimatomställningen genom att se över hur alla fordon som staten, landstingen, regionerna och kommunerna köper in eller leasar ska vara miljöbilar eller framdrivas av förnybara bränslen från 2022, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
61. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att nationella mål för täthet av laddningsinfrastruktur ska tas fram och tillkännager detta för regeringen.
62. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för att utbyggnaden av laddningsinfrastruktur för tunga fordon utvecklas genom regelförenklingar, incitament och genom att använda befintliga undantag från nuvarande lagstiftning, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
63. 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 detta tillkännager riksdagen för regeringen.
64. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att nyttja möjliga undantag för att möjliggöra för nätföretag att driva laddningspunkter för tunga elfordon i syfte att påskynda utbyggnaden och tillkännager detta för regeringen.
65. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för bindande mål för utbyggnad av ladd- och tankningsinfrastruktur för alternativa bränslen inom översynen av alternative fuels-direktivet (AFID) och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3750 av Maria Stockhaus m.fl. (M):

18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om tydliga mål kring utbyggnaden av laddinfrastruktur och tillkännager detta för regeringen.

20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige ska vara världsledande avseende elektrifiering av fordonsparken, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
21. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att sätta tydliga mål för 2030 avseende utbyggandet av laddinfrastruktur i anslutning till vägar, rastplatser, tankställen, hamnar samt företag och bostäder, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
22. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige aktivt ska arbeta inom ramen för EU för harmonisering av elektrifiering och övrig fossilfri infrastruktur, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2021/22:3751 av Maria Stockhaus m.fl. (M):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att aktivt verka för att underlätta import av veteranbilar och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda förutsättningen för förenklade regler och harmoniserade avgifter för det rullande kulturarvet och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om förenkling av tillståndsprövning i samband med veteranbilsträffar och motorevenemang och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3755 av Maria Stockhaus m.fl. (M):

14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda förutsättningarna för att öka möjligheten för mc att köra i kollektivtrafikfält och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3757 av Maria Stockhaus m.fl. (M):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ett teknik neutralt stöd för utbyggnad av tank- och laddinfrastruktur för fossilfria transporter i Sverige och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ett teknik neutralt stöd till utbyggnad av tank- och laddinfrastruktur för fossilfria tunga transporter i Sverige och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att möjliggöra för kommunerna att införa differentierade parkeringsavgifter baserat på fordonets miljö- och klimatpåverkan och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att möjliggöra för kommuner att reservera parkeringsplatser för delningsfordon och tillkännager detta för regeringen.

11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda hur den digitala tekniken på sikt kan reducera antalet skyltar vid svenska vägar och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om förenklad tillståndsprövning avseende tunga tillfälliga transporter och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att prioritera investeringar i vägar för att klara tyngre och längre lastbilar och tillkännager detta för regeringen.
23. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda risker och bejaka möjligheter med automatisering av föraruppgiften och tillkännager detta för regeringen.
28. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att köra med tyngre transporter på tjalad mark och tillkännager detta för regeringen.
30. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta fram en juridisk definition av begreppet bilpool och tillkännager detta för regeringen.
31. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stimulera delningsekonomi och tillkännager detta för regeringen.
38. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om förenklade regler för tillstånd att sätta upp tillfälliga skyltar vid väg och tillkännager detta för regeringen.
39. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att underlätta omställningen för framtida tunga transporter på väg genom bl.a. en tydlig strategi för utbyggnad av laddinfrastruktur för tung trafik och tillkännager detta för regeringen.
41. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en strategi tillsammans med forskare och näringsliv för att elektrifiera arbetsfordon och tillkännager detta för regeringen.
42. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjlighet att införa restriktioner för att lämna ut fordonsuppgifter till andra än ägaren och tillkännager detta för regeringen.
43. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över regelverket för att få bort bilmålvakter och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3878 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD):

12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utöka bruket av digitala skyltar och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD):

4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bygga ut laddinfrastrukturen för publik laddning av elbilar och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om elektrifiering av de tunga vägtransporterna och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en utvecklad strategi för elektrifiering av fordonsflottan och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om huvudmannskapet vid elektrifiering av vägar och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en utvecklad strategi för självkörande bilar och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förändra kraven i lagen (2005:1248) om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel och tillkännager detta för regeringen.
31. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tiden för att meddela användningsförbud av fordon med obetalda parkeringsavgifter bör förkortas från tre till sex månader och tillkännager detta för regeringen.
32. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en polis eller bilinspektör ska ha rätt att omhänderta ett fordon när användningsförbud överträds och fordonet används utan registrerings skylt och tillkännager detta för regeringen.
33. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en person med samordningsnummer endast ska få äga max en bil i Sverige och tillkännager detta för regeringen.
34. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag på hur man kan förbättra miljökontrollen av fordon så att Sverige inte har betydligt lägre krav på miljökontroll av fordon än andra europeiska länder och tillkännager detta för regeringen.
36. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket ska få ett utökat uppdrag att påskynda tillståndsgivandet avseende BK4-vägar och tillkännager detta för regeringen.
47. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om HCT-fordon och tillkännager detta för regeringen.
52. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda hur den allmänna tillgången till fordonsregistret kan begränsas och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:4066 av Lorentz Tovatt m.fl. (MP):

24. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa ett regelverk för kombinerad mobilitet (MaaS) samt genomföra en offentlig satsning på bilpooler och tillkännager detta för regeringen.
26. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ersätta parkeringsnormen i plan- och bygglagen med en mobilitetsnorm och tillkännager detta för regeringen.
29. 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.
32. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta fram en nationell plan för utbyggnaden av laddinfrastrukturen i hela landet och ett ökat statligt ansvar för ”vita fläckar” på kartan över laddstolpar och tillkännager detta för regeringen.
33. 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.

2021/22:4067 av Karolina Skog (MP):

7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att byta parkeringsnorm till transportplaner och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:4131 av Helena Lindahl m.fl. (C):

6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att åtgärder ska vidtas för att med stöd i genomförda utredningar och fattade beslut säkerställa att längre och tyngre lastbilar och tåg skyndsamt tillåts på ett tillräckligt, funktionellt och sammanhållet väg- och järnvägsnät i hela Sverige och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att påskynda omklassningen av kommunalt vägnät i anslutning till terminaler från BK1 till BK4 i syfte att stärka industrins konkurrenskraft och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:4190 av Andreas Carlson m.fl. (KD):

36. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om maxgräns för antalet fordon en person kan äga och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:4195 av Camilla Brodin m.fl. (KD):

33. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om elektrifiering av tunga vägtransporter och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:4199 av Johan Pehrson m.fl. (L):

24. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om skärpta krav på att installera laddpunkter på parkeringsplatser vid ny- och ombyggnation och tillkännager detta för regeringen.
25. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i svensk lagstiftning skärpa den retroaktiva delen av EU:s krav på laddinfrastruktur och tillkännager detta för regeringen.
26. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utbyggnaden av laddinfrastrukturen för vägfordon ska påskyndas genom ändrade byggregler, initiala investeringsstöd och kreditgarantier samt en leveranssäker elförsörjning och tillkännager detta för regeringen.
27. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om elvägars potential för elektrifieringen av den tunga vägtrafiken och tillkännager detta för regeringen.
- 73.1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att möjliggöra längre och tyngre lastbilar och tåg och tillkännager detta för regeringen.

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