

Trafikutskottets betänkande 2025/26:TU9

Vägtrafik- och fordonsfrågor

Sammanfattning

Utskottet föreslår att riksdagen avslår motionsyrkanden om olika vägtrafik- och fordonsfrågor, bl.a. om arbetet för en fossilfri fordonsflotta, tillgång till fossilfri tankning, laddinfrastruktur för elfordon, uppkopplade och autonoma fordon, vissa fordonsbesiktningfrågor, parkeringsfrågor samt organisering av vägunderhåll och vinterväghållning. Utskottet avstyrker yrkandena bl.a. med hänvisning till planerade eller redan vidtagna åtgärder och pågående beredningsarbete.

I betänkandet finns 28 reservationer (S, V, C, MP).

Behandlade förslag

123 yrkanden i motioner från allmänna motionstiden 2025/26.

Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut	4
Redogörelse för ärendet	9
Ärendet och dess beredning.....	9
Utskottets överväganden.....	10
En fossilfri fordonsflotta.....	10
Utskottets ställningstagande.....	21
Tillgång till fossilfri tankning.....	23
Utskottets ställningstagande.....	29
Laddinfrastruktur för elfordon.....	30
Utskottets ställningstagande.....	47
Vissa andra styrmedel i fråga om transportsektorns klimatmål	49
Utskottets ställningstagande.....	53
Uppkopplade och autonoma fordon	54
Utskottets ställningstagande.....	62
Marknaden för fordonsbesiktning	63
Utskottets ställningstagande.....	65
Vissa fordonsbesiktningsfrågor	66
Utskottets ställningstagande.....	70
Tyngre och längre fordon	71
Utskottets ställningstagande.....	76
Bilpooler.....	77
Utskottets ställningstagande.....	79
Parkeringsfrågor	81
Utskottets ställningstagande.....	88
Flyttning av fordon	89
Utskottets ställningstagande.....	92
Registerfrågor.....	93
Utskottets ställningstagande.....	97
Fordonsmålvakter.....	98
Utskottets ställningstagande.....	102
Vissa fordonsbestämmelser	102
Utskottets ställningstagande.....	104
Historiska fordon och motorhobbyn.....	105
Utskottets ställningstagande.....	110
Vägskyltning	111
Utskottets ställningstagande.....	113
Vissa trafikbestämmelser.....	114
Utskottets ställningstagande.....	117
Organisering av vägunderhåll och vinterväghållning	118
Utskottets ställningstagande.....	123
Vissa vägfrågor.....	125
Utskottets ställningstagande.....	128
Ideella föreningars kostnader för arrangemang på allmän väg	129
Utskottets ställningstagande.....	130
Hantering av vissa avgifter på trafikområdet.....	131
Utskottets ställningstagande.....	132
Reservationer	133
1. En fossilfri fordonsflotta, punkt 1 (V)	133

2. En fossilfri fordonsflotta, punkt 1 (C)	134
3. En fossilfri fordonsflotta, punkt 1 (MP)	135
4. Tillgång till fossilfri tankning, punkt 2 (V)	136
5. Tillgång till fossilfri tankning, punkt 2 (C).....	137
6. Tillgång till fossilfri tankning, punkt 2 (MP).....	138
7. Laddinfrastruktur för elfordon, punkt 3 (S)	138
8. Laddinfrastruktur för elfordon, punkt 3 (V)	140
9. Laddinfrastruktur för elfordon, punkt 3 (C).....	141
10. Laddinfrastruktur för elfordon, punkt 3 (MP).....	143
11. Vissa andra styrmedel i fråga om transportsektorns klimatmål, punkt 4 (C).....	145
12. Vissa andra styrmedel i fråga om transportsektorns klimatmål, punkt 4 (MP)	145
13. Marknaden för fordonsbesiktning, punkt 6 (S, V, MP)	146
14. Vissa fordonsbesiktningsfrågor, punkt 7 (V).....	147
15. Vissa fordonsbesiktningsfrågor, punkt 7 (C)	148
16. Vissa fordonsbesiktningsfrågor, punkt 7 (MP)	148
17. Tyngre och längre fordon, punkt 8 (S)	149
18. Tyngre och längre fordon, punkt 8 (C).....	150
19. Främjande av bilpooler, punkt 9 (S, V, C, MP).....	151
20. Frågan om en definition av begreppet bilpool, punkt 10 (C).....	151
21. Frågan om en definition av begreppet bilpool, punkt 10 (MP)	152
22. Parkeringsfrågor, punkt 11 (S, V, C, MP)	153
23. Historiska fordon och motorhobbyn, punkt 16 (S)	154
24. Historiska fordon och motorhobbyn, punkt 16 (V).....	155
25. Historiska fordon och motorhobbyn, punkt 16 (C).....	155
26. Organisering av vägunderhåll och vinterväghållning, punkt 19 (S) ...	156
27. Organisering av vägunderhåll och vinterväghållning, punkt 19 (C) ...	157
28. Hantering av vissa avgifter på trafikområdet, punkt 22 (C).....	158
<i>Bilaga</i>	
Förteckning över behandlade förslag.....	159
Motioner från allmänna motionstiden 2025/26	159

Tabell

Tabell Åtgärds paket för omställning till nollutsläppsfordon	16
--	----

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

Klimatvänliga vägtransporter

1. En fossilfri fordonsflotta

Riksdagen avslår motionerna

2025/26:1797 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD),
2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkandena 67 och 68,
2025/26:3278 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 10 och 13,
2025/26:3422 av Katarina Luhr m.fl. (MP) yrkandena 122 och 123,
2025/26:3428 av Emma Nohrén m.fl. (MP) yrkande 43,
2025/26:3582 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 59 i denna del,
2025/26:3668 av Kjell-Arne Ottosson (KD) och
2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 85 i denna del.

Reservation 1 (V)

Reservation 2 (C)

Reservation 3 (MP)

2. Tillgång till fossilfri tankning

Riksdagen avslår motionerna

2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 15,
2025/26:3422 av Katarina Luhr m.fl. (MP) yrkande 125 och
2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 85 i denna del, 92 och 93.

Reservation 4 (V)

Reservation 5 (C)

Reservation 6 (MP)

3. Laddinfrastruktur för elfordon

Riksdagen avslår motionerna

2025/26:655 av Peder Björk m.fl. (S),
2025/26:859 av Magnus Manhammar (S),
2025/26:1496 av Eric Westroth (SD),
2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 16,
2025/26:2789 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 17,
2025/26:3422 av Katarina Luhr m.fl. (MP) yrkandena 61, 124, 128 och 129,
2025/26:3582 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkandena 59 i denna del, 80 och 81,
2025/26:3596 av Elisabeth Thand Ringqvist m.fl. (C) yrkandena 10, 11, 39 och 56,
2025/26:3632 av Magnus Jacobsson (KD),
2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkandena 7, 21 och 22,
2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 79 och 90 samt

2025/26:3732 av Åsa Westlund m.fl. (S) yrkande 34.

Reservation 7 (S)

Reservation 8 (V)

Reservation 9 (C)

Reservation 10 (MP)

4. Vissa andra styrmedel i fråga om transportsektorns klimatmål

Riksdagen avslår motionerna

2025/26:196 av Rashid Farivar (SD) yrkande 2,

2025/26:3422 av Katarina Luhr m.fl. (MP) yrkande 109 och

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 75.

Reservation 11 (C)

Reservation 12 (MP)

Uppkopplade och autonoma fordon

5. Uppkopplade och autonoma fordon

Riksdagen avslår motionerna

2025/26:2889 av David Josefsson (M) och

2025/26:3134 av Lars Beckman (M).

Fordonsbesiktning

6. Marknaden för fordonsbesiktning

Riksdagen avslår motionerna

2025/26:155 av Eric Palmqvist (SD) och

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkandena 57 och 58.

Reservation 13 (S, V, MP)

7. Vissa fordonsbesiktningsfrågor

Riksdagen avslår motionerna

2025/26:1191 av Magnus Resare (M) yrkandena 1 och 2,

2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 69 och

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 91.

Reservation 14 (V)

Reservation 15 (C)

Reservation 16 (MP)

Tyngre och längre fordon

8. Tyngre och längre fordon

Riksdagen avslår motionerna

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 50 och

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 18.1.

Reservation 17 (S)

Reservation 18 (C)

*Bilpooler***9. Främjande av bilpooler**

Riksdagen avslår motionerna

2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 17,

2025/26:3278 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 18,

2025/26:3422 av Katarina Luhr m.fl. (MP) yrkande 101,

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkandena 64 och 65 samt

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 96.

Reservation 19 (S, V, C, MP)

10. Frågan om en definition av begreppet bilpool

Riksdagen avslår motionerna

2025/26:3278 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 19,

2025/26:3582 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 57 och

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 97.

Reservation 20 (C)

Reservation 21 (MP)

*Övriga frågor***11. Parkeringsfrågor**

Riksdagen avslår motionerna

2025/26:146 av Eric Palmqvist och Mattias Eriksson Falk (båda SD),

2025/26:370 av Michael Rubbestad (SD),

2025/26:376 av Michael Rubbestad (SD),

2025/26:379 av Michael Rubbestad (SD),

2025/26:384 av Michael Rubbestad (SD),

2025/26:439 av Kristina Axén Olin m.fl. (M),

2025/26:686 av Malin Danielsson och Joar Forssell (båda L),

2025/26:766 av Joakim Sandell (S),

2025/26:918 av Hans Ekström och Caroline Helmersson Olsson (båda S),

2025/26:1366 av Dzenan Cisija (S),

2025/26:2774 av Niels Paarup-Petersen m.fl. (C) yrkandena 1 och 2,

2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 9,

2025/26:3278 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 20 och 21,

2025/26:3307 av Sten Bergheden (M) yrkandena 1 och 2,

2025/26:3637 av Kjell-Arne Ottosson (KD),

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 66 och

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 100.

Reservation 22 (S, V, C, MP)

12. Flyttning av fordon

Riksdagen avslår motionerna

2025/26:107 av Björn Tidland (SD),

2025/26:170 av Per Söderlund m.fl. (SD) och
2025/26:725 av Malin Larsson m.fl. (S).

13. Registerfrågor

Riksdagen avslår motionerna

2025/26:474 av Carita Boulwén (SD) yrkande 1,
2025/26:1933 av Marie Nicholson (M) delyrkande 1,
2025/26:2595 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD),
2025/26:2979 av Lars Beckman (M) och
2025/26:3626 av Magnus Jacobsson (KD).

14. Fordonsmålvakter

Riksdagen avslår motionerna

2025/26:113 av Angelica Lundberg (SD) yrkande 2 och
2025/26:2431 av Oliver Rosengren m.fl. (M).

15. Vissa fordonsbestämmelser

Riksdagen avslår motionerna

2025/26:140 av Angelica Lundberg (SD),
2025/26:2867 av Marlène Lund Kopparklint (M) och
2025/26:2885 av Marlène Lund Kopparklint (M).

16. Historiska fordon och motorhobbyn

Riksdagen avslår motionerna

2025/26:34 av Josef Fransson (SD) yrkandena 2–5,
2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 70,
2025/26:2868 av Marlène Lund Kopparklint (M),
2025/26:2869 av Marlène Lund Kopparklint m.fl. (M),
2025/26:2874 av Marlène Lund Kopparklint (M),
2025/26:2965 av Marlène Lund Kopparklint (M),
2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 59 och
2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 31.

Reservation 23 (S)

Reservation 24 (V)

Reservation 25 (C)

17. Vägskyltning

Riksdagen avslår motionerna

2025/26:707 av Cecilia Rönn (L),
2025/26:1007 av Christofer Bergenblock (C) och
2025/26:3709 av Mathias Bengtsson (KD).

18. Vissa trafikbestämmelser

Riksdagen avslår motionerna

2025/26:223 av Björn Tidland (SD),

2025/26:486 av Monica Haider (S),
2025/26:1565 av Gudrun Brunegård (KD),
2025/26:2524 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD),
2025/26:2592 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD),
2025/26:2917 av Lars Beckman (M) och
2025/26:3071 av Markus Wiechel m.fl. (SD) yrkandena 1 och 2.

19. Organisering av vägunderhåll och vinterväghållning

Riksdagen avslår motionerna

2025/26:981 av Helena Lindahl (C),
2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 45 och
2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 17 och 33.

Reservation 26 (S)

Reservation 27 (C)

20. Vissa vägfrågor

Riksdagen avslår motionerna

2025/26:2614 av Rickard Nordin (C) och
2025/26:3633 av Magnus Jacobsson (KD).

21. Ideella föreningars kostnader för arrangemang på allmän väg

Riksdagen avslår motion

2025/26:606 av Lars Isacson (S).

22. Hantering av vissa avgifter på trafikområdet

Riksdagen avslår motion

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 98.

Reservation 28 (C)

Stockholm den 5 februari 2026

På trafikutskottets vägnar

Ulrika Heie

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Ulrika Heie (C), Aylin Nouri (S), Maria Stockhaus (M), Mattias Ottosson (S), Patrik Jönsson (SD), Åsa Karlsson (S), Sten Bergheden (M), Kadir Kasirga (S), Helena Gellerman (L), Carina Ödebrink (S), Ann-Sofie Lifvenhage (M), Malin Östh (V), Magnus Jacobsson (KD), Marlène Lund Kopparklint (M), Linus Lakso (MP), Leif Gripestam (M) och Ulf Lindholm (SD).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I betänkandet behandlar utskottet 123 motionsyrkanden från allmänna motionstiden 2025/26. Förslagen rör olika vägtrafik- och fordonsrelaterade ämnen såsom en fossilfri fordonsflotta, laddinfrastruktur för elfordon, parkeringsfrågor och fordonsbesiktning. En förteckning över de behandlade förslagen finns i bilagan.

Under riksmötet avser utskottet även att behandla olika frågor som i vissa delar berör vägtrafik och fordon i betänkanden om trafiksäkerhet och infrastrukturfrågor.

Vid utskottssammanträdet den 20 januari 2026 informerade företrädare för Mobility Sweden om sin senaste prognos för utvecklingen på elbilsmarknaden i Sverige. Vid utskottssammanträdet den 3 februari 2026 informerade Helena Dyrssen, statssekreterare hos klimat- och miljöminister Romina Pourmokhtari (L), i frågan om elektrifieringen inom transportsektorn.

Utskottets överväganden

En fossilfri fordonsflotta

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om arbetet för en fossilfri fordonsflotta. Utskottet konstaterar att det pågår ett omfattande arbete med att skapa förutsättningar för en fossilfri fordonsflotta och ser därför inte skäl att för närvarande ta något initiativ med anledning av motionsförslagen.

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

Motionerna

I partimotion 2025/26:2780 yrkande 67 anför Nooshi Dadgostar m.fl. (V) att ett förslag bör tas fram om att införa ett förbud mot försäljning av nya bilar som drivs av fossila bränslen efter 2030. Vidare vill motionärerna i yrkande 68 att regeringen snarast återkommer med förslag på nödvändiga regeländringar för ökad tillämpning av konvertering av fordon. Motionärerna menar att många bilägare inte har ekonomiska resurser att köpa en ny bil med låga utsläpp, samtidigt som en stor del av vår befintliga fordonspark som drivs med fossila drivmedel går att konvertera till t.ex. etanoldrift (E85) eller biogasdrift.

Rickard Nordin m.fl. (C) anför i kommittémotion 2025/26:3582 yrkande 59 i denna del att regeringen bör införa styrmedel för att bromsa den utsläppsökning som nu sker inom transportsektorn och säkerställa efterlevnaden av transportsektorns utsläppsminskningssmål till 2030. Styrmedlen bör inkludera ett brett spektrum av resultatutvärderade lösningar för att främja ökad användning av climateffektiva biodrivmedel, utökad elektrifiering och mer effektiva transportlösningar. Motionärerna anför vidare att regeringen även bör se över möjligheten att införa en energideklaration på personbilar vid nybilsförsäljning som är tydlig och jämförbar samt klargör livscykelperspektivet. Motionärerna menar att utsläppen och miljöpåverkan från transporterna ska minska, inte mobiliteten. Motionärerna ser vidare ett behov av en klimatdeklaration för fordon som utgår från verklig förbrukning, baserad på de data som genereras genom EU-kommissionens förordning (EU) 2021/392.

I kommittémotion 2025/26:3728 yrkande 85 i denna del anför Ulrika Heie m.fl. (C) att man bör förbättra möjligheterna att konvertera bilar till mer miljövänlig drift. Dessa bilar ska då kunna ta del av samma stimulansåtgärder som miljöbilar.

I kommittémotion 2025/26:3278 yrkande 10 föreslår Linus Lakso m.fl. (MP) stimulanser för att öka antalet ellastbilar. Vidare anför motionärerna i yrkande 13 att det bör införas ett slutdatum för nyförsäljningen av mopeder

med förbränningsmotorer. Motionärerna framhåller att det i dag finns flera olika modeller av elmopeder på marknaden och att det är angeläget att marknaden inte tillförs nya modeller av mopeder med förbränningsmotorer.

I kommittémotion 2025/26:3422 yrkande 122 föreslår Katarina Luhr m.fl. (MP) att det införs ett konverteringsstöd från fossildrift för fordon och farkoster. Motionärerna anför bl.a. att en viktig åtgärd för att minska utsläppen från den befintliga fordonsflottan är att konvertera bilar från fossildrift till exempelvis biogasdrift. Vidare anför motionärerna i yrkande 123 att man bör fasa ut försäljningen av nya fossilbilar så snabbt som möjligt.

Även i kommittémotion 2025/26:3428 yrkande 43 föreslår Emma Nohrén m.fl. (MP) att det införs ett stöd vid konvertering från fossildrift för fordon och arbetsmaskiner i jordbruket.

Magnus Jacobsson m.fl. (KD) anför i motion 2025/26:1797 att man bör underlätta mobiliteten för alla som är beroende av bilen för att klara sin vardag. Motionärerna menar att utsläppen från fordon behöver minska men att det inte får ske på bekostnad av mobiliteten för de som behöver bilen i sin vardag.

Kjell-Arne Ottosson (KD) föreslår i motion 2025/26:3668 att det tas ett samlat grepp om etanolens potential som ett fossilfritt alternativ för bilister. Motionären framhåller att man med ett samlat grepp som omfattar att se över beskattningen av E100, justera den s.k. pumplagen och uppdatera regelverket för konvertering av fordon på ett mycket kostnadseffektivt sätt skulle kunna stimulera fler bilister att börja köra fossilfritt utan att tvinga alla att skaffa en elbil.

Bakgrund och pågående arbete

Sveriges miljömål och det klimatpolitiska ramverket

Det övergripande målet för miljöpolitiken i Sverige är generationsmålet, vilket innebär att förutsättningarna för att lösa miljöproblemen ska vara uppfyllda inom en generation. Generationsmålet är fastställt av riksdagen och utgör en del i miljömålssystemet som i övrigt består av 16 miljökvalitetsmål och ett antal etappmål. Begränsad klimatpåverkan är ett av de 16 miljökvalitetsmål som riksdagen har antagit och omfattar i sin tur fyra etappmål som beskriver en önskad omställning av samhället. Etappmålen ska vägleda det konkreta arbetet för att nå miljökvalitetsmålen och generationsmålet. Miljömålen är en utgångspunkt för Sveriges nationella genomförande av FN:s Agenda 2030 med dess 17 globala mål för hållbar utveckling. Miljömålen kopplar även till andra tvärssektoriella mål, som EU:s mål om klimat och energi samt EU:s energi- och klimatrampverk.

År 2017 beslutade riksdagen om ett klimatpolitiskt ramverk (prop. 2016/17:146, bet. 2016/17: MJU24, rskr. 2016/17:320) som 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 Emission Trading System, ETS) ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010. Etappmålet för inrikes transporter ska bidra till att det transportpolitiska hänsynsmålet uppfylls.

I december 2023 överlämnade regeringen en klimatpolitisk handlingsplan i skrivelsen Regeringens klimathandlingsplan – hela vägen till nettonoll (skr. 2023/24:59). Riksdagen behandlade skrivelsen i betänkande 2023/24:MJU15 (rskr. 2023/24:191). Handlingsplanen presenteras närmare i berörda delar i kommande avsnitt.

EU:s klimatpolitik och Sveriges åtaganden

I juni 2021 antog EU en klimatlag som slår fast att unionen ska nå klimatneutralitet senast 2050 och nettonegativa utsläpp därefter. Klimatlagen anger även att EU ska minska sina nettoutsläpp med minst 55 procent till 2030 jämfört med 1990 års utsläpp, ofta benämnt 55-procentspaketet (Fit for 55). EU:s gemensamma klimatmål är uttryckta i nettotermer, vilket innebär att även den sammanlagda utvecklingen av avgång och upptag av växthusgaser inom skog och mark ingår. Utsläppen ska minska genom tre åtgärder: handel med utsläppsrätter inom EU ETS, nationella åtgärder för att minska utsläppen (förordningen om ansvarsfördelning, Effort Sharing Regulation, ESR) och ökat upptag av växthusgaser i skog och mark.

Sverige har förbundit sig i EU att halvera sina utsläpp av växthusgaser i ESR-sektorn, där bl.a. inrikes transporter ingår, till 2030 jämfört med 2005 och att öka upptaget av växthusgaser i skog och mark.

I november 2025 beslutade både Europaparlamentet och EU:s ministerråd om sina positioner om ett klimatmål till 2040 som innebär en nettominskning av växthusgasutsläppen med 90 procent jämfört med 1990 års nivåer, med möjlighet att uppnå upp till 5 procent av minskningen via internationella klimatkrediter. Målet ska vara bindande och en del av processen mot klimatneutralitet 2050, men samtidigt ska det införas en översyn av klimatmålen vartannat år. Förhandlingar mellan rådet och Europaparlamentet om den slutliga utformningen av EU:s 2040-mål pågår för närvarande.

Som ett led i beslutsprocessen har både ministerrådet och Europaparlamentet också beslutat att stödja ett förslag om att skjuta upp införandet av det nya systemet för handel med utsläppsrätter för vägtransporter och uppvärmning, s.k. ETS2, med ett år till 2028.

Vägtrafikens utsläpp av växthusgaser

Utsläppen från inrikes transporter står för ungefär en tredjedel av Sveriges totala utsläpp av växthusgaser och ungefär hälften av växthusgasutsläppen i ESR-sektorn. Vägtrafiken står för den största delen, 94 procent, av utsläppen från transporter i landet, varav personbilar svarar för ungefär 62 procent, medan tunga och lätta lastbilar står för 36 procent. Av regeringens

klimatredovisning i budgetpropositionen för 2026 (prop. 2025/26:1 bil. 4) framgår det att utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter (exklusive inrikes flyg), enligt preliminär statistik, uppgick till 16,5 miljoner ton koldioxidequivivalenter 2024, vilket är en ökning med 21 procent jämfört med 2023. Enligt slutlig statistik som Naturvårdsverket publicerade på sin webbplats i december 2025 ökade utsläppen från vägtrafiken med 24 procent 2024 jämfört med 2023.

Naturvårdsverket slår fast att faktorer som påverkar utsläppen från vägtrafiken är trafikens omfattning, trafikarbetet (dvs. fordonskilometer), användningen av biodrivmedel, fordonens energieffektivitet och elektrifieringen av fordonsflottan. Enligt klimatredovisningen beror de ökade utsläppen från vägtrafiken 2024 framför allt på att reduktionsplikten under en period sänktes till 6 procent, vilket medförde att den totala användningen av biodrivmedel i vägtrafiken halverades. Det totala trafikarbetet ökade med 1,3 procent 2024 jämfört med 2023, samtidigt som trafiken med laddbara fordon (elfordon och laddhybrider) ökade med 28 procent. Andelen av det totala trafikarbetet som utfördes med el var 10 procent under 2024.

Enligt Naturvårdsverket minskade utsläppen från inrikes transporter (exklusive inrikes flyg) med 20 procent mellan 2010 och 2024. Regeringen bedömer i budgetpropositionen för 2026 (prop. 2025/26:1 utg.omr. 20) att etappmålet för inrikes transporter (exklusive inrikes flyg) och Sveriges ESR-mål 2030 inte kan nås med befintliga styrmedel. Naturvårdsverket anser att det behövs dels ytterligare insatser för att öka andelen biodrivmedel, dels betydligt energieffektivare fordon och ökad elektrifiering, samtidigt som utvecklingen behöver gå mot en ökad transporteffektivitet i transportsystemet för att Sverige ska nå transportsektorns etappmål till 2030.

I Trafikanalys senaste uppföljning (rapport 2025:2) av de transportpolitiska målen konstateras det att energieffektiviteten inom transportsektorn har utvecklats positivt sedan 2009 när det gäller person- och godstransporter på väg. Trafikanalys pekar på att en fortsatt elektrifiering och utskrotning av äldre fordon bidrar till att personresorna på väg effektiviseras, och på godssidan spelar längre och tyngre lastbilar en roll för utvecklingen. Utvecklingstakten är dock låg i förhållande till de förhoppningar som finns om att effektiviseringen ska bidra till att nå uppställda etappmål. Myndigheten gör sammantaget bedömningen att transportsystemet inte har närmat sig det övergripande målet, även om ett antal av de nyckelmått som ingår i uppföljningen visar att transportsystemet i vissa avseenden har utvecklats i en hållbar riktning. Trafikanalys anger att den minskade reduktionsplikt som infördes den 1 januari 2024, i kombination med sänkta drivmedelsskatter, enligt preliminära beräkningar ledde till ökade växthusgasutsläpp under 2024.

Den 1 juli 2025 höjdes reduktionsplikten för bensin och diesel från 6 till 10 procent. Samtidigt ändrades reduktionsplikten så att de reduktionspliktiga kan uppfylla sina åtaganden även med utsläppsminskningar från leverans av fossilfri el från publika laddstationer (prop. 2024/25:131, bet. 2024/25:MU17, rskr. 2024/25:221). Enligt Trafikanalys bedömning väntas

den höjda reduktionsplikten leda till att utsläppen minskar på nytt. Men i den nya reduktionsplikten får även el som laddats vid publika laddstationer räknas in, vilket gör det svårt att uppskatta hur stor effekten faktiskt blir i form av ökad biodrivmedelsinblandning. Trafikanalys menar att det är extra angeläget att övergången till elektrifiering påskyndas, inte minst när utsläppen från den förbränningsmotorbaserade fordonsflottan åter ökade under 2024. Myndigheten konstaterar att det i dagsläget inte finns något som tyder på att det nationella etappmålet om 70 procents minskning av växthusgasutsläppen från inrikes transporter exklusive inrikes flyg kommer att nås.

Enligt preliminära siffror från Trafikverket (TRV 2025/15942) ökade trafikarbetet med lätta fordon (personbilar och lätta lastbilar) med 1,8 procent under 2024 jämfört med 2023. Trafikarbetet med lätta fordon är dock inte uppe på nivåerna före pandemin. Den tunga trafiken (tung lastbil och buss) minskade i stället preliminärt med 0,5 procent under 2024 jämfört med 2023. Trafikverket pekar vidare på att koldioxidutsläppen från nya personbilar minskade från 61 gram per kilometer 2023 till preliminärt 59 gram per kilometer 2024. Minskningen beror främst på energieffektivare laddhybrider, eftersom andelen elbilar minskade något jämfört med 2023. Siffrorna ovan motsvarar certifieringsvärden för personbilar. Till effektiviseringen av hela personbilsflottan bidrar även utskrotning och minskad användning av äldre, mindre energieffektiva fordon.

Andelen biodrivmedel och el inom vägtransportsektorn var ungefär 17 procent av vägtrafikens energianvändning under 2024, vilket var en minskning jämfört med 2023 då andelen var 31 procent. Enligt Trafikverket halverades biodrivmedelsanvändningen under 2024 främst på grund av den sänkta reduktionsplikten för bensen och diesel. Preliminärt användes ca 10 terawattimmar (TWh) biodrivmedel till vägtrafiken under 2024 jämfört med ca 19 TWh året före. Elanvändningen i vägtrafiken ökade i stället preliminärt från 1,5 TWh 2023 till 1,9 TWh 2024.

Hur utvecklingen av utsläppen kommer att se ut fram till 2030 och 2045 beror enligt Trafikverket på utvecklingen av en rad omvärldsfaktorer. Trafikverket bedömer att målet om minst 70 procents minskning av transportsektorns utsläpp inte nås med de inblandningsnivåer i drivmedel som fanns 2024. Trafikverket bedömer också att det finns ett visst gap till att nå Sveriges åtaganden inom ESR t.o.m. 2030 men att det är inom räckhåll om Sverige använder sin möjlighet att utnyttja utsläppsutrymme från EU:s befintliga utsläppshandelssystem ETS, för att nå åtaganden i ESR.

Försäljning av miljöfordon

Enligt Trafikanalys officiella statistik nyregistrerades 277 300 personbilar under 2024, vilket var 7 procent färre än under 2023. De laddbara personbilarna utgjorde en majoritet av nyregistreringarna under 2024. Detsamma gällde 2023. Under 2024 nyregistrerades knappt 95 000 elbilar (ca 34 procent) och drygt 63 000 laddhybrider (ca 23 procent). Andelen laddbara personbilar

var därmed 57 procent av alla nyregistrerade jämfört med 58 procent under 2023.

Enligt Trafikanalys korttidsprognos för 2025–2028 kommer andelen eldrivna personbilar att öka till 49 procent under prognostiden. Andelen laddhybrider bedöms minska något och utgöra ca 22 procent av de nyregistrerade personbilarna 2025–2028. År 2028 bedöms således andelen laddbara personbilar vara omkring 70 procent av alla nyregistrerade personbilar.

Regeringens klimatpolitiska handlingsplan

I regeringens klimatpolitiska handlingsplan (skr. 2023/24:59) som presenterades i december 2023 anför regeringen att utsläppen från inrikes transporter utgör mer än hälften av Sveriges utsläpp inom ESR-sektorn och en tredjedel av Sveriges samlade växthusgasutsläpp. Regeringen konstaterar att transportsektorns klimatomställning därför är av avgörande betydelse för att kunna nå Sveriges åtagande att minska utsläppen inom ESR-sektorn med 50 procent till 2030 jämfört med 2005, liksom Sveriges långsiktiga klimatmål om nettonollutsläpp senast 2045. Målen ska enligt regeringen nås i huvudsak genom en elektrifiering av transportsektorn, men även genom ökad användning av fossilfria drivmedel som etanol och ökad transporteffektivitet. Vidare anför regeringen att det behövs en stärkt samordning av transportsektorns klimatomställning och att en myndighet bör få i uppgift att samordna sektorns omställningsarbete. Sverige bör även ta en aktiv roll inom internationella klimatsamarbeten på transportområdet för att driva på för en global omställning av transportsektorn till i princip nollutsläpp och för ökad export av svenska produkter och tjänster med liten klimat-påverkan.

Enligt handlingsplanen står vägtransporter för ungefär en femtedel av de globala växthusgasutsläppen. Antalet fordon som förbrukar fossila drivmedel har ökat på global nivå det senaste årtiondet till följd av ekonomisk utveckling. Samtidigt har det skett en betydande teknikutveckling för både lätta och tunga eldrivna fordon, och flera stora fordonstillverkare har långtgående planer på produktion av fordon utan utsläpp av vare sig växthusgaser eller luftföroreningar ur avgasröret, s.k. nollutsläppsfordon. Enligt regeringen finns tekniken därmed på plats för att få ned utsläppen från vägfordon till i princip noll, men omställningen av fordonsflottan behöver accelerera.

Regeringen gör i handlingsplanen bedömningen att svenska inrikes transporter har förutsättningar att nå i princip nollutsläpp av växthusgaser till 2045. För att nå denna målsättning presenterar regeringen åtgärder som syftar till att påskynda omställningen till nollutsläpp genom förstärkta stöd och regeländringar, samtidigt som åtgärder vidtas för att fasa ut äldre fordon (se tabellen nedan).

Tabell Åtgärdspaket för omställning till nollutsläppsfordon

Paket 1 Förstärkta incitament till inköp av nollutsläppsfordon	Paket 2 Regeländringar för att främja nollutsläppsfordon	Paket 3 Utfasning av äldre fordon
Klimatpremie för lätta ellastbilar	Ändrade körkortsregler för ellastbilar under 4,5 ton	Skrotningspremie bör införas
Klimatpremie för tunga fordon	Fordonsmärkning utifrån effektivitet och livscykelutsläpp	

Bland regeringens förslag till åtgärder finns bl.a. en tillfällig skrotningspremie för att påskynda omställningen och minska utsläppen. Skrotningspremien syftar till att skapa incitament att fasa ut äldre bilar ur flottan, och premien föreslås betalas ut om skrotningen följs av ett köp eller leasing av en elbil. Det skulle enligt regeringen innebära en direkt klimateffekt då en äldre bil med förbränningsmotor ersätts av ett nollutsläppsfordon. Regeringen införde en skrotningspremie på 10 000 kronor i augusti 2024. I maj 2025 höjdes beloppet till 25 000 kronor. Sista ansökningsdagen för skrotningspremien var den 31 oktober 2025.

Regeringen föreslår också att det införs en fordonsmärkning för lätta fordon för att främja konsumenters val av klimatsmarta fordon. Utöver utsläpp ur avgasröret bör märkningen enligt regeringen även redovisa fordonets energieffektivitet och livscykelutsläpp. Vidare bör det enligt regeringen analyseras hur beräkningarna av livscykelutsläpp för fordon kan förbättras liksom hur fordonsmärkningen kan utformas på ett begripligt sätt. Energimyndigheten fick i maj 2024 i uppdrag av regeringen att analysera och föreslå en utformning av fordonsmärkning av lätta fordon som utöver utsläpp ur avgasrör även redovisar fordonets energieffektivitet och livscykelutsläpp. Uppdraget redovisades i oktober 2025 i rapporten Märkning av lätta fordon med information om fordonets miljö- och energiegenskaper (dnr RU2024-00055). Det är en uppföljning av ett tidigare regeringsuppdrag om att förbättra konsumentinformationen om lätta fordons klimatpåverkan, som Energi-myndigheten avrapporterade i maj 2022 med ett förslag på fordonsmärkning, Vägledning om lätta fordons energianvändning och koldioxidutsläpp (dnr 2020–25875). I det senare uppdraget lades fokus på att utveckla och förbättra livscykelinformationen i förslaget från 2022, vilket visade livscykelutsläpp samt livscykelenergianvändning baserade på schabloner.

EU-bestämmelser om utsläpp från nya lätta fordon

Inom EU finns det sedan 2008 bestämmelser om krav för koldioxidutsläppen från lätta fordon genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/631 om koldioxidutsläpp för nya personbilar och för nya lätta nyttofordon. Förordningen fastställer ett EU-mål för koldioxidutsläppen från hela den nya flottan av personbilar och lätta nyttofordon i EU.

Under 2021 föreslog kommissionen flera ändringar av förordningens bestämmelser. Förslaget var en del av 55-procentpaketet som syftar till att uppnå ett klimatneutralt EU fram till 2050, med det mellanliggande målet om minst 55 procents nettominskning av växthusgasutsläpp till 2030. Våren 2023 antog Europaparlamentet och rådet förslaget.

Den reviderade förordningen innebär att inga nyttillverkade lätta fordon med utsläpp, av vare sig koldioxid eller luftföroreningar, får säljas inom EU från 2035. Lagstiftningen innebär även att koldioxidutsläppen för nya personbilar och för nya lätta lastbilar ska minska med 55 respektive 50 procent mellan 2030 och 2034 jämfört med 2021 års nivåer.

Under 2025 fördes strategiska dialoger mellan kommissionen och den europeiska bilindustrin om bilindustrins framtid i syfte att säkerställa dess långsiktiga konkurrenskraft, hållbarhet och resiliens, samtidigt som EU:s gemensamma mål om klimatneutralitet ska kunna uppnås. I dessa strategiska dialoger diskuterade man bl.a. en översyn av EU:s förordning om koldioxidutsläpp för nya personbilar och för nya lätta nyttfordon. I oktober 2025 avslutades också ett offentligt samråd inför översynen.

Den 16 december 2025 redovisade kommissionen ett förslag till ett s.k. fordonspaket som bl.a. innebär att biltillverkarna fr.o.m. 2035 måste uppfylla målet att minska utsläppen från avgasrör med 90 procent, medan de återstående 10 procenten av utsläppen måste kompenseras genom användning av koldioxidsnålt stål tillverkat i unionen. Det kommer att göra det möjligt att tillverka och sälja bl.a. laddhybrider och fordon med förbränningsmotorer även efter 2035, utöver helt elektriska fordon och vätgasfordon.

EU:s förordning om koldioxidutsläpp från nya tunga fordon

Utsläppsnormer för koldioxidutsläpp för vissa tunga fordon har ingått i EU-rätten sedan 2019 i och med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1242 om fastställande av normer för koldioxidutsläpp från nya tunga fordon. Den 14 februari 2023 lade kommissionen fram ett förslag till reviderad förordning som Europaparlamentet och rådet antog i maj 2024.

Bestämmelserna i den nya förordningen innebär att utsläppen från tunga lastbilar och långfärdsbussar över 7,5 ton ska minska med 45 procent till 2030, med 65 procent till 2035, och med 90 procent t.o.m. 2040. De nya reglerna innebär även ett nollutsläppsmål på 100 procent för nya stadsbussar 2035, med ett delmål på 90 procent för denna kategori 2030. Ändringsförordningen utvidgar även tillämpningsområdet för 2019 års förordning till att omfatta nästan alla tunga bussar, lastbilar och släpvagnar.

EU-kommissionen kommer att se över den ändrade förordningens effektivitet och inverkan på ovannämnda mål 2027. Kommissionen kommer också att behöva bl.a. utvärdera möjligheten att utveckla en gemensam metod för att bedöma och rapportera koldioxidutsläpp från nya tunga fordon under hela livscykeln.

Budgetpropositionen för 2026

I budgetpropositionen för 2026 (prop. 2025/26:1 utg.omr. 22) framhåller regeringen att ett väl fungerande, långsiktigt hållbart och tillförlitligt transportsystem där alla trafikslag utvecklas och bidrar till de transportpolitiska målen är en förutsättning för att hela Sverige ska fungera. Transportsektorn har också en avgörande roll för Sveriges klimatomställning. Transportsektorns klimatomställning behöver enligt regeringen påskyndas för att Sverige ska nå sina klimatmål och åtaganden inom EU. Genom mer elektrifiering och ökad användning av fossilfria drivmedel ska transportsektorn bidra till klimatomställningen.

Regeringen bedömer att det behövs ytterligare styrmedel för att nå ESR-åtagandet till 2030. Det inkluderar både åtgärder med direkta utsläppseffekter och åtgärder som förbättrar förutsättningarna för klimatomställningen. Därför föreslår regeringen åtgärder i budgetpropositionen för 2026 (prop. 2025/26:1 utg.omr. 20) som väntas bidra till att minska utsläppen i ESR-sektorn till 2030. För att öka investeringarna i fossilfri teknik förstärks Klimatklivet, som är ett investeringsstöd för att minska koldioxidutsläpp och stödja omställningen till ett fossilfritt samhälle. Klimatklivet kan bl.a. användas för utbyggnad av laddinfrastruktur för fordon. För att främja ökad takt i elektrifieringen av fordon förlängs också stödet till lätta ellastbilar. Därutöver fortsätter genomförandet av den sociala klimatfonden. Sverige har lämnat förslag till en social klimatplan till Europeiska kommissionen och remitterat ett förslag om en svensk stödförordning. I och med kommissionens godkännande av Sveriges plan i december 2025 kommer utsatta transportanvändare att kunna ansöka om en premie för köp eller leasing av en ny eller begagnad elbil när den kommande s.k. elbilsförordningen trätt i kraft, vilket förväntas ske den 18 mars 2026. Regeringen lämnar i budgetpropositionen för 2026 förslag som möjliggör införandet av den föreslagna elbilspremien. Premien väntas bl.a. bidra till utsläppsminskningar i ESR-sektorn.

För att ytterligare bidra till transportsektorns klimatomställning föreslår regeringen även att stödet till laddinfrastruktur förlängs (prop. 2025/26:1 utg.omr. 21). För en mer detaljerad beskrivning av de olika satsningarna, se avsnittet Laddinfrastruktur för elfordon.

Regeringen tillsatte i oktober 2024 en utredning (dir. 2024:98) som ska föreslå ytterligare styrmedel för att bidra till en utfasning av fossila bränslen och för att nå Sveriges klimatåtaganden i EU. Utredningen ska bl.a. föreslå hur reduktionsplikten ska utvecklas samt analysera andra styrmedel som på ett kostnadseffektivt och samhällsekonomiskt effektivt sätt tillsammans med andra åtgärder kan säkerställa att Sveriges klimatåtaganden i EU nås och som kan bidra till en utfasning av fossila bränslen senast 2045. Utredningen ska redovisa sina förslag i maj 2026.

Konverteringsstöd

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

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

Utredningen har remitterats och har inte lett till någon ytterligare åtgärd.

Etanol för fordonsdrift

Klimat- och miljöminister Romina Pourmokhtari (L) konstaterade i mars 2024 i sitt svar på fråga 2023/24:815 om bestämmelserna om denaturering av etanol för fordonsdrift att det av alkohollagen (2010:1622) framgår att teknisk sprit som ska användas eller säljas inom landet ska vara denaturerad på ett sätt som så långt som möjligt hindrar förtäring av spriten utan att hindra den avsedda användningen. Ovanstående innebär enligt klimat- och miljöministern att det är tillåtet att ha åtminstone 99,95 procent etanol i E100, så länge bränslet smakar tillräckligt illa för att drickas. Skälet till denna bestämmelse i alkohollagen är att värna folkhälsan. Klimat- och miljöministern framhöll vidare att MTBE och isobutanol inte är godkända för att fullständigt denaturera alkohol, såsom etanol, för att befrias från punktskatt enligt kommissionens förordning (EEG) nr 3199/93 om ömsesidigt erkännande av förfaranden för att fullständigt denaturera alkohol för att erhålla punktskattebefrielse. Dessa ämnen är giftiga för vattenmiljön och kan orsaka irritation i luftvägarna. Ministern pekade också på att det av destillations-tekniska skäl dessutom är mycket svårt och framför allt dyrt att rena etanolen, bl.a. att ta bort vatten, till mer än 96 procent, och att det också är därför den etanol som används i bussar i Sverige och i övriga EU innehåller högst 95 procent etanol. Vidare anförde ministern att den främsta anledningen till att fordons- och drivmedelstillverkarna valt att satsa på E85 i stället för E100 är

att E85 har bättre köld- och tändningsegenskaper än E100. I Sverige blir E85 under vintertid E75 av denna anledning, vilket innebär att andelen bensin ökar från 15 till 25 procent under vintern. Ministern pekade även på att kallstarts-utsläppen förbättras vid ökad tillsats av bensin.

Enligt Drivkraft Sveriges Omställningsbarometer från juni 2025 finns det 1 300 stationer med E85-pumpar i Sverige.

Fordonsstrategisk forskning och innovation

I den forsknings- och innovationsproposition som regeringen presenterade i december 2024 (prop. 2024/25:60) konstaterar regeringen bl.a. att fordonsindustrin är central för både klimatomställningen och Sveriges ekonomi och konkurrenskraft. Regeringen framhåller att svensk fordonsindustri har en stark ställning i EU, och genom höga klimatambitioner har de svenska tillverkarna potential att även driva på andra tillverkare i omställningen. Fordonsindustrins omställning till fossilfrihet är omfattande, storskalig och komplex och behöver enligt regeringen ske i snabb takt. Elektrifieringen spelar här en viktig roll. Parallellt pågår ett paradigmskifte med uppkopplade fordon med cyberfysiska system och fordonslösningar med ökande grad av autonomi.

Regeringen betonar att centrala förutsättningar för fordonsindustrins omställning och konkurrenskraft är att på kort och lång sikt investera i forskning och innovation samt att säkra kompetensförsörjningen. Programmet Fordonsstrategisk forskning och innovation (FFI) är en avtalsreglerad samverkan mellan fordonsindustrin och staten genom Verket för innovationssystem (Vinnova), Energimyndigheten och Trafikverket. Regeringen menar att FFI bidrar till framtidens transportsystem och att det är viktigt för svensk konkurrenskraft och hur väl vi lyckas ställa om vägtransporterna. Ny kunskap byggs upp hos industri, lärosäten och forskningsinstitut, nya viktiga samarbeten skapas och nya lösningar på avgörande samhällsutmaningar demonstreras, utvecklas och genomförs. Detta bidrar samlat till att industrin fortsätter att investera i forskning och innovation i Sverige.

Regeringen betonar att FFI har en fortsatt viktig roll för konkurrenskraften, kompetensförsörjningen och systemomställningen i fordonsindustrin och samhället. Inriktningen på både spets och bredd inom en rad områden skapar nödvändig kunskap för att kunna hantera komplexa utmaningar agilt i en snabbt föränderlig omvärld. Systemlösningar samt ökat fokus på uppskalning, genomförande, hållbarhet och minskade utsläpp i hela värdekedjan är fortfarande viktigt. Regeringen anför att FFI fortsätter med oförändrad ambitionsnivå som ett avtalsreglerat program för samverkan, i enlighet med bl.a. besluten i en tidigare forskningsproposition (prop. 2008/09:05).

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet behandlade motionsyrkanden om en fossilfri fordonsflotta senast i betänkande 2024/25:TU11 Vägtrafik- och fordonsfrågor. Utskottet framhöll att det pågår ett omfattande arbete med att skapa förutsättningar för en fossilfri

fordonsflotta, och därför såg inte utskottet att det fanns skäl att ta något initiativ med anledning av motionsförslagen. Utskottet avstyrkte motionsförslagen och riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar inledningsvis att transportsektorn står för cirka en tredjedel av Sveriges totala utsläpp av växthusgaser. Transportsektorns omställning till fossilfrihet är därför avgörande för att uppnå Sveriges långsiktiga klimatåtaganden om att utsläppen från inrikes transporter ska vara i princip noll senast 2045. Utskottet konstaterar vidare att en rad åtgärder har vidtagits under senare år för att påskynda omställningen.

Transportsektorns omställning bör enligt utskottet ske genom elektrifiering, ökad användning av fossilfria drivmedel och ökad transporteffektivitet. Omställningen av fordonsflottan är i hög grad sammanlänkad med elektrifieringen, och utskottet ser därför positivt på att regeringen i den klimatpolitiska handlingsplanen från december 2023 och därefter i bl.a. budgetpropositioner presenterat angelägna åtgärder som syftar till att påskynda omställningen till nollutsläppsfordon. Åtgärderna omfattar bl.a. stora stöd till företag, kommuner och regioner för att skynda på marknadsintroduktion av miljövänliga och eldrivna lätta och tunga lastbilar och bussar samt en ny elbilspremie som ska riktas till grupper i behov av stöd, t.ex. i glesbygd. Senast i december 2025 lämnade regeringen en proposition (prop. 2025/26:80) till riksdagen med förslag på permanent skattefrihet för förmån av laddel på arbetsplatser för att fortsätta att underlätta omställningen till en fossilfri fordonsflotta och främja arbetsresor med laddbara fordon. Utskottet välkomnar åtgärderna och konstaterar att regeringen i och med detta nu påskyndar omställningen av såväl tunga som lätta fordon ytterligare. I sammanhanget vill utskottet även påminna om att regeringen har tillsatt en utredning som ska föreslå ytterligare styrmedel som ska bidra till en utfasning av fossila bränslen och till att nå Sveriges klimatåtaganden i EU. Utredningen ska redovisa sina förslag i maj 2026.

För att fordonsflottan ska kunna ställa om krävs det enligt utskottet även att utbyggnaden av laddinfrastrukturen fortsätter. Här pågår ett omfattande arbete, något som berörs närmare i avsnittet Laddinfrastruktur för elfordon. När det gäller frågan om att fasa ut fossila drivmedel delar utskottet regeringens bedömning i den klimatpolitiska handlingsplanen att frågan kräver en utökad samhällsanalys och att tydliga förutsättningar bör ges i god tid. Det behövs en väl avvägd, långsiktig och samhällsekonomiskt hållbar politik som tar hänsyn till både klimatmål och samhällsekonomiska effekter. Utskottet påminner i sammanhanget om att en ny reduktionsplikt infördes den 1 juli 2025, vilket sannolikt kommer att påverka omställningen av fordonsflottan. Utskottet vill även påminna om att regeringen har låtit Energimyndigheten utreda och föreslå en fordonsmärkning som utgår från ett livscykelperspektiv.

Vidare påminner utskottet om att det fr.o.m. 2035 inte längre kommer att säljas nya personbilar eller lätta lastbilar med förbränningsmotor inom EU, enligt EU:s gällande koldioxidkrav för lätta fordon. Utskottet noterar dock att försäljningsförbudet på lätta fordon kan vara på väg att luckras upp eftersom EU-kommissionen i december 2025 presenterade ett förslag som innebär att biltillverkarna fr.o.m. 2035 i stället ska minska utsläppen från avgasröret med 90 procent, medan de återstående 10 procenten enligt förslaget ska kompenseras genom användning av koldioxidsnålt stål tillverkat i EU eller e-bränslen och biobränslen. Det kommer att möjliggöra försäljning av bl.a. laddhybrider och fordon med förbränningsmotorer även efter 2035. Kommissionen föreslår också en riktad ändring av normerna för koldioxidutsläpp från tunga fordon. Utskottet kommer att mycket noga följa utvecklingen på området. När det gäller motionsförslaget om förbud mot försäljning av fossilt drivna mopeder har utskottet noterat att det pågår en diskussion på kommunnivå i större städer i Sverige.

När det gäller motionsförslagen om konvertering av fordon påminner utskottet om att Konjunkturinstitutet har utrett frågan om att konvertera befintliga fordon till lågutsläppsfordon så att de kan drivas med el eller förnybara drivmedel. Utskottet konstaterar att det enligt Konjunkturinstitutet kan vara mer kostnadseffektivt med en konvertering av bilar utan stöd.

När det gäller förutsättningarna för att främja etanoldrift vill utskottet påminna om att det redan i dag är tillåtet med 99,95-procentig etanol i E100, under förutsättning att bränslet inte går att dricka med hänvisning till alkohollagen.

Sammanfattningsvis konstaterar utskottet att det pågår ett omfattande arbete med att skapa förutsättningar för en fossilfri fordonsflotta. Därmed ser utskottet inte skäl att för närvarande ta något initiativ med anledning av motionsförslagen. Utskottet föreslår därför att riksdagen avslår motionerna 2025/26:1797 (KD), 2025/26:2780 (V) yrkandena 67 och 68, 2025/26:3278 (MP) yrkandena 10 och 13, 2025/26:3422 (MP) yrkandena 122 och 123, 2025/26:3428 (MP) yrkande 43, 2025/26:3582 (C) yrkande 59 i denna del, 2025/26:3668 (KD) och 2025/26:3728 (C) yrkande 85 i denna del.

Tillgång till fossilfri tankning

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om tillgång till fossilfri tankning. Utskottet hänvisar till att det redan pågår ett angeläget arbete med att förbättra tillgången till både biodrivmedel och elektrobränslen i hela landet i syfte att underlätta för alternativa bränslen. Enligt utskottet saknas det därför för närvarande skäl att ta något initiativ med anledning av motionsförslagen.

Jämför reservation 4 (V), 5 (C) och 6 (MP).

Motionerna

I partimotion 2025/26:2780 yrkande 15 anför Nooshi Dadgostar m.fl. (V) att förslag bör tas fram på åtgärder som stärker tillgången på förnybara drivmedel på landsbygden.

I kommittémotion 2025/26:3728 yrkande 85 i denna del anför Ulrika Heie m.fl. (C) att den s.k. pumplagen bör ses över för att möjliggöra fler fossilfria drivmedel. I yrkande 92 anför motionärerna 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 vätgasinfrastrukturen med nationell samordning, och identifiera strategiska noder för vätgasproduktion. Vidare anför motionärerna i yrkande 93 att regeringen skyndsamt bör återkomma med förslag till en nationell handlingsplan i enlighet med förordningen om infrastruktur för alternativa bränslen.

I kommittémotion 2025/26:3422 yrkande 125 föreslår Katarina Luhr m.fl. (MP) att det tas fram en nationell plan för tankställen för biogas.

Bakgrund och pågående arbete

Pumplagen

För att trygga tillgången till förnybara drivmedel beslutade riksdagen i december 2005 att anta regeringens förslag till lag (2005:1248) om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel, den s.k. pumplagen (prop. 2005/06:16, bet. 2005/06:TU6, rskr. 2005/06:134). Lagen syftade till att öka tillgängligheten till förnybara drivmedel i hela Sverige, främst mot bakgrund av att tillgängligheten hade bedömts som ett av de största hindren mot en ökad användning av förnybara drivmedel. I ett första steg berördes tankställen som sålde mer än 3 000 kubikmeter bensin eller diesel per år. Därefter skärptes kraven successivt till 2009 då alla säljställen med en försäljningsvolym överstigande 1 000 kubikmeter motorbensin eller dieselbränsle skulle vara skyldiga att tillhandahålla minst ett förnybart drivmedel. I juni 2014 beslutade riksdagen om en lättnad i lagen genom att höja gränsen för skyldigheten att

tillhandahålla förnybara bränslen till 1 500 kubikmeter motorbränsle (prop. 2013/14:181, bet. 2013/14:TU13, rskr. 2013/14:301).

En analys av pumplagen

Regeringen konstaterar i den klimatpolitiska handlingsplanen (skr. 2023/24:59) att pumplagen har kritiserats för att öka kostnaderna för drivmedelsleverantörer utan att bidra till tillräcklig klimatnytta. Det har bl.a. anförts att det runt om i Sverige finns flera tankstationer, inte minst i glesbygd och på landsbygden, som tvingats lägga ned sin verksamhet på grund av dålig lönsamhet. Regeringen framhåller i den klimatpolitiska handlingsplanen att det för att nå målet om nettonollutsläpp av växthusgaser senast 2045 krävs en omfattande elektrifiering av transportsektorn. Regeringen påminner i sammanhanget om att el, oavsett produktionskälla, inte räknas som ett förnybart drivmedel enligt pumplagen. Regeringens förslag och övergripande samhällsanalys av vilka åtgärder som bör vidtas för att fasa ut fossil bensin och diesel omfattar därför även en analys av vilka krav som bör ställas när det gäller att tillhandahålla förnybara drivmedel, inklusive om kraven bör breddas till att även omfatta fossilfria drivmedel, inte minst i glesbygd.

EU-förordningen om utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel och kompletterande svenska bestämmelser

I direktiv 2014/94/EU om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen (AFID) ställdes krav på medlemsstaterna att ta fram handlingsprogram för utbyggnaden av infrastruktur för alternativa drivmedel. Sommaren 2023 antog Europaparlamentet och rådet förordning (EU) 2023/1804 om utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel och om upphävande av direktiv 2014/94/EU. Den nya förordningen (AFIR) tillämpas sedan den 13 april 2024. AFIR har i huvudsak samma innehåll som det upphävda direktivet. Omfattningen av målen och kraven har emellertid utökats i AFIR jämfört med AFID.

AFIR innehåller bindande krav på EU:s medlemsstater att säkerställa en utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel som är tillgänglig för allmänheten i hela EU. Det ställs krav på omfattning, kapacitet och geografisk lokalisering vid olika angivna tidpunkter för laddinfrastruktur för tunga och lätta fordon samt tankinfrastruktur för vätgas. Det finns ett kapacitetsbaserat krav som är kopplat till storleken på flottan av laddbara fordon och omfattar enbart lätta fordon. Det finns även mål för flytande metan för tunga vägfordon och i hamn. AFIR innehåller också bestämmelser om exempelvis betalningslösningar för laddning och tankning, information till konsumenter samt standarder för ladd- och tankstationers utformning. Det ställs också krav på att medlemsstater ska ta fram nationella handlingsprogram som beskriver hur målen ska nås och lägesrapporter för utvecklingen.

I oktober 2024 antog riksdagen regeringens lagförslag i propositionen Kompletterande bestämmelser till EU-förordningen om utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel, och den 31 december 2024 trädde lagen

(2024:960) om infrastruktur för alternativa drivmedel i kraft (prop. 2023/24:145, bet. 2024/25:TU3, rskr. 2024/25:19). Redan den 30 juni 2024 trädde förordningen (2024:460) om infrastruktur för alternativa drivmedel i kraft, där bl.a. ansvariga tillsynsmyndigheter pekas ut. Lagen innebär bl.a. att kommunerna ska fortsätta att ha ansvar för att utöva tillsyn över att kraven på tankstationer för vätgas uppfylls. I övrigt regleras i lagen möjligheten att överlämna tillsynsuppgifter till en privat aktör samt tillsynsmyndigheternas möjligheter att besluta om förelägganden, rätt att ta ut avgift för tillsyn, ärendehandläggning samt överklagande.

I Sverige har regeringen gett Energimyndigheten i uppdrag att ta fram ett utkast till ett nationellt handlingsprogram som beskriver hur Sverige planerar att uppfylla målen i AFIR. Myndigheten ska också bistå regeringen med analyser, bedömningar och uppföljning. Energimyndigheten har även ett tillsynsansvar inom laddinfrastruktur som omfattar tillsyn av laddpunkter och vätgastankstationer enligt AFIR.

Regeringen lämnade ett utkast till Sveriges nationella handlingsprogram till EU-kommissionen i januari 2025. Kommissionens uppgift var därefter att bedöma medlemsstaternas utkast och i förekommande fall utfärda rekommendationer till medlemsstaterna. Dessa rekommendationer skulle därefter utfärdas av medlemsstaten senast 6 månader efter att utkastet lämnats in. Slutligen skulle varje medlemsstat utarbeta sitt slutliga nationella handlingsprogram i lättläst och begriplig form och anmäla detta till kommissionen senast den 31 december 2025. Energimyndigheten lämnade inför detta i september 2025 ett underlag som rör vägtransporter till regeringen. Mot bakgrund av att kommissionen blev försenad med sina kommentarer på det svenska utkastet till handlingsprogram kommer regeringen att skicka in sin slutliga version av handlingsprogrammet till kommissionen senast under februari 2026.

EU-stöd till infrastruktur för alternativa drivmedel

Kommissionen har i omgångar utlyst en möjlighet att ansöka om medel för infrastrukturprojekt som bidrar till utbyggnaden av infrastruktur för alternativa bränslen och till utfasningen av fossila bränslen i transportsektorn längs det transeuropeiska transportnätverket (TEN-T). Trafikverket samordnar ansökningsprocessen i Sverige och regeringen tar slutgiltig ställning till projekten innan ansökningarna lämnas in till Fonden för ett sammanlänkat Europa.

Under 2024 och 2025 öppnades ansökningsomgångar som rör faciliteten för infrastruktur för alternativa bränslen (Alternative Fuel Infrastructure Facility, AFIF) och som omfattar medfinansiering av infrastruktur för alternativa drivmedel i syfte att bidra till minskade koldioxidutsläpp inom TEN-T. Under de två ansökningsomgångarna som EU-kommissionen har beslutat om uppgick totalt beviljade medel till ansökningar med endast svenskt deltagande till omkring 26 miljoner euro. Det gäller för åtta projekt med svenskt deltagande inom bl.a. elektrifiering av tunga transporter och i hamn.

Därutöver fick två multinationella projekt, med investeringar i bl.a. Sverige, en tilldelning på ca 92 miljoner euro. En tredje utlysning var inplanerad i mars 2026 men ställdes in av kommissionen som under de kommande månaderna kommer att utvärdera potentialen i eventuella återflödesutlysningar och förbereda ett nytt arbetsprogram. Samtliga utlysningar 2024–2026 har totalt 1 miljard euro i budget. Det finns en direkt koppling till målen inom AFIR.

Biogas som fordonsbränsle

Energimyndigheten publicerade i maj 2025 sin årliga rapport som redovisar resultat och analys av rapporteringen enligt regelverken för hållbarhetskriterier, reduktionsplikt och drivmedelslagen, Drivmedel 2024. Av rapporten framgår att andelen förnybara drivmedel minskade 2024 jämfört med året före. Samtidigt ökade användningen av rena och höginblandade biodrivmedel. Energimyndigheten anger att utvecklingen beror på att reduktionsplikten för både bensen och särskilt diesel sänktes under året. Totalt ökade drivmedelsanvändningen med 4 TWh, vilket motsvarar en ökning på 4,4 procent. Den största delen av ökningen utgjordes av diesel, där mängden HVO100 fördubblades jämfört med 2023. Mängden fordonsgas, som under 2024 var i princip 100 procent biogas, ökade med 7,5 procent.

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

Enligt Energimyndigheten har den totala mängden fordonsgas som levereras varit stabil under de senaste åren i Sverige. Statistiken för 2024 visar att den totala mängden fordonsgas ökade med 7,5 procent jämfört med 2023. Statistik från Statistiska centralbyrån visar att leveranserna av flytande fordonsgas ökade med knappt 2 procent under 2024. Andelen förnybart i fordonsgasen steg från 60 procent 2012 till 98 procent under 2024. Antalet publika tankställen för gas ökade successivt under perioden 2010–2024. År 2024 var antalet publika tankställen 235, medan antalet icke-publika tankställen och tankställen för bussar var sammanlagt 60.

En ny reduktionsplikt

I maj 2025 antog riksdagen regeringens förslag till bl.a. en ny reduktionsplikt för bensen och diesel (prop. 2024/25:131, bet. 2024/25:MJU17, rskr. 2024/25:221). Den nya reduktionsplikten för bensen och diesel började gälla den 1 juli 2025. Reduktionsplikten ska minska koldioxidutsläpp, exempelvis genom att drivmedelsleverantörer blandar in biodrivmedel i vanligt drivmedel. Regeringen framhåller att den nya reduktionsplikten också ska vara mer teknikneutral och stimulera till fortsatt elektrifiering genom att göra det

möjligt att uppfylla reduktionsplikten även med el från publika laddstationer. Vid införandet den 1 juli 2025 höjdes reduktionsplikten från 6 till 10 procent för både bensin och diesel och nivån är oförändrad även 2026. Syftet med ändringarna är att det s.k. ESR-åtagandet för 2030 ska kunna nås.

Nationell handlingsplan för utbyggnad av laddinfrastruktur och tankinfrastruktur för vätgas

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

I november 2021 redovisade Energimyndigheten ett förslag till en strategi för vätgas, elektrobränslen och ammoniak (ER 2021:34) som myndigheten hade tagit fram på uppdrag av den dåvarande regeringen. Strategin sätter en riktning som kan vara gemensam för staten och näringslivet. Den gör också tydligt vilka förutsättningar som behöver komma på plats för att potentialen i användningen av vätgas och elektrobränslen ska kunna utnyttjas. I strategin sätts konkreta mål till såväl 2030 som 2045. Det identifieras även ett antal viktiga åtgärder och initiativ att genomföra för en positiv vätgasutveckling, bl.a. att utreda behoven av ytterligare styrmedel som minskar kostnadsgapet mellan fossilfri och fossil vätgas och att etablera en plattform för systematisk dialog mellan företag, branschorganisationer och offentliga aktörer.

För att främja elektrifieringen av vägtransporter gav regeringen i juli 2022 Energimyndigheten och Trafikverket i uppdrag att ta fram ett nationellt handlingsprogram för en snabb, samordnad och samhällsekonomiskt effektiv utbyggnad av ändamålsenlig publik och icke-publik laddinfrastruktur samt tankinfrastruktur för vätgas för lätta och tunga fordon (I2022/01562).

I den delrapport som myndigheterna överlämnade i januari 2023 (ER 2023:06) framhålls att det bör finnas ett tydligt och utpekat ansvar för kunskapsspridning och samordning mellan berörda företag, branschorganisationer och myndigheter för att näringslivet ska få de rätta förutsättningarna, och för att underlätta och skynda på utbyggnaden av laddinfrastruktur och tankinfrastruktur för vätgas. Enligt rapporten poängterar många av aktörerna vikten av att se omställningen i ett helhetsperspektiv. Det handlar inte bara om själva laddpunkterna eller tankstationerna för vätgas, utan det är nödvändigt att se hela det kringliggande systemet eftersom det finns synergier och beroenden mellan tillverkande industri, energiproducenter, kommuner och transport- och logistikaktörer. Flera aktörer anser att avsaknaden av samlad och uppdaterad information om laddstationer och tankstationer för vätgas är ett problem, och även här önskas samordning och ett utpekat ansvar.

I november 2023 slutredovisade Energimyndigheten och Trafikverket regeringsuppdraget i en nationell handlingsplan för ett program för

laddinfrastruktur och tankinfrastruktur för vätgas (ER 2023:23). I rapporten framhålls behovet av ökad samordning på olika nivåer och inom olika områden. Energimyndigheten och Trafikverket gör bedömningen att det är önskvärt att en myndighet har ett långsiktigt och övergripande samordningsansvar för utbyggnaden av laddinfrastruktur och att Energimyndigheten bör få ett sådant uppdrag. Ökad samordning anses även viktigt vid utbyggnad av tankinfrastruktur för vätgas.

I rapporten anges att det saknas officiell statistik över tankinfrastruktur för vätgas. Energimyndigheten arbetar med att utveckla statistiken men behöver enligt rapporten bli utsedd till statistikansvarig myndighet för infrastruktur inom energiområdet för att få ett tydligt mandat att fortsätta detta arbete.

Med utgångspunkt i målbilden för den framtida infrastrukturen och den genomförda analysen föreslår Energimyndigheten och Trafikverket även 55 åtgärder som rör vätgas för transportsektorn. Energimyndigheten har sedan dess fått samordningsansvar för arbetet med vätgas och är även utsedd till statistikansvarig myndighet för infrastruktur inom energiområdet enligt förordningen (2001:100) om den officiella statistiken.

Regeringens klimatpolitiska handlingsplan

Regeringen understryker i klimathandlingsplanen (skr. 2023/24:59) att utvecklingen och användningen av vätgas kommer att ha stor betydelse för omställningen till ett utsläppsfritt samhälle och kommer att ha stor påverkan på Sveriges och Europas framtida elbehov.

Regeringen påminner vidare om att Energimyndigheten i mars 2023 fick regeringens uppdrag att samordna arbetet med vätgas i Sverige (KN 2023/02715). Syftet med samordningsuppdraget var att identifiera och bidra till att undanröja hinder så att användning, produktion, distribution och lagring av vätgas på ett samhällsekonomiskt effektivt sätt kan integreras i energisystemet och bidra till att de energi- och klimatpolitiska målen nås. En del av uppdraget avsåg att redovisa hur vätgasen och infrastrukturen för vätgas i Sverige kan utvecklas ur ett systemperspektiv. Energimyndigheten fick också i uppdrag att ta fram nationella råd och rekommendationer för hanteringen av vätgas och vätgasledningar och följa upp vätgasens utveckling i Sverige och internationellt. Uppdraget delredovisades i mars 2024 (ER 2024:07) och slutredovisades i december 2024 (ER 2024:25).

Under våren 2022 genomförde Energimyndigheten en första utlysning för regionala elektrifieringspiloter för tung trafik. Intresset för utlysningen var stort, och totalt beviljades stöd till 140 laddstationer, 12 vätgastankstationer samt 1 kombinerad ladd- och vätgastankstation för totalt 1,4 miljarder kronor. Enligt regeringens förslag i budgetpropositionen för 2026 (prop. 2025/26:1 utg.omr. 21) har 605 miljoner kronor anvisats för utbyggnad av ladd- och tankinfrastruktur för tunga fordon 2026. För 2027 och 2028 beräknas anslaget till 850 miljoner kronor respektive 535 miljoner kronor. Under 2025 hade Energimyndigheten tre utlysningar för laddinfrastruktur: en som avsåg tunga

fordon med inriktningarna semi-publik laddning vid lastning, lossning och service, en som avsåg publik laddning för tunga fordon längs ”vita sträckor” och en som avsåg kapacitetshöjning av publik laddinfrastruktur. Enligt regeringen bidrar befintliga laddstationer och beviljade laddstationer sammantaget till en täckning av 97 procent av TEN-T inom Sverige. Därmed är Sverige nära att uppfylla de avståndsbaserade kraven i AFIR.

Regeringen bedömer i klimathandlingsplanen att vätgasteknik och tankinfrastruktur är viktigt för att minska utsläppen från bl.a. tunga transporter. Regeringen framhåller att arbetet med att identifiera och bidra till att undanröja hinder så att användning, produktion, distribution och lagring av vätgas på ett samhällsekonomiskt effektivt sätt kan integreras i energisystemet bör fortsätta, bl.a. för att minska utsläppen i transportsektorn.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har tidigare hanterat frågor om fossilfri tankning i betänkande 2024/25:TU11 Vägtrafik- och fordonsfrågor. Utskottet hänvisade bl.a. till att det redan pågår ett intensivt arbete med att förbättra tillgången till både biodrivmedel och elektrobränslen i hela landet. Därmed föreslog utskottet att riksdagen skulle avslå motionsförslagen. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis påminna om den lagstadgade skyldighet som finns i den s.k. pumplagen att tillhandahålla förnybara drivmedel för att därigenom förbättra tillgängligheten till sådana drivmedel i hela landet. Det bakomliggande motivet till lagstiftningen var att lagstiftaren ansåg att tillgängligheten var ett av de största hindren för en ökad användning av förnybara drivmedel. Utskottet vill i sammanhanget även påminna om EU-förordningen om utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel (AFIR) som tillämpas sedan april 2024 och har kompletterats i svensk rätt med en ny lag och förordning om infrastruktur för alternativa drivmedel.

En avgörande förutsättning för att lyckas med omställningen till en fossilfri transportsektor är enligt utskottet att det finns en infrastruktur på plats som stöder användningen av hållbara förnybara drivmedel och inte minst eldrift för att ersätta traditionella fossila bränslen. Utskottet vill därför understryka att en viktig del i utvecklingen för att nå klimatmålen är goda möjligheter till laddning och fossilfri tankning i hela landet och att man tar ett samlat grepp för att arbeta vidare med elektrifieringen av vägnätet. Utskottet behandlar denna fråga närmare i nästa avsnitt om laddinfrastruktur.

Utskottet vill samtidigt betona vikten av att de åtgärder som vidtas ger klimateffekter. I sin klimatpolitiska handlingsplan konstaterar regeringen att pumplagen har kritiserats för att öka kostnaderna för drivmedelsleverantörerna utan att bidra till tillräcklig klimatnytta. Regeringens förslag till övergripande samhällsanalys av vilka åtgärder som bör vidtas för att fasa ut fossil bensin

och diesel omfattar därför även en analys av vilka krav som bör ställas när det gäller att tillhandahålla förnybara drivmedel, inklusive om kraven bör breddas till att även omfatta fossilfria drivmedel, inte minst i glesbygd. I sammanhanget kan utskottet konstatera att Sverige är nära att uppfylla kraven i AFIR genom att befintliga och beviljade laddstationer sammantaget bidrar till en täckning av 97 procent av TEN-T-vägnätet inom Sverige. Utskottet välkomnar detta.

Utskottet ser positivt på den pågående utbyggnaden av vätgasstationer i landet, som sker med bl.a. investeringsstöd från EU. Energimyndigheten och Trafikverket redovisade en nationell handlingsplan för laddinfrastruktur och tankinfrastruktur för vätgas i november 2023. Utskottet konstaterar att Energi-myndigheten sedermera har fått ett samordningsansvar för arbetet med vätgas och även är utsedd till statistikansvarig myndighet för infrastruktur inom energiområdet. Utskottet noterar vidare att användningen av flytande fordonsgas ökade något under 2024 jämfört med året före liksom att antalet publika tankställen för gas har ökat med ca 70 procent sedan 2012, vilket utskottet ser som en positiv utveckling.

Utskottet kan sammanfattningsvis konstatera att det pågår ett angeläget arbete med att förbättra tillgången till både biodrivmedel och elektrobränslen i hela landet i syfte att underlätta för alternativa bränslen. Enligt utskottet saknas det därför för närvarande skäl att ta något initiativ med anledning av motionsförslagen. Utskottet avstyrker därför motionerna 2025/26:2780 (V) yrkande 15, 2025/26:3422 (MP) yrkande 125 och 2025/26:3728 (C) yrkandena 85 i denna del, 92 och 93.

Laddinfrastruktur för elfordon

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om laddinfrastruktur för elfordon. Utskottet konstaterar att frågan om transportsektorns elektrifiering är mycket väl uppmärksammat och att det pågår ett mycket aktivt arbete med att utveckla laddinfrastrukturen för elfordon. Det finns därför enligt utskottet inte skäl att för närvarande vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslagen.

Jämför reservation 7 (S), 8 (V), 9 (C) och 10 (MP).

Motionerna

I partimotion 2025/26:2780 yrkande 16 anför Nooshi Dadgostar m.fl. (V) att regeringen bör återkomma med en strategi för hur Sverige ska uppnå EU:s mål om minst en laddpunkt per tio laddbara fordon. Motionärerna menar att staten behöver ta ett helhetsansvar för laddinfrastrukturen och säkra en god tillgång till laddplatser i hela landet.

I partimotion 2025/26:2789 yrkande 17 föreslår Nooshi Dadgostar m.fl. (V) att regeringen senast 2026 återkommer med förslag på lagstiftning för rätten att installera en laddpunkt på sin parkeringsplats. Motionärerna hänvisar till Energimyndigheten som har konstaterat att tillgången till laddinfrastruktur är alltför låg för många människor som bor i flerfamiljshus trots att det finns förmånliga bidragsstöd.

I partimotion 2025/26:3596 yrkande 10 anför Elisabeth Thand Ringqvist m.fl. (C) att man behöver se över möjligheten att bygga ut Sveriges laddinfrastruktur med incitament för hem, bostadsrättsföreningar och arbetsplatser samt på parkeringsplatser, vägar och farleder samt se över regelverken för bidrag och installation. Motionärerna menar att en förutsättning för fortsatt elektrifiering och omställning av fordonsflottan är att infrastrukturen för att ladda och tanka grönt är väl utbyggd. Motionärerna pekar på behovet av stöd för installation av laddpunkter, incitament för laddmöjligheter på arbetsplatser och ett statligt ansvar för laddinfrastruktur i hela landet, utan vita fläckar. Motionärerna anför att knutpunkter på landsbygden, som bemannade mackar, bör få möjlighet att bli snabbladdpunkter, samtidigt som ideella föreningar med svag ekonomi, som bygdegårdar och kyrkor, måste kunna undantas från krav på laddpunkter där det blir ekonomiskt orimligt. Motionärerna betonar vidare i yrkande 11 behovet av att införa en ”rätt till laddning” i anslutning till privatägda lägenheter med möjlighet att installera en laddpunkt på egen bekostnad med ett mål om minst 150 000 offentliga laddpunkter till 2030. Vidare framhåller motionärerna i yrkande 39 att snabbladdning ska erbjudas för fordon på Trafikverkets alla rastplatser runt om i landet, så att externa leverantörer snabbt kan bygga ut laddinfrastrukturen. Slutligen anför motionärerna i yrkande 56 att regeringen i förhandlingar ska verka för att alla laddoperatörer inom EU ska erbjuda enkla betalningslösningar.

I kommittémotion 2025/26:3653 yrkande 7 anför Aylin Nouri m.fl. (S) vikten av tydliga incitament för att driva på omställningen till el och andra gröna drivmedel. Vidare anför motionärerna i yrkande 21 att laddinfrastrukturen måste byggas ut i en sådan takt att den inte blir ett hinder för elektrifieringen av transportsektorn. Slutligen efterfrågar motionärerna i yrkande 22 en översyn av möjligheterna att samordna information om elbilsladdare längs vägarna för att underlätta för användarna.

I kommittémotion 2025/26:3732 yrkande 34 betonar Åsa Westlund m.fl. (S) behovet av att skynda på utbyggnaden av laddinfrastruktur i hela landet. Motionärerna framhåller att en möjlighet att ladda sin bil på ett smidigt sätt oavsett var man bor är en förutsättning för att kunna ersätta fler fossildrivna bilar med elbilar.

I kommittémotion 2025/26:3582 yrkande 59 i denna del anför Rickard Nordin m.fl. (C) att regeringen bör införa styrmedel för att bromsa den utsläppsökning som nu sker inom transportsektorn och säkerställa efterlevnaden av transportsektorns utsläppsminskingsmål till 2030. Styrmedlen bör bl.a. inkludera utökad elektrifiering. Vidare efterlyser motionärerna i yrkande 80 en översyn av möjligheten att införa nationella mål

för täthet av laddpunkter. Slutligen pekar motionärerna i yrkande 81 på att publika laddstationer som får statligt stöd måste möjliggöra betalning via roaming, och att såväl privata som publika laddstationer som får stöd bör ha öppna gränssnitt och vara redo för V2X (vehicle-to-everything) samt ge tydlig och jämförbar information om priser vid betalning för laddning.

I kommittémotion 2025/26:3728 yrkande 79 anför Ulrika Heie m.fl. (C) att man behöver verka för en nationell strategi för ökad elektrifiering av Sveriges transporter, med elinfrastruktur till det aktuella vägnätet, en utbyggnadsplan för lastbilsanpassad laddinfrastruktur, översyn av beslutsprocesser och samarbete med andra länder för att sätta en standard. Motionärerna betonar bl.a. att det är viktigt med fortsatta satsningar på elektrifiering och att Trafikverket i högre utsträckning än i dag måste prioritera kommersialisering och utrukning av system för eldrift. Vidare betonar motionärerna i yrkande 90 behovet av att underlätta laddning av elfordon genom att den privatperson, det företag eller den bostadsrättsförening som äger en laddpunkt enkelt ska kunna tillgängliggöra den för uthyrning.

I kommittémotion 2025/26:3422 yrkande 61 föreslår Katarina Luhr m.fl. (MP) att laddboxar som installeras genom det gröna teknikavdraget och elbilar som får bonus bör uppfylla standarden ISO 15118. Motionärerna menar att genom att uppfylla denna standard blir det bl.a. enklare för elkunder att sälja överskott genom att mata tillbaka el från t.ex. ett batteri i en bil när det är brist på kapacitet i elnätet. Motionärerna anför i yrkande 124 även att Energimyndighetens och Trafikverkets åtgärdslista för utbyggnaden av laddinfrastruktur i hela landet (ER 2023:23) bör genomföras och framhåller behovet av ett ökat statligt ansvar för s.k. vita fläckar på kartan över laddstolpar. Vidare tar motionärerna i yrkande 128 upp behovet av att underlätta för långsamladdning och att utreda hur en lagstiftning som ger ”tillträde till laddning” kan utformas. Slutligen betonar motionärerna i yrkande 129 behovet av att utveckla riktade stöd för ladd- och tankinfrastruktur, byte av batterier och transport av batterier till arbetsmaskiner.

I motion 2025/26:655 anför Peder Björk m.fl. (S) att det bör övervägas att utreda ett statligt ekonomiskt stöd för installation av elbilsladdare i flerfamiljshus. Motionärerna framhåller att för att fler hushåll ska kunna välja elbil krävs det tillgänglig och tillförlitlig laddinfrastruktur även för de som bor i flerfamiljshus.

Magnus Manhammar (S) anför i motion 2025/26:859 att man bör överväga ett mål för utbyggnaden av laddstolpar om 1 miljon stolpar till 2030. Motionären pekar på att dåtidens politiker satte upp ett liknande mål för bostadsbyggandet när Sverige på 1960-talet upplevde svår bostadsbrist.

I motion 2025/26:1496 föreslår Eric Westroth (SD) att det införs en lagstiftning som gör det obligatoriskt för tankstationer att tydligt skylta priset för el per kilowattimme (kWh) på samma sätt som man är skyldig att skylta priset för bensin och diesel. Motionären menar att det skulle stärka konsumentskyddet och främja en rättvis övergång till eldrivna fordon.

I motion 2025/26:3632 anför Magnus Jacobsson (KD) att det bör finnas informationsskyltar om laddstationer längs med vägar. Motionären menar att Trafikverket med tanke på att allt fler införskaffar hybrid- och elbilar bör uppdatera sina skyltar längs med de större vägarna så att även dessa trafikanter får information om var man kan ladda sitt fordon.

Bakgrund och pågående arbete

Gällande rätt

I föregående avsnitt redogörs det för EU-förordningen om utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel (AFIR) och kompletterande svenska bestämmelser till förordningen.

Vidare kan det nämnas att EU också ställer krav på laddinfrastruktur i och vid byggnader genom direktiv (EU) 2024/1275 om byggnaders energiprestanda. Kraven på att installera eller förbereda för installation av laddinfrastruktur på parkeringsplatser gäller vid nybyggnation och vid större ombyggnader. Det finns även krav på medlemsstaterna att förenkla och undanröja hinder för att underlätta installation av laddinfrastruktur.

Regeringen beslutade den 5 december 2024 att ideella organisationer inte ska behöva tillhandahålla laddpunkter för elfordon vid befintliga byggnader fr.o.m. den 1 januari 2025. I övrigt ska alla lokalbyggnader med fler än 20 parkeringsplatser ha minst en laddpunkt för elfordon. Kravet har sitt ursprung i EU-lagstiftning. Regeringen beslutade dock att införa ett undantag från detta krav i plan- och byggförordningen (2011:338). Undantaget bör enligt regeringen minska den administrativa bördan för föreningar, trossamfund och stiftelser.

Stödsystem för att möjliggöra utbyggnaden av laddinfrastruktur

Regeringen redogör i sin klimathandlingsplan (skr. 2023/24:59) för de stödsystem som finns för att möjliggöra utbyggnaden av laddinfrastruktur. På nationell nivå finns Klimatklivet som bl.a. finansierar laddinfrastruktur. Inom ramen för detta stödsystem kartlägger Naturvårdsverket och länsstyrelserna var marknaden behöver stöd för publik laddinfrastruktur genom länsvisa öppna samråd. Därefter öppnas en utlysning för anbud. De bästa anbudena i ett geografiskt område har möjlighet att få stöd för upp till 70 procent av investeringskostnaden. Det finns även möjlighet att söka bidrag från Klimatklivet för laddinfrastruktur för bl.a. personbilar, lastbilar, bussar, flyg och fartyg. Därutöver hanterar Trafikverket större stöd för utbyggnad av publika snabbladdstationer på vissa platser i anslutning till större vägar. Syftet är att säkerställa en grundläggande tillgång till laddinfrastruktur för snabbladdning av elfordon i hela landet och att täcka s.k. vita fläckar där publika laddstationer annars inte byggs.

När det gäller Trafikverkets ekonomiska stöd för att skynda på utbyggnaden på de platser där snabbladdare saknas kan det konstateras att

Trafikverket har beviljat stöd i olika omgångar. I augusti 2023 beviljades stöd till 17 nya snabbladdstationer, motsvarande ca 96 miljoner kronor. I april 2024 delades ca 100 miljoner kronor ut till nya snabbladdstationer på 29 sträckor. Senaste gången då stöd beviljades var under sommaren 2024. De nya stationerna skulle enligt Trafikverket vara färdigställda och i drift senast 2025. De ska kunna leverera minst 150 kilowatt under tre timmar. Enligt Energimyndighetens delredovisning av regeringsuppdraget Effektivare stöd för laddinfrastruktur (ER 2025:12) hade 79 laddstationer slutredovisats och slutbetalats t.o.m. 2024. Totalt är 79 av 110 beviljade laddstationer i drift. Samtliga laddstationer skulle vara färdigbyggda och i drift senast den 31 oktober 2025. Trafikverket betonar att alla ska kunna köra genom hela landet med elfordon, och snabbladdning behövs för att det ska vara möjligt att göra längre resor. Trafikverket menar att längre etableringstid, lägre driftskostnader och bättre möjligheter till elnätsanslutning, tack vare energilager, har gjort det mer attraktivt att bygga snabbladdstationer. Det önskade avståndet mellan snabbladdstationer på en sträcka kan variera från 6 till 10 mil. Det kortare avståndet är en del i AFIR som anger att det ska finnas laddstationer för lätta och tunga fordon på max 60 kilometers avstånd inom TEN-T-vägnätet. Där ingår europavägar och vissa riksvägar.

För tunga godstransporter har utbyggnaden av ladd- och tankinfrastruktur inlets genom stöd till regionala elektrifieringspiloter med syftet att påskynda elektrifieringen av regionala tunga godstransporter på väg. Energimyndigheten administrerar stödet. Under 2022–2024 bidrog Energimyndigheten genom regionala elektrifieringspiloter till att 113 publika laddstationer för tunga fordon och ca 380 laddpunkter installerades och i slutet av 2025 planerades ytterligare 82 publika laddstationer för tunga fordon och ca 359 laddpunkter vara etablerade. Under 2025 hade Energimyndigheten tre nya utlysningar för laddinfrastruktur för tunga fordon och det fanns totalt ca 1 miljard kronor i stöd att söka. Projekt som beviljas medel kan som längst löpa till den 30 september 2028.

För att underlätta för hushåll och företag att elektrifiera sina fordon finns det olika typer av investeringsstöd för icke-publika laddstationer. För privatpersoner som installerar en laddpunkt i anslutning till en bostad som de äger ges en skattereduktion. För bostadsrättsföreningar, företag och andra organisationer kan Naturvårdsverket genom Klimatklivet lämna ett stöd för installation av laddstationer vid bostäder, arbetsplatser eller depåer.

Stöd kan även sökas på EU-nivå för utbyggnad av publik laddinfrastruktur.

I budgetpropositionen för 2026 (prop. 2025/26:1 utg.omr. 21) anger regeringen att befintliga laddstationer och beviljade laddstationer sammantaget bidrar till en täckning av 97 procent av TEN-T-vägnätet inom Sverige. Därmed är Sverige nära att uppfylla de avståndsbaseade kraven i AFIR.

Betalning och prissättning vid laddning inom EU

AFIR innebär att det ställs krav på engångsladdning utan behov av registrering på alla laddstationer som är installerade sedan förordningen trädde i kraft den 13 april 2024. Denna metod för engångsbetalning bör alltid vara tillgänglig för konsumenterna, även när avtalsbaserad betalning erbjuds vid ladd- eller tankpunkten. Dessutom gäller fr.o.m. den 1 januari 2027 att alla laddpunkter ska tillhandahålla minst ett betalningsalternativ som är tillgängligt i stor utsträckning, som betalkort, oavsett när de installerades. Det gäller laddstationer som är tillgängliga för allmänheten, som har en uteffekt på minst 50 kilowatt och som ligger längs TEN-T-vägnätet eller på ett tryggt och säkert parkeringsområde.

I AFIR ställs även krav på att publika laddstationer ska ha rimlig, lätt och tydligt jämförbar, transparent och icke-diskriminerande prissättning. Laddstationer som har en uteffekt på minst 50 kilowatt ska visa engångspriset baserat på pris per kilowattimme. Det är även tillåtet att ta ut ett tilläggspris per minut. Laddstationer med en lägre uteffekt än 50 kilowatt ska visa engångspriset baserat på pris per kilowattimme, per minut eller per session, samt andra eventuella priskomponenter.

Några tidigare initiativ när det gäller elektrifiering

I februari 2022 beslutade den dåvarande regeringen om Nationell strategi för elektrifiering – en trygg, konkurrenskraftig och hållbar elförsörjning för en historisk klimatomställning (I2022/00299). Ambitionen var att ta ett helhetsgrepp om förutsättningarna i energisektorn för en snabb, smart och samhälls-ekonomiskt effektiv elektrifiering. I sitt svar på fråga 2022/23:355 betonade energi- och näringsminister Ebba Busch (KD) i februari 2023 att elektrifiering är ett högt prioriterat område för regeringen för att uppnå höga ambitioner på klimatområdet och samtidigt stärka Sveriges konkurrenskraft. Energi- och näringsministern konstaterade att den tidigare regeringens elektrifieringsstrategi innehåller flera relevanta delar som är baserade på dialog och inspel från branscher och andra aktörer. Ett antal åtgärder i strategin har genomförts i form av myndighetsuppdrag, vars redovisningar regeringen har tagit eller kommer att ta emot. Det pågår en analys inom Regeringskansliet av vilka åtgärder i strategin som kan vara relevanta att ta vidare och på vilket sätt de ska utformas.

Utöver befintliga stödprogram har Energimyndigheten och Trafikverket haft i uppdrag att ta fram ett handlingsprogram för en snabb, samordnad och samhälls-ekonomiskt effektiv utbyggnad av ändamålsenlig publik och icke-publik laddinfrastruktur samt tankinfrastruktur för vätgas för lätta och tunga fordon. I uppdraget ingick bl.a. att analysera olika aktörers ansvar och roller i utbyggnaden och vid behov lämna förslag om och hur ansvar och roller kan förtydligas, exempelvis mellan kommuner, fastighetsägare, näringsidkare och myndigheter. I februari 2023 presenterade Energimyndigheten och Trafikverket sin första delrapport (ER 2023:06) med analys och förslag på

åtgärder. I november 2023 lämnade myndigheterna sitt förslag till handlingsprogram (ER 2023:23). Parallellt har arbete pågått med ett regeringsuppdrag där Energimyndigheten, Energimarknadsinspektionen, Affärsverket svenska kraftnät och Trafikverket haft i uppdrag att följa upp samhällets elektrifiering och utvecklingen av elsystemet inklusive elproduktionen. Inom ramen för detta har Energimyndigheten haft i uppdrag att ta fram statistik för publik och icke-publik laddinfrastruktur och bedöma om det finns brister i utbyggnaden av laddinfrastruktur och tankinfrastruktur för vätgas som utgör hinder för transportsektorns elektrifiering. Uppdraget slutredovisades 2024 genom huvudrapporten Myndighetsgemensam uppföljning av samhällets elektrifiering (ER 2025:03).

Vidare kan det nämnas att Trafikanalys har haft i uppdrag av regeringen att utveckla statistiken på transportområdet när det gäller elektrifiering. Trafikanalys har nu tagit fram en plan för hur transportstatistiken kan utvecklas för att kunna beskriva en alltmer elektrifierad transportsektor (rapport 2024:1). Enligt rapporten producerar Trafikanalys redan viss statistik om elektrifiering och ser goda förutsättningar att utveckla statistiken om elektrifieringen inom sjöfart och luftfart. En enkätstudie riktad mot statistikanvändare inom relevanta branscher visade att det främst finns efterfrågan på information om laddinfrastrukturen, särskilt inom vägtrafiken, och i synnerhet om antalet laddpunkter, deras effekt och de olika typerna av laddpunkter.

Regeringens klimathandlingsplan

I december 2023 presenterades Regeringens klimathandlingsplan – hela vägen till nettonoll (skr. 2023/24:59). I handlingsplanen konstateras att det krävs en omfattande elektrifiering av vägtransporter för att transportsektorn ska kunna nå i princip noll utsläpp av växthusgaser, och att elektrifieringen behöver ske i stor skala och högt tempo. Att det finns tillgång till laddstationer med rätt effekt, på rätt plats och till ett rimligt pris är enligt regeringen avgörande för denna utveckling. Det bör vara lätt att ladda i nära anslutning till hemmet oavsett boendeform. Det bör också finnas tillförlitlig, robust och kapacitetsstark snabbbladdning längs större vägar i hela landet samt vid t.ex. depåer och terminaler för att möjliggöra elektrifieringen av tunga fordon. Antalet fordon som behöver laddning bedöms öka kraftigt under de kommande åren. Detta ställer enligt regeringen krav på en fortsatt utbyggnad av laddinfrastrukturen som går i takt med att fordon kommer ut på marknaden. Marknaden kommer inte att på egen hand ta Sverige mot en snabb, samordnad och samhällsekonomiskt effektiv utbyggnad av ändamålsenlig laddinfrastruktur i hela landet. Det finns enligt regeringen flera betydande hinder som behöver åtgärdas för att möjliggöra en väl fungerande laddinfrastruktur. Det handlar om

- otillräcklig samordning och mobilisering av aktörer
- otillräcklig lönsamhet och bristande affärsmodeller

- infrastrukturella hinder såsom otillräcklig tillgång till mark och nätkapacitet.

Inriktningen för utbyggnaden av laddinfrastruktur

Regeringen bedömer att eldrivna transporter bör möjliggöras i hela landet genom en snabb, samordnad och samhällsekonomiskt effektiv utbyggnad av en ändamålsenlig laddinfrastruktur. Laddinfrastrukturen bör byggas ut i en sådan takt att den bidrar till en snabb elektrifiering av transportsektorn. En viktig utgångspunkt bör vara att det ska vara lätt att ladda i nära anslutning till hemmet oavsett boendeform. Elektrifieringen av tunga transporter bör enligt klimathandlingsplanen främjas genom en utbyggnad av laddinfrastrukturen på t.ex. depåer och terminaler och genom möjlighet att snabbbladda längs större vägar i hela landet. Regeringen konstaterar bl.a. att takten i utbyggnaden av laddinfrastruktur har ökat de senaste åren, men det behöver säkerställas att laddinfrastrukturen byggs ut i hela landet under de kommande åren i en sådan takt att Sverige uppfyller de bindande kraven i AFIR, att den bidrar till elektrifieringen av transportsektorn och att nya och förändrade behov fångas upp.

Samordnad och effektiv styrning och uppföljning

Regeringen bedömer att det finns behov av förtydligad och förstärkt samordning av statens arbete med laddinfrastruktur. Energimyndigheten bör enligt klimathandlingsplanen få i uppgift att samordna frågor om laddinfrastruktur. Energimyndigheten bör samordna insatser som syftar till att främja en användarvänlig och ändamålsenlig utbyggnad samt mobilisera relevanta aktörer, och myndigheten bör även få ett samlat ansvar för statistik om laddinfrastruktur och få stöd av andra berörda myndigheter i dessa delar. Utöver detta bör ansvaret för stöden till laddinfrastruktur samlas på ett tydligare sätt än i dag. Regeringen konstaterar att utbyggnaden av laddinfrastruktur involverar många aktörer. Det behövs mark, tillgång till el av rätt effekt, affärsmodeller för drift och underhåll samt i vissa fall investeringsstöd. Enligt regeringen ska laddningen vara enkel och tillgänglig och användarinformationen ska vara lätt att förstå. Det ska också vara smidigt att ladda oavsett vilken betalningslösning som används, och priserna ska vara tydliga och transparenta för alla användare. Regeringen delar den bild som flera aktörer har lyft fram – att det behövs ett förtydligat och förstärkt nationellt samordningsansvar för laddinfrastruktur. Regeringen konstaterar att många aktörer upplever det som ett hinder att stödgivningen till laddinfrastruktur är fördelad på tre olika myndigheter: Naturvårdsverket, Trafikverket och Energimyndigheten. Regeringen lyfter även fram att tillförlitliga data och statistik över både den publika och den icke-publika laddinfrastrukturen är viktigt för att analysera nuläge och framtida behov. Regeringen har gett Energimyndigheten, Energimarknadsinspektionen, Affärsverket svenska kraftnät och Trafikverket i uppdrag att göra en gemensam uppföljning av samhällets elektrifiering för perioden 2022–2024, och en del i det uppdraget

är att ta fram statistik om laddinfrastruktur för vägtransporter. Enligt regeringen bör Energimyndigheten inom ramen för samordningsansvaret samordna frågor om laddinfrastruktur och få ett samlat ansvar för statistik inom laddinfrastrukturuområdet. Det krävs insatser för att informera och stödja offentliga och privata aktörer så att de inom sina respektive verksamhetsområden kan bidra till att bygga ut laddinfrastrukturen för att säkerställa utbyggnaden av en samhällsekonomiskt effektiv och ändamålsenlig laddinfrastruktur. Enligt regeringen kräver utbyggnaden av laddinfrastruktur mobilisering av aktörer som inte tidigare har varit involverade i att leverera laddtjänster till transportsektorn. Inom ramen för det utökade samordningsansvaret bör Energimyndigheten mobilisera bostads- och fastighetsbolag för en kraftfull utbyggnad av hemma- och depåladdning.

Lätt att ladda elfordon oavsett boendeform

Regeringen bedömer att det ska vara lätt att ladda elfordon oavsett boendeform. Regeringen anför därför att det bör utredas om och hur principen ”tillträde till laddning” skulle kunna införas i Sverige. Syftet är att stärka möjligheterna för boende i flerbostadshus att få tillgång till laddning i anslutning till hemmet. Regeringen understryker att tillgången till laddning nära hemmet behöver förstärkas kraftigt. Det bör enligt regeringen även analyseras hur fastighetsägare kan få bättre förutsättningar för installation av laddpunkter, exempelvis genom bättre användning av de möjligheter som finns i EU:s statsstödsregler. Förutsättningarna för att installera laddinfrastruktur inom ramen för gemensamhetsanläggningar som förvaltas av en samfällighetsförening bör också förbättras. Regeringen framhåller att möjligheten till hemmaladdning är viktig för att det ska vara attraktivt att ha ett elfordon. För villa- och småhusägare med rådighet över sin parkeringsplats är det generellt oproblematiskt att installera egen laddare vid bostaden. När det gäller boende som har parkeringar inom gemensamhetsanläggningar som förvaltas av en samfällighetsförening har regeringen tillsatt en utredning som bl.a. ska analysera om det gällande regelverket är ändamålsenligt och, om det bedöms finnas ett behov av det, lämna nödvändiga förslag som förenklar installationen av laddinfrastruktur inom ramen för gemensamhetsanläggningar som förvaltas av en samfällighetsförening (dir. 2023:80). För boende i flerbostadshus som hyr eller på annat sätt använder sig av en parkeringsplats krävs det i regel samtycke från den som upplåter parkeringsplatsen för att installera en laddstation. Det är enligt regeringen viktigt att förfrågningar om att installera laddstationer inte avslås utan godtagbara skäl och att det inte tar för lång tid att handlägga ansökningar.

I städerna används kommunal gatuparkering på allmän platsmark som parkering för boende i området. På dessa parkeringsplatser saknas det dock i regel laddinfrastruktur. För att underlätta för kommunerna gav regeringen i juni 2023 Transportstyrelsen i uppdrag att göra en översyn av de regelverk som är relevanta för laddning av uppställda fordon på allmän platsmark, dvs. en gata, en park eller ett annat område som enligt detaljplanen ska användas

gemensamt. Syftet med översynen var att förenkla reglerna och påskynda elektrifieringen av vägtransporter. I april 2024 presenterade Transportstyrelsen en rapport som ska ge vägledning till kommunerna om hur lagstiftningen bör tolkas när de ska fatta beslut om laddplatser vid flerbostadshus. Transportstyrelsen konstaterar att nuvarande lagstiftning är tillräcklig för att kommunerna ska kunna anordna laddplatser på allmän platsmark, men det finns i dag en osäkerhet hos kommunerna om hur reglerna ska tolkas, t.ex. om laddplatser får anläggas på allmän platsmark, eftersom den ska vara till för gemensamma ändamål, och om det krävs polistillstånd eller inte för att sätta upp laddstolpar på offentlig plats. Transportstyrelsen föreslår inga ändringar i regelverken utan redogör i stället för hur de olika frågorna bör bedömas. Vägledningen ska bidra till ökad förståelse om vad som gäller och underlätta vid beslut om laddplatser på allmän platsmark. Vissa kommuner har framfört att trafikregelverket om laddplatser är otydligt, bl.a. när det gäller om uppställning på laddplatser kan tidsbegränsas och avgiftsbeläggas eller inte. Transportstyrelsen konstaterar att ca 4,5 miljoner personer i Sverige bor i lägenhet. Elfordon laddas i huvudsak i nära anslutning till bostaden. Genom att klargöra regelverket för laddplatser på allmän platsmark kan enligt Transportstyrelsen fler, även hushåll i flerbostadshus, få tillgång till laddning nära hemmet.

Tillgång till publik snabbladdning för lätta fordon

Regeringen bedömer att utbyggnaden av publik laddinfrastruktur bör öka. Regeringen föreslog därför i budgetpropositionen för 2024 att investeringsstödet Klimatklivet skulle förstärkas bl.a. för detta ändamål. Stöden till laddinfrastruktur bör enligt klimathandlingsplanen fortsätta att effektiviseras så att de går till en kostnadseffektiv utbyggnad av laddinfrastruktur på rätt plats och av rätt typ i varje del av landet. Relevanta myndigheter bör analysera hur en ändamålsenlig och rikstäckande infrastruktur av snabbladdare kan säkerställas. Regeringen konstaterar att publika laddare längs större vägar i regel har hög effekt för att möjliggöra snabbladdning av fordon som parkerar en kortare stund. Etableringar i det mindre trafikerade vägnätet riskerar dock enligt regeringen att utebli eftersom kostnaderna blir höga i förhållande till intäkterna trots att dessa laddpunkter är viktiga ur ett systemperspektiv. Relevanta myndigheter bör därför enligt klimathandlingsplanen analysera hur en ändamålsenlig rikstäckande infrastruktur av snabbladdare kan säkerställas.

Laddinfrastruktur för tunga fordon

Regeringen bedömer i klimathandlingsplanen att utbyggnaden av en ändamålsenlig laddinfrastruktur för tunga transporter bör öka för att gå i takt med marknadsutvecklingen. I budgetpropositionen för 2024 föreslog regeringen därför en ökad satsning på stöd till sådan laddinfrastruktur. Stödnivåerna bör enligt regeringen ses över för att upprätthålla hög kostnadseffektivitet. Regeringen menar att en utbyggnad av laddinfrastrukturen för lastbilar behövs vid t.ex. depåer och terminaler och längs vägar i hela landet, med början för

de regionala godstransporterna, för att sedan successivt bilda sammanhängande stråk i hela landet. I AFIR finns bindande krav på medlemsstaterna att säkerställa tillräcklig omfattning och kapacitet hos den publika laddinfrastrukturen för tunga fordon. Längs TEN-T-vägar ska det finnas ett sammanhängande nät av laddstationer för tunga fordon sedan 2025 med successivt skärpta krav till 2027 och 2030. Regeringen menar att utbyggnaden av publika snabbladdstationer går snabbare tack vare stödet till regionala elektrifieringspiloter för tung trafik och möjliggör för åkerier och transportföretag att växla över till eldrivna fordon. I enlighet med AFIR ska Energimyndigheten på uppdrag av regeringen ta fram underlag till Sveriges lägesrapport senast den 1 november 2027 och senast den 1 november 2029. Dessutom ska Energimyndigheten lämna en årlig framstegsrapport till EU-kommissionen t.o.m. 2030.

Nätanslutning av laddinfrastruktur underlättas

Regeringen bedömer att anslutning av laddinfrastruktur till elnätet bör underlättas och konstaterar i sammanhanget att problemen främst är förknippade med publik snabbladdning och depåladdning för lastbilar.

Förutsättningar för markåtkomst förbättras

Regeringen bedömer att hindren för åtkomst till mark för laddstationer bör analyseras med utgångspunkten att förutsättningarna för att få marktillgång bör förbättras. Regeringen menar att ny laddinfrastruktur framför allt kommer att etableras på befintliga parkeringsplatser, men viss publik laddinfrastruktur kan komma att bidra till nya markanspråk. En ökad utbyggnad av framför allt publik snabbladdning för lätta och tunga fordon längs de större vägarna kommer att innebära nya markanspråk. Det var enligt regeringen oklart om det finns laglig möjlighet att tillgängliggöra mark för laddning på exempelvis Trafikverkets uppställningsplatser för tunga fordon eller på rastplatser. De rättsliga möjligheterna behövde därför enligt klimathandlingsplanen analyseras vidare för att ge Trafikverket förutsättningar att bidra till en ändamålsenlig utbyggnad av laddinfrastrukturen (se vidare nedan).

Trafikutskottets studie av laddinfrastrukturen för vägtrafiken

Trafikutskottet har lyft fram att det krävs kraftfulla åtgärder för att uppnå klimatmålen, inte minst i form av hållbara förnybara bränslen och elektrifiering. Med anledning av det har trafikutskottet tagit fram en kunskapsöversikt om planering och utveckling av laddinfrastrukturen för vägtrafiken (rapport 2023/24:RFR7).

Rapporten fokuserar på planeringen och utvecklingen av laddinfrastruktur för vägtrafiken och innehåller bl.a. regelverk, direktiv och aktuella policyförändringar som påverkar utbyggnaden av laddinfrastruktur. Den innehåller också information om nationella handlingsprogram, regional och lokal planering för utbyggd laddinfrastruktur samt olika aktörers övergripande roller i – och ansvar för – detta arbete. I rapporten återfinns även tekniska

lösningar som olika aktörer har bedömt vara effektiva och olika hinder för utbyggnad av laddinfrastrukturen. Ett annat tema som behandlas i rapporten är forskning om hur människor agerar i relation till olika former av laddinfrastruktur och hur de påverkas av dem.

Utskottets uppföljnings- och forskningsgrupp har utifrån kunskapsöversikten gjort följande bedömningar:

- EU:s regelverk kommer att få en allt större betydelse för etableringen av laddinfrastruktur.
- Samverkan mellan aktörer och på olika nivåer är nödvändig.
- Staten har en central roll när det gäller samordningen.
- Även arbetet på regional och lokal nivå är viktigt.
- Elnätsföretagen spelar en viktig roll i utbyggnaden av laddinfrastrukturen.
- Stöden till etableringen av laddinfrastruktur har varit viktiga.
- Hinder för utbyggnaden av laddinfrastruktur är väl belysta.
- Energimyndighetens och Trafikverkets nyligen framtagna handlingsprogram för att främja utbyggnaden av laddinfrastruktur bedöms innehålla angelägna åtgärdsförslag.
- Transportsektorn och energisektorn kommer att integreras alltmer i framtiden.
- Det finns flera olika laddsystem för elfordon, och det är viktigt att staten anger långsiktiga spelregler.
- Kunskap om beteende är en viktig faktor för en samhällseffektiv laddinfrastruktur.

I februari 2024 anordnade utskottet ett offentligt sammanträde om trafikens elektrifiering. Vid sammanträdet behandlades bl.a. frågor om elektrifieringens betydelse för klimatmålen, fordonsflottans och laddinfrastrukturens utveckling och nuläge, framtidens laddinfrastruktur, totalförsvars- och krisberedskapsperspektiv, tillgång till nätkapacitet samt internationella exempel. En utskrift från sammanträdet finns i rapporten Offentligt sammanträde om trafikens elektrifiering (rapport 2023/24:RFR12).

Ny plan för Sveriges transportinfrastruktur 2026–2037

Regeringen påbörjade i juni 2023 arbetet med att ta fram en ny plan för Sveriges transportinfrastruktur genom att i ett första steg ge Trafikverket i uppdrag att ta fram ett inriktningsunderlag inför den kommande planperioden 2026–2037. Enligt uppdraget ska de krav som klimatomställningen ställer på transportsektorn beaktas, och den omfattande förändring av transportsystemet som elektrifieringen innebär bör särskilt vägas in.

I januari 2024 presenterade Trafikverket inriktningsunderlaget inför den kommande planperioden, och samtidigt skickades det ut på remiss. Där understryks att elektrifieringen av transportsystemet är den långsiktigt viktigaste inriktningen för att minska växthusgasutsläppen till noll. För att åstadkomma en snabb elektrifiering av vägtrafiken krävs både elfordon, en

laddinfrastruktur och tillräcklig kapacitet i elnäten. Utbyggnaden av laddinfrastrukturen bedöms i huvudsak äga rum på marknadsmässiga grunder där statens insatser fokuseras på att samordna och följa upp. Visst stöd kan dock behövas där marknadsmässiga förutsättningar för publika laddplatser initialt saknas. En ökad batteristorlek kan också leda till att en större andel av resorna kan genomföras utan publik laddning. Dubbelriktad laddning och elvägar bedöms inte ha någon betydande påverkan på behovet av laddplatser eller elektrifieringstakten under det kommande decenniet. Elektrifiering, digitalisering och automatisering bedöms leda till att infrastrukturen inom alla trafikslag kan användas effektivare. Utbyggnad av kapaciteten i elnätet, laddpooler och industrins förmåga till omställning är exempel på omständigheter som enligt Trafikverket är avgörande för en ökad elektrifiering av vägtransportsystemet. Även tankstationer för vätgas kan enligt Trafikverket spela en roll, främst för vissa tunga fordon.

Inriktningsunderlaget låg till grund för den infrastrukturproposition som regeringen presenterade under hösten 2024 (prop. 2024/25:28) och som riksdagen ställde sig bakom i december 2024 (bet. 2024/25:TU5, rskr. 2024/25:102). I propositionen framhöll regeringen bl.a. sin inriktning att vägtransporterna ska ställas om, i huvudsak genom elektrifiering. Efter riksdagens beslut fortsatte arbetet med åtgärdsplaneringen, vilket innebär att man identifierar de åtgärder som bör prioriteras i den nationella planen och i länsplanerna. Utifrån den föreslagna inriktningen och riksdagens beslut om ekonomiska ramar gav regeringen i mars 2025 Trafikverket i uppdrag att ta fram förslag till en ny nationell infrastrukturplan för 2026–2037 och erbjuda länsplaneupprättarna möjlighet att ta fram länsplaner för den regionala transportinfrastrukturen. Trafikverket redovisade sitt förslag den 30 september 2025, vilket samtidigt skickades ut på remiss till den 30 december 2025. Länsplaneupprättarna redovisade sina remissbehandlade planer den 20 januari 2026. Regeringen planerar att fatta beslut om fastställelse av den nationella planen och de ekonomiska ramarna för länsplanerna under första halvåret 2026.

Budgetpropositionen för 2026

I budgetpropositionen för 2026 (prop. 2025/26:1 utg.omr. 22) framhåller regeringen att ett väl fungerande, långsiktigt hållbart och tillförlitligt transportsystem där alla trafikslag utvecklas och bidrar till de transportpolitiska målen är en förutsättning för att hela Sverige ska fungera. Transportsektorn har också en avgörande roll för Sveriges klimatomställning. Transportsektorns klimatomställning behöver enligt regeringen påskyndas för att nå Sveriges klimatmål och åtaganden inom EU. Genom mer elektrifiering och ökad användning av fossilfria drivmedel ska transportsektorn bidra till klimatomställningen.

För att ytterligare bidra till transportsektorns klimatomställning föreslår regeringen i budgetpropositionen en förlängning av stödet till laddinfrastruktur och anvisar 605 miljoner kronor till anslaget 1:8 Laddinfrastruktur

(prop. 2025/26:1 utg.omr. 21) för 2026. Regeringen fortsätter även satsningen på klimatpremier inom anslaget 1:17 inom utgiftsområde 20, där 2 703 miljoner kronor anvisas och får användas för utgifter för att främja marknadsintroduktion av fordon med låga utsläpp av växthusgaser samt utfasning av fordon med höga utsläpp av växthusgaser. Vidare ökar och förlänger regeringen satsningen på klimatinvesteringar under anslaget 1:16 inom samma utgiftsområde, där 4 490 miljoner kronor anvisas och får användas för bl.a. stöd till installation av laddinfrastruktur för elfordon.

För att säkerställa att klimatomställningen blir rättvis och inkluderande har EU skapat en social klimatfond som kommer att hjälpa utsatta hushåll, mikroföretag och transportanvändare som är särskilt drabbade av höga energi- och transportkostnader. Inom utgiftsområde 20 föreslår regeringen att det i början av 2026 införs en elbilspremie riktad till grupper i behov av stöd, t.ex. i glesbygd. I december 2025 godkände kommissionen Sveriges sociala klimatplan och Naturvårdsverket kommer nu att förbereda genomförandet av elbilspremien. Regeringen förväntas fatta beslut om en stödförordning inom kort, och denna kommer sedan att träda i kraft den 18 mars 2026. Regeringen har i budgetpropositionen aviserat 400 miljoner kronor till elbilspremien 2026. Sammantaget allokeras 1,1 miljarder kronor till elbilspremien 2027–2032. Sedan regeringen presenterade budgetpropositionen aviserade EU i november, som del av en bred uppgörelse om EU:s klimatomål för 2040, en uppskjutning av införandet av det nya utsläppshandelssystemet ETS2, som omfattar vägtransporter och uppvärmning, från 2027 till 2028. Intäkter från ETS2 har föreslagits finansiera den sociala klimatfonden.

Handlingsprogram enligt AFIR

Regeringen beslutade den 16 januari 2025 att överlämna ett utkast till handlingsprogram enligt AFIR till EU-kommissionen. Utkastet till handlingsprogram bygger på regeringens klimathandlingsplan och visar att utbyggnaden av laddinfrastruktur i Sverige i princip uppfyller kravet i AFIR på att det ska finnas publika snabbladdstationer för personbilar på max 6 mils avstånd längs större vägar. Sverige ligger också långt fram när det gäller minimikraven på möjligheter att snabbladda tunga fordon längs större vägar. EU-kommissionen har därefter haft i uppgift att bedöma medlemsstaternas nationella handlingsprogram och utfärda specifika rekommendationer till respektive medlemsstat innan de slutliga handlingsprogrammen skulle lämnas in senast den 31 december 2025.

I september 2025 lämnade Energimyndigheten underlag till det slutliga handlingsprogrammet (dnr 2025-208320) till regeringen. När det gäller vägtransporter omfattar underlaget bl.a. utvecklingen av fordonsflottan, nuläge och planer för infrastruktur för alternativa drivmedel samt en bedömning av hur Sverige ligger till jämfört med de krav som ställs enligt AFIR. Dessutom beskrivs åtgärder för att främja utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel.

Mot bakgrund av att kommissionen blev försenad med sina kommentarer på det svenska utkastet till handlingsprogram kommer regeringen att skicka in sin slutliga version av handlingsprogrammet till kommissionen senast under februari 2026.

Utredning om elektrifierade transporter

Regeringen beslutade i juni 2023 om direktiv för en utredning om att undanröja hinder för elektrifieringen av transportsektorn (dir. 2023:80). En särskild utredare skulle analysera och föreslå vissa åtgärder för att påskynda elektrifieringen av transportsektorn, vilka bidrar till att villkoren för att leva, bo och verka i hela Sverige stärks. Utredaren skulle enligt direktiven ha ett framtidsblickande perspektiv och utgå från att vägtransporterna på längre sikt i huvudsak kommer att elektrifieras. Utredaren skulle vidare bl.a.

- analysera utökade möjligheter för kommuner att göra undantag för elektrifierade transporter
- analysera och vid behov lämna förslag som underlättar för samfälligheter att bygga laddpunkter för elfordon
- ta fram kunskapsunderlag om nätanslutning av laddinfrastruktur
- vid behov lämna förslag på ytterligare åtgärder för att undanröja hinder för elektrifieringen av transportsektorn
- lämna nödvändiga författningsförslag.

I januari 2025 överlämnade Utredningen om elektrifierade transporter betänkandet *Mot en effektiv elektrifiering av transportsystemet* (SOU 2024:97). I betänkandet redovisas bl.a. förslag till ändringar i lagstiftningen inom tre olika områden. Det första området avser utökade möjligheter för kommuner att bevilja undantag för elektrifierade transporter. Utredningen bedömer att det för att elektrifierade transporter ska kunna genomföras permanent och i större skala krävs en författningsreglering eftersom kommunerna i dag saknar möjlighet att särbehandla eldrivna fordon. Utredningen föreslår att det förs in en ny bestämmelse i trafikförordningen (1998:1276) som innebär att lokala trafikföreskrifter om förbud mot lastbilstrafik som meddelats i ett bullerkänsligt område får innefatta särskilda bestämmelser om undantag för lastbilar som saknar förbränningsmotor och som drivs med el eller vätgas. Utredningen föreslår vidare att det görs en översyn och samordning av bestämmelser som reglerar utsläpp och trängsel i urban miljö. I översynen bör det göras en analys av hur relevanta bestämmelser kan utvecklas för att främja elektrifieringen av transportsektorn och uppnå andra transportpolitiska målsättningar. Det bör vidare analyseras om det är lämpligt att samordna dessa bestämmelser i en särskild lag eller ett särskilt kapitel i trafikförordningen.

Det andra området där utredningen lämnar förslag till ändringar i lagstiftningen avser utökade möjligheter för samfälligheter att installera laddinfrastruktur. Utredningen föreslår att det förs in en ny bestämmelse i

lagen (1973:1150) om förvaltning av samfälligheter, förkortad SFL, som reglerar att en samfällighetsförening som förvaltar en gemensamhetsanläggning som avser en parkeringsplats eller ett garage utan hinder av 18 § andra stycket SFL får installera laddinfrastruktur på parkeringsplatsen eller i garaget. Om installationen innebär merkostnader av betydelse, och inte är förutsatt i anläggningsbeslutet, ska beslutet om åtgärden fattas på föreningsstämman med minst två tredjedelar av rösterna.

Det tredje området där utredningen lämnar förslag avser åtgärder för att korta ledtiderna för nätanslutning, i form av energihubbar och kapacitetskartor. Utredningen föreslår bl.a. förbättrade möjligheter att bygga och använda elnät som inte omfattas av krav på nätkoncession. Utredningen lägger fram två förslag som förbättrar möjligheterna att anlägga s.k. energihubbar, bl.a. att det ska vara tillåtet att sammankoppla interna elnät, förutsatt att en sådan sammankoppling inte försvårar för distributionsnätsföretaget att bygga ut och underhålla sitt elnät på ett rationellt sätt.

Utredningen lyfter därutöver också bl.a. frågan om det finns ett behov av nationell styrning och samordning för att främja en accelererad och samhälls-ekonomiskt effektiv elektrifiering av transportsystemet och redogör för några ytterligare överväganden relaterade till elektrifieringen av transportsektorn.

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet har remitterat betänkandet, och regeringen anger att det kommer att ligga till grund för det fortsatta arbetet inom området. Exempelvis beslutade regeringen den 20 november 2025 om en ändring i trafikförordningen som gör det möjligt för kommuner att i sina lokala trafikföreskrifter bevilja undantag från förbudet mot tung lastbilstrafik för fordon utan förbränningsmotor i bullerkänsliga tätbebyggda områden. Syftet med regeländringen är att främja hållbara transporter och minska buller och utsläpp i känsliga stadsmiljöer.

Trafikverkets rapport om stationär laddning på rastplatser

Den 7 mars 2025 beslutade regeringen att ge Trafikverket i uppdrag att analysera och redovisa förutsättningarna för stationär laddning på Trafikverkets rastplatser. Utgångspunkten för uppdraget är att Trafikverket på lämpliga rastplatser ska tillhandahålla viss grundläggande infrastruktur för att möjliggöra laddning av fordon, medan kommersiella laddoperatörer ansvarar för etablering och drift av utrustning samt erbjuder laddtjänsten gentemot kunderna. Regeringen uppger att det övergripande syftet med uppdraget är att underlätta elektrifieringen av främst den tunga fordonsflottan.

I sin redovisning av regeringsuppdraget den 29 oktober 2025 bedömer Trafikverket att ett trettiotal rastplatser av totalt ca 270 över hela landet har så stor markyta att det går att komplettera dem med laddning utan att försämra dagens kapacitet för icke-laddbara fordon. Myndigheten menar att majoriteten av de lätta fordonen och betydande delar av de tunga fordonen inom 10–15 år sannolikt kommer att drivas med el, vilket kan komma att påverka hur rastplatserna utformas. Framtida rastplatser kan därför behöva anpassas efter

förändringar i transportbehovet. Det grundläggande syftet med rastplatser – rast och återhämtning – kommer därför sannolikt att behöva kunna kombineras med laddning av fordon. Även för personbilar kan efterfrågan på laddning i samband med stopp på Trafikverkets rastplatser komma att öka i framtiden när en allt större del av befolkningen har tillgång till elbil.

Trafikverket menar att det därmed är skäligt att en särskild markyta, avsedd för laddstationer, kan anses vara en del av rastplatsen – en tolkning inom ramen för att rastplatsen huvudsakligen ska vara avsedd som hjälpmedel åt vägtrafikanterna för färden på vägen. Enligt Trafikverkets redovisning av uppdraget kan Trafikverket verka för tillhandahållandet av stationär laddning på sina rastplatser genom att erbjuda laddoperatörer en yta för att etablera laddstationer på rastplatserna. Villkoren för en sådan etablering bör i så fall sammanfattas i en koncession som bör gälla i 10–15 år. Kraven ska gälla laddplatserna och utformningen av rastplatsen. Trafikverket föreslår att den anbudsgivare som betalar mest för att etablera sig på platsen tilldelas koncessionen.

Trafikverket har slutligen analyserat förutsättningarna för att genomföra en pilotverksamhet för etablering av laddplatser vid en av sina rastplatser. I pilotverksamheten anser Trafikverket sig kunna pröva hur koncessionsförfarandet fungerar och om de föreslagna kraven i upphandlingen är tillämpbara. Piloten kan även ge svar på hur ytorna på en rastplats kan disponeras.

Vissa relevanta myndighetsuppdrag

Naturvårdsverket har haft i uppdrag att lämna förslag på förordningsändringar som möjliggör ett mer effektivt främjande av icke-publik laddinfrastruktur. Uppdraget redovisades i juni 2024 och har remitterats.

Energimyndigheten fick i augusti 2024 ett uppdrag från regeringen om effektivare stöd för laddinfrastruktur (KN2024/01680). Energimyndigheten överlämnade en delredovisning av regeringsuppdraget i februari 2025 i rapporten Effektivare stöd för laddinfrastruktur (ER 2025:12). I rapporten redovisas Energimyndighetens huvudförslag på hur stödgivningen av laddinfrastruktur bör administreras, samlas och utvecklas för att på ett bättre sätt kunna främja en snabb, samordnad och samhällsekonomiskt effektiv utbyggnad av ändamålsenlig laddinfrastruktur som möjliggör eldrivna transporter i hela landet. Myndigheten har också gjort en initial bedömning av stödbehovet över tid, men analysen av det framtida stödbehovet kommer att fördjupas till slutrapporten. I delrapporten redovisas också utveckling av laddinfrastrukturen över tid, EU-regelverk och nationella styrmedel, dagens stödgivning samt Energimyndighetens bild av en ändamålsenlig utbyggnad av laddinfrastrukturen. I slutrapporten (ER 2025:36) som redovisades i december 2025 anger Energimyndigheten att stöd till publik laddinfrastruktur för lätta fordon står inför ett skifte. Myndigheten föreslår att stödgivningen går från utlysningar i stor skala till stödgivning som riktas mot områden, platser eller

funktioner som inte skulle realiserats utan statlig medfinansiering. Energimyndigheten föreslår vidare att stöd till laddinfrastruktur för tunga fordon samlas hos Energimyndigheten för att kunna följa utvecklingen och rikta stöden till de segment där det finns marknadsmässiga förutsättningar för nya etableringar inom rimlig tid. I övrigt anser myndigheten att huvuddelen av statliga stöd till företag som bygger laddinfrastruktur bör samlas hos Energimyndigheten och att kommunernas roll bör stärkas.

Regeringskansliet har tagit fram en promemoria (KN2025/01701) med förslag på ändringar i förordningen (2022:107) om statligt stöd till regionala elektrifieringspiloter för tunga transporter. Det ena syftet med förslagen är att vidga stödet så att det omfattar fler typer av laddinfrastruktur. Det andra syftet är att uppdatera regelverket utifrån den EU-rättsliga och nationella utvecklingen av ladd- och tankinfrastruktur. Ett övergripande mål är att påskynda elektrifieringen av transportsektorn genom att skapa ett mer ändamålsenligt regelverk. Förslagen innebär bl.a. att stödgivningen även ska omfatta bussar och fartyg och att stöd för icke-publik laddinfrastruktur för tunga transporter ska underlättas. Förslagen kommer även att underlätta administrationen för såväl myndigheter som företag.

Förslagen var på remiss till den 1 december 2025 och föreslås träda i kraft den 1 februari 2026.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har tidigare hanterat frågor om laddinfrastruktur för elfordon i betänkande 2024/25:TU11 Vägtrafik- och fordonsfrågor. Utskottet konstaterade att det pågår ett mycket aktivt arbete med att utveckla laddinfrastrukturen för elfordon och välkomnade de initiativ som regeringen tagit på området. Därmed föreslog utskottet att riksdagen skulle avslå motionsyrkandena. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis understryka att elektrifieringen av transporter är central för klimatomställningen. Utskottet välkomnar därför det ambitiösa och omfattande arbete som pågår för att förbereda samhället för en storskalig elektrifiering och menar att utbyggnaden av laddinfrastrukturen i det sammanhanget är mycket viktig. Enligt utskottet är det avgörande för elektrifieringens genomslag att det finns tillgång till laddstationer med rätt effekt, vid rätt plats och till ett rimligt pris.

Utskottet konstaterar med tillfredsställelse att inriktningen på regeringens insatser är att laddinfrastrukturen behöver byggas ut och att det är viktigt med tillgänglighet till laddinfrastruktur och ökad laddkapacitet i hela landet. Utskottet ser därför mycket positivt på det omfattande stöd som finns för utbyggnad av laddinfrastrukturen för att ytterligare bidra till transportsektorns klimatomställning, såväl för privata och publika laddstationer som för

snabbladdare till både lätta och tunga fordon. Utskottet vill framhålla att riksdagens beslut med anledning av regeringens budgetproposition för 2026 innebär att det finns medel tillgängliga för att fortsätta att bygga ut laddinfrastrukturen i hela landet.

Utskottet vill vidare särskilt uppmärksamma att den utredning om elektrifierade transporter som regeringen tillsatte under 2023 lämnade sitt slutbetänkande i januari 2025. Utskottet noterar att utredningen har varit ute på remiss och utskottet kommer att följa den fortsatta beredningen med stort intresse. Därutöver välkomnar utskottet Energimyndighetens slutredovisning av uppdraget att göra stödgivningen till laddinfrastruktur effektivare samt de förordningsändringar som förväntas träda i kraft i februari 2026 och bl.a. underlätta stödgivning till icke-publik laddinfrastruktur för tunga transporter.

Utskottet anser, i likhet med vad som anförs i flera av de här behandlade motionerna, att det bör vara lätt att ladda fordon i nära anslutning till hemmet, oavsett boendeform. Utskottet vill därför framhålla att regeringen i klimat-handlingsplanen anfört att det bör utredas dels om och hur principen ”tillträde till laddning” skulle kunna införas i Sverige, dels hur fastighetsägare kan få bättre förutsättningar för installation av laddpunkter. Betänkandet Mot en effektiv elektrifiering av transportsystemet (SOU 2024:97) hanterar en del av frågorna. Utskottet delar regeringens bedömning i dessa delar. Utskottet ser därutöver positivt på att regeringen har beslutat om undantag för ideella organisationer från kravet på laddpunkter vid lokalbyggnader för att minska den administrativa bördan för föreningar, trossamfund och stiftelser.

När det gäller frågan om en strategi för elektrifieringen respektive mål för laddpunkter vill utskottet uppmärksamma att AFIR redan innebär att alla EU:s medlemsländer omfattas av flera olika mål för såväl laddinfrastrukturens omfattning som dess kapacitet. Utskottet vill i sammanhanget peka på att regeringen kommer att skicka in det slutliga handlingsprogrammet enligt kraven i AFIR som visar att utbyggnaden av laddinfrastruktur i Sverige i princip redan uppfyller EU-kraven om att det ska finnas publika snabbladdstationer för personbilar på max 6 mils avstånd längs större vägar. Redovisningen sker i februari 2026 i stället för december 2025 mot bakgrund av att EU-kommissionen blev försenad med sina kommentarer på det svenska utkastet till handlingsprogram. Utskottet konstaterar även att Sverige redan ligger långt framme när det gäller minimikraven på möjligheter att snabbladda tunga fordon längs större vägar.

När det gäller motionsförslagen om laddning på Trafikverkets rastplatser konstaterar utskottet att Trafikverket i november 2025 presenterade ett regeringsuppdrag med analys och redovisning av förutsättningarna för stationär laddning på Trafikverkets rastplatser. Utskottet ser fram emot att följa den fortsatta processen noggrant. När det gäller motionsförslaget om att genomföra Energimyndighetens och Trafikverkets åtgärdslista för utbyggnaden av laddinfrastruktur noterar utskottet att myndigheterna under 2023 avslutade arbetet med det regeringsuppdrag från 2022 som låg till grund för åtgärdsplanen. Utskottet kan konstatera att regeringen har vidtagit flera av de

åtgärder som framkommit inom ramen för uppdraget. Utskottet kommer att följa den vidare beredningsprocessen med stort intresse.

I fråga om motionsförlagen om information, prisskyltning och betalningslösningar vid laddplatser noterar utskottet att delar av detta i dag är reglerade i EU-rätten genom AFIR. Utskottet ser positivt på att nya publika laddare inom EU således redan omfattas av krav på möjlighet till betalning med betalkort och betalning utan registrering samt ökad pristransparens.

Sammanfattningsvis konstaterar utskottet att det pågår ett mycket aktivt arbete med att utveckla de olika delarna av laddinfrastrukturen för elfordon. Utskottet välkomnar de initiativ som regeringen tar och konstaterar att frågan om transportsektorns elektrifiering är mycket väl uppmärksammat. Det finns därför inte skäl att för närvarande vidta någon åtgärd med anledning av motionsförlagen. Riksdagen bör därför avslå motionerna 2025/26:655 (S), 2025/26:859 (S), 2025/26:1496 (SD), 2025/26:2780 (V) yrkande 16, 2025/26:2789 (V) yrkande 17, 2025/26:3422 (MP) yrkandena 61, 124, 128 och 129, 2025/26:3582 (C) yrkandena 59 i denna del, 80 och 81, 2025/26:3596 (C) yrkandena 10, 11, 39 och 56, 2025/26:3632 (KD), 2025/26:3653 (S) yrkandena 7, 21 och 22, 2025/26:3728 (C) yrkandena 79 och 90 samt 2025/26:3732 (S) yrkande 34.

Vissa andra styrmedel i fråga om transportsektorns klimatmål

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om olika styrmedel för att nå transportsektorns klimatmål. Utskottet hänvisar bl.a. till pågående arbete och olika initiativ som redan tagits i frågorna.

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

Motionerna

Ulrika Heie m.fl. (C) anför i kommittémotion 2025/26:3728 yrkande 75 att miljöbilsdefinitionen bör vara teknikneutral och fokusera på fordonets utsläpp, ”well-to-wheel”. Enligt motionärerna bör hänsyn tas till utsläppen från ett fordon ur ett livscykelperspektiv. Att endast räkna utsläppen ur avgasröret ger en missvisande bild av fordonssektorns utsläpp, anser motionärerna.

I kommittémotion 2025/26:3422 yrkande 109 anför Katarina Luhr m.fl. (MP) att kommunal kontroll av efterlevnaden av dubbdäcksförbud och miljözoner bör möjliggöras. Motionärerna menar att det skulle öka genomslaget för reglerna och avlasta polisen om kommunerna tilläts kontrollera att reglerna om dubbdäcksförbud och miljözoner följs.

Rashid Farivar (SD) anför i motion 2025/26:196 yrkande 2 att miljöbilsdefinitionen bör vara teknikneutral och omfatta hela bilens livscykel.

Motionären anser att detta skulle ge en mer rättvis bild av bilens totala miljö-påverkan.

Bakgrund och pågående arbete

Miljöbilsdefinitionen

Den statliga miljöbilsdefinitionen fastställs i förordningen (2020:486) om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar som trädde i kraft den 1 juli 2020. Förordningen innehåller bestämmelser om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters inköp och leasing av bilar samt för myndigheters upphandling av bilhyra och taxiresor och syftar till att främja användningen av miljöanpassade och trafiksäkra bilar. Den gäller för myndigheter under regeringen men påverkar även kommuner, regioner, företag och privatpersoner i valet av bil. Under 2024 fattade regeringen beslut om ändringar i förordningen som innebär en stegvis skärpning av miljöbilsdefinitionen fram till 2030. Beslutet innebär att en miljöbil från den 1 juni 2024 får släppa ut högst 50 gram CO₂/kilometer eller drivas med fordonsgas. Utsläppen av övriga luftföroreningar får vara högst 80 procent av de aktuella utsläppsgränserna för avgasrening enligt normerna Euro 5 eller Euro 6 vid verklig körning (RDE, real driving emissions). Den 1 januari 2026 skärptes kraven till att en miljöbil inte får släppa ut någon koldioxid alls (0 gram CO₂/kilometer) eller ska drivas med fordonsgas, samtidigt som utsläppskraven vid verklig körning ska uppfyllas. Från den 1 januari 2030 gäller kravet 0 gram CO₂/kilometer för en miljöbil.

I andra sammanhang menas vanligtvis med en miljöbil en bil som drivs av förnybara drivmedel som el, etanol eller biogas, eller en bensin- eller dieseldriven bil med en bränsleförbrukning som gör att den uppfyller specifika utsläppskrav. Definitionen kan variera beroende på syfte, t.ex. för fordonsskatt eller för förmånsvärde. Den 1 juli 2022 ändrades bl.a. Skatteverkets definition av miljöanpassade bilar som används för att bestämma nedsättningen av nybilspriset vid beräkningen av förmånsvärdet (prop. 2021/22:173, bet. 2021/22:SkU25, rskr. 2021/22:292) för att koncentrera miljöstyrningen till bilar med låga utsläpp och samtidigt göra reglerna mer samstämmiga med annan miljöstyrning för personbilar. Justeringen innebär att endast elbilar, vätgasbilar, laddhybrider och gasbilar efter den 1 juli 2022 definieras som miljöanpassade och omfattas av nedsättningen. I den tidigare definitionen av miljöbil ingick även elhybrider och etanoldrivna bilar.

Livscykelperspektiv på utsläpp

Well-to-wheel (WTW) är en analys av utsläppen av koldioxidekvivalenter från t.ex. en biltransport i ett livscykelperspektiv. I analysen ingår de indirekta utsläppen från utvinning, raffinering och distribution av drivmedlet samt de direkta utsläppen från förbränningen av drivmedlet vid användning. Utsläppen i ett WTW-perspektiv rapporteras i det land där de har uppstått. Utsläpp från

produktion vid exempelvis ett raffinaderi ingår i EU ETS och rapporteras i hållbarhetsrapporteringen som industriutsläpp. WTW-utsläpp kan därför inte summeras utan att ta hänsyn till att utsläppen ingår i flera rapporteringar.

I en mer fullständig analys av olika trafikslags klimatpåverkan kan även livscykelutsläppen för fordonet eller farkosten beaktas utöver drivmedlet. Då omfattas utsläpp från materialutvinning, tillverkning, underhåll, återvinning och skrotning av fordonet eller farkosten. På Naturvårdsverkets webbplats framgår det att om man exempelvis jämför en fossilbil med en elbil är växthusgasutsläppen från elbilen 0 gram CO₂e/kilometer (tank-to-wheel, TTW), medan utsläppen i jämförelse med ett biobränsle (HVO100) från fordonet är nära noll (TTW). Om man däremot beaktar både drivmedlen och fordonen i ett livscykelperspektiv, har produktionsfasen av biobränslet generellt något högre växthusgasutsläpp än produktionsfasen av motsvarande mängd fossilt bränsle. Elbilen med batterier har högre utsläpp vid fordons-tillverkningen, främst på grund av batteriet, än en fossildriven bil. Enligt Naturvårdsverket blir klimativinsten generellt mindre när jämförelser görs i ett livscykelperspektiv än när man räknar utsläppen från enbart fordonet (TTW).

Energimyndigheten har haft i uppdrag från regeringen att analysera och föreslå en utformning av fordonsmärkning av lätta fordon som utöver utsläpp ur avgasrör även redovisar fordonets energieffektivitet och livscykelutsläpp. Uppdraget redovisades i oktober 2025 i rapporten Märkning av lätta fordon med information om fordonets miljö- och energiegenskaper (dnr RU2024-00055). Det är en uppföljning av ett tidigare regeringsuppdrag att förbättra konsumentinformationen om lätta fordons klimatpåverkan, som Energi-myndigheten avrapporterade i maj 2022 med ett förslag på fordonsmärkning, Vägledning om lätta fordons energianvändning och koldioxidutsläpp (dnr 2020-25875). Enligt det nya uppdraget skulle fokus läggas på att utveckla och förbättra livscykelinformationen i förslaget från 2022, vilket visade livscykel-utsläpp samt livscykelenergianvändning baserade på schabloner.

Energimyndigheten har i sin senaste rapport valt att inte inkludera livscykelinformation i det förslag som redovisas med hänvisning till att en EU-gemensam beräkningsmetod på området skulle presenteras senast den 31 december 2025. Myndigheten framhåller att det inte är aktuellt att basera livscykelinformation i en fordonsmärkning på någon annan beräkningsmetod och att det är därför för tidigt att inkludera ett förslag på livscykelinformation. Vidare pekar Energimyndigheten på att det utöver metod behöver finnas en legal infrastruktur för bedömning av överensstämmelse och förfaranden för kontroll för att en myndighet ska kunna utöva marknadskontroll på livscykelinformation, vilket i sin tur är en förutsättning för förslagets rättssäkerhet. Myndigheten understryker att strukturen behöver fastställas på EU-nivå. Från och med den 1 juni 2026 ska det vara möjligt för tillverkare att på frivillig basis lämna uppgifter om sina fordons livscykelutsläpp, beräknat på unionsmetoden, till EU-kommissionen. Energimyndigheten menar att det är möjligt att arbetet med att bygga upp en sådan struktur kan påbörjas i samband med detta.

Kommunala miljözoner och dubbdäcksförbud

Miljözoner används för att begränsa användningen av bensin- och dieselfordon som inte har fullgod utsläppsklass inom tätorter där luftkvaliteten har överstigit EU:s gränsvärden. Därigenom ska luftkvaliteten i områden där människor bor och arbetar förbättras. Miljözoner regleras i 4 kap. 22–24 a §§ trafikförordningen (1998:1276). Regeringen beslutade hösten 2018 att möjliggöra för kommuner att fr.o.m. den 1 januari 2020 införa särskilda miljözoner för lätta fordon med miljörelaterade krav som styr vilka fordon som får köra inom ett visst område. Det är kommunerna själva som avgör om och var miljözoner ska införas. Systemet med miljözoner innebär att kommuner kan besluta att vissa fordon stängs ute från särskilt miljö känsliga områden. Kommunerna kan införa miljözoner i tre olika klasser, där miljözon klass 3 har de högst ställda kraven.

I Transportstyrelsens regleringsbrev för 2018 fick myndigheten bl.a. i uppdrag att föreslå hur man kan säkerställa att bestämmelserna om miljözoner följs. Transportstyrelsen har sedan redovisat uppdraget i rapporten Hur ska regelefterlevnaden av miljözonsbestämmelser säkerställas? (TSG 2018-148). Transportstyrelsen framhåller på sin webbplats att den kommun som överväger att införa en miljözon behöver göra avvägningar mellan nyttan och de konsekvenser som reglerna får. Myndigheten har därför ställt samman generella rekommendationer på området. Transportstyrelsen ska löpande, när så är påkallat, föreslå ändringar av miljözonsbestämmelserna.

Kommunerna kan sedan 2009 införa lokala föreskrifter om förbud mot trafik med fordon med dubbdäck för en viss väg eller viss vägsträcka eller för samtliga vägar inom ett visst område, dvs. dubbdäcksförbud, vilket regleras i trafikförordningen. Dubbdäcksförbud är en åtgärd för att minska andelen luftburna partiklar i det berörda området. I dag är det endast enstaka sträckor i vissa städer i Sverige som omfattas av sådana förbud.

Det är polisen som övervakar att regler om miljözoner och dubbdäcksförbud som en kommun har beslutat om med stöd av bestämmelserna i trafikförordningen följs. En förare av ett motordrivet fordon som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot dessa bestämmelser döms till penningböter. Att kontrollera att regler om miljözoner och dubbdäcksförbud följs innefattar således att utfärda en straffrättslig påföljd för brott mot trafikförordningens bestämmelser. Det ska skiljas från t.ex. parkeringsövervakning på allmän plats och utfärdande av parkeringsavgift som avser en sådan form av myndighetsutövning som ingår i en kommuns befogenheter.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet behandlade senast motsvarande frågor om andra styrmedel när det gäller transportsektorns klimatmål i betänkande 2024/25:TU11 Vägtrafik- och fordonsfrågor. Utskottet hänvisade bl.a. till pågående arbete och olika initiativ som tagits i frågorna och föreslog att riksdagen skulle avslå motionsyrkandena. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis uppmärksamma att regeringen i sin klimatpolitiska handlingsplan som presenterades i december 2023 anför att en fordonsmärkning för lätta fordon bör införas för att främja konsumenters val av klimatsmarta fordon. Märkningen bör enligt regeringen utöver utsläpp ur avgasröret även redovisa fordonets energieffektivitet och livscykelutsläpp. Utskottet konstaterar att Energimyndigheten i oktober 2025 redovisade ett förslag till en sådan fordonsmärkning men då valde att inte inkludera livscykelinformation i förslaget med hänvisning till att en EU-gemensam beräkningsmetod på området skulle presenteras i slutet av 2025. Utskottet ser med stort intresse fram emot att ta del av EU:s förslag. I sammanhanget vill utskottet även påminna om att det den 1 juni 2026 blir möjligt för tillverkare att på frivillig basis lämna uppgifter om sina fordons livscykelutsläpp beräknat med denna unionsmetod.

När det gäller frågan om en miljöbilsdefinition som är teknikneutral och fokuserar på fordonets utsläpp vill utskottet påminna om förordningen om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar från 2020 och de ändringar i förordningen som regeringen beslutade om 2024. Förordningen innehåller bl.a. en miljöbilsdefinition och syftar till att främja användningen av miljöanpassade och trafiksäkra bilar. Förordningen gäller för myndigheter under regeringen. Den statliga miljöbilsdefinitionen utgår huvudsakligen från utsläppskrav snarare än från vilken teknik i form av t.ex. drivmedel eller drivlina som ska användas. Utskottet menar därmed att definitionen i hög grad kan anses vara teknikneutral. Utskottet kan dock samtidigt konstatera att miljöbilsdefinitionen i sin nuvarande lydelse innebär att gasfordon inte uppfyller kraven efter den 1 januari 2030.

När det slutligen gäller frågan om huruvida kommuner ska kunna kontrollera att bestämmelser om dubbdäcksförbud och miljözoner följs konstaterar utskottet att det är en polisiär fråga eftersom den som bryter mot dessa bestämmelser kan göra sig skyldig till brott. Utskottet ser ingen anledning att ändra på gällande ordning.

Därmed finner utskottet inte skäl att vidta några åtgärder med anledning av motionsförslagen och avstyrker därför motionerna 2025/26:196 (SD) yrkande 2, 2025/26:3422 (MP) yrkande 109 och 2025/26:3728 (C) yrkande 75.

Uppkopplade och autonoma fordon

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om uppkopplade och autonoma fordon. Utskottet framhåller att dessa fordon kommer att vara en viktig del i framtidens hållbara transportsystem. Med hänvisning till det arbete som pågår och de initiativ som tagits finner utskottet emellertid inte skäl att för närvarande vidta någon åtgärd. Utskottet avser att följa den fortsatta utvecklingen på området noga.

Motionerna

I motion 2025/26:2889 understryker David Josefsson (M) vikten av tydliga regelverk och en strategi för testverksamhet och användande av autonoma och elektrifierade fordon. Motionären pekar bl.a. på att dagens regelverk och förutsättningar för tester är oklara och att det saknas en tydlig svensk strategi för framför allt autonoma fordon, vilket gör att Sverige riskerar att bli utkonkurrerat av andra länder.

I motion 2025/26:3134 vill Lars Beckman (M) se över möjligheten att utvärdera säkerheten i fråga om uppkopplade bilar och de konsekvenser som det kan medföra. Enligt motionären kan en uppkopplad bil vara en källa för spionage och allvarligt skada Sverige vid en säkerhetskris.

Bakgrund och pågående arbete

Självkörande fordon

Autonoma fordon är fordon som inte kräver någon mänsklig intervention och som kan röra sig självständigt i trafiken. Tekniskt sett finns det redan fordon med mycket avancerade förarstödande funktioner och till viss del automatiserade system som under vissa förutsättningar kan framföra fordon självständigt.

Helautomatiserade fordon är de fordon som inte har någon fysisk plats för en mänsklig förare. Det kan t.ex. vara förarlös skytteltrafik inom anpassade områden eller utrymmen.

Gällande rätt

Bestämmelser i Wienkonventionen och EU-rätten

Sverige är fördragsslutande part till 1968 års konvention om vägtrafik, den s.k. Wienkonventionen, som innehåller trafikregler för att underlätta internationell vägtrafik. Av Wienkonventionen framgår att varje fordon som är i rörelse ska ha en förare och att varje förare ska ha kontroll över sitt fordon (artikel 8.1 och 8.5). I juli 2022 trädde en ny artikel till konventionen i kraft som tydliggör att en förare av ett fordon inte måste vara en fysisk person. Den fysiska föraren

kan alltså under vissa förhållanden ersättas av ett system. Ändringen möjliggör för anslutna länder att införa fullt automatiserade fordon.

Europaparlamentets och rådets förordning 2019/2144 om krav för typgodkännande av motorfordon innehåller tekniska krav på fordon som ska sättas ut på marknaden inom EU, inklusive de automatiserade fordon som är konstruerade och byggda för att röra sig självständigt helt utan en förarens övervakning. Av förordningen framgår det att kommissionen genom s.k. genomförandeakter ska ta fram regler för typgodkännande av automatiserade och helautomatiska fordon.

I juni 2022 antog EU-kommissionen genomförandeförordning (EU) 2022/1426 om tillämpningsföreskrifter för förordning (EU) 2019/2144 vad gäller enhetliga förfaranden och tekniska specifikationer för typgodkännande av automatiska körsystem i helautomatiserade fordon. Genomförandeförordningen innebär att automatiserade fordon som motsvarar vissa tekniska specifikationer nu kan sättas ut på marknaden. Genomförandeförordningen är bindande och direkt tillämplig i Sverige.

I EU-rätten finns vidare bestämmelser om avancerade teknologiska lösningar för transportsystemet i Europaparlamentets och rådets direktiv 2023/2661 om intelligenta transportsystem, det s.k. ITS-direktivet. Direktivet infördes ursprungligen 2010 men reviderades under 2023 och syftar bl.a. till att påskynda tillgången till och förbättra interoperabiliteten i digitala transportdata. Detta är bl.a. tänkt att möjliggöra kommunikation mellan fordon och väginfrastruktur för att t.ex. varna för oväntade händelser, såsom en kommande trafikstockning. ITS-direktivet från 2010 har genomförts i svensk rätt genom lagen (2013:315) och förordningen (2016:383) om intelligenta transportsystem vid vägtransporter.

NIS-direktivet och NIS 2-direktivet

Direktiv (EU) 2016/1148 om åtgärder för en hög gemensam nivå på säkerhet i nätverks- och informationssystem i hela Unionen, det s.k. NIS-direktivet, är ett EU-direktiv som ställer krav på säkerhet i nätverk och informationssystem. NIS-direktivet har överförts till svensk lagstiftning genom lagen (2018:1174) om informationssäkerhet för samhällsviktiga och digitala tjänster, den s.k. NIS-lagen som trädde i kraft i Sverige den 1 augusti 2018. Lagen innebär bl.a. att s.k. NIS-leverantörer ska arbeta systematiskt och riskbaserat med informationssäkerhet samt rapportera incidenter. Myndigheten för civilt försvar (tidigare Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, MSB) har en samordnande roll för NIS-lagen i Sverige. Det innebär bl.a. att myndigheten tar fram övergripande regler för alla sektorer som omfattas av NIS-lagen.

En NIS-leverantör ansvarar själv för att utreda om den levererar samhällsviktiga tjänster och därmed omfattas av NIS-lagen. Samhällsviktiga tjänster finns inom många sektorer såsom energi och transporter. Om verksamheten omfattas av NIS-lagen måste den anmälas till rätt tillsynsmyndighet. Inom transportsektorn är Transportstyrelsen tillsynsmyndighet.

År 2022 beslutade EU om ett nytt direktiv, NIS 2-direktivet, (EU) 2022/2555, som ersatte NIS-direktivet den 18 oktober 2024. NIS 2-direktivet genomförs i svensk rätt genom nationell lagstiftning i början av 2026. I Sverige kommer NIS 2 att genomföras genom cybersäkerhetslagen (2025:1506).

Syftet med NIS 2-direktivet är i huvudsak att skydda organisationer och infrastruktur från cyberhot och att uppnå en hög gemensam säkerhetsnivå i hela EU. NIS 2-direktivet innehåller bl.a. strängare krav på säkerhetsåtgärder nya rapporteringsskyldigheter och ökade krav på ledningens deltagande i organisationers cybersäkerhetsarbete. Ett större antal verksamhetsutövare omfattas av NIS 2-direktivet jämfört med det tidigare NIS-direktivet eftersom nya kriterier införs och nya undersektorer tillkommer såsom tillverkning av motorfordon, släpfordon, påhängsvagnar och andra transportmedel.

Ytterligare bestämmelser i svensk rätt

Det finns ytterligare bestämmelser om autonoma fordon i svensk rätt. I förordningen (2017:309) om försöksverksamhet med automatiserade fordon finns det krav på tillstånd för att få bedriva försöksverksamhet med automatiserade fordon. Det är Transportstyrelsen som prövar frågor om tillstånd. Reglerna för prövningen finns i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2021:4) om tillstånd att bedriva försök med automatiserade fordon. 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.

Utredningen om självkörande fordon på väg

I november 2015 gav regeringen en särskild utredare i uppdrag att analysera vilka regelförändringar som behövs för att introducera förarstödjande teknik och helt eller delvis självkörande fordon på väg. 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. För att möta utvecklingen på området med automatiserad, elektrifierad och digitaliserad mobilitet så att denna kan ske på ett säkert och hållbart sätt krävs det 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 målluppfyllelse.

Utredningen innehåller bl.a. förslag på en ny lag och förordning om automatiserad fordonstrafik, på att befintliga regler anpassas för automatiserad körning och på att försöksverksamhet med högre nivåer av automatiserad körning ska underlättas.

Trafikverkets uppdrag om teknikens krav på infrastrukturen

I oktober 2021 fick Trafikverket i uppdrag 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 förarstödande teknik. I juni 2022 redovisade Trafikverket sina slutsatser i rapporten Vägens stöd till automatiserade fordon (rapport 2022:087).

I rapporten konstaterar Trafikverket att större delen (88 procent) av det nationella stamvägnätet har vägmarkeringar som är av tillräckligt bra kvalitet för maskinavläsning vid torrt väglag. Däremot är andelen väg med god kvalitet vid vått väglag betydligt lägre (34 procent). Trafikverket framhåller att vägmarkeringar som är synliga för det mänskliga ögat är tillräckligt bra även för förarstödssystem. I stort sett är det ingen större skillnad mellan vägmarkeringarnas synbarhet på det nationella stamvägnätet och det övriga statliga vägnätet.

Enligt Trafikverket krävs det fortsatt utredning av vilken roll myndigheten och övriga aktörer ska ha i framtiden i fråga om att tillhandahålla digital information och tjänster för automatiserade fordon.

Trafikverkets färdplan för ett digitaliserat vägtransportsystem

År 2019 lanserade Trafikverket en färdplan för ett uppkopplat och automatiserat vägtransportsystem. Det sker en genomgripande digitalisering globalt i transportsystemet och Trafikverket menar att färdplanen var ett viktigt steg i det långsiktiga arbetet med att nyttja digitaliseringens möjligheter i vägtransportsystemet. Med anledning av att samhället förändras och att teknikutvecklingen ständigt går framåt har färdplanen uppdaterats i omgångar, för att spegla nya förutsättningar, utvecklingsbehov och åtgärdsförslag. Den senaste versionen av färdplanen som tagits fram av Trafikverket finns i rapporten Färdplan – digitaliserat vägtransportsystem, version 2024 (rapport 2024:103). Färdplanen följer upp innehållet i den förra uppdateringen från 2022 i syfte att klargöra det nuvarande läget och identifiera aktuella utvecklingsbehov.

För att dra nytta av digitaliseringen i vägtransportsystemet efterlyser Trafikverket en utveckling inom fyra fokusområden: fysisk väginfrastruktur, uppkoppling och kommunikationskanaler, former för datautbyte samt data- och informationsmängder. Trafikverket pekar i färdplanen ut 30 tillämpningar i olika utvecklingsstadier. Tillämpningarna inkluderar en bakgrundsbeskrivning av ett behov eller ett problem, samt hur digitalisering kan bidra till en lösning. Tillämpningarna är indelade i fyra områden, t.ex. tillhandahållande av digitala trafikregler och uppkoppling längs hela vägnätet.

I färdplanen understryker Trafikverket att ekosystemet i ett digitaliserat vägtransportsystem inkluderar många olika aktörer där alla behöver samverka för att realisera potentialen och bidra till de transportpolitiska målen.

Ansvarsregler vid automatiserad körning

I maj 2021 tog Regeringskansliet fram en promemoria med förslag om ansvarsregler vid automatiserad körning samt nya regler i syfte att främja en ökad användning av geostaket (Ds 2021:28). Promemorian utvecklar och anpassar de förslag som Utredningen om självkörande fordon på väg lämnade under 2018 (SOU 2018:16), bl.a. mot bakgrund av den internationella utvecklingen på området. Vidare föreslås i promemorian även regeländringar för att ge kommuner och andra väghållare förutsättningar att prioritera eller på annat sätt särbehandla fordon som använder geostaketillämpningar.

Kompletteringar i svensk lagstiftning till följd av EU:s genomförandeförordning

För att komplettera kommissionens genomförandeförordning (EU) 2022/1426 om automatiska körsystem i helautomatiserade fordon och för att underlätta att automatiserade fordon utvecklas och kommer ut på marknaden i Sverige föreslog regeringen i oktober 2023 i promemorian Automatiserad körning att det ska införas svenska trafikregler som anger var sådana fordon får färdas. Regeringen konstaterade i sammanhanget att oklarheter i trafikreglerna kan medföra att helautomatiserade fordon inte sätts ut på marknaden i Sverige och att utvecklingen avstannar.

Regeringens förslag utgörs av en ny förordning som klargör att typgodkända automatiserade fordon bara får framföras inom särskilt utpekade områden eller på särskilda rutter. Trafikverket, eller kommunen om kommunen är väghållare, får besluta om platser och rutter där dessa fordon får framföras. Förordningsförslaget innebär också att den som aktiverar det automatiska körsystemet ska anses som förare av fordonet.

Förslaget till ny förordning har remissbehandlats och bereds fortfarande inom Regeringskansliet.

Trafikregleringsmodell för användning av automatiserade fordon

Den 25 november 2025 redovisade Transportstyrelsen i rapporten Förslag nationell trafikregleringsmodell – säker användning av automatiserade fordon (TSV 2025-12812) ett förslag till inriktning för en nationell trafikreglering som möjliggör en ordnad och säker användning av automatiserade och helautomatiserade fordon. Förslaget är tänkt att kunna utgöra ett underlag för framtida lagstiftning samt att användas som stöd i utvecklingsprojekt och policyarbeten.

Transportstyrelsen pekar i rapporten på att den tekniska utvecklingen inom området automatiserade fordon går snabbt framåt. System och fordon är redo för marknadsintroduktion, men det saknas en nationell lagstiftning i Sverige som reglerar och möjliggör användningen av automatiserade och helautomatiserade fordon. Flera europeiska länder, däribland Storbritannien, Frankrike och Tyskland, har redan etablerat rättsliga ramverk i syfte att tillse en säker introduktion av dessa fordon. I och med att det i dag finns möjlighet

att typgodkänna fordon med automatiserade körfältssystem (UNECE R157), att EU:s typgodkännanderegler (förordning (EU) 2022/1426) har trätt i kraft och att nya typgodkännanderegler om obegränsade serier av automatiserade fordon (för en mångfald av olika tillämpningar) beräknas till januari 2027 finns det enligt Transportstyrelsen ett tydligt behov av ett svenskt trafikregelverk som stöder samhällsnytta, affärsmodeller och teknisk innovation och som garanterar trafiksäkerheten.

Transportstyrelsen föreslår sammantaget att Sverige lagstiftar om nödvändiga nationella trafikregler och andra bestämmelser för automatiserade fordon vilka tydliggör ansvar, roller och säkerhetskrav. Myndigheten menar att sådana regler är avgörande för att Sverige ska kunna säkerställa en säker, effektiv och innovationsfrämjande introduktion av automatiserad och helautomatiserad vägtrafik. Transportstyrelsen framhåller att en nationell samordning behövs i regelarbetet för att påskynda det och därmed bidra till att sänka inträdes hinder på den svenska marknaden och på så sätt stödja inhemska aktörer så att de är trygga med att göra nödvändiga satsningar. Transportstyrelsen lämnar vissa rekommendationer i rapporten; bl.a. föreslås det att lagstiftning införs stegvis och tar avstamp i de tidigare framlagda förslagen i SOU 2018:16 och Ds 2021:28.

Sveriges genomförande av det reviderade ITS-direktivet

I november 2025 antog riksdagen regeringens förslag till ändringar i lagen (2013:315) om intelligenta transportsystem vid vägtransporter (prop. 2024/25:183, bet. 2025/26:TU5, rskr. 2025/26:34). Lagändringarna är en del i genomförandet av EU:s ITS-direktiv. Ändringarna utvidgar tillämpningsområdet så att fler datatyper och tjänster för intelligenta transportsystem omfattas. Datatyperna ska göras tillgängliga via en nationell åtkomstpunkt i digitala maskinläsbara format och ha en viss geografisk täckning senast vid bestämda datum. Lagändringarna trädde i kraft den 15 december 2025.

Regeringen uppger i sammanhanget att det kommer att behövas ytterligare regleringar i förordning och myndighetsföreskrifter för att fullt ut genomföra direktivet, eftersom EU-bestämmelserna är mycket omfattande och detaljerade.

Nationell cybersäkerhetsstrategi 2025–2029

I mars 2025 beslutade regeringen om Sveriges nya nationella strategi för cybersäkerhet, En ny era av cybersäkerhet – Nationell strategi för cybersäkerhet 2025–2029 (skr. 2024/25:121). Den nationella strategin för cybersäkerhet beskriver regeringens inriktning för arbetet med frågor av betydelse för Sveriges cybersäkerhet.

Regeringens strategi för cybersäkerhet utgår från nationella behov och från NIS 2-direktivet och dess allriskperspektiv för att hantera en bredd av utmaningar. I strategin redogörs för ett antal hot och sårbarheter som påverkar

Sveriges cybersäkerhet. Strategin utgår från tre pelare som anger inriktningen för Sveriges cybersäkerhetsarbete:

- pelare A Systematiskt och effektivt cybersäkerhetsarbete
- pelare B Utvecklad kunskap och kompetensutveckling inom cybersäkerhet
- pelare C Förmåga att förhindra och hantera cybersäkerhetsincidenter.

Strategin innehåller därtill mål som tar sikte på ett antal områden för att åstadkomma förflyttningar under strategins löptid och bemöta de hot och sårbarheter som redogjorts för i strategin. Till strategin kopplas bl.a. en handlingsplan med aktiviteter som svarar mot regeringens inriktning och kraven i NIS 2-direktivet. Regeringen anger att handlingsplanen kommer att uppdateras löpande.

Ny cybersäkerhetslag

I februari 2023 beslutade regeringen att tillsätta en utredning med uppgift att föreslå anpassningar som är nödvändiga för att EU:s direktiv om åtgärder för en hög gemensam cybersäkerhetsnivå i hela unionen (NIS 2-direktivet), och EU:s direktiv om kritiska entiteters motståndskraft (CER-direktivet), ska kunna genomföras i svensk rätt. Första delen av utredningen behandlade NIS 2-direktivet och hur det ska införlivas i svensk rätt genom cybersäkerhetslagen. Andra delen av utredningen fokuserade på CER-direktivet. I september 2024 redovisades slutbetänkandet Motståndskraft i samhällsviktiga tjänster (SOU 2024:64). I betänkandet lämnades bl.a. förslag om krav på riskbedömning, bakgrundskontroller och incidentrapportering för de kritiska verksamhetsutövare som omfattas av regleringen, om vilka myndigheter som ska utöva tillsyn enligt den nya regleringen och vilka funktioner som ska finnas hos Myndigheten för civilt försvar samt om möjligheter att besluta om sanktioner om en kritisk verksamhetsutövare bryter mot regleringen.

Den 9 oktober 2025 överlämnade regeringen propositionen Ett starkt skydd för nätverks- och informationssystem – en ny cybersäkerhetslag (prop. 2025/26:28) till riksdagen. Syftet med en ny cybersäkerhetslag är att genomföra EU:s NIS 2-direktiv i svensk rätt. Den nya lagen innebär att offentliga och enskilda verksamhetsutövare inom vissa utpekade sektorer som transporter bl.a. ska vidta åtgärder för att skydda sina nätverks- och informationssystem samt rapportera betydande incidenter. Den nya lagen innehåller också regler om tillsyn och ingripandemöjligheter för verksamhetsutövare som inte följer lagens bestämmelser. Därutöver föreslås ändringar i andra lagar som rör elektronisk kommunikation, toppdomäner och sekretess. Riksdagen antog regeringens förslag den 10 december 2025 (rskr. 2025/26:113). Den nya lagen och övriga lagändringar trädde i kraft den 15 januari 2026.

Typgodkännande och cybersäkerhet

Frågeställningar om provningsbestämmelser, produktionsbestämmelser och typgodkännanden sammanfaller vanligen inom gällande UNECE-föreskrifter (UNECE är FN:s ekonomiska kommission för Europa, United Nations Economic Commission for Europe). Dessa föreskrifter reglerar säkerhetsaspekter inom respektive process. UNECE R155 och R156 är två regelverk som syftar till att förbättra cybersäkerheten och hanteringen av programvaruuppdateringar i fordon.

UNECE R155 fokuserar på att skydda fordon mot cyberattacker genom att ställa krav på att fordonstillverkare genomför robusta cybersäkerhetsåtgärder. Regelverket trädde i kraft i januari 2021 och blev obligatoriskt för alla nya fordon som produceras sedan juli 2024.

UNECE R156 handlar om att säkerställa säkra och pålitliga programvaruuppdateringar för fordon. Detta regelverk trädde också i kraft i januari 2021 och följer samma tidsramar som R155, med obligatorisk tillämpning för alla nya fordon sedan juli 2024.

I Sverige är det Transportstyrelsen som beviljar typgodkännandena enligt UNECE R155 och R156.

Standarder för fordon i fråga om cybersäkerhet

Det finns ISO-standarder för att säkerställa att fordonstillverkare uppfyller cybersäkerhetskrav. Standarden ISO/SAE 21434 används för att säkerställa cybersäkerhetskrav i elektriska/elektroniska (E/E) system avsedda att genomföra funktionalitet hos vägfordon. ISO/SAE 21434 ställer övergripande krav såväl som krav kopplade till de olika delarna av livscykeln för produktutveckling. Exempel på aktiviteter är t.ex. sårbarhetsanalyser och riskanalyser samt livscykelspecifika aktiviteter såsom kravställning, testning och statisk kodanalys.

ISO 24089 är en internationell standard som introducerades i början av 2023 och fokuserar på programvaruuppdatering för vägfordon. Denna standard specificerar krav och rekommendationer för att säkerställa att programvaruuppdateringar genomförs på ett säkert och tillförlitligt sätt.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet behandlade senast frågan om självkörande fordon i betänkande 2024/25:TU11 Vägtrafik- och fordonsfrågor. Utskottet framhöll att självkörande fordon kommer att vara en viktig del i framtidens hållbara transportsystem. Utskottet fann emellertid inte skäl att då vidta någon åtgärd med hänvisning till det arbete som pågick och de initiativ som tagits och föreslog därför att riksdagen skulle avslå motionsförslaget. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Självkörande fordon kommer att få genomgripande konsekvenser och vara en viktig del i framtidens hållbara transportsystem. Utskottet anser att automatiseringen av transportsystemet går hand i hand med elektrifieringen och därför är avgörande för att Sverige ska ligga långt fram i den tekniska utvecklingen och samtidigt nå sina klimatåtaganden. För utskottet är det dock centralt att självkörande fordon framförs på ett trafiksäkert sätt.

Utskottet konstaterar att det i internationell rätt, EU-rätten och svensk rätt redan finns bestämmelser om automatiserade fordon samt att storskaliga försök på väg har varit möjliga i många år. Därtill är det nu möjligt för typgodkända automatiska körsystem i helautomatiserade fordon att sättas ut på marknaden inom EU. Utskottet noterar också att det för närvarande pågår ett stort arbete för att se till att frågor om kraven på infrastrukturen samt juridiska och regulatoriska frågor i samband med automatiserad körning tas om hand. Utskottet vill här uppmärksamma det omfattande arbete som de ansvariga myndigheterna på området gör och ser positivt på om fler försök och testområden kan utformas. Utskottet avser att även fortsättningsvis följa utvecklingen på området noga.

När det gäller säkerheten för uppkopplade fordon uppmärksammar utskottet att regeringen nyligen har beslutat om en nationell cybersäkerhetsstrategi och att riksdagen i december 2025 antog en cybersäkerhetslag och att båda omfattar transportsektorn. Utskottet konstaterar även att det redan i dag i regelverket för typgodkännande av vägfordon som FN har utfärdat finns krav som rör cybersäkerhet. Utskottet avser att fortsättningsvis följa utvecklingen även på detta område noga.

Mot bakgrund av det arbete som pågår och de initiativ som tagits i fråga om autonoma och uppkopplade fordon finner utskottet inte skäl att för närvarande vidta några ytterligare åtgärder på området. Utskottet anser därmed att riksdagen bör avslå motionerna 2025/26:2889 (M) och 2025/26:3134 (M).

Marknaden för fordonbesiktning

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om marknaden för fordonbesiktning. Utskottet konstaterar att marknaden i stort fungerar väl och att tillgängligheten för konsumenterna har förbättrats sedan omregleringen beräknat för landet som helhet. Utskottet avser samtidigt att följa den fortsatta utvecklingen på området.

Jämför reservation 13 (S, V, MP).

Motionerna

I kommittémotion 2025/26:3653 yrkande 57 betonar Aylin Nouri m.fl. (S) vikten av att bilbesiktning finns tillgänglig i hela landet. Vidare vill motionärerna i yrkande 58 se över hur en återreglering av besiktningssmarknaden i Sverige skulle kunna gå till. Motionärerna menar att avregleringen av bilbesiktningssmarknaden har resulterat i försämrad tillgänglighet i glesbygd och ökade priser.

Eric Palmqvist (SD) föreslår i motion 2025/26:155 att man utreder möjligheten att införa en besiktningssgaranti. Mot bakgrund av de svårigheter som finns att besiktiga vissa fordon i olika delar av landet skulle enligt motionären en besiktningssgaranti kunna utformas så att fordonsägare har rätt till en tid för besiktning av sitt fordon, oavsett fordonstyp, inom en fastställd tid från dagen då de först försöker boka tid och inom ett visst avstånd från hemorten.

Bakgrund och pågående arbete

Omregleringen av besiktningssmarknaden och statens avyttrande

I oktober 2009 överlämnade regeringen proposition 2009/10:32 Fordonsbesiktning till riksdagen. Denna syftade till att öppna besiktningssmarknaden för konkurrens. Riksdagen biföll regeringens lagförslag (bet. 2009/10:TU8, rskr. 2009/10:161) och den 1 juli 2010 upphörde AB Svensk Bilprovnings monopol på kontrollbesiktning av motorfordon.

Den 15 november 2024 meddelade regeringen att den beslutat att sälja AB Svensk Bilprovning inklusive dotterbolag till TÜV Rheinland AG. Enligt regeringen innebär beslutet att avyttra statens ägande i bolaget att den nu tagit det sista steget i omregleringen av marknaden för fordonbesiktning, i linje med en effektiv och värdeskapande bolagsförvaltning. Affären slutfördes den 11 december 2024. Försäljningspriset för aktierna uppgick till 1 200 miljoner kronor.

Transportstyrelsens årliga granskning av marknaden

I samband med omregleringen 2010 fick Transportstyrelsen i uppdrag att årligen kontrollera och redovisa att besiktningsverksamheten fungerar väl i fråga om trafiksäkerhet, miljö, prisutveckling, teknikutveckling och tillgänglighet. I den senaste rapporten från april 2025 bedömer Transportstyrelsen att fordonsbesiktningsmarknaden överlag fungerar väl (TSG 2024-12031). Enligt rapporten var tolv företag ackrediterade för fordonsbesiktning under 2024, vilket var ett företag mer än året före. Jämfört med föregående år hade antalet besiktningsstationer för lätta fordon ökat från 613 till 623, medan antalet besiktningsstationer för tunga fordon hade minskat från 182 till 181. Priserna för kontrollbesiktning och efterkontroll har haft en blandad utveckling sedan 2016, men under 2024 ökade priserna för båda dessa mer än konsumentprisindex. Enligt Transportstyrelsens rapport finns det också delar som kan förbättras, eftersom det exempelvis förekommer oegentligheter som innebär att fordon som kan antas vara bristfälliga godkänns.

Riksrevisionens granskning av omregleringen

I april 2021 överlämnade Riksrevisionen rapporten Omregleringen av besiktningsmarknaden för fordon (RiR 2021:11). I rapporten konstaterade Riksrevisionen bl.a. att konkurrensen på besiktningsmarknaden hade ökat men att förväntningarna på prisutvecklingen inte hade infriats. Antalet besiktningsstationer och besiktningstekniker hade ökat och antalet personbilar per besiktningsstation hade minskat sett över hela riket. Generellt hade tillgängligheten för konsumenterna därmed förbättrats.

Riksrevisionen konstaterade dock i rapporten att förbättringarna i termer av tillgänglighet inte var jämnt fördelade och inte gällde hela landet. En näst intill oförändrad tillgänglighet i glesbefolkade regioner kunde enligt Riksrevisionen bero på att besiktningsunderlagen inte var så stora och att besiktningsstationerna därför kunde vara tillräckliga för att möta de lokala behoven. Vidare pekade Riksrevisionen på att det fram till omregleringen varit ett fast pris för besiktning i hela landet. Efter omregleringen hade dock de genomsnittliga marknadspriserna för kontrollbesiktning och ombesiktning av personbilar ökat.

I sin skrivelse med anledning av Riksrevisionens granskning av besiktningsmarknaden (skr. 2021/22:32) framhöll regeringen att den delade Riksrevisionens bedömning att varken prisutvecklingen eller inslagen av entreprenörskap på besiktningsmarknaden kunde sägas ha levt upp till de förväntningar som riksdagen haft vid tidpunkten för omregleringen av marknaden. När det gällde frågan om tillgängligheten på besiktningsmarknaden delade regeringen Riksrevisionens bedömning till viss del. Det faktum att tillgängligheten hade förbättrats, beräknat för landet som helhet, var enligt regeringen tydligt och positivt. Regeringen konstaterade dock samtidigt att tillgängligheten till kontrollbesiktning hade försämrats på sju orter i landet

under 2020 när AB Svensk Bilprovning tog sina mobila besiktningstationer ur bruk.

Regeringen betonade att den ojämna fördelningen av tillgänglighet till besiktning inte är oproblematisk, särskilt i ljuset av den generella prisökning som hade skett sedan omregleringen genomfördes. Det var skälet till att regeringen i november 2020 gav Transportstyrelsen i uppdrag att särskilt utreda konsekvenserna av detta. Transportstyrelsen redovisade sitt uppdrag till regeringen i januari 2021 i rapporten Fordonsbesiktning i glesbygd (TSG 2020-10101). Resultatet av analysen visade att tillgängligheten till fordonsbesiktning hade förbättrats sedan avregleringen 2010 och att tillgänglighetsförbättringarna hade kommit stora delar av glesbygden till del. Samtidigt konstaterades det att nedläggningen av mobila besiktningstationer gav stora effekter för en liten grupp fordonsägare.

Regeringen framhöll att den avsåg att följa besiktningens utveckling när det gällde tillgängligheten till besiktning, med särskilt fokus på hur denna tillgänglighet är geografiskt fördelad över landet.

Svar på interpellation om tillgänglighet i fordonsbesiktningen

Under en interpellationsdebatt (ip. 2023/24:581) i april 2024 framförde bostads- och infrastrukturminister Andreas Carlson (KD) att tillgängligheten till besiktning inte har visat sig vara beroende av statens ägande och styrning av bolaget AB Svensk Bilprovning. Ministern framhöll att medelavståndet till närmaste besiktningstation hade minskat från 14,1 till 10,6 kilometer mellan 2010 och 2019. Ministern lyfte även fram att företaget Opus Bilprovning AB har en mobil besiktninganläggning i bruk som är ackrediterad och godkänd för att besiktiga fordon i alla län utom Gotlands län. Denna besiktningseenhet utförde över 6 000 besiktningar i glesbygd under 2023, att jämföra med AB Svensk Bilprovningens mobila besiktningstationer som innan de avvecklades 2021 genomförde ungefär 5 000 besiktningar. Avslutningsvis menade ministern att marknaden har gjort att tillgängligheten till besiktning ökat markant i hela landet.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet behandlade senast motionsyrkanden om besiktningens utveckling för fordon i sitt yttrande till näringsutskottet 2025/26:TU3y och i betänkande 2024/25:TU11 Vägtrafik- och fordonsfrågor. Utskottet förespråkade att yrkandena avstyrktes respektive avslogs med hänvisning bl.a. till att marknaden i stort fungerar väl. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar inledningsvis att Transportstyrelsen årligen kontrollerar att marknaden för fordonsbesiktning fungerar när det gäller trafiksäkerhet, miljö, prisutveckling, teknikutveckling och tillgänglighet. Utskottet noterar att

Transportstyrelsen i sin senaste redovisning av besiktningmarknaden från april 2025 bedömer att marknaden i stort fungerar väl. Därutöver vill utskottet lyfta fram att Riksrevisionen i sin granskning av besiktningmarknaden från 2021 anförde att tillgängligheten för konsumenterna har förbättrats sedan omregleringen beräknat för landet som helhet.

När det gäller frågan om tillgänglighet till fordonsbesiktning i glesbygd ser utskottet positivt på möjligheterna som t.ex. mobila besiktningstationer innebär för att förbättra tillgängligheten. Utskottet avser att följa den fortsatta utvecklingen på området.

Enligt utskottet finns det därmed inte skäl att i dagsläget vidta några åtgärder med anledning av motionsförslagen. Riksdagen bör därför avslå motionerna 2025/26:155 (SD) och 2025/26:3653 (S) yrkandena 57 och 58.

Vissa fordonsbesiktningsfrågor

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om vissa fordonsbesiktningsfrågor. Utskottet konstaterar att det pågår en översyn av EU:s besiktningpaket och hänvisar till pågående arbete och gällande bestämmelser i frågorna.

Jämför reservation 14 (V), 15 (C) och 16 (MP).

Motionerna

I partimotion 2025/26:2780 yrkande 69 anför Nooshi Dadgostar m.fl. (V) att regeringen bör säkerställa att det sker skärpningar av svenskt besiktningregelverk vad gäller miljökontroll och att partikelantalsmätning införs omgående. Enligt motionärerna är Sverige sedan flera år tillbaka bland de sämre länderna i EU på att följa upp och kontrollera fordonens hälsoskadliga utsläpp och att vi knappt når miniminivåerna för miljökontroll och moderna säkerhetssystem enligt EU:s besiktningpaket.

I kommittémotion 2025/26:3728 yrkande 91 föreslår Ulrika Heie m.fl. (C) att Transportstyrelsen ska få i uppgift att utvärdera de besiktningregler som gäller för gasfordon för att se över om de är proportionerliga.

Magnus Resare (M) anför i motion 2025/26:1191 yrkande 1 att möjligheten att upprätthålla fordonsbesiktningintervallen på dagens 14 månader bör ses över för ökad trafiksäkerhet. Motionären pekar på att det i EU:s förslag till nytt besiktningpaket föreslås att fordon äldre än tio år ska besiktigas var 12:e månad. Vidare anser motionären i yrkande 2 att fordonsbesiktningen av nya tekniska säkerhetssystem i traditionella fordonstyper, men också av tekniken i el- och laddhybrider, bör uppdateras i linje med EU-direktivet.

Bakgrund och pågående arbete

Gällande rätt

Den rättsliga grunden för nationell lagstiftning om de trafiksäkerhetskrav som motorfordon registrerade inom EU måste uppfylla styrs i huvudsak av EU:s s.k. besiktningspaket. I paketet ingår dels Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/45/EU om periodisk provning av motorfordons och tillhörande släpvagnars trafiksäkerhet, dels Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/47/EU om tekniska vägkontroller av trafiksäkerheten hos nyttofordon i trafik i unionen. EU:s besiktningspaket har genomförts i svensk rätt och tillämpas sedan den 20 maj 2018.

De nationella bestämmelserna om fordonsbesiktning finns i fordonslagen (2002:574), fordonsförordningen (2009:211) och Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2017:54) om kontrollbesiktning. Fordonsförordningen innehåller bestämmelser om periodiskt återkommande kontrollbesiktning samt ett bemyndigande för Transportstyrelsen att utfärda föreskrifter om bl.a. fordons natur och utrustning samt omfattningen av fordonskontrollen.

Besiktning av gasfordon

I maj 2018 införde Transportstyrelsen krav på utökad kontroll av gastanken på gasdrivna bilar i samband med kontrollbesiktning mot bakgrund av att EU:s besiktningspaket genomfördes i svensk rätt. 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 kontrollen ska kunna utföras vid besiktningen behöver bilens gastank friläggas. Som ett alternativ till att bilägaren själv frilägger gastanken finns det bestämmelser om att kontrollen kan utföras på en verkstad. Vid godkänd kontroll utfärdar verkstaden ett intyg som sedan visas upp när bilen besiktigas. Intyget är giltigt i 15 månader och kan därför användas upp till två besiktningar.

Revidering av EU:s besiktningspaket

EU-kommissionen presenterade i april 2025 ett förslag till revidering av besiktningspaketet. Förslaget syftar till att förbättra trafiksäkerheten, bidra till hållbar mobilitet och främja den fria rörligheten inom EU. Revideringen avser bl.a. att utvidga kontrollerna till eldrivna fordon och moderna förarstöds-system. Förslaget innebär också att det ska införas nya testmetoder för förbättrad miljökontroll och åtgärder för minskad manipulation. Vidare ställer förslaget krav på digitaliserade registreringsbevis och på att tillgängliggöra elektronisk information från kontroller. I förslaget finns även krav på bl.a. ett besiktningsintervall på tolv månader för fordon som är äldre än tio år. Regeringen remitterade kommissionens förslag fram till den 15 augusti 2025. Förslaget behandlas för närvarande i ministerrådet och Europaparlamentet.

Ändringar av Transportstyrelsens föreskrifter om kontrollbesiktning

Transportstyrelsen fick i februari 2022 i uppdrag av regeringen att analysera vilka förutsättningar som skulle behöva ändras för att kunna förbättra luftkvaliteten genom skärpt miljökontroll vid besiktning. Transportstyrelsen redovisade uppdraget i februari 2023 (TSG 2022-1737). Av rapporten framgår att luftkvaliteten i Sverige har förbättrats under de senaste decennierna, bl.a. genom åtgärder inom transportsektorn som exempelvis skärpta avgaskrav för vägfordon. Transporter är dock fortfarande en stor källa till luftföroreningar med negativ påverkan på hälsa och miljö. Nyare fordon har betydligt högre krav på låga avgasutsläpp än äldre fordon och är utrustade med effektiv och avancerad avgasreningsteknik. Transportstyrelsen konstaterade att de miljökontroller som görs vid kontrollbesiktningen i dag till stor del är anpassade till äldre fordon, vilket innebär att nyare fordon med direkt eller manipulerad avgasrening kan vara svåra att identifiera. För att skärpta miljökrav vid kontrollbesiktning ska kunna förbättra luftkvaliteten i dag och framöver bör därför enligt myndigheten kravskärpningarna främst inriktas mot kontroll av kväveoxid- och partikelutsläpp från nyare personbilar och lastbilar. Samtidigt pekade Transportstyrelsen på att nya kontrollmetoder och kriterier behöver utvecklas.

Under våren 2023 analyserades därutöver föreskrifterna för att avgöra om de var i tillräcklig överensstämmelse med EU:s besiktningspaket. Analysen visade att det finns ett mindre antal avvikelser i Transportstyrelsens föreskrifter jämfört med direktivet som bör åtgärdas snarast möjligt.

Vidare blev Transportstyrelsen under 2024 uppmärksam på kommande problem vid besiktning av fordon utrustade med 112-eCall-system som kommer att sluta fungera på grund av nedkoppling av 2G- och 3G-mobiloperatörssystem. Transportstyrelsen hade även uppmärksamats på behovet av att revidera den tidigare införda besiktningsbefrielsen för äldre fordon.

Sommaren 2025 remitterade Transportstyrelsen förslag till ändringar i främst kontrollbesiktningsföreskrifterna. Ändringarna utgår från de utpekade bristerna. Enligt Transportstyrelsen införs genom förslaget bl.a. de möjliga skärpningar av miljökontroller som beskrivits i regeringsuppdraget. Transportstyrelsen uppger samtidigt att man avvaktar den pågående revideringen av direktiv 2014/45/EU när det gäller eventuella nya krav vid mätning av utsläpp av partiklar och kväveoxid. Krav på partikelmätning ingår således inte i de föreslagna ändringarna i föreskrifterna. Transportstyrelsen planerar för att föreskriftsförslaget ska träda i kraft den 1 april 2026.

Interpellationssvar om luftföroreningar och fordonsbesiktningen

Infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson (KD) har återkommande svarat på frågor om luftföroreningar och kontrollbesiktningen i interpellationer, senast under en interpellationsdebatt i november 2025 (ip. 2025/26:83). Ministern framförde att syftet med Transportstyrelsens föreskriftsförslag

delvis är att göra miljökontrollen mer ändamålsenlig. Exempelvis föreslås skärpta krav på felindikator för fler fordonsslag än i dag.

Infrastruktur- och bostadsministern pekade vidare på att både myndigheten och han själv har varit tydliga med att den aktuella föreskriftsändringen inte inkluderar införande av s.k. partikelantalsmätning. Orsaken till det är att införandet av denna metod i ett antal länder varit förenad med vissa problem, varför myndigheten bedömt det lämpligare att avvakta med nya svenska regler till dess att den revidering av det s.k. besiktningsspaketet som nu pågår inom EU är färdig. Ministern är av uppfattningen att partikelantalsmätning är en intressant ny metod för att bättre kunna mäta ett fordon's utsläpp av partiklar. Det är dock rimligt att en ny metod för att mäta partikelutsläpp regleras gemensamt inom EU.

Ministern konstaterade avslutningsvis att regeringen, när det gäller EU-kommissionens förslag till nya besikttningsregler som helhet, välkomnar förslag till ändringar som på ett effektivt sätt kan förbättra trafiksäkerheten, luftkvaliteten och förutsättningarna för en sund konkurrens. Det är samtidigt viktigt att reglernas kostnader står i proportion till samhällsnyttan. Ministern menar att det också är den ståndpunkt som är förankrad med riksdagen.

Branschinitiativ om partikelmätning

Fordonsbesikttningsbranschen anser att de nya kontrollmetoderna för partikelantalsmätning som föreslås i EU:s besiktningsspaket, och som kommissionen uppmanat medlemsländerna att införa redan nu, också ska införas i Sverige så snart som möjligt i samband med den pågående justeringen av Transportstyrelsens föreskrifter. Ett av fordonsbesikttningsföretagen, AB Svensk Bilprovning, inledde redan hösten 2025 ett pilotprojekt med partikelmätningar. Piloten utförs med samma mätinstrument som används av Svensk Bilprovning's ägare TÜV Rheinland i bl.a. Tyskland. Kunder med dieseldrivna bilar (Euro 5b eller högre) erbjuds att göra kontrollen på frivillig basis på två besiktningstationer, inledningsvis i Nacka och Uppsala. Enligt Svensk Bilprovning kommer piloten att flyttas runt till andra stationer över tid och pågå så länge som det krävs för att skapa ett robust underlag som visar potentialen för en modern miljökontroll.

De nya kontrollmetoderna blir tvingande inom EU omkring 2029.

Uppdrag att se över merkostnader för besiktning av gasbilar

Kraven på att frilägga gastanken innebär att gasbilsägare i regel betalar mer än andra bilägare för att kunna kontrollbesiktiga sin bil. Regeringen gav därför den 15 april 2021 Transportstyrelsen i uppdrag att utreda förutsättningarna för åtgärder som gör att ägare av gasdrivna bilar kan betala 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.

Transportstyrelsen redovisade uppdragets första del i juni 2021 och uppdragets andra del, som avsåg nödvändiga författningsförslag inklusive konsekvensutredning av dessa, i oktober 2021 (TSG 2021-3831). Transportstyrelsen gjorde bedömningen att det inte finns tillräckligt stöd för att föreslå att den särskilda kontrollen tas bort. Det finns inte heller stöd för att förlänga intygens giltighetstid.

I utredningen tog Transportstyrelsen fram ett förslag på en modell för kostnadskompensation som innebär att samtliga gasbilsägare som väljer att göra en särskild kontroll och få ett intyg utfärdat på verkstad kan få kompensation. Transportstyrelsen föreslog att Naturvårdsverket skulle administrera kostnadskompensationen.

Införandet och avskaffandet av en premie för besiktning av gasbilar

I budgetpropositionen för 2022 (prop. 2021/22:1 utg.omr. 20) framhöll regeringen att en ekonomisk kompensation ska betalas till gasbilsägare för den merkostnad som uppstår vid friläggandet av gastanken i samband med kontrollbesiktning av fordon. Regeringen föreslog därför en ökning av anslaget för klimatpremier om 10,5 miljoner kronor fr.o.m. 2022.

I budgetpropositionen för 2024 (prop. 2023/24:1 utg.omr. 20) beslutade regeringen att avveckla premien för besiktning av gasbilar. Regeringen anförde bl.a. att avvecklingen var nödvändig för att finansiera hanteringen av flera nya arbetsuppgifter hos Naturvårdsverket till följd av ny EU-lagstiftning.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet behandlade besiktningsfrågor senast i betänkande 2023/24:TU13 Vägtrafik- och fordonsfrågor. Utskottet hänvisade till det arbete som ansvariga myndigheter bedriver och gällande bestämmelser i frågorna, och föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena. Besiktningsregler för gasfordon behandlades senast i betänkande 2024/25:TU11. Utskottet menade att frågan har utretts grundligt av den ansvariga myndigheten och föreslog att riksdagen skulle avstyrka yrkandet.

Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis betona att fordonsbesiktningen är viktig för att säkerställa att fordon är bl.a. trafiksäkra. Utskottet noterar att det för närvarande pågår en översyn av EU:s besiktningspaket och att det nyligen har tagits fram förslag till ändringar av Transportstyrelsens föreskrifter om kontrollbesiktning.

När det gäller miljökrav och införande av partikelantalsmätningar menar utskottet att det är angeläget att ha höga miljökrav på vägfordon för att bl.a.

förbättra luftkvaliteten. Utskottet är av uppfattningen att partikelantalsmätning är en intressant metod för att bättre kunna mäta ett fordon's utsläpp av partiklar men anser samtidigt att det är rimligt att en ny metod regleras gemensamt inom EU. Man bör därför avvakta med nya svenska regler till dess att den pågående revideringen av besiktningspaketet är färdig.

Även när det gäller motionsförslaget om att upprätthålla fordon'sbesiktningsintervallen på dagens 14 månader och att uppdatera besiktningen av tekniska system i linje med EU-direktivet vill utskottet framhålla den nuvarande ordningen med gemensamma bestämmelser inom EU om krav på fordon'sbesiktning. Dessa utgör en central del i att säkerställa trafiksäkerheten inom unionen, och utskottet anser att denna ordning är ändamålsenlig.

Utskottet konstaterar avslutningsvis att gasdrivna fordon medför en något högre besiktningskostnad för ägaren än andra fordon eftersom gastanken behöver friläggas. Utskottet noterar dock att Transportstyrelsen har utrett besiktningsreglerna för gasfordon grundligt och gjort bedömningen att den särskilda kontrollen inte bör tas bort. Efter att den tidigare premien nu avvecklats i syfte att möjliggöra för Naturvårdsverket att uppfylla fler centrala arbetsuppgifter avser utskottet att följa utvecklingen på området noga. Utskottet finner dock inte anledning att i nuläget ta några initiativ med anledning av motionsförslaget.

Riksdagen bör därmed avslå motionerna 2025/26:1191 (M) yrkandena 1 och 2, 2025/26:2780 (V) yrkande 69 och 2025/26:3728 (C) yrkande 91.

Tyngre och längre fordon

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om tyngre och längre lastbilar på det svenska vägnätet. Utskottet ser med tillförsikt på de utvecklingsmöjligheter och den potential som tyngre och längre fordonsekipage har inom vägtransportsektorn i Sverige och konstaterar att frågan är väl uppmärksammas. Utskottet förutsätter att arbetet för att kunna omklassificera allt fler vägsträckor fortskrider med stor prioritet och skyndsamhet.

Jämför reservation 17 (S) och 18 (C).

Motionerna

Aylin Nouri m.fl. (S) betonar i kommittémotion 2025/26:3653 yrkande 50 att längre lastbilar innebär en vinst för klimatet och kan stärka svensk industri, och att arbetet därmed behöver öka för att de svenska vägarna ska nå den högre bärighetsklassen BK4. För att säkerställa vägnätets robusthet och kapacitet måste arbetet med att öka bärigheten i det svenska vägnätet intensifieras enligt motionärerna. De understryker att arbetet med att säkra s.k. BK4-status på fler vägar är särskilt viktigt för näringslivets behov av tunga transporter.

Ulrika Heie m.fl. (C) anför i kommittémotion 2025/26:3728 yrkande 18.1 att åtgärder ska vidtas för att med stöd av genomförda utredningar och fattade beslut säkerställa att längre och tyngre lastbilar skyndsamt tillåts på ett tillräckligt, funktionellt och sammanhållet vägnät i hela Sverige.

Bakgrund och pågående arbete

Bärighetsklass 4

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

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

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 (fordonskilometer). På de mindre vägarna förekommer det bärighetsrestriktioner, vilket påverkar främst skogsbruket och jordbruket, som genererar tunga transporter.

Trafikverket fick i december 2019 i uppdrag att upprätta en genomförandeplan för hur delar av det statliga vägnätet kan upplåtas för BK4. Trafikverket ska enligt uppdraget även redogöra för hur myndigheten bidrar med generell information till kommuner och andra väghållare i frågor om upplåtande av vägnät för BK4. Trafikverket har sedan årligen lämnat en uppdaterad genomförandeplan, senast i mars 2025. Denna redovisas närmare nedan.

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

Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) publicerade i mars 2021 rapporten Tyngre transporter på det kommunala vägnätet som ett kunskapsstöd för kommunala väghållare om BK4. I rapporten redogörs det för hur många kommunala anslutnings- och genomfartsvägar som berörs av införandet av BK4 på det statliga vägnätet. Resultatet visade att det fanns 4 548 anslutningspunkter för BK4 från det statliga till det kommunala vägnätet. Utgångspunkten för SKR:s analys var att hitta den kortaste sträckan från en statlig BK4-väg till en målpunkt i en hamn eller terminal. Analysen visade att denna sträcka i regel var begränsad i förhållande till det totala kommunala väg- och gatunätet. I flera av de studerade kommunerna hade de aktuella sträckorna redan omklassificerats från BK1 till BK4. Enligt SKR handlar det generellt i första hand om broar som eventuellt behöver förstärkas för att klara den ökade belastningen från tyngre fordon, vilket överensstämmer med det resultat som Trafikverket fått i sina studier. Sammanfattningsvis konstaterar SKR att skillnaderna mellan BK1 och BK4 är marginella. Det betyder att en gata eller en väg som uppfyller dagens krav på bärlighet enligt BK1 kan klassas om till en BK4 utan åtgärd eller genom en lätt driftsåtgärd. SKR anser att varje väg eller gata bör undersökas på objektnivå inför varje omklassificering. Omklassificeringen sker sedan genom att kommunen utfärdar en föreskrift som anger att vägsträckan ska klassas som BK4 i stället för BK1. Om det konstateras att en BK1-väg inte klarar BK4-standard, klarar den heller inte dagens BK1-standard. Förstärkningsåtgärdernas omfattning är avgörande för vilken kostnad kommunen kommer att få, men den är densamma oavsett om det gäller BK1 eller BK4.

Längre lastbilar

Finland och Sverige har sedan länge tillåtit 25,25 meter långa fordon på vägnätet, medan övriga Europa generellt har haft 18,75 meter som maximal fordonslängd. Den 31 augusti 2023 trädde nya regler i kraft i trafikförordningen (1998:1276) för längre fordon och maxlängden för lastbilskombinationer utökades från 25,25 meter till 34,5 meter. Regeringen uppskattar att längre lastbilar potentiellt kan minska koldioxidutsläppen från de tunga vägtransporterna med 4–6 procent. Längre fordon kan kräva vissa anpassningar av infrastrukturen.

Trafikverket har på regeringens uppdrag utrett och rapporterat förutsättningarna för att framföra längre lastbilar på det svenska vägnätet. Uppdraget redovisades till regeringen i mars 2019 i rapporten Längre lastbilar på det svenska vägnätet – för mer hållbara transporter (rapport 2019:076). Resultatet indikerar att ca 900 mil vägar teoretiskt sett skulle kunna upplåtas för längre lastbilar, där den ungefärliga fördelningen är 200 mil motorväg, 300 mil övrig mötesseparerad väg och 400 mil icke mötesseparerad väg. Det är dock inte praktiskt möjligt att upplåta alla delar, eftersom det är många osammanhängande sträckor. Trafikverket bedömde att ett sammanhängande

vägnät som uppgår till ca 450 mil kunde upplåtas för längre lastbilar inom en snar framtid.

Den 1 december 2023 öppnades de första vägarna i Sverige för långa lastbilar upp till 34,5 meter. Totalt omfattar det vägnätet dels ca 450 mil större vägar, dels ca 140 mil statliga anslutningsvägar som identifierats i samråd och dialog med de 160 kommuner som på något sätt berörs av det utpekade vägnätet. Utöver detta tillkommer även alla de kommunala vägar som identifierats i dialogerna. Totalt handlar det om ca 590 mil statliga vägar som sedan den 1 december 2023 tillåter långa lastbilar.

Vägnätet för lastbilar upp till 34,5 meter består av två delar, huvudvägnätet och anslutningsvägar, där anslutningsvägar kopplar samman relevanta målpunkter med huvudvägnätet. Dessa består i många fall av vägar med både statligt och kommunalt huvudmannaskap, och därför har Trafikverket lanserat en e-tjänst som bl.a. företag kan använda för att skicka in önskemål om nya anslutningsvägar för fordonståg upp till 34,5 meter. E-tjänsten syftar till att underlätta för näringslivet att nyttja mer effektiva transportlösningar. Vägnätet för långa lastbilar utökas successivt, huvudsakligen utifrån de önskemål som kommer in via e-tjänsten.

Transportstyrelsen ansvarar för regelutvecklingen av tekniska krav på längre lastbilar, s.k. fordonståg. I Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2025:17) om tekniska krav på fordonståg med längd över 25,25 meter framgår bl.a. att det i dag är fem typer av kombinationer som är tillåtna: A-, AB-, B- och C-dubbelkombinationer samt Nordisk kombination.

Planering för tyngre och längre fordon

Av fastställelsebeslutet för innevarande nationella infrastrukturplan 2022–2033 framgår att 10,2 miljarder kronor av avsatta medel för vidmakthållande av vägnätet ska användas för åtgärder för att öka bärigheten på delar av vägnätet till BK4. Den nationella planen siktar på att 70–80 procent av de vägar som är viktigast för näringslivet ska vara upplåtna för BK4 2029 och uppemot 90 procent till slutet av planperioden.

Regeringen understryker i den klimathandlingsplan som redovisades i december 2023 (skr. 2023/24:59) att längre och tyngre transporter ökar transporteffektiviteten och minskar växthusgasutsläppen och att den pågående anpassningen av vägnätet därför är viktig för att möjliggöra effektivare lastbilstransporter. Regeringen framhåller att Trafikverket arbetar systematiskt för att öka bärigheten i infrastrukturen så att fler sträckor kan få BK4 och därmed kan trafikeras med fordonskombinationer som väger upp till 74 ton.

Trafikverket redovisar årligen en uppdaterad plan för genomförandet av BK4. I den senaste rapporten från mars 2025 understryker Trafikverket att myndighetens ambition med det fortsatta genomförandet är att BK4-vägnätet ska fortsätta att utvecklas och att hela BK1-vägnätet på sikt ska bli BK4. År 2024 var 66 procent av det strategiska vägnätet för tung trafik upplåtet för BK4. Enligt Trafikverkets genomförandeplan förväntas ca 47 procent av det

statliga vägnätet vara öppet för BK4 vid slutet av 2027, vilket skulle motsvara ca 71 procent av det strategiska vägnätet för tung trafik. Det innebär att Trafikverket närmar sig målsättningen i den innevarande nationella planen att öppna 70–80 procent av det strategiska vägnätet för tung trafik till 2029.

Enligt Trafikverkets förslag till reviderad nationell infrastrukturplan 2026–2037, som presenterades i september 2025, ska utbyggnaden av BK4-vägnätet påskyndas för att främja både näringslivets transporter, hållbarhetsmål och totalförsvarets behov. Trafikverket bedömer att utvecklingen av BK4-vägnätet dessutom bidrar till positiva synergier för nyttjande av längre fordon. I planförslaget anvisas 27 miljarder kronor till utbyggnaden av det statliga BK4-vägnätet och Trafikverkets ambition är att hela stamvägnätet ska vara upplåtet för BK4 2030, och hela det strategiska vägnätet för tung trafik 2033. Hela det statliga vägnätet som tidigare var upplåtet för BK1 ska i princip vara upplåtet för BK4 vid planperiodens slut.

Regeringsuppdrag om bärighetshöjande åtgärder i det icke-statliga allmänna vägnätet

I maj 2025 gav regeringen Trafikverket i uppdrag att identifiera och redogöra för behov av bärighetshöjande åtgärder i det icke-statliga allmänna vägnätet. Syftet med uppdraget är att uppnå sammanhängande godsstråk från start- till målpunkter som är viktiga för näringslivet vid transporter med BK4. Vid uppdragets genomförande ska Trafikverket även beakta totalförsvarets behov av bärighetshöjande åtgärder i det icke-statliga allmänna vägnätet. Enligt regeringsuppdraget ska Trafikverket för respektive sammanhållet godsstråk redogöra för väghållaransvar och för vilka kostnader på en övergripande nivå nödvändiga åtgärder medför för respektive väghållare.

Trafikverket uppskattar i sin redovisning (rapport 2025:170) av uppdraget den 9 januari 2026 att kostnaden för de mest relevanta åtgärdsbehoven för att koppla samman relevanta målpunkter för näringslivets transporter med det statliga vägnätet för BK4 uppgår till ca 1,7 miljarder kronor på kommunala vägar. Viktiga behov finns även på enskilda vägar, där kostnaden uppskattas till ca 900 miljoner kronor. Utredningen visar att ungefär 1 100 broar på det kommunala och enskilda vägnätet behöver bärighetshöjande åtgärder.

Efter dialog med bl.a. kommuner och näringsliv gör Trafikverket bedömningen att bärighetshöjande åtgärder på det icke-statliga vägnätet för att möta näringslivets behov sannolikt inte är möjliga att hantera för den kommunala eller enskilda väghållaren. Det kan därför vara relevant att överväga någon form av stödfinansiering.

Av rapporten framgår det också att Trafikverket kommer att erbjuda en e-tjänst som bl.a. företag kan använda för att skicka in önskemål om nya anslutningsvägar för BK4-fordon för att underlätta kommunernas arbete med att fånga näringslivets behov av BK4 på anslutningsvägar. E-tjänsten syftar till att underlätta för näringslivet att nyttja mer effektiva transportlösningar och

förväntas vara på plats under 2026. Trafikverket har i dag e-tjänsten Nya anslutningsvägar för fordonståg upp till 34,5 meter.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har behandlat motioner om tyngre och längre lastbilar återkommande, senast i betänkande 2023/24:TU13 Vägtrafik- och fordonsfrågor. Utskottet såg med tillförsikt på de utvecklingsmöjligheter och den potential som tyngre och längre fordonsekipage har inom vägtransportsektorn i Sverige och konstaterade att frågan är väl uppmärksammas. Därmed avstyrkte utskottet motionsyrkandena. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Tyngre och längre lastbilar innebär stora möjligheter att effektivisera transportsystemet. Enligt utskottets uppfattning fyller tyngre och längre lastbilar en viktig funktion för att klara både miljön och konkurrenskraften. Utskottet välkomnar därför de satsningar och det arbete som görs för att öppna allt större delar av vägnätet för denna typ av fordon. Utskottet vill i sammanhanget uppmärksamma att utskottet senare under riksmötet även kommer att behandla frågan om att möjliggöra för längre och tyngre tåg i betänkandet om järnvägs- och kollektivtrafikfrågor.

Utskottet påminner om att Trafikverket i december 2019 fick i uppdrag att upprätta en genomförandeplan för hur delar av det statliga vägnätet avses att upplåtas för BK4. I Trafikverkets uppdrag ingick även att redogöra för hur myndigheten bidrar med generell information till kommuner och andra väghållare i frågor om upplåtande av vägnät för BK4. Trafikverket har sedan årligen redovisat en uppdaterad genomförandeplan, senast i mars 2025. Utskottet välkomnar det systematiska arbetet på området.

Utskottet noterar även med tillfredsställelse att Trafikverket i sitt förslag till ny nationell infrastrukturplan för 2026–2037 anger att utbyggnaden av BK4-vägnätet ska påskyndas för att främja bl.a. näringslivets transporter.

Utskottet noterar också att Trafikverket i januari 2026 har redovisat ett regeringsuppdrag med syftet att identifiera och redogöra för behov av bärighetshöjande åtgärder i det icke-statliga allmänna vägnätet.

Vidare kan utskottet konstatera att de första vägarna i Sverige för långa lastbilar upp till 34,5 meter öppnades den 1 december 2023. Vägnätet omfattar större vägar, statliga anslutningsvägar och även vissa kommunala vägar som identifierats i samråd med berörda kommuner. Totalt handlar det om ca 590 mil statliga vägar som nu tillåter långa lastbilar. Utskottet är också positivt till att näringslivets önskemål om anslutningsvägar systematiskt fångas in genom e-tjänsten Nya anslutningsvägar för fordonståg upp till 34,5 meter.

Sammanfattningsvis ser utskottet med tillförsikt på de utvecklingsmöjligheter och den potential som tyngre och längre fordonsekipage har inom vägtransportsektorn i Sverige. Utskottet förutsätter att arbetet för att kunna

omklassificera allt fler vägsträckor fortskrider med hög prioritet och stor skyndsamhet.

Utskottet kan avslutningsvis konstatera att frågan är väl uppmärksammas och finner inte skäl att för närvarande ta något initiativ på området. Utskottet avstyrker därmed motionerna 2025/26:3653 (S) yrkande 50 och 2025/26:3728 (C) yrkande 18.1.

Bilpooler

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om bilpooler. Utskottet framhåller att det ser positivt på den potential som mobilitetstjänster såsom bilpooler erbjuder och hänvisar till bl.a. kommunala initiativ som tagits på området.

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

Motionerna

I partimotion 2025/26:2780 yrkande 17 anför Nooshi Dadgostar m.fl. (V) att regeringen bör återkomma med en strategi som främjar ett ökat delat resande och förslag som gör bildelning enklare och smidigare. Motionärerna menar att bildelning frigör plats, minskar utsläppen och ofta är billigare än att äga en egen bil och därför aktivt behöver underlättas och stöttas av staten och kommunerna.

Aylin Nouri m.fl. (S) betonar i kommittémotion 2025/26:3653 yrkande 64 vikten av att stärka förutsättningarna för cirkulär ekonomi, inklusive en utvecklad delningsekonomi inom trafikområdet. Vidare anför motionärerna i yrkande 65 att framväxten av bildelningstjänster bör underlättas.

I kommittémotion 2025/26:3582 yrkande 57 föreslår Rickard Nordin m.fl. (C) att möjligheten att underlätta bildelning genom att införa en enhetlig definition av bilpooler ses över.

I kommittémotion 2025/26:3728 yrkande 96 anför Ulrika Heie m.fl. (C) att regeringen bör ta fram en strategi för delad mobilitet i Sverige. Motionärerna framhåller bl.a. att allt fler länder och städer tar fram en sådan strategi som behövs för att främja utvecklingen på området och hantera utmaningar och målkonflikter. Vidare anser motionärerna i yrkande 97 att det bör införas en juridisk definition av begreppet bilpool, alternativt fordonspool, för att ge kommunerna större rådhighet att avdela gatumark till delningstjänster inom transportsektorn. Motionärerna menar att en sådan definition skulle göra bilpooler mer lättillgängliga.

I kommittémotion 2025/26:3278 yrkande 18 anför Linus Lakso m.fl. (MP) att man bör revidera regelverket och ta fram en strategi för kombinerad och delad mobilitet (mobility as a service, MAAS) och skapa bättre förutsättningar för bilpooler. Vidare betonar motionärerna i yrkande 19 att det bör införas

definitioner av motorfordonspooler och delningsfordon enligt förslagen i betänkandet Motorfordonspooler – på väg mot ökad delning av motorfordon (SOU 2020:22).

I kommittémotion 2025/26:3422 yrkande 101 anför Katarina Luhr m.fl. (MP) att regelverket bör revideras, en strategi för MAAS bör tas fram och en offentlig satsning på bilpooler bör genomföras.

Bakgrund och pågående arbete

Definitionen av delningstjänst, bilpool och kombinerad mobilitet

En delningstjänst inom transportsektorn innebär att ett flertal individer delar på exempelvis ett fordon för att uppnå en högre nyttjandegrad. Det kan bl.a. vara en bil, moped eller elsparkcykel.

En bilpool innebär i regel att ett antal personer samsas om en eller flera bilar. Vanligtvis förekommer bilpooler i två olika typer, dels föreningsdrivna bilpooler där hushåll delar på några bilar, dels företag som driver bilpooler kommersiellt. Enligt Trafikverket fanns bilpooler på ett femtiotal orter i Sverige 2016. Det finns i dagsläget inte någon juridisk definition av begreppet bilpoolstjänst.

Kombinerad mobilitet eller mobilitet som tjänst innebär att en resenär kan kombinera olika färdmedel som delas med andra för att nå önskad målpunkt. Det sker oftast med hjälp av en digital plattform. Bilpooler är en del av kombinerad mobilitet.

Utredningen om motorfordonspooler

Sommaren 2018 beslutade den dåvarande regeringen att tillsätta en särskild utredare med uppdrag att lämna förslag om hur bil-, motorcykel- och mopedpooltjänster ska kunna främjas. Utredningen hade även i uppdrag att ta fram en definition av bilpoolstjänst. I april 2020 överlämnade utredningen betänkandet Motorfordonspooler – på väg mot ökad delning av motorfordon (SOU 2020:22).

Utredningen föreslog att en lag om motorfordonspooler skulle införas med syftet att främja en ökad användning av motorfordonspooler och därigenom bidra till omställningen till ett transporteffektivt samhälle. I den föreslagna lagen definierades begreppet motorfordonspool som en tjänst där registrerade användare delar på användningen av ett eller flera motorfordon, med undantag för moped klass II. Enligt definitionen ska tjänsten vara allmänt tillgänglig och fordonen kunna hyras under en begränsad tid. Den föreslagna lagen innebar vidare att hyresavtal inte ska behöva ingås vid varje användningstillfälle och att tjänsten ska tillhandahållas av en juridisk person som är registrerad som ägare till fordonen.

Utredningen föreslog även att regeringen skulle ge Trafikverket i uppdrag att tillsammans med Konsumentverket och Naturvårdsverket göra en

informationssatsning för att öka konsumenternas kunskap om motorfordons-pooler och hur dessa kan bidra till ett mer hållbart resande.

Utredningens förslag har remissbehandlats och beredningen har enligt uppgift från Regeringskansliet avslutats utan att regeringen lämnat något förslag.

Regeringsuppdrag inom området mobilitet som tjänst

Trafikverket fick i mars 2019 ett uppdrag från regeringen att göra informations- och kunskapshöjande insatser inom området mobilitet som tjänst. Uppdraget bestod av två delar, 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.

I december 2023 slutredovisade Trafikverket regeringsuppdraget (TRV 2023:207). I rapporten framhöll Trafikverket att aktörerna hade investerat i och tillämpat egna tekniska plattformar för datautbyte, men verket efterlyste en fördjupad samordning mellan aktörer och framhöll behovet av att utveckla en nationell åtkomstpunkt för effektiv datadelning. Trafikverket menade även att det inte fanns något behov av att utveckla ytterligare digital infrastruktur för en enskild bytespunkt, utan att den digitala infrastrukturen behöver utformas på en kommunal, regional eller nationell nivå. På detta sätt kan information om bytespunkter lämnas enhetligt och integreras med tjänster för exempelvis reseplanering.

I rapporten lämnar Trafikverket även förslag till fortsatt arbete inom tre fokusområden: bytespunkter som främjar kombinerad mobilitet, digital infrastruktur för kombinerad mobilitet samt styrning och effekter av kombinerad mobilitet.

Rapporten bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om bilpooler behandlades senast i utskottets betänkande 2024/25:TU11 Vägtrafik- och fordonsfrågor. Utskottet framhöll att det ser positivt på den potential som mobilitetstjänster såsom bilpooler erbjuder och hänvisade till pågående arbete och de initiativ som tagits på området. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå motionsyrkandena. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Främjande av bilpooler

Utskottet anser att det finns stora möjligheter att effektivisera personbils- trafikens resursutnyttjande i Sverige, inte minst via bildelning och bilpooler. Utskottet ser därför positivt på den stora potential som mobilitetstjänster

såsom bilpooler erbjuder. För många kan bilpooler vara ett fullgott alternativ till det personliga bilinnehavet och bilpoolstjänster kan på så sätt bidra till att minska antalet fordon i framför allt stadsmiljöer och därigenom göra resandet mer hållbart.

Utskottet noterar att Bilpoolsutredningen överlämnade sitt betänkande i april 2020. Utredningens uppdrag var bl.a. att lämna förslag om hur bilpools-tjänster ska kunna främjas. Enligt uppgift från Regeringskansliet har beredningen av utredningens förslag avslutats utan att den dåvarande regeringen lämnat något förslag.

Utskottet vill samtidigt uppmärksamma Trafikverkets regeringsuppdrag om informations- och kunskapshöjande insatser inom området mobilitet som tjänst. I december 2023 redovisade myndigheten uppdraget till regeringen med flera förslag till Trafikverkets fortsatta arbete, t.ex. om digital infrastruktur för delad mobilitet. Utskottet ser med stort intresse fram emot den fortsatta beredningen av förslagen.

Därutöver vill utskottet uppmärksamma initiativ på den kommunala nivån som syftar till att främja användningen av bilpooler. Exempelvis publicerar Stockholms stad en sammanställning över de bilpoolsstationer som erbjuds inom kommunen på en karta. Enligt utskottet bidrar den typen av initiativ till att främja och göra bildelningstjänster mer tillgängliga för allmänheten.

Utskottet ser dock inte att det för närvarande finns något skäl att ta initiativ med anledning av motionsförslagen. Riksdagen bör därför avslå motionerna 2025/26:2780 (V) yrkande 17, 2025/26:3278 (MP) yrkande 18, 2025/26:3422 (MP) yrkande 101, 2025/26:3653 (S) yrkandena 64 och 65 samt 2025/26:3728 (C) yrkande 96.

Frågan om en definition av begreppet bilpool

Utskottet noterar att Bilpoolsutredningen hade i uppdrag att bl.a. ta fram juridiska definitioner av bilpoolstjänst. Enligt uppgift från Regeringskansliet har beredningen av utredningens förslag avslutats utan att den dåvarande regeringen lämnat något förslag.

Utskottet ser inte att det för närvarande finns något skäl att ta initiativ med anledning av motionsförslagen på området. Riksdagen bör därför avslå motionerna 2025/26:3278 (MP) yrkande 19, 2025/26:3582 (C) yrkande 57 samt 2025/26:3728 (C) yrkande 97.

Parkeringsfrågor

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om parkeringsfrågor. Utskottet hänvisar bl.a. till gällande regelverk och påminner om att det är en kommunal angelägenhet att bestämma vilka parkeringsmöjligheter som ska finnas och var parkering ska tillåtas. Sammanfattningsvis finner utskottet inte skäl att för närvarande ta några initiativ med anledning av motionsförslagen.

Jämför reservation 22 (S, V, C, MP).

Motionerna

I partimotion 2025/26:2780 yrkande 9 föreslår Nooshi Dadgostar m.fl. (V) att regeringen utreder möjligheten att förändra parkeringslagstiftningen så att kommuner lättare kan använda parkeringsavgifter för att främja miljövänligare bilar. Motionärerna menar att en sådan förändring behöver ta hänsyn till att alla inte har råd med miljövänligare bilar, varför förslaget först bör utredas.

I kommittémotion 2025/26:3653 yrkande 66 understryker Aylin Nouri m.fl. (S) behovet av att ändra parkeringslagstiftningen, bl.a. för att underlätta för kommunerna att differentiera parkeringstaxorna i miljöstyrande riktning inklusive främjande av bildelningstjänster.

I kommittémotion 2025/26:3728 yrkande 100 anför Ulrika Heie m.fl. (C) att den lokala klimatmakten bör stärkas genom ett återinförande av rätt för kommunerna att använda differentierade parkeringsavgifter efter fordonstyp, för att stimulera konsumenternas val av klimateffektiva fordon.

I kommittémotion 2025/26:3278 yrkande 20 framhåller Linus Lakso m.fl. (MP) behovet av att möjliggöra för kommuner att reservera vissa parkeringsplatser till delningsfordon genom att implementera betänkandet Motorfordonspooler – på väg mot ökad delning av motorfordon (SOU 2020:22). Motionärerna anser vidare i yrkande 21 att kommunerna ska få rätt att införa differentierade parkeringstaxor för miljöfordon och delningsfordon för att sänka utsläppen från trafiksektorn och få en mer trivsamt stadsmiljö.

Joakim Sandell (S) framför i motion 2025/26:766 behovet av att skapa lagstöd för kommuner att kunna reservera platser för delningsfordon på allmän platsmark.

Hans Ekström och Caroline Helmersson Olsson (båda S) framför i motion 2025/26:918 att man bör överväga att se över nuvarande parkeringslagstiftning. Motionärerna uppmärksammar bristen på konsumentskydd och nämner bl.a. att man kan få parkeringsböter trots att man har betalat och att det är mycket svårt att få rätt mot vinstsökande kommuner och parkeringsbolag, varför konsumentskyddet för dem som försökt göra rätt måste stärkas.

Dzenan Cisija (S) anför i motion 2025/26:1366 att regeringen bör genomföra en översyn av lagstiftningen för att tydliggöra att fastighetsägare har det yttersta ansvaret för parkeringsövervakning på sin mark, även när externa parkeringsbolag eller underleverantörer anlitas.

Eric Palmqvist och Mattias Eriksson Falk (båda SD) framför i motion 2025/26:146 att parkering mot färdriktningen bör utredas. Motionärerna påpekar att Sverige är ett av få länder i Europa som fortfarande har förbud mot parkering mot färdriktningen, vilket i vissa fall vållar problem vid laddning av elbilar. Motionärerna anser att en utredning bör tillsättas och titta på hur och i vilken omfattning parkering mot färdriktningen ska kunna bli tillåten.

Michael Rubbestad (SD) föreslår i motion 2025/26:370 ett förbud mot utfärdandet av parkeringsanmärkning och kontrollavgift till blåljusfordon under pågående utryckning. Enligt motionären är det orimligt att blåljuspersonal och Polismyndigheten ska lägga tid och resurser på att ompröva en anmärkning eller avgift som har utfärdats under pågående utryckning.

Michael Rubbestad (SD) föreslår i motion 2025/26:376 att man överväger en utredning om huruvida parkering ska vara kostnadsfri i hela landet för rörelsehindrade med tillstånd. Motionären menar att informationen om vad som gäller i respektive kommun är av varierande kvalitet, varför det kan vara svårt för innehavaren av ett parkeringstillstånd att veta vad som gäller i den aktuella kommunen. För att underlätta för den enskilde bör dessa regelverk harmoniseras över hela landet och det bör vara gratis för rörelsehindrade att parkera.

I motion 2025/26:379 föreslår Michael Rubbestad (SD) en utredning av möjligheten till tillfälliga parkeringstillstånd för rörelsehindrade. Motionären pekar på att det, i de fall ett rörelsehinder är tillfälligt eller i väntan på handläggning av ett tillståndsärende, finns ett behov av att skyndsamt kunna utfärda tillfälliga parkeringstillstånd för rörelsehindrade för en begränsad tidsperiod.

Michael Rubbestad (SD) anför i motion 2025/26:384 att man bör utreda införandet av ett maxbelopp för parkeringsavgifter vid köpcentrum och liknande anläggningar, motsvarande 0,2 procent av ett prisbasbelopp (IBB) per dag. Motionären menar att ett införande av ett maxbelopp för parkeringsavgifter vid köpcentrum och liknande anläggningar är en nödvändig åtgärd för att säkerställa ekonomisk rättvisa och tillgänglighet för alla samhällsgrupper samt för att stimulera den lokala ekonomin.

I motion 2025/26:439 anför Kristina Axén Olin m.fl. (M) att det bör övervägas att förändra lagen (1957:259) om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats, m.m. så att det blir tillåtet för kommuner att ta ut lägre parkeringsavgifter för utsläppsfria bilar. Motionärerna anser att de lokala möjligheterna till grön omställning därmed skulle öka.

Sten Bergheden (M) betonar i motion 2025/26:3307 yrkande 1 att behovet av att möjliggöra utfärdandet av fler än ett exemplar av parkeringstillstånd för barn med funktionshinder bör ses över. Motionären anför vidare i yrkande 2

att man bör överväga att utreda frågan och återkomma med nödvändiga förslag till lagändringar eller andra åtgärder. Motionären pekar på att ett barn inte själv kan vara fordonsförare utan skjutsas av vårdnadshavare eller andra anhöriga, vilket kan innebära svårigheter när barnet har flera vårdnadshavare som kör var sitt fordon.

Niels Paarup-Petersen m.fl. (C) föreslår i motion 2025/26:2774 yrkande 1 att den s.k. kommunala avgiftslagen ska ses över så att den möjliggör differentiering av parkeringsavgifter utifrån fordons miljöegenskaper. Syftet är enligt motionärerna att det ska vara möjligt med lägre parkeringsavgifter för de fordon som enligt vägtrafikskattelagen är miljöfordon, uppfyller särskilda miljökrav eller drivs med ett visst drivmedel, exempelvis el. Vidare föreslår motionärerna i yrkande 2 att kommunallagen ses över så att principen om likabehandling av kommuninvånare tillåter olika parkeringsavgifter när syftet är att förbättra den gemensamma miljön och på så sätt gynna alla kommuninvånare. Det ska framgå att det inte är invånarna som behandlas olika utan fordonen.

I motion 2025/26:3637 föreslår Kjell-Arne Ottosson (KD) att trafikförordningen ändras för att möjliggöra parkering med två hjul i terräng vid gatuparkering. Motionären menar att trafikförordningen i sin nuvarande ordalydelse inte tar hänsyn till att man kan vilja ställa sig delvis i terräng för att ge andra fordon bättre möjlighet att passera t.ex. på en smal gata.

I motion 2025/26:686 föreslår Malin Danielsson och Joar Forssell (båda L) att man utreder en ändring i 3 kap. 48 § trafikförordningen (1998:1276) i syfte att förtydliga lagstiftningen så att parkering i tätbebyggda områden möjliggörs. Motionärerna anser att en ändring i trafikförordningen behövs för att göra det tillåtet att ställa sig med två hjul utanför asfalten i tätbebyggda områden utan att riskera parkeringsböter. Motionärerna pekar på att framkomligheten för andra trafikanter, inte minst blåljusfordon, ökar genom att man nyttjar den grusade ytan.

Bakgrund och pågående arbete

Gällande rätt

Bestämmelser om upplåtelse av mark för parkering

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

Bestämmelser om avgifter för parkering

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.

I oktober 2014 slog Högsta förvaltningsdomstolen fast att gratis parkering för miljöbilar stred mot 2 § lagen om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats, m.m. Det nuvarande regelverket ger således inte utrymme för någon särskild avgiftsplikt för exempelvis miljöbilar eller bilpoolsbilar.

Bestämmelser om felparkerings- och kontrollavgifter

När det gäller felparkerade bilar finns det en möjlighet att ta ut en felparkeringsavgift eller en kontrollavgift. Felparkeringsavgift är den avgift som man kan bli skyldig att betala om man har stannat eller parkerat fel på gatumark och fått en parkeringsanmärkning. Kontrollavgift är den avgift som man kan bli skyldig att betala om man har stannat eller parkerat fel på tomtmark.

Enligt lagen (1976:206) om felparkeringsavgift får regeringen ange det högsta och det lägsta belopp som felparkeringsavgifter får fastställas till. Beloppen får variera med hänsyn till skilda slag av parkeringsöverträdelser. Avgiftens belopp fastställs av regeringen eller den myndighet eller kommun som regeringen bestämmer. Enligt förordningen (1976:1128) om felparkeringsavgift fastställer kommunen felparkeringsavgiftens belopp. Avgiftens belopp får vara lägst 75 och högst 1 300 kronor. Felparkeringsavgiften ska betalas på det sätt som Transportstyrelsen bestämmer.

Enligt lagen (1984:318) om kontrollavgift vid olovlig parkering får en markägare som upplåter ett område för parkering eller förbjuder parkering inom området ta ut en avgift (kontrollavgift) om ett fordon parkerats inom området i strid mot förbud eller villkor som markägaren har beslutat om. Kontrollavgiftens storlek bestäms av den aktuella markägaren men får inte överstiga den felparkeringsavgift som fastställts inom kommunen.

Om differentierade parkeringsavgifter och upplåtelse av mark för parkeringsplatser

Frågan om att möjliggöra differentierade parkeringsavgifter har behandlats i olika utredningar. Miljömålsberedningen föreslog i betänkandet En klimat- och luftvårdsstrategi för Sverige (SOU 2016:47) en ändring i trafikförordningen respektive lagen om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats, m.m. för att ge kommuner möjlighet att differentiera avgiften på parkeringsplatser utifrån fordonens miljöegenskaper. Även Bilpoolsutredningen (SOU 2020:22) tog upp frågan om differentierade avgifter men bedömde att sänkta parkeringsavgifter för delningsfordon inte bör införas på grund av att frågan väckte flera komplexa frågor, t.ex. om avgifternas status som skatt eller avgift, som inte omfattades av utredningens uppdrag.

Bilpoolsutredningen behandlade vidare frågan om upplåtelse av mark för parkeringsplatser för delningsfordon. Utredningen föreslog ändringar i trafikförordningen i syfte att ge kommunerna en möjlighet att reservera parkeringsplatser för delningsfordon på allmän platsmark genom lokala trafikföreskrifter. Utredningens förslag har remissbehandlats och beredningen har enligt uppgift från Regeringskansliet avslutats utan att regeringen lämnat något förslag.

Boverkets vägledning till kommuner om parkering

Boverket har tagit fram en vägledning för kommuner om parkering som ett verktyg för hållbar stadsutveckling. Boverket menar bl.a. att parkering är ett av kommunens verktyg för att kunna påverka transportmönstret och bilinnehavet samt att tillgången på parkeringsplatser är en av de faktorer som har störst betydelse för valet av transportmedel och för resmönstret.

I vägledningen framhåller Boverket bl.a. att kommunerna vid översiktsplaneringen bör ta fram en parkeringspolicy som stöder planeringen där gång-, cykel- och kollektivtrafik är normen samt att kommunerna bör jobba aktivt med parkeringsnormer och parkeringstal, dvs. det tal som anger hur många parkeringsplatser som måste byggas vid exploatering. Enligt Boverket bör parkeringstal vara flexibla och anpassade så att fastighetsägare uppmuntras att medverka till beteendeförändringar vid transportval. Kommunen har då möjlighet att tillåta färre bilparkeringsplatser än vad riktlinjerna säger under vissa förutsättningar.

När det gäller upplåtelse av kommunal mark för bilpools konstaterar Boverket att det råder oenighet om huruvida det är lagenligt på mark som är planlagd som allmän plats. Däremot menar Boverket att kommunerna har möjlighet att upplåta mark till bilpoolsplatser på kommunal mark under förutsättning att den är planlagd som kvartersmark. Kvartersmark är all mark inom ett planområde som inte ska utgöra allmän plats eller vattenområde.

SKR:s stöd till kommunerna om parkering

SKR har tagit fram olika underlag för att stödja kommunerna i arbetet med olika verktyg och styrmedel för parkering, såväl på strategisk nivå som i den övergripande samhällsplaneringen.

SKR:s Parkeringshandbok är avsedd att fungera som ett stöd i kommunernas arbete med parkeringsfrågor. Handboken omfattar framför allt regleringsfrågor för parkering, innehåller en översiktlig beskrivning av relevant lagstiftning för befintlig parkering och ger förslag på tillämpning av denna. Handboken reviderades i maj 2017.

I oktober 2021 tog SKR fram skriften *Parkering för hållbara stadskärnor*. Syftet med skriften är att inspirera kommunerna att arbeta aktivt med parkering för att skapa mer hållbara och attraktiva stadskärnor. I skriften beskriver SKR ett antal olika verktyg som kan användas efter vad som passar bäst i den lokala kontexten och ger ett par konkreta exempel från flera

kommuner att inspireras av. SKR menar att det inte längre är lika självklart som tidigare att attraktiva centrala ytor i våra städer ska upptas av parkeringsplatser. Det finns flera olika anspråk och intressen som ska samsas, varför det krävs olika arbetssätt för att kunna landa i goda lösningar.

Konsumentverkets granskning av parkeringsbolag

Konsumentverket är den centrala tillsynsmyndigheten på konsumentområdet. I juni 2020 redovisade Konsumentverket en granskning av sju stora parkeringsappar. Granskningen visade på att det fanns brister i både information och avtalsvillkor, t.ex. i form av otydlig prisinformation och vilseledande marknadsföring.

Konsumentverket har vidare uppgett att de kontinuerligt får in anmälningar mot parkeringsbolag och bolag som tillhandahåller betalningslösningar genom bl.a. appar. Anmälningarna rör t.ex. att den information som finns tillgänglig på parkeringsanläggningens skylt och parkeringsautomat inte är tillräckligt tydlig och problem i samband med att avtalet ingås via sms eller med en betalapp.

Parkeringstillstånd för rörelsehindrade

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

Ett tillstånd får endast utfärdas till en rörelsehindrad person som har ett varaktigt funktionshinder som innebär att han eller hon har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand. Frågor om parkeringstillstånd prövas av den kommun där sökanden är folkbokförd eller, om sökanden inte är folkbokförd i riket, där han eller hon vistas. Ett parkeringstillstånd gäller i hela landet och ska gälla under viss tid, dock längst fem år. Ett tillstånd får återkallas om förutsättningarna för tillståndet inte längre finns eller om tillståndet inte används på föreskrivet sätt.

Även om en rörelsehindrad person har beviljats ett parkeringstillstånd innebär det inte nödvändigtvis att parkeringen är kostnadsfri eftersom parkeringsavgiften är en kommunal angelägenhet som kommunfullmäktige i varje kommun beslutar om. Vissa av Sveriges kommuner tar dock inte ut någon parkeringsavgift för personer med ett giltigt parkeringstillstånd. Eftersom villkoren varierar från kommun till kommun bör tillståndshavaren vara uppmärksam på detta. Parkeringstillstånd ger dock inte rätt att parkera på en plats som föreskrivits vara avsedd för ett visst ändamål eller fordonsslag.

I september 2016 beslutade regeringen om två förordningsändringar för att stoppa fusket med parkeringstillstånd för rörelsehindrade. Den ena ändringen

innebar att ett fordon får flyttas om ett ogiltigt parkeringstillstånd för rörelsehindrade har använts. Den andra ändringen handlade om att böterna vid felparkering höjdes med 30 procent till 1 300 kronor.

Hämta och lämna passagerare utan parkeringstillstånd

För personer som inte uppfyller kraven för ett parkeringstillstånd för rörelsehindrade finns det i trafikförordningen (11 kap. 9 § 7) ett allmänt undantag som innebär att man vid transport av sjuka eller rörelsehindrade får stanna och parkera ett fordon trots parkeringsförbud enligt lokala trafikföreskrifter. Detta gäller endast om omständigheterna kräver det och om man är särskilt försiktig. I många fall kommer man då mycket närmare målpunkten och kan stanna för att hjälpa sin passagerare ur bilen innan föraren sedan parkerar fordonet på en vanlig parkeringsplats.

Särskilda parkeringsbestämmelser

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

Parkering i terräng

Enligt trafikförordningen (1998:1276) är det inte tillåtet att parkera i terräng inom tätbebyggt område på allmän plats. Det kan exempelvis vara i diken, parker och planteringar eller på en gräsplan eller grusyta vid sidan av vägen. Inom dessa områden är det förbjudet att både parkera och stanna. Enligt förordningen ska alla fyra hjulen på bilen stå på anvisad väg eller parkeringsplats.

Parkering mot fordonets färdriktning

I trafikförordningen finns bestämmelser om hur man får stanna och parkera. Parkeringsreglerna bygger på två huvudprinciper: en trafikant får inte stanna eller parkera så att fara uppstår eller så att andra trafikanter hindras eller störs. Enligt förordningen är det därför endast tillåtet att stanna eller parkera på höger sida av vägen i färdriktningen. En bil som parkeras mot färdriktningen kan orsaka olyckor både när föraren ska navigera bilen över till fel sida av vägen och när bilen står parkerad. Fordon som står åt fel håll är även svårare att upptäcka i mörker, eftersom de inte har reflexer framtill. Om vägen är enkelriktad, eller om det finns ett järnvägs- eller spårvagnsspår på höger sida, får man dock parkera på vänster sida av vägen.

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om parkeringsfrågor behandlades senast bl.a. i utskottets betänkande 2023/24:TU13 respektive 2024/25:TU11 Vägtrafik- och fordonsfrågor. Utskottet hänvisade bl.a. till gällande regelverk och till att flera frågor är en kommunal angelägenhet. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå motionsyrkandena. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis påminna om att det är en kommunal angelägenhet att bestämma vilka parkeringsmöjligheter som ska finnas och var parkering ska tillåtas. Det är således upp till kommunerna att avgöra vad som ska gälla för tillgången till parkeringsplatser t.ex. för bilpooler och hur uppställning och parkering i övrigt ska utformas samt vilka betalningslösningar i form av appar som används. Samtidigt vill utskottet uppmärksamma att tillgången till parkeringsplatser är av stor betydelse för valet av transportmedel och att det därför finns stora möjligheter för kommunerna att använda parkerings- och uppställningsplatser som ett styrmedel.

När det gäller motionsförslagen om differentierade parkeringsavgifter baserat på fordons miljöegenskaper vill utskottet framhålla att det är viktigt att fortsätta följa frågan om hur ägare av miljöbilar kan premieras i arbetet med omställningen av transportsektorn till fossilfrihet. Högsta förvaltningsdomstolen har dock slagit fast att kommunerna inte får bevilja gratis parkering för miljöbilar. Många kommuner arbetar aktivt med t.ex. flexibla parkeringsnormer och låga parkeringstal vid nybyggnation med målet att förändra fördelningen av andelen personer som reser med olika färdmedel. Behovet av bil för att invånare ska få ihop livspusslet varierar dock mellan olika kommuner och det är viktigt att konstatera att det är upp till varje kommun att besluta om parkeringsnormer utifrån sina specifika förutsättningar.

När det gäller motionsförslaget om maxbelopp för parkeringsavgifter vid t.ex. köpcentrum vill utskottet peka på att enligt lagen om kontrollavgift vid olovlig parkering har en privat markägare rätt att ta ut en kontrollavgift samt att bestämma storleken på avgiften så länge den inte överstiger den felparkeringsavgift som fastställts inom kommunen. Utskottet bedömer att denna ordning är adekvat.

När det gäller motionsförslaget om bristande konsumentskydd i samband med betalning av parkeringsavgifter vill utskottet påminna om Konsumentverkets arbete på området. Utskottet vill framhålla vikten av ett gott konsumentskydd och menar att det är viktigt att fortsätta att följa denna fråga.

När det gäller motionsförslagen om parkeringstillstånd för personer med nedsatt rörelseförmåga vill utskottet understryka att för många personer med funktionsnedsättning är bilen helt avgörande för att kunna förflytta sig och vara delaktiga i samhället. Utskottet vill också i första hand hänvisa till de bestämmelser som framgår av trafikförordningen och Transportstyrelsens föreskrifter men även påminna om att kommunerna har inflytande i denna

fråga, inte minst när det gäller om parkeringen ska vara avgiftsbefriad eller inte. Utskottet kan i sammanhanget konstatera att flera kommuner i landet avstår från att ta ut en avgift av personer med parkeringstillstånd för rörelsehindrade. Vidare vill utskottet påpeka att det är den kommun som den sökande är folkbokförd eller, i vissa fall, vistas i som prövar ansökan om parkeringstillstånd. Ett parkeringstillstånd för personer med nedsatt rörelseförmåga gäller dock i hela landet och är giltigt i högst fem år.

När det gäller motionsförslaget om tillfälliga parkeringstillstånd för rörelsehindrade vill utskottet påminna om att det i trafikförordningen finns ett allmänt undantag som innebär att man vid transport av sjuka eller rörelsehindrade, om omständigheterna så kräver, får stanna och parkera ett fordon trots parkeringsförbud enligt lokala trafikföreskrifter.

När det gäller motionsförslaget om parkering av blåljusfordon vid pågående utryckning vill utskottet understryka att polisen inte behöver följa föreskrivna parkeringsregler i trängande fall. Polisen kan parkera bilen där det är lämpligt för uppdragets karaktär. Utskottet utgår från att det finns stor respekt och förståelse för hur polisen behöver parkera för att kunna genomföra sitt uppdrag.

När det avslutningsvis gäller parkering mot färdriktningen och parkering i terräng anser utskottet att det saknas skäl att föreslå ändringar i gällande ordning.

Sammanfattningsvis finner utskottet inte skäl att för närvarande ta några initiativ med anledning av motionsförslagen. Därmed avstyrker utskottet motionerna 2025/26:146 (SD), 2025/26:370 (SD), 2025/26:376 (SD), 2025/26:379 (SD), 2025/26:384 (SD), 2025/26:439 (M), 2025/26:686 (L), 2025/26:766 (S), 2025/26:918 (S), 2025/26:1366 (S), 2025/26:2774 (C) yrkandena 1 och 2, 2025/26:2780 (V) yrkande 9, 2025/26:3278 (MP) yrkandena 20 och 21, 2025/26:3307 (M) yrkandena 1 och 2, 2025/26:3637 (KD), 2025/26:3653 (S) yrkande 66 och 2025/26:3728 (C) yrkande 100.

Flyttning av fordon

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om flyttning av fordon. Utskottet konstaterar att övergivna fordon tenderar att orsaka stora besvär för både kommuner och privata markägare och framhåller det arbete som ansvariga parter bedriver på området, inte minst SKR och Trafikverket. Utskottet avser att följa utvecklingen på området noga framöver.

Motionerna

I motion 2025/26:725 anför Malin Larsson m.fl. (S) att regeringen bör verka för att markägare lättare ska få rätt att forsla bort och skrota övergivna fordon

som lämnats på deras mark samt för att skydda markägare från kostnader i samband med bortforsling av övergivna fordon. Motionärerna framhåller att övergivna fordon har blivit ett allt större problem för markägare och att det i dag är svårt och tidskrävande att försöka få hjälp att flytta ett övergivet fordon.

Björn Tidland (SD) framhåller i motion 2025/26:107 att klampning och borttransport av fordon vid felparkering bör tillåtas. Motionären anför att kommunala parkeringsbolag bör ha möjlighet att klampa fordon, dvs. sätta på en hjulboja, om fordonen ställts upp olovligen på privat mark, kommunal mark eller p-platser.

Per Söderlund m.fl. (SD) vill i motion 2025/26:170 att flytt av fordon som någon parkerat på någon annans mark ska underlättas. Motionärerna uppmärksammar att det i dag är mycket svårt att få tillstånd att flytta ett fordon som någon parkerat eller övergett på någon annans mark, och regelverket bör därför ändras så att en markägare själv kan avgöra vilka fordon som får vara på dennes mark och också kan begära hjälp från lämplig myndighet med skyndsamt flytt av fordonet.

Bakgrund och pågående arbete

Gällande rätt

Bestämmelser om flyttning av fordon

Enligt lagen (1982:129) respektive förordningen (1982:198) om flyttning av fordon i vissa fall får kommunen, polisen eller Trafikverket besluta om flyttning av ett fordon. Ett fordon får flyttas om det har varit felparkerat under minst sju dygn i följd. Ett fordon får också flyttas om det har varit parkerat på någon annans mark under minst sju dygn i följd efter det att markägaren underrättat fordonets ägare om att det inte får vara parkerat på platsen. Om fordonets ägare inte kan anträffas får fordonet flyttas om det varit uppställt under minst en månad i följd efter det att markägaren påbörjat försök att underrätta fordonsägaren.

Ägaren av ett fordon som har flyttats med stöd av lagen är skyldig att ersätta kostnaden för flyttningen och de övriga åtgärder som har vidtagits med stöd av lagen. Kostnader som inte tas ut av ägaren ska bäras av staten eller av kommunen om en kommunal myndighet har beslutat om flyttningen.

När det rör sig om fordonsvrak, dvs. de fordon som i princip anses vara övergivna, kan dessa enligt lagen skrotas eller undanskaffas så snart det lämpligen kan ske.

Bestämmelser om klampning av fordon

På vägtrafikområdet finns bestämmelser i klampningslagen (2024:1089) som innebär att fordons fortsatta färd får eller ska hindras. Det kan t.ex. vara av trafiksäkerhetsskäl eller om färden på annat sätt sker i strid med gällande regler, såsom lagstiftningen om yrkestrafik. Fordonsnycklar eller andra föremål som behövs för färden kan därför omhändertas och fordonet låsas fast (klampas).

Översyn och ändring av lagstiftningen om flyttning av fordon

I september 2019 gav regeringen en utredare i uppdrag att göra en översyn av lagstiftningen om flyttning av fordon. I november 2020 överlämnade utredningen promemorian Översyn av lagstiftningen om flyttning av fordon m.m. (Ds 2020:20). I promemorian föreslogs ett antal åtgärder för att minska mängden fordonsmålvakter, bl.a. att målvaktsparagrafen, som handlar om att flytta felparkerade fordon med skulder om minst 5 000 kronor, skulle kunna tillämpas även på tomtmark.

I april 2022 överlämnade regeringen proposition 2021/22:239 Ytterligare åtgärder mot fordonsmålvakter till riksdagen. I propositionen behandlas de förslag i promemorian som gäller lagen om flyttning av fordon i vissa fall och lagen (2014:447) om rätt att ta fordon i anspråk för fordringar på vissa skatter och avgifter. Förslagen i propositionen innebar därutöver bl.a. att möjligheten att undkomma ett flyttningsbeslut genom att anmäla ett ägarbyte bör tas bort och att tiden som ett flyttat fordon behöver förvaras innan äganderätten övergår till det allmänna förkortas.

I juni 2022 antog riksdagen regeringens lagförslag (bet. 2021/22:TU18, rskr. 2021/22:450). Lagändringarna kompletterades i november 2022 av förordningsändringar som innebär att Trafikverket sedan den 1 januari 2023 har möjlighet att flytta fordon i fler fall än tidigare. Det rör t.ex. fordon i diken eller fordon som står på rastplatser men används för bosättning och andra ändamål än parkering. Vidare togs den s.k. fyradagarsregeln bort så att ett fordon i de flesta situationer kan flyttas omedelbart.

Trafikverkets flyttning av fordon

För att kunna underhålla vägarna och behålla en hög trafiksäkerhet uppger Trafikverket att de flyttar ca 1 100 fordon per år från det statliga vägnätet. Fordonen flyttas till en av Trafikverkets upphandlade uppställningsplatser. Därefter underrättar verket ägaren om att fordonet blivit flyttat via ett rekommenderat brev. Om ingen gör anspråk på fordonet inom en månad övergår ägandet till staten, som därefter skrotar det. Trafikverket uppger att all hantering sker på fordonsägarans bekostnad.

Kommunernas flyttning av fordon

SKR har gett ut en handbok för att stödja kommunernas arbete med flyttning av fordon. Handboken gavs ut första gången 1993 och har sedan dess omarbetats vid flera tillfällen, senast 2023. Handboken ska vara till hjälp vid kommunernas beslut om flyttning och baseras på de typfall som kan utgöra grund för flyttning. Den innehåller även rättsfall inom området och visar hur miljöbalken respektive plan- och bygglagen kan vara tillämpliga vid flyttning av fordon.

Fram t.o.m. 2023 kunde kommunerna ansöka om bidrag för kostnader för fordonsvrak som flyttats och sedan skrotats. Bidraget utlystes av Naturvårdsverket och avsåg kostnader för transport, förvar och skrotning om högst 5 000

kronor per fordonsvrak. Regeringen meddelade i budgetpropositionen för 2024 att den avvecklade statsbidraget för flytt av övergivna fordonsvrak (prop. 2023/24:1 utg.omr. 20).

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet behandlade frågor om flyttning av fordon senast i betänkande 2024/25:TU11 Vägtrafik- och fordonsfrågor. Utskottet konstaterade att övergivna fordon tenderar att orsaka stora besvär för både kommuner och privata markägare och hänvisade till att regelverket på området nyligen skärpts. Vidare angav utskottet att det avsåg att följa utvecklingen på området noga framöver. Därmed föreslog utskottet att riksdagen skulle avslå motionsyrkandena. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet kan konstatera att övergivna fordon tenderar att orsaka stora besvär för både kommuner och privata markägare eftersom de ofta är tidskrävande att åtgärda och kan innebära betydande kostnader. Fordonsvrak kan även utgöra faror för såväl miljön som trafiksäkerheten. Utskottet välkomnar därför att regelverket på området skärpts efter att riksdagen under 2022 beslutat om ändringar i lagstiftningen om flyttning av fordon. De nya reglerna innebär att fordon kan flyttas i fler fall än tidigare; t.ex. är det inte längre möjligt att undkomma ett flyttningsbeslut genom att anmäla ett ägarbyte. Dessutom har tiden som ett flyttat fordon behöver förvaras innan äganderätten övergår till det allmänna förkortats.

För utskottet är det viktigt att tillämpningen av det nya regelverk som nu kommit på plats verkligen fungerar så att fordon snabbt kan forslas bort vid behov. Utskottet kommer att följa utvecklingen noga framöver. Därutöver vill utskottet framhålla det arbete som ansvariga parter bedriver på området, inte minst SKR och Trafikverket.

Slutligen när det gäller klampning av fordon vid felparkering vill utskottet påminna om klampningslagen som nyligen trädde i kraft.

Mot bakgrund av vad som anförts ovan avser utskottet inte att ta något initiativ med anledning av motionsförslagen. Enligt utskottet bör riksdagen därmed avslå motionerna 2025/26:107 (SD), 2025/26:170 (SD) och 2025/26:725 (S).

Registerfrågor

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om olika registerfrågor. Utskottet framhåller att det är betydelsefullt att stärka skyddet för den personliga integriteten i t.ex. vägtrafikregistret och hänvisar till det beredningsarbete som pågår för att bl.a. se över grundlagsskyddet för söktjänster som offentliggör personuppgifter och till pågående initiativ på området. Utskottet avser att följa det fortsatta arbetet med stort intresse.

Motionerna

I motion 2025/26:474 yrkande 1 föreslår Carita Boulwén (SD) att regeringen ska verka för att utforma ett lagförslag som i högre grad skyddar fordonsägare från att utsättas för kriminella ligor genom att det t.ex. finns en spärr för att få tillgång till fordonsägarens uppgifter. Motionären framhåller att fordonsregistret i dag är som en öppen bok för kriminella ligor och att det i likhet med i andra länder bör finnas någon form av spärr.

I motion 2025/26:2595 anför Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD) att regeringen bör överväga att införa sekretess för uppgifter i fordonsregistret. Motionärerna menar att det i dag är för lätt att ta reda på vem som äger ett fordon, vilket bl.a. medför risker för missbruk av uppgifterna genom att uppgifterna inhämtas i syfte att begå brott i form av fordonsstöld.

Marie Nicholson (M) anför i motion 2025/26:1933 delyrkande 1 att regeringen bör låta utreda förutsättningarna för att inrätta centrala register för arbetsmaskiner. Motionären menar att den organiserade brottsligheten i dag utnyttjar bristen på kontrollsystem för att begå omfattande ekonomiska brott och att ett register skulle underlätta brottsbekämpning, riskbedömningar hos kreditgivare och rättssäkerhet i försäkringsärenden.

Lars Beckman (M) anser i motion 2025/26:2979 att möjligheten att stänga fordonsregistret för allmänheten bör ses över för att försvåra för den organiserade brottsligheten i Sverige. Motionären anför att vem som helst via Transportstyrelsens fordonsregister enkelt kan få reda på vem som äger en bil och adressen till ägaren.

I motion 2025/26:3626 vill Magnus Jacobsson (KD) stänga allmänhetens tillgång till vägtrafikregistrets uppgifter om kopplingen mellan fordon och ägare. Motionären framhåller att det finns en poäng med att både privatpersoner och företag kan söka efter fordonsdata, men det bör göras utan direkt koppling till en ägare för att se till att personliga uppgifter inte kommer i orätta händer.

Bakgrund och pågående arbete

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 utförs inom ramen för myndighetens verksamhet. Enligt lagen ska tillgången till personuppgifter begränsas till vad var och en behöver för att kunna fullgöra sina arbetsuppgifter.

Vägtrafikregistret

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

Personuppgifter förs in i vägtrafikregistret i samband med registreringar av fordon, körkort, yrkestrafik, förarprov, parkeringsanmärkningar och förarkort för färdskrivare. Transportstyrelsen registrerar folkbokföringsadressen i vägtrafikregistret. Företag, myndigheter och organisationer som i sin verksamhet hanterar fordon eller behöver information om fordon och deras ägare har möjlighet att få åtkomst till vägtrafikregistret. Transportstyrelsens tjänster med direktåtkomst till vägtrafikregistret via dator finns i två versioner, en för enbart sökning i registret och en för direktanmälan till registret. Tjänsterna är avgiftsbelagda. Man kan få tillgång till tjänsterna genom att ansöka hos en s.k. informationsförmedlare. Uppgifterna i vägtrafikregistret är i regel offentliga. Transportstyrelsen har rätt att sälja vissa 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 är inte något ägarregister i civilrättslig mening. Registret tillhandahåller uppgifter om vem som är registrerad ägare till ett fordon, även om han eller hon inte skulle vara civilrättslig ägare till fordonet. I förarbetena uttalades det 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.

Interpellationssvar om vägtrafikregistret

I december 2020 framförde dåvarande infrastrukturminister Tomas Eneroth (S) i sitt svar på fråga 2020/21:710 att hanteringen av uppgifter om fordon och fordonsägare i vägtrafikregistret regleras i bl.a. 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. Ministern 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 någon särskild anledning kan antas att den enskilde skadas om uppgiften röjs. Sekretessen gäller för alla enskilda, oavsett yrkestillhörighet. Transportstyrelsen har interna rutiner för att följa sekretessregleringen. Ministerns bedömning var att den ordning som råder gör att enskildas personuppgifter kan skyddas om så behövs.

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

I juli 2024 framförde infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson (KD) i en interpellationsdebatt (ip. 2023/24:1004) att det är mycket allvarligt att kriminella utnyttjar och missbrukar legala system. Ministern menade att regeringen arbetar kraftfullt med att bekämpa den grova och organiserade

brottsligheten och tidigare under 2024 hade beslutat om strategin Motståndskraft och handlingskraft – en nationell strategi mot organiserad brottslighet (skr. 2023/24:67). Ministern betonade också att det inte stämmer att ägarbyten genomförs utan kontroller av Transportstyrelsen. När en anmälan kommer in kontrollerar myndigheten bl.a. att anmälan är gjord på fordonets senaste utfärdade registreringsbevis i original. Dessutom har myndigheten ingått ett samarbete med Tullverket för att tillsammans arbeta mot momsfsk i samband med ägarbyte och export av fordon. Infrastruktur- och bostadsministern påpekade avslutningsvis att han utgår från att Transportstyrelsen kontinuerligt ser över sina rutiner och arbetssätt för att på ett effektivt sätt motverka att kriminella kan utnyttja myndighetens system.

Utredning om ett förstärkt skydd för personuppgifter

I september 2023 lämnade Transportstyrelsen en framställan till regeringen bl.a. om att få föreskriva om avgift för elektroniskt utlämnande av uppgift ur vägtrafikregistret. Med anledning av Transportstyrelsens framställan tillsatte regeringen en utredning i oktober 2023 (dir. 2023:145) för att se över grundlagsskyddet för söktjänster som offentliggör personuppgifter om lagöverträdelser och söktjänster som offentliggör personuppgifter om adress, telefonnummer och civilstånd samt andra uppgifter som rör enskildas personliga förhållanden. Syftet med uppdraget var att stärka skyddet för den personliga integriteten när personuppgifter offentliggörs i sådana söktjänster.

Utredningen, som antog namnet Utredningen om ett förstärkt skydd för personuppgifter på tryck- och yttrandefrihetsområdet, överlämnade den 20 november 2024 betänkandet Personuppgifter och mediegrundlagarna (SOU 2024:75). Utredningen föreslår bl.a. att grundlagsskyddet begränsas för söktjänster som offentliggör personuppgifter. Regeringen har tidigare aviserat att den kommer att lägga fram lagförslag på området.

Utveckling av ett nytt vägtrafikregister

Transportstyrelsen bedriver sedan en tid ett arbete med att utveckla ett nytt vägtrafikregister. Transportstyrelsen anger att de är mitt i detta arbete som enligt myndigheten kommer att pågå under många år. I budgetpropositionen för 2024 (prop. 2023/24:1 utg.omr. 22) anförde regeringen att Transportstyrelsen behöver bättre förutsättningar för att kunna säkerställa utvecklingen av ett nytt vägtrafikregister. Regeringen betonade i sammanhanget att det nuvarande komplexa och svårförvaltade systemet innebär en hög risk för avbrott. Transportstyrelsen tilldelades därför ytterligare medel för detta ändamål i den aktuella budgetpropositionen.

Register för arbetsmaskiner

Endast vissa arbetsmaskiner omfattas i dag av registreringsplikten, exempelvis traktorer och motorredskap som körs på allmän väg. Därför fick Transport-

styrelsen i februari 2021 i uppdrag av regeringen att analysera förutsättningarna för att utveckla registerföringen av arbetsmaskiner. Bakgrunden till uppdraget var i första hand att regeringen såg ett behov av ökade möjligheter till styrning, kontroll och uppföljning. I fokus stod arbetsmaskinernas utsläpp av växthusgaser och luftföroreningar och hur dessa utvecklas över tid. I andra hand såg regeringen också att ett register för arbetsmaskiner skulle ge ökade möjligheter till kontroll av CE-märkning och av besiktning enligt arbetsmiljölagstiftning samt till kontroller av brottsförebyggande myndigheter. I sin redovisning i september 2022 av regeringsuppdraget Register för arbetsmaskiner – förutsättningar för utökad registrering (TSG 2021-1734) angav Transportstyrelsen att det finns behov av att utöka registreringsplikten för arbetsmaskiner utifrån miljöändamål och för att förbättra uppföljningen av utsläppen. Transportstyrelsen föreslog att det inrättas ett separat register för arbetsmaskiner som inte redan i dag omfattas av registreringsplikten. Registret bör vara obligatoriskt och omfatta maskiner som väger 1 500 kilo eller mer. Transportstyrelsen uppgav samtidigt att ett utvecklingsarbete av resursskäl skulle kunna ske 2027–2029 och att ett nytt register skulle kunna tas i bruk 2030.

Mot bakgrund av att det ännu inte fattats något beslut om att införa ett maskinregister har ett antal branschaktörer inlett ett arbete med ett frivilligt register. Detta arbete drivs av branschorganisationerna Maskinleverantörerna, Svenska Bankföreningen, Finansbolagens Förening, Svensk Försäkring och Maskinentreprenörerna. Registret, som förväntas kunna tas i bruk 2026, ska drivas av en norsk stiftelse, som redan driver ett liknande register i Norge.

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om vägtrafikregistret behandlades senast i betänkande 2024/25:TU11 Vägtrafik- och fordonsfrågor. Utskottet hänvisade bl.a. till det beredningsarbete som pågår för att se över grundlagsskyddet för söktjänster som offentliggör personuppgifter och till den lagstiftning på området som började gälla 2019. Utskottet föreslog avslag på yrkandena, och riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet kan inledningsvis konstatera att vägtrafikregistret innehåller personuppgifter som kan vara känsliga för vissa individer och som gör det möjligt att identifiera ägaren till ett visst fordon. Utskottet vill påminna om den lagstiftning som började gälla 2019 och som innebär att Transportstyrelsen har möjlighet att behandla personuppgifter på ett mer ändamålsenligt sätt och i större utsträckning beakta människors rätt till skydd av personuppgifter vid sådan behandling. Utskottet förutsätter i sammanhanget att behöriga myndigheter gör det som är möjligt för att stävja fordonsrelaterad brottslighet.

Utskottet vill också påminna om att det finns bestämmelser om sekretess i offentlighets- och sekretesslagen som träffar uppgifter om fordon och fordonsägare i vägtrafikregistret och att gällande ordning således innebär att enskildas personuppgifter kan skyddas av sekretess om så behövs. Utskottet kan slutligen konstatera att Utredningen om ett förstärkt skydd för personuppgifter på tryck- och yttrandefrihetsområdet i sitt betänkande Personuppgifter och mediegrundlagarna (SOU 2024:75) bl.a. föreslår att grundlagsskyddet begränsas för söktjänster som offentliggör personuppgifter. Utskottet ser det som betydelsefullt att stärka skyddet för den personliga integriteten i t.ex. vägtrafikregistret och ser därför med stort intresse fram emot den fortsatta beredningen av utredningens förslag inom Regeringskansliet.

När det gäller register för arbetsmaskiner vill utskottet framhålla att Transportstyrelsen har föreslagit att ett register inrättas för arbetsmaskiner som inte redan i dag omfattas av registreringsplikten. Enligt myndigheten skulle ett sådant register kunna finnas på plats 2030. Utskottet vill i sammanhanget också uppmärksamma det branschinitiativ för ett frivilligt register för arbetsmaskiner som pågår parallellt med Transportstyrelsens arbete och som planeras att tas i bruk under 2026. Utskottet följer även dessa arbeten med stort intresse.

Därmed avstyrks motionerna 2025/26:474 (SD) yrkande 1, 2025/26:1933 (M) delyrkande 1, 2025/26:2595 (SD), 2025/26:2979 (M) och 2025/26:3626 (KD).

Fordonsmålvakter

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om fordonsmålvakter. Utskottet hänvisar till redan genomförda insatser på området.

Motionerna

I motion 2025/26:113 yrkande 2 föreslår Angelica Lundberg (SD) att gäldenärer beläggs med nyägandeförbud för att förhindra att de blir ägare till nya fordon. Motionärerna menar att det bör finnas hinder för att kunna bli ägare till nya fordon så länge det finns någon form av oreglerad skuld.

Oliver Rosengren m.fl. (M) anför i motion 2025/26:2431 att det bör övervägas att utreda införandet av begränsningsregler för bilinnehav för att försvåra för bilmålvakter. Motionärerna menar att en begränsningsregel kan innebära t.ex. att den som vill äga fler bilar än ett visst antal behöver ansöka om det.

Bakgrund och pågående arbete

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 utmätningsbara tillgångar, stå som registrerad ägare till ett fordon kan den civilrättsliga ägaren och brukaren undandra sig betalningsansvar för fordonssrelaterade 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 Kronofogdemyndigheten var det sammanlagda skuldbeloppet för de fordonssrelaterade skulderna närmare 1,3 miljarder kronor 2022. Transportstyrelsen uppger att det inte går att säga exakt hur många fordonsmålvakter det finns i dagsläget, bl.a. på grund av att det inte finns en definition av vad en fordonsmålvakt är och hur omfattande fordonsinnehavet måste vara. I oktober 2023 gjorde Transportstyrelsen en sökning i vägtrafikregistret för att få en uppgift om omfattningen av företeelsen efter följande kriterier:

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

Resultatet visade att det finns 246 personer i vägtrafikregistret som uppfyller dessa kriterier. Transportstyrelsen underströk dock att dessa personer inte automatiskt skulle anses vara fordonsmålvakter.

Fordonsrelaterade skulder

Med fordonssrelaterade skulder avses fordonsskatter, trängselskatter, felparkeringsavgifter och infrastrukturavgifter som fordonsägaren inte har betalat. Fordonsrelaterade skulder kan drabba den som köper, äger eller säljer ett fordon. Reglerna omfattar också eventuella påföljdsavgifter kopplade till respektive skatt eller avgift. Även Kronofogdemyndighetens avgifter omfattas av reglerna. Reglerna innebär att Kronofogdemyndigheten kan ta ett fordon i anspråk och att fordonen kan flyttas och säljas under vissa förutsättningar.

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

Rätt att ta fordon i anspråk

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

Kronofogdemyndigheten 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 för skulderna äger fordonet när Kronofogdemyndigheten tar det i anspråk. Myndigheten kan lämna besked om obetalda fordonsrelaterade skulder som överlämnats dit. För bilhandlare och kommuner finns information om fordonsrelaterade skulder tillgänglig via direktåtkomst.

Användningsförbud i fråga om fordon

Våren 2020 antog riksdagen regeringens proposition Användningsförbud och avskyltning av fordon med obetalda felparkeringsavgifter (prop. 2019/20:67, bet. 2019/20:TU13, rskr. 2019/20:306). Utskottet framförde i sitt betänkande att de lagändringar som föreslogs i propositionen var 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 offentlig- och civilrättsligt ansvar inom ett flertal områden. Ägaren har t.ex. en skyldighet att betala fordonsskatt, felparkeringsavgifter, trängselskatter och infrastrukturavgifter för 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 i propositionen att det även i fortsättningen är angeläget att se över om ytterligare åtgärder behöver vidtas mot fordonsmålvakter.

Den 1 januari 2021 trädde ändringarna i lagen (1976:206) om felparkeringsavgift i kraft. Ett fordon kan följaktligen ha användningsförbud på grund av en obetald felparkeringsavgift, fordonsskatt, trängselskatt, infrastrukturavgift (fordonsrelaterade skulder) eller vägavgift. Användningsförbud innebär att man inte får köra fordonet, och det gäller till dess att den skuld som lett till förbudet har betalats. En polis eller en bilinspektör får ta hand om fordonets registreringskyltar om användningsförbudet överträds. Reglerna för användningsförbud skiljer sig åt beroende på vilken typ av fordonsrelaterad skuld 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 fordonsskatten inte betalas inom angiven tid inträder också användningsförbud för fordonet, och det får då inte användas.

Ägarbyte av fordon

Ägarbyte av fordon görs via Transportstyrelsens webbplats 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 säljaren och köparen ska ha ett giltigt svenskt körkort och vara över 18 år. Privatpersoner kan i de flesta fall anmäla ägarbyte via webbplatsen utan registreringsbevis.

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

Tidigare har ett ägarbyte även kunnat anmälas via Transportstyrelsens app Mina fordon, men den avvecklades den 17 november 2025.

Ytterligare åtgärder mot fordonsmålvakter

I juni 2022 antog riksdagen lagändringar (prop. 2021/22:239, bet. 2021/22:TU18, rskr 2021/22:450) som tillåter ytterligare åtgärder mot fordonsmålvakter och bl.a. innebär att fordon ska kunna flyttas i fler fall, att man inte ska kunna komma undan ett flyttningsbeslut genom att anmäla ägarbyte samt att man för att återfå ett fordon som flyttats på grund av skulder måste betala samtliga fordonsskulder och att flyttade fordon ska kunna säljas. Lagändringarna trädde i kraft den 1 januari 2023.

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

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har tidigare behandlat frågan om fordonsmålvakter, senast i betänkande 2024/25:TU11 Vägtrafik- och fordonsfrågor. Med hänvisning till att en rad olika åtgärder har vidtagits de senaste åren för att skärpa reglerna på området fann utskottet inte skäl att ta något initiativ med anledning av de då aktuella motionsförslagen. Utskottet föreslog därför att motionsyrkandena skulle avslås, och riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar inledningsvis att förekomsten av fordonsmålvakter leder till att staten går miste om både skatter och avgifter. De senaste åren har därför både riksdagen och regeringen vidtagit en rad olika angelägna åtgärder för att skärpa reglerna mot fordonsmålvakter. Utskottet vill bl.a. påminna om de förordningsändringar som infördes 2023 och som ger Trafikverket utökade befogenheter att flytta fordon i fler fall än tidigare och slopandet av den s.k. fyradagarsregeln. Enligt utskottet handlar det om ändamålsenliga regelskärpningar.

Med hänvisning till redan genomförda insatser finner utskottet att det för närvarande inte finns skäl att ta något initiativ med anledning av motionsförslagen om fordonsmålvakter. Motionerna 2025/26:113 (SD) yrkande 2 och 2025/26:2431 (M) avstyrks därmed.

Vissa fordonsbestämmelser

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om stänkskydd och om släpvagnar. Utskottet hänvisar bl.a. till gemensamma bestämmelser på fordonsområdet inom EU och gällande ordning.

Motionerna

Angelica Lundberg (SD) anför i motion 2025/26:140 att det bör utredas hur stänkskydd på personbilar kan återinföras. Motionären menar att stänkskydd skulle bidra till bl.a. ökad trafiksäkerhet genom att minska risken för stenskott.

I motion 2025/26:2867 anför Marlène Lund Kopparklint (M) att regeringen bör överväga att utreda förenklade regelverk och främjande av innovation inom den lätta släpvnagsbranschen, med särskilt fokus på säkerhet, digitalisering och klimatomställning.

I motion 2025/26:2885 föreslår Marlène Lund Kopparklint (M) en översyn av möjligheten att stärka representationen för den lätta släpvnagsbranschen (upp till 3,5 ton) i den nationella trafikpolitiken och i dialogen med EU.

Motionären menar att en stärkt representation kan bidra till ökad konkurrenskraft, säkerhet och innovation – och samtidigt underlätta en hållbar omställning.

Bakgrund och pågående arbete

Krav på stänkskydd för personbilar

Enligt Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2013:63) ska personbilar som tagits i bruk den 1 januari 2005 eller senare som huvudregel uppfylla kraven i direktiv 78/549/EEG om krav på stänkskydd. Direktivet anger att motorfordon ska vara försedda med hjulskydd som ska vara konstruerade så att de skyddar andra trafikanter mot stenar som kastas upp samt lera, is, snö och vatten i så stor utsträckning som möjligt. Med hjulhus avses delar av karosseriet, stänkskydd osv. Bilar som togs i bruk före den 1 januari 2005 ska i stället uppfylla de specifika kraven i 17 kap. 5–8 §§ TSFS 2013:63.

Lätta släpvagnar

I svensk lag definieras en släpvagn i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner som ett släpfordon på hjul eller band som är inrättat för att dras av ett motorfordon, en traktor eller ett motorredskap. I lagen anges att släpvagnar, i likhet med övriga släpfordon, delas in i lätta och tunga släpfordon. Ett lätt släpfordon är ett släpfordon som väger högst 750 kilo, alternativt väger mer än 750 kilo men ingår i en kombination av släpvagn och dragfordon där kombinationen har en sammanlagd totalvikt som inte överstiger 3,5 ton. I bägge dessa fall följer det av 2 kap. 5 § körkortslagen (1998:488) att ett B-körkort ger behörighet att använda släpvagnen när dragfordonet är en personbil eller lätt lastbil.

I vägtrafikskattelagen (2006:227) finns bestämmelser om vägtrafikskatt i form av fordonsskatt och saluvagnsskatt för bl.a. släpvagnar. Enligt lagen är lätta släpvagnar upp till 750 kilo undantagna från fordonsskatt.

Inom EU finns standarder för typgodkännande främst i förordning (EU) 2018/858 om godkännande av motorfordon och släpfordon. Förordningen syftar till att harmonisera regelverket för godkännande och marknadskontroll av fordon och deras släpvagnar, inklusive tekniska detaljer och säkerhetskrav.

Forskning och innovation inom vägtransporter

Fordonsstrategisk forskning och innovation (FFI) är som tidigare nämnts ett samverkansprogram mellan staten och fordonsindustrin som sedan 2009 finansierar vägtransportforskning och innovationer för ett hållbart samhälle. FFI är ett långsiktigt samarbete för att ställa om till ett hållbart vägtransport-system. Syftet med samverkansprogrammet är att accelerera arbetet med omställningen till hållbara vägtransporter samt att bidra till forskning, innovation och utveckling av vägtransporter.

FFI har finansierat över 900 projekt där över 500 organisationer har deltagit och bidragit.

Beredning av regeringsärenden

Vid beredning av regeringsärenden ska de yttranden som behövs hämtas in från berörda myndigheter. Även sammanslutningar och enskilda ska i den omfattning som behövs få möjlighet att yttra sig. Det är inte enbart de remissinstanser som Regeringskansliet har skickat förslaget till som kan lämna synpunkter på det, utan möjligheten att yttra sig över ett förslag står alltid öppen för var och en som har synpunkter.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet behandlade förslaget om att återinföra krav på stänkskydd för personbilar senast i betänkande 2024/25:TU11 Vägtrafik- och fordonstrågor. Utskottet hänvisade bl.a. till gällande ordning och gemensamma bestämmelser på fordonsområdet inom EU. Utskottet föreslog därför att motionsförslaget skulle avslås, och riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

När det först gäller motionsförslaget om krav på stänkskydd för personbilar kan utskottet konstatera att motorfordon enligt gällande EU-direktiv ska vara försedda med hjulskydd som är konstruerade så att de skyddar andra trafikanter mot t.ex. stenar som kastas upp. Utskottet finner därmed inte skäl att ta några initiativ på området.

När det sedan gäller motionsförslagen om släpvagnar vill utskottet peka på att det bl.a. genom samverkansprogrammet FFI är möjligt att söka finansiering till projekt som kan bidra till ökad konkurrenskraft, säkerhet och innovation inom den lätta släpvnagsbranschen. Sammanslutningar och enskilda har också möjlighet att yttra sig över förslag från regeringen och statliga myndigheter för att föra fram frågor som är viktiga för dem. Utskottet finner således inte heller skäl att ta något initiativ på detta område.

Enligt utskottet bör riksdagen därmed avslå motionerna 2025/26:140 (SD), 2025/26:2867 (M) och 2025/26:2885 (M).

Historiska fordon och motorhobbyn

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om historiska fordon och motorhobbyn. Utskottet framhåller att det är viktigt att värna det rullande kulturarvet och förutsätter att behöriga myndigheter även fortsättningsvis hanterar frågor om motorhobbyn på ett adekvat och smidigt sätt. Samtidigt påminner utskottet bl.a. om pågående arbete och redan vidtagna åtgärder och regeländringar i syfte att underlätta för historiska fordon och motorhobbyn.

Jämför reservation 23 (S), 24 (V) och 25 (C).

Motionerna

I partimotion 2025/26:2780 yrkande 70 framhåller Nooshi Dadgostar m.fl. (V) att utformningen av det rullande undantaget för avgasmätning bör ses över, med målet att skapa en mer samstämmig och långsiktigt hållbar reglering som tar hänsyn till både miljöansvar och kulturarv. I dag gäller undantaget för bilar som är 20 år eller äldre.

I kommittémotion 2025/26:3653 yrkande 59 anför Aylin Nouri m.fl. (S) att över 50 år gamla veteranbilar även i fortsättningen bör vara besiktningsfria. Enligt motionärerna är ett bibehållet undantag en viktig del i att värna det kulturarv som de äldre fordonen representerar, samtidigt som det minskar onödig byråkrati för både fordonsägare och myndigheter.

I kommittémotion 2025/26:3728 yrkande 31 framför Ulrika Heie m.fl. (C) att veteranbilar ska bevaras och inte automatiskt klassas som avfall. Motionärerna anser att veteranbilarnas ställning behöver försvaras, som en viktig del av det svenska kulturarvet och svensk motorkultur.

I motion 2025/26:34 yrkande 2 framhåller Josef Fransson (SD) kopplingen mellan motorutövande och trafiksäkerhet. Motionären anser att ett aktivt motorutövande bidrar till bättre förare i trafiken. Vidare betonar motionären i yrkande 3 betydelsen av teknikutveckling, entreprenörskap och kompetensutveckling kopplat till motorhobbyn. Motionären anför i yrkande 4 att veterankulturen är något som måste värnas. Det kan enligt motionären ske genom att bl.a. skatterna på motorhobbyn hålls nere och att det finns tillgång till bränslen som fungerar i äldre fordon. Slutligen anför motionären i yrkande 5 att motorintresset bland ungdomar måste värnas.

I motion 2025/26:2868 föreslår Marlène Lund Kopparklint (M) att man ser över förutsättningarna för att veteranfordon ska undantas från kravet på EU-symbol och S-märke samt få möjlighet att använda fyrkantiga registreringsskyltar när detta motsvarar fordonets originalutförande. Motionären anser att det skulle bidra till att bevara kulturarvet och fordonens originalutseende.

Marlène Lund Kopparklint m.fl. (M) framhåller i motion 2025/26:2869 behovet av att se över förutsättningarna för utökade lättnader för veteranfordon

i fråga om besiktning, körrestriktioner och miljözoner samt att tydliggöra veteranfordonens särställning som kulturarv. Motionärerna anser att kulturarvet, föreningslivet och respekten för de entusiaster som investerar tid och resurser i att bevara motorhistoria kan stärkas genom att tydliggöra veteranfordonens särställning i lagstiftningen.

I motion 2025/26:2874 efterfrågar Marlène Lund Kopparklint (M) en översyn av möjligheten att ge motorbanor som funnits på samma plats under lång tid motsvarande rättsliga status som äldre skjutbanor har enligt NFS 2005:15. Enligt motionären behövs det för att skydda motorbanor från nedläggning på grund av klagomål från nyinflyttade grannar.

Marlène Lund Kopparklint (M) föreslår i motion 2025/26:2965 att man ser över hur regelverk och förutsättningar för husvagns- och husbilsägare kan stärkas i syfte att underlätta campinglivet som folkrörelse. Motionären menar att villkoren behöver moderniseras och bättre anpassas till dagens resvanor och behov.

Bakgrund och pågående arbete

Gällande rätt

Besiktning av hobby- och veteranfordon

Enligt Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2017:54) om kontrollbesiktning gäller följande regler för besiktning av hobbyfordon samt äldre bilar och motorcyklar:

- En personbil eller lätt lastbil som är 30–49 år, ett s.k. hobbyfordon, ska kontrollbesiktigas senast 24 månader efter den månad då föregående fullständiga kontrollbesiktning utfördes.
- Ett fordon som är 50 år eller äldre kan vara befriat från besiktning givet att fordonet har en godkänd och gällande kontrollbesiktning inom de senaste 2 föregående kalenderåren för att undantaget ska börja gälla.
- Motorcyklar som är 40 år eller äldre kan vara befriade från besiktning givet en godkänd och gällande kontrollbesiktning inom de senaste 2 föregående kalenderåren för att undantaget ska börja gälla.

Bestämmelser om registreringsskyltar

I Sverige får ett registreringspliktigt fordon bara användas om det är försett med en registreringsskylt. Det finns olika skyltar för olika fordon och situationer. Vilket fordon som ska använda vilken typ av skylt framgår av 6 kap. i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2015:63) om registrering av fordon m.m. i vägtrafikregistret. Av föreskrifterna framgår bl.a. att bilar, motorredskap, terrängvagnar och släpfordon tillhandahålls en enradig rektangulär registreringsskylt, medan motorcyklar och mopeder klass I tillhandahålls en skylt med två rader som mer har formen av en kvadrat.

EU-kommissionens förslag om hantering av uttjänta fordon

I juli 2023 presenterade EU-kommissionen ett förslag till förordning (COM(2023) 451) som syftar till att dels göra hanteringen av utslitna fordon mer hållbar, dels förhindra bedrägerier i form av att bilvrak säljs och dumpas illegalt inom och utanför Europa. EU-kommissionen bedömer att många av de 3–4 miljoner fordon som varje år försvinner inom EU dumpas på detta sätt, med negativa effekter på miljön som resultat.

Förordningen ska tillämpas på uttjänta fordon eller fordon som inte går att reparera. Vidare ska förordningen även omfatta fordon som utgör en miljöfara enligt EU:s avfallsbestämmelser. Förordningen ska emellertid inte omfatta historiska fordon (dir. 2014/45/EU), dvs. fordon som har tillverkats för minst 30 år sedan, om de är av en specifik typ som inte tillverkas längre och om de är historiskt bevarade och i originalskick, utan några betydande förändringar.

Av regeringens faktapromemoria (fakta-PM 2022/23:FPM133) framgår att regeringen avser att verka för en lagstiftning med hög miljö- och klimatambition, med en balans mellan bl.a. ett effektivt miljöskydd och en administrativ börda och med beaktande av fordonsägarnas intressen. Kommissionens förslag remissbehandlades i Sverige hösten 2023. Under hösten 2025 pågick triloger mellan kommissionen, parlamentet och ministerrådet i syfte att enas om ett gemensamt förslag till ny förordning.

Besiktning av äldre fordon

År 2018 beslutade Transportstyrelsen att bilar som är 50 år eller äldre ska befrias från kravet på besiktning efter en sista kontrollbesiktning. Efter samråd med polisen, besiktningsbranschen och hobbyfordonsorganisationer har Transportstyrelsen konstaterat att regleringen har brister och att besiktningsbefrielsen lett till att många fordon brukas trots att de inte är i föreskrivet skick när det gäller trafiksäkerhet, miljö samt beskaffenhet. I sitt förslag till ändrade föreskrifter har Transportstyrelsen följaktligen föreslagit att bilar tillverkade 1960 eller senare ska kontrollbesiktigas vartannat år. Enligt förslaget ska bilar som är tillverkade 1951–1959 genomgå en ny kontrollbesiktning och sedan befrias från besiktning om de är i originalskick eller har tidstypiska förändringar. Ombyggda eller trimmade bilar liksom bilar i dåligt skick kommer även i fortsättningen att behöva besiktigas regelbundet. Äldre veteranbilar tillverkade 1950 eller tidigare ska vara fortsatt besiktningsbefriade. Transportstyrelsen planerar att besluta om de ändrade föreskrifterna i början av 2026 och att de ska träda i kraft tre månader senare.

Transportstyrelsens översyn av kontrollbesiktningen sker parallellt med revideringen av EU:s s.k. besiktningspaket samt EU:s arbete med förslag till en ny förordning om hantering av uttjänta bilar.

Motor- och veteranbilshobbyn

Riksantikvarieämbetet har konstaterat att begreppet historiska fordon rymmer en stor mängd olika slags fordon och att det är ett mångfasetterat kulturarv som framför allt berättar det moderna samhällets historia.

Enligt Riksantikvarieämbetet spelar civilsamhällets organisationer i både nationellt och internationellt perspektiv en betydande roll för de insatser som i dag görs för att bevara och använda det s.k. rörliga kulturarvet. Dessa verksamheter kännetecknas ofta av en stark medborgerlig förankring med ett mycket omfattande ideellt arbete som i huvudsak finansieras av olika föreningar och medlemmarna själva. Ett exempel är Motorhistoriska Riksförbundet, som verkar för att motorhistoriskt intressanta äldre fordon ska användas, restaureras och bevaras inför framtiden.

Uppdrag till Riksantikvarieämbetet

Under 2018 gav regeringen Riksantikvarieämbetet i uppdrag att undersöka förutsättningarna för lagstiftning till skydd för det rörliga kulturarvet. Myndigheten rapporterade uppdraget till regeringen den 19 december 2018 i rapporten Det rörliga kulturarvet – förutsättningar för en lagstiftning till skydd för det rörliga kulturarvet (KU2017/00942/KL). Riksantikvarieämbetet konstaterar här att det inte finns någon särskild lagstiftning som skyddar bredden av det rörliga kulturarvet, samtidigt som de olika statliga åtgärderna och initiativen enbart omfattar och når en mycket begränsad del av det totala antalet historiska transportmedel. Således fanns det enligt Riksantikvarieämbetet ett behov av att i kulturmiljölagen införa ett skydd för historiska transportmedel. Syftet med ett lagskydd skulle enligt myndigheten vara att ge statliga och kommunala myndigheter stöd att kunna ta hänsyn till att historiska transportmedel kan hållas rörliga samtidigt som äldre teknik och utförande så långt som möjligt bibehålls. Rapportens förslag har beretts inom Regeringskansliet och avslutats utan att regeringen lämnat något förslag.

Under 2020 gav regeringen vidare Riksantikvarieämbetet i uppdrag att, i samverkan med bl.a. Statens maritima och transporthistoriska museer samt det civila samhällets organisationer, verka för ökad kunskap och kunskaps-spridning om historiska transportmedel. Syftet var bl.a. att främja bevarandet av det rörliga kulturarvet. Vidare beslutade regeringen att Riksantikvarieämbetet under 2020 kunde bidra med högst 1 miljon kronor till insatser som syftade till att stärka bevarandet av historiska transportmedel.

Kommunala miljözoner

Miljözoner används för att begränsa användningen av bensin- och diesel-fordon som inte har fullgod utsläppsklass inom tätorter där luftkvaliteten har överstigit EU:s gränsvärden. Därigenom ska luftkvaliteten i områden där människor bor och arbetar förbättras. Miljözoner regleras i 4 kap. 22–24 a §§ trafikförordningen (1998:1276). Systemet med miljözoner innebär att kommuner kan besluta att vissa fordon stängs ute från särskilt miljö känsliga

områden. Kommunerna kan införa miljözoner i tre olika klasser, där miljözon klass 3 har de högst ställda kraven.

Fordon som definieras som veteranfordon i 2 kap. 2 § vägtrafikskattelagen (2006:227) får framföras i miljözon klass 1 och 2. Veteranfordon får däremot inte framföras i en miljözon klass 3.

Bestämmelser för motorbanor

Enligt Boverket är en motorbana i dagligt tal en bana för tävling eller träning för motorsport, där fordon testkörs eller fordonsutbildning sker. Det kan exempelvis vara en motorstadion, gokartbana, rallycrossbana, folkracebana, motocrossbana, speedwaybana, halkbana, övningsbana eller testbana. Det förekommer ofta att det finns byggnader eller andra anläggningar i anslutning till en motorbana. Det kan exempelvis vara verkstäder, garage, förråd, serveringsbyggnader, väderskydd eller plank.

Bygglov krävs för att anordna, flytta eller väsentligt ändra en motorbana enligt kap. 6. plan- och byggförordningen (2011:338) Lovplikten gäller både inom och utanför detaljplanelagt område. Verksamheten ska ha en viss karaktär och omfattning för att vara en bygglovspliktig motorbana. Exempel på faktorer som kan påverka är om det är en publik verksamhet eller hur ofta verksamheten pågår. Vilken inverkan motorbanan har på det rörliga friluftslivet kan påverka om anläggningen kräver bygglov eller inte. Även vilken påverkan anläggningen har på landskapsbilden kan ha betydelse.

Motorsportbanor är anmälningspliktiga verksamheter enligt miljöbalken och miljöprövningsförordningen (2013:251) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd. Föreningar som driver sådana banor ska skicka anmälan till kommunens miljönämnd. Det kan också bli fråga om en s.k. frivillig tillståndsprövning där länsstyrelsen kan reglera intressekonflikter med omgivningen.

Miljöpåverkan från motorbanor utgörs främst av buller till omgivningen. Naturvårdsverket har i Allmänna råd (NFS 2004:16) om buller från motorsportbanor, halkövningsbanor och banor för provning av motordrivna fordon angett riktvärden för buller som gäller alla motorbanor.

Ändrade regler för fordonsskatt på husbilar och husvagnar

I budgetpropositionen för 2025 (prop. 2024/25:1) föreslog regeringen en regeländring som innebar att husbilar som är upp till tre år gamla skulle få sänkt fordonsskatt. Riksdagen biföll förslaget och de nya reglerna trädde ikraft den 1 februari 2025. Bakgrunden till ändringen är att personbilar klass II (husbilar) med höga utsläpp av koldioxid, liksom övriga personbilar med höga utsläpp av koldioxid, har betalat en förhöjd fordonsskatt under de första tre åren, s.k. malus. Transportstyrelsen ska återbetala överskjutande fordonsskatt till de totalt ca 9 000 husbilar som omfattas av regeländringen.

Husbilar har haft en förkortad karenstid på fyra dagar för återbetalning av fordonsskatt vid avställning. I och med att malusbeskattningen har tagits bort

för fordonen kommer normala karensregler att återinföras. En husbil ska därmed vara avställd i minst 15 dygn för att skatt inte ska behöva betalas för avställningsperioden.

I budgetpropositionen för 2026 (prop. 2025/26:1) föreslår regeringen att fordonsskatten ska tas bort för vissa släpvagnar, däribland husvagnar. Av förenklingsskäl föreslås att det ska gälla för samtliga släpvagnar med en skattevikt på maximalt 3 ton. Därigenom minskar även de administrativa kostnader som är förknippade med skatteuppbörden. Ändringen föreslås träda i kraft den 1 februari 2026.

Träff med campingföretagen

Infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson (KD) besökte i november 2025 branschmässan Campingdagen 2025 som arrangeras av Visita, som är bransch- och arbetsgivarorganisation för besöksnäringen. Campingdagen samlar årligen branschföreträdare för ömsesidigt utbyte och diskussioner om branschens framtid och villkor. Ministern deltog för att lyssna in campingföretagens förutsättningar.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har återkommande behandlat motionsyrkanden om historiska fordon och motorhobbyn, senast i betänkande 2024/25:TU11 Vägtrafik- och fordonsfrågor. Utskottet framhöll då bl.a. att det är viktigt att värna det rullande kulturarvet och påminde bl.a. om redan vidtagna åtgärder och regeländringar som genomförts i syfte att underlätta för historiska fordon. Utskottet föreslog att motionsyrkandena skulle avslås. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis understryka att äldre fordon har ett stort kulturhistoriskt värde och att de berikar det rullande kulturarvet på våra vägar. Motorhobbyn erbjuder även många människor en meningsfull fritidssysselsättning och sociala kontakter med andra som delar intresset. Det finns också ett stort antal organisationer och märkesklubbar som spelar en viktig roll för att bevara och använda det rullande kulturarvet.

Enligt utskottet är det viktigt att regelverket för fordonshobbyn utformas på ett smidigt sätt som gör att verksamheten gynnas utan att hamna i konflikt med trafiksäkerheten eller miljöhänsyn. Med anledning av motionsförslagen om besiktning av äldre fordon noterar utskottet att relevanta regelverk ingår i de revideringar som pågår såväl i EU som i Sverige. Det pågår också förhandlingar mellan kommissionen, Europaparlamentet och ministerrådet om ett förslag till hantering av uttjänta fordon. Utskottet är positivt till Europaparlamentets beslut om ett undantag för fordon med ”historiskt och kulturellt värde”. Utskottet följer de pågående revideringarna noga men ser för närvarande inte skäl till att ta något ytterligare initiativ på området.

När det sedan gäller frågan om utformningen av registreringsskyltar finner utskottet inga skäl att i dagsläget frånga Transportstyrelsens gällande föreskrifter.

Likaså finner utskottet att gällande bestämmelser är adekvata när det gäller motionsförslaget om äldre motorbanor.

När det gäller motionsförslaget om regelverk och förutsättningar för husvagns- och husbilsägare kan utskottet konstatera att riksdagen i budgetpropositionen för 2025 respektive 2026 beslutat om ändrade regler för fordons-skatt som innebär lättnader för vissa husbilar och husvagnar. Utskottet har också uppmärksammat att infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson (KD) träffat campingföretag för att lyssna in branschens förutsättningar.

Utskottet anser avslutningsvis att det är viktigt att värna det rullande kulturarvet och förutsätter att behöriga myndigheter även fortsättningsvis hanterar frågor om motorhobbyn på ett adekvat och smidigt sätt. Det finns dock enligt utskottet inte skäl att för närvarande ta något initiativ med anledning av motionsförslagen. Riksdagen bör därför avslå motionerna 2025/26:34 (SD) yrkandena 2–5, 2025/26:2780 (V) yrkande 70, 2025/26:2868 (M), 2025/26:2869 (M), 2025/26:2874 (M), 2025/26:2965 (M), 2025/26:3653 (S) yrkande 59 och 2025/26:3728 (C) yrkande 31.

Vägs skyltning

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om vägs skyltning. Utskottet konstaterar att det är Trafikverket och i vissa fall kommunerna som ger tillstånd för att sätta upp skyltar längs det allmänna vägnätet och uppmärksammar bl.a. det arbete som Trafikverket bedriver för att lyfta fram kulturmiljön i anslutning till det nationella vägnätet.

Motionerna

I motion 2025/26:1007 anför Christofer Bergenblock (C) att nuvarande lagstiftning och regelverk bör ses över för att underlätta skyltning för verksamheter längs med allmänna vägar. Motionären anser att större hänsyn behöver tas till de lokala förutsättningarna för den enskilda näringsidkaren när denne ansöker om att sätta upp en skylt vid en allmän väg.

Mathias Bengtsson (KD) anför i motion 2025/26:3709 att regeringen bör se över möjligheten att sätta upp landskapsskyltar vid landskapsgränserna. Motionären framhåller att många vägar redan har skyltar som pekar ut kulturhistoriska sevärdheter och menar att landskapen förtjänar samma uppmärksamhet.

I motion 2025/26:707 framhåller Cecilia Rönn (L) att det bör utredas hur trafiksäkerheten kan ökas utmed våra vägar genom att täppa till kryphålet som möjliggör att sätta ut kärror med reklamskyltar utmed vägkanterna.

Motionären anser att markägare systematiskt utnyttjar kryphålet utmed motorvägar, och även andra vägar, på ett sätt som inte var tänkt.

Bakgrund och pågående arbete

Gällande rätt

Det är regeringen som fastställer Sveriges vägmärken. Den nuvarande vägmärkesförordningen (2007:90) gäller sedan den 1 juni 2007. Transportstyrelsen har utfärdat 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, och 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 kommuner vara väghållare. Utanför vägområdet är det länsstyrelserna som beslutar om tillstånd, förutom inom detaljplanlagt område, där kommunerna beslutar om bygglov inom ramen för plan- och bygglagen (2010:900). Länsstyrelserna är skyldiga att höra Trafikverkets uppfattning (54 § vägkungörelsen [1971:954]). Kommunerna samråder med Trafikverket i samband med bygglovgivning. I samråd med väghållningsmyndigheten kan kommunerna också utarbeta riktlinjer för skyltning utanför planlagt område. Det är också kommunerna som ansvarar för tillsyn av skyltar utan tillstånd.

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 gaturenhållning och skyltning som Naturvårdsverket är central tillsynsmyndighet för.

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

Kulturarvet och vägar

Trafikverket har tillsammans med nio andra myndigheter fått i uppdrag att ta fram en vägledande strategi för kulturmiljöarbetet inom respektive myndighet. Trafikverket redovisade i oktober 2019 sin kulturmiljöstrategi (rapport 2019:188). I kulturmiljöstrategin konstateras att Trafikverkets planering, byggande och förvaltning av infrastrukturen innebär en mycket stor påverkan på kulturmiljöer i hela landet. Myndigheten uppger att det görs stora insatser för kulturmiljön genom t.ex. skötsel av alléer, milstenar, broar och

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

Enligt Trafikverket finns det ca 270 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 kommunerna fått tillstånd att sätta upp kartor och information om besöksmål i närheten.

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om vägskylltning behandlades senast i utskottets betänkande 2024/25:TU11 Vägtrafik- och fordonsfrågor. I betänkandet påminde utskottet om att det är Trafikverket och i vissa fall kommunerna som ger tillstånd för att sätta upp skyltar längs det allmänna vägnätet. Vidare uppmärksammade utskottet bl.a. det arbete som Trafikverket bedriver för att lyfta fram kulturmiljön i anslutning till det nationella vägnätet. Utskottet föreslog att yrkandena skulle avslås, vilket riksdagen biföll.

Utskottets ställningstagande

Inledningsvis kan utskottet konstatera att det är Trafikverket och i vissa fall kommunerna som ger tillstånd för att sätta upp 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 i sammanhanget även uppmärksamma Trafikverkets arbete för att lyfta fram kulturmiljön i anslutning till det nationella vägnätet. Myndigheten har bl.a. tagit fram en kulturmiljöstrategi för kulturarvet där myndigheten konstaterar att Trafikverkets planering, byggande och förvaltning av infrastruktursystemen har en mycket stor påverkan på kulturmiljöer i hela landet. Av strategin framgår även att Trafikverket arbetar med ett landskapsperspektiv.

Mot bakgrund av vad som anförts ovan avstyrker utskottet motionerna 2025/26:707 (L), 2025/26:1007 (C) och 2025/26:3709 (KD).

Vissa trafikbestämmelser

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om vissa trafikbestämmelser, t.ex. om nyttjande av kollektivtrafikkörfält och om att möjliggöra högersväng vid röd signal. Utskottet konstaterar bl.a. att beslut om att öppna kollektivtrafikkörfält för annan typ av trafik fattas på lokal nivå med beaktande av de trafikförhållanden som råder på plats. Utskottet hänvisar vidare till de befintliga regelverken när det gäller utformningen av trafiksignaler och vissa fordonsrelaterade brott. Därmed finner utskottet inte skäl att för närvarande ta några initiativ med anledning av motionsförslagen.

Motionerna

I motion 2025/26:486 anför Monica Haider (S) att det bör tas fram en nationell policy för att tillåta motorcyklar i kollektivtrafikkörfält. Motionären betonar att det är en enkel och kostnadseffektiv åtgärd för att öka trafiksäkerheten att tillåta motorcyklar att köra i bussfilen.

Björn Tidland (SD) föreslår i motion 2025/26:223 att motorcyklar bör tillåtas i kollektivtrafikkörfält på statliga vägar. Enligt motionären finns det flera goda argument för nyttan av att tillåta motorcyklar i kollektivtrafikkörfält ur såväl miljö- och trängsel- som säkerhetsperspektiv.

I motion 2025/26:2524 föreslår Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD) att regeringen överväger att införa en möjlighet att svänga höger vid rött ljus. Motionärerna framhåller att det skulle kunna bidra till ett bättre trafikflöde samtidigt som trafiksäkerheten förbättras.

Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD) föreslår i motion 2025/26:2592 att Trafikverket ska få i uppdrag att utreda frågan om trafikljus med nedräkning av tid. Motionärerna pekar på att det på flera platser i världen är vanligt med en klocka som visar hur lång tid det är kvar tills ett trafikljus för gång- och cykeltrafikanter slår om från t.ex. grönt till rött. Motionärerna framhåller att det skulle göra det tryggare för exempelvis äldre att gå över gatan.

Markus Wiechel m.fl. (SD) anför i motion 2025/26:3071 yrkande 1 att högersvängar bör tillåtas vid rödljus. Enligt motionärerna skulle det få trafiken att flyta bättre och minska tomgångskörningen, något som ur ett miljöperspektiv skulle vara ett effektivt sätt att minska koldioxidutsläppen. Vidare anför motionärerna i yrkande 2 att regeringen bör ta fram förslag om trafikljus med nedräkning. Enligt motionärerna skulle det göra det enklare för bilister att anpassa körsättet och hastigheten, samtidigt som fotgängare skulle få bättre möjlighet att avgöra säkerhetsrisken när det är dags att gå över vägen. Det skulle också bidra till en smidigare trafik för såväl fotgängare som bilister.

I motion 2025/26:2917 efterfrågar Lars Beckman (M) en översyn av möjligheterna att kunna svänga höger vid rött i korsningar med trafikljus. Motionären menar att det skulle leda till ett bättre trafikflöde, och därmed lägre utsläpp.

Gudrun Brunegård (KD) framhåller i motion 2025/26:1565 behovet av att utreda och föreslå skärpta straff för störande musik och streetracing. Motionären understryker att polisen behöver ha verksamma medel för att komma till rätta med såväl störande hög musik i bilar eller på offentliga platser som streetracing.

Bakgrund och pågående arbete

Körfält för kollektivtrafik

Enligt trafikförordningen (1998:1276) får särskilda trafikregler utfärdas genom lokala trafikföreskrifter, bl.a. att ett visst körfält eller en viss körbana ska vara körfält eller körbana för fordon i linjetrafik m.fl. I ett körfält eller en körbana för fordon i linjetrafik m.fl. får endast fordon i linjetrafik framföras samt, om körfältet eller körbanan ligger till höger i färdriktningen, cyklar och mopeder klass II. Vilka fordon som får framföras på de vägar och gator där kommuner är väghållare regleras i lokala trafikföreskrifter inom ramen för det kommunala ansvaret. Länsstyrelserna har motsvarande mandat för det statliga vägnätet. SKR informerar om hur lokala trafikföreskrifter, dispenser och tillstånd i enlighet med gällande trafiklagstiftning lämpligast kan utformas. På kommunala vägar är det således varje kommun som bestämmer om motorcyklar eller andra fordon (t.ex. fordon som transporterar djur) får köra i körfältet för kollektivtrafik, medan det för statliga vägar är länsstyrelsen som beslutar. Länsstyrelsernas beslut kan överklagas till Transportstyrelsen.

Trafikreglering

En trafiksignal är en ljus- eller ljudsignal som reglerar trafik. Signalens olika lägen talar om för trafikanter hur de ska bete sig i trafiken. Trafiksignaler bidrar till en säkrare fordonstrafik och till skydd för gångtrafikanter. Trafiksignaler i EU, EES och Schweiz följer en gemensam standard enligt den s.k. Genèvekonventionen från 1980. Dock förekommer vissa lokala variationer i och med att konventionen ännu inte har införts fullt ut i alla berörda länder. I Sverige är det regeringen som fastställer vägmärken och andra trafik-anordningar. Bestämmelser om bl.a. trafiksignaler och vägmärken anges i vägmärkesförordningen (2007:90). I Sverige är det vanligt med ett extra trafikljus för högersvängar som visar grönt när det är tillåtet att svänga höger vid rödljus i korsningar.

Det kan även nämnas att Transportstyrelsen i oktober 2021 fick i uppdrag (I2021/02731) att se över ett antal regelfrågor om cykling, däribland frågan om hur cyklister på ett trafiksäkert sätt kan ges undantag från reglerna om stopplikhet vid röd signal när de gör en högersväng. Transportstyrelsen bedömer

i en rapport från oktober 2022 (TSG 2021–10413) att det inte är lämpligt att införa möjligheten för väghållningsmyndigheter att reglera röd fordonssignal eller cykelsignal så att den röda signalen generellt eller i vissa situationer tillåter bl.a. cyklande att åka mot röd trafiksignal vid högersväng. Dels är den möjligheten enligt myndigheten inte förenlig med FN:s konventioner om vägtrafik respektive trafiksignaler och vägmärken, dels väger inte de små vinsterna i framkomlighet för cyklande upp de negativa aspekter i fråga om trafiksäkerheten som det medför bl.a. för de cyklande och gående.

Trafikljus med nedräkning

Trafikljus med nedräkning visar både väntetiden till grönt och antalet sekunder innan det slår om till rött. Nedräkningen till grönt gör att väntetiden blir mer förutsägbar och minskar risken för att otåliga gående och cyklister korsar gatan i förtid. Trafikljus som räknar ned gång- och väntetiden finns i flera andra länder, bl.a. på Island och i Danmark.

Streetracing

För streetracing kan olika trafikbrott aktualiseras enligt lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, bl.a. vårdslöshet i trafik. Den som gör sig skyldig till grov vårdslöshet i trafik, som kan bestå i att vid framförande av motordrivet fordon göra sig skyldig till grov oaktsamhet eller visa uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom, döms till fängelse i högst två år. Det är således enbart fängelse i straffskalan för grov vårdslöshet i trafik. Enligt lagen om straff för vissa trafikbrott får ett fordon som har använts vid brott enligt den lagen förklaras förverkat, om det behövs för att förebygga fortsatt sådan brottslighet och om förverkande inte är uppenbart oskäligt.

Störande musik från fordon

I brottsbalken anges att ”den som för oljud på allmän plats eller annars offentligen betar sig på ett sätt som är ägnat att väcka förargelse hos allmänheten, döms för förargelseväckande beteende till penningböter”. Efter beslut av riksåklagaren får polisen sedan den 1 juli 2021 utfärda böter för förargelseväckande beteende direkt på plats för den som spelar hög och störande musik t.ex. från en bil. Riksåklagarens beslut innebär att polisen får utfärda en ordningsbot på 1 000 kronor på plats som gäller som en lagakraftvunnen dom för den som accepterar boten.

I september 2025 pekade justitieminister Gunnar Strömmer (M) i ett svar under en interpellationsdebatt (ip. 2024/25:741) på att polisen numera har möjlighet att utfärda ordningsböter direkt på plats för personer som spelar hög och störande musik från fordon. Enligt ministern har det lett till en kraftig ökning av antalet utfärdade böter, och det är en viktig markering från samhällets sida. Justitieministern framförde vidare att det är viktigt att motverka att problemen över huvud taget uppstår, och därför har Brottsförebyggande rådet (Brå) lagt ut kunskapshöjande information på sin

webbplats om hur framför allt polisen och kommunerna på bästa sätt kan samverka kring problematiken. Ministern ansåg även att det är viktigt att den lokala polisenärvaron ökar samtidigt som Polismyndigheten byggs ut.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet behandlade motionsförslag om olika trafikbestämmelser senast i betänkande 2024/25:TU11 Vägtrafik- och fordonsfrågor. Då konstaterade utskottet bl.a. att frågan om att öppna kollektivtrafikkörfält för någon annan typ av trafik är något som beslutas på lokal nivå med beaktande av de trafikförhållanden som råder på plats. När det handlar om utformningen av trafiksignaler hänvisade utskottet till befintligt regelverk. Därmed ansåg utskottet inte att det fanns skäl att ta några initiativ med anledning av motionsyrkandena. Utskottet föreslog därmed att riksdagen skulle avslå motionerna, och riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Mot bakgrund av motionsyrkandena om att öppna kollektivtrafikkörfält för någon annan typ av trafik vill utskottet uppmärksamma att det är en fråga som beslutas på lokal nivå med beaktande av de trafikförhållanden som råder på plats. Utskottet vill liksom tidigare år framhålla att detta är en lämplig ordning men vill samtidigt understryka att det är en komplex fråga som utskottet följer noga. Det är angeläget att vägnätet används så effektivt som möjligt samtidigt som trafiksäkerhetsaspekter måste prioriteras.

När det gäller utformningen av trafiksignaler hänvisar utskottet till befintliga regelverk och påminner om att de i stor utsträckning bygger på internationella överenskommelser som syftar till att uppnå en viss grad av enhetlighet mellan olika länder. Lokala förhållanden avgör också vilken typ av trafikreglering som är lämpligast, och utskottet noterar att det ibland förekommer trafiksignaler som tillåter högersväng vid rött ljus i specifika trafikmiljöer.

När det gäller frågan om skärpta straff för vissa brott på trafikområdet konstaterar utskottet först att det finns vissa möjligheter för polisen att beslagta och förverka ett fordon som har använts vid streetracing. För sådana fall av streetracing där föraren gör sig skyldig till grov vårdslöshet i trafik finns även fängelse i straffskalan. Utskottet konstaterar vidare att polisen sedan den 1 juli 2021 har möjlighet att arbeta mer effektivt med att lagföra störande musik i och med att polisen får utfärda böter för förargelseväckande beteende direkt på plats för den som spelar hög och störande musik t.ex. från en bil. Utskottet avser dock att följa utvecklingen på området noga för att se om det krävs ytterligare åtgärder för att komma till rätta med de aktuella brotten.

Sammanfattningsvis finner utskottet inte skäl att för närvarande ta några initiativ med anledning av motionsförslagen. Därmed avstyrker utskottet motionerna 2025/26:223 (SD), 2025/26:486 (S), 2025/26:1565 (KD),

2025/26:2524 (SD), 2025/26:2592 (SD), 2025/26:2917 (M) och 2025/26:3071 (SD) yrkandena 1 och 2.

Organisering av vägunderhåll och vinterväghållning

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om organisationen av vägunderhåll och vinterväghållning. Utskottet understryker att en väl fungerande vinterväghållning i hela landet är viktig för både trafiksäkerheten och framkomligheten på vägarna vintertid. Utskottet konstaterar att det pågår ett aktivt arbete för att förbättra vinterväghållningen på svenska vägar, vilket utskottet följer med stort intresse. När det gäller ett motionsförslag om att upphandling av vägunderhåll ska ske i konkurrens, kan utskottet konstatera att det redan gör det sedan flera år. Mot bakgrund av pågående arbete avser utskottet inte att i dagsläget vidta några åtgärder med anledning av motionsförslagen.

Jämför reservation 26 (S) och 27 (C).

Motionerna

I kommittémotion 2025/26:3653 yrkande 45 anför Aylin Nouri m.fl. (S) att vinterväghållningen behöver förbättras och Trafikverkets roll och ansvar noga analyseras och förtydligas. Motionärerna anser att det kaos som man sett på de svenska vintervägarna de senaste åren är oacceptabelt och menar att alla mått och steg måste tas för att Trafikverket ska kunna inta en proaktiv och fungerande roll för vinterväghållningen.

I kommittémotion 2025/26:3728 yrkande 17 anför Ulrika Heie m.fl. (C) att det bör ses över hur Trafikverket kan få i uppdrag att utforma upphandlingar med entreprenörer så att det är möjligt att inom en rimlig tidsram utföra snöröjning såväl åt staten som åt andra, t.ex. enskilda vägsamfälligheter. Motionärerna anser att nuvarande regelverk missgynnar snöröjning av enskilda vägar. Vidare anför motionärerna i yrkande 33 att vägunderhåll på statliga vägar bör upphandlas i konkurrens på en marknad och att detta förutsätter att Trafikverket besitter rätt kunskap och kompetens.

Helena Lindahl (C) anför i motion 2025/26:981 att Trafikverket bör få i uppdrag att utforma upphandlingar med underleverantörer så att det är möjligt att inom en rimlig tidsram utföra snöröjning åt såväl staten som enskilda vägsamfälligheter. Motionären menar att det är ett samhällsproblem om upphandlingen i Trafikverkets regi leder till ett system som riskerar att gå ut över boende i norra Sverige.

Bakgrund och pågående arbete

Organisering av vägunderhåll på statliga vägar

Trafikverket ansvarar för drift och underhåll på nära 10 000 mil statlig väg, vissa gång- och cykelvägar samt vägfärjor. Sverige är indelat i ungefär 110 geografiska områden för basunderhåll av väg, där ett område består av 70 till 170 mil väg.

Trafikverket planerar, upphandlar och ansvarar för kvaliteten i drift och underhåll av vägnätet, men arbetet utförs av kontrakterade entreprenörer. Det är också entreprenörerna som regelbundet kontrollerar vägnätets skick.

Enligt Trafikverket kan underhållsarbetet för väg delas upp i två huvudtyper: basunderhåll och planerbart underhåll. Basunderhållet innefattar avhjälpande underhåll, vilket är underhåll som utförs när behoven uppstår och inkluderar även akuta åtgärder, exempelvis vid oväder och snöröjning under vinterhalvåret. Basunderhållet upphandlas i s.k. baskontrakt där också en mindre del förebyggande underhåll ingår. Det planerbara underhållet innefattar förebyggande underhåll som till skillnad från avhjälpande underhåll genomförs innan ett behov uppstår och syftar till att bibehålla en anläggnings funktion, framkomlighet eller trafiksäkerhet. Det innefattar därmed även reinvesteringar.

Baskontrakten fördelas på 108 områden och upphandlas för fyra år i taget, med option på förlängning i ett eller två år. Kontrakten upphandlas inte samtidigt, utan en delmängd förnyas varje år. Det finns fyra stora leverantörer som tillsammans står för merparten av den svenska marknaden. När en upphandling ska genomföras tar Trafikverket fram ett förfrågningsunderlag som beskriver vad som ska genomföras inom kontraktet. Där ingår mängder som Trafikverket har uppskattat för olika typer av åtgärder. Trafikverket baserar mängderna på erfarenheter från tidigare kontrakt och på sin aktuella kunskap om behoven i området. Leverantörerna får prissätta de olika delarna var och en för sig. Vissa delar har fast pris och andra delar har rörliga mängder med à-priser. Utifrån leverantörernas anbudspriser och Trafikverkets uppskattade mängder räknas en totalsumma fram för varje anbud. Det lägsta anbudet bland de kvalificerade leverantörerna vinner upphandlingen.

Prioritering och kostnader för vinterväghållning på statliga vägar

Trafikverket utför vinterunderhåll på statliga vägar utifrån en nationell standard uppdelad i fem klasser, huvudsakligen utifrån trafikmängd. I den lägsta klassen (klass 5) ingår det lågtrafikerade vägnätet, medan den högsta klassen (klass 1) utgörs av det högtrafikerade vägnätet kring landets storstäder. Som exempel har vägklass 1 en åtgärds tid efter påbörjat snöfall på två timmar och klass 5 en åtgärds tid på sex timmar. Hur vägarna prioriteras styrs genom regelverk och krav baserat på samhällsekonomiska beräkningar.

För vissa vägsträckor som kan vara extra besvärliga vintertid sätter Trafikverket in ytterligare resurser, t.ex. vid backar där tunga fordon ofta får stopp eller vid avsnitt som ofta sätts igen av snödrev. Trafikverket använder

även väglagskameror för att identifiera och planera åtgärder för att minska risken för halka och snödrev. Från vintern 2025/26 kommer alla Trafikverkets driftsområden att ha möjlighet att använda data direkt från bilarna ute i trafiken för att få kontinuerlig information om väglaget och på så sätt öka beredskapen inför vintern i det statliga vägnätet.

Av Trafikverkets årsredovisning för 2024 framgår att kostnaderna för underhållsåtgärder av vägar det året uppgick till 11 406 miljoner kronor, varav 2 609 miljoner kronor handlade om s.k. vintertjänster. Det innebär en minskning jämfört med 2023, då Trafikverkets kostnader uppgick till 2 675 miljoner kronor. Minskningen berodde främst på att höstvintern var mild med färre tillfällen av snö och halka än normalt.

Trafikverkets upphandling av vinterväghållning

Som angetts ovan upphandlar Trafikverket underhåll av det statliga vägnätet, inklusive vinterväghållning, i konkurrens. Varje kontrakt gäller drift och underhåll, dvs. daglig skötsel, av vägar inom ett visst geografiskt område. Kontrakten varar normalt i fyra år, med möjlighet till förlängning i ett eller två år.

Trafikverkets ersättningsmodell för upphandlade entreprenörer tillåter både en fast och en rörlig ersättning som bl.a. påverkas av hur vädret varit. Exempel på fast ersättning är entreprenörens upphandlade vinterorganisation där plog- och halkbekämpningsresurser samt beredskapsresurser ingår. Den reglerbara delen består bl.a. av väderlägen och andra arbeten som genererat extra resurser som uppkommer vid t.ex. olika vädersituationer.

Trafikverket uppger att man arbetar med att förbättra uppföljningen av utförda entreprenader. Trafikverket har därför handlat upp en tredje part som följer upp leveranserna från entreprenörerna och bl.a. ska kontrollera att entreprenörerna startar och blir klara i rätt tid och att resultatet blir som avtalat. Entreprenörernas fordon är också försedda med gps-sändare som gör det möjligt för både kontrollanten och Trafikverket att i efterhand se var de har varit.

Trafikverkets beställarkompetens

Riksrevisionen har granskat utfallen efter bildandet av bolagen Svevia AB och Infranord AB. Resultatet av granskningen redovisas i granskningsrapporten Bildandet av Svevia och Infranord – bristfälligt infriade intentioner (RiR 2024:10). I rapporten påminner Riksrevisionen bl.a. om att riksdagens intentioner med att bilda bolagen för drygt tio år sedan avsåg marknaden som helhet, bolagen specifikt och Trafikverkets beställarkompetens. Riksrevisionen har undersökt flera indikatorer för att bedöma utvecklingen av Trafikverkets beställarkompetens och kan bl.a. konstatera att antalet anbud per upphandling har ökat på en av fyra delmarknader (investering järnväg), samt att den genomsnittliga skillnaden mellan det vinnande och det näst bästa anbudet i Trafikverkets upphandlingar har minskat något över tid. Båda dessa

faktorer indikerar enligt Riksrevisionen att konkurrensen har ökat något på marknaden samt att Trafikverkets förfrågningsunderlag i delar har förbättrats, men samtidigt kan Riksrevisionen konstatera att utvecklingen inte är entydig. Trafikverket saknar mätbara målsättningar om beställarkompetens men arbetar på flera sätt med åtgärder som kan bidra till att utveckla beställarkompetensen. Riksrevisionen konstaterar också bl.a. att Trafikverket genomför detaljerade uppföljningar av leverantörernas synpunkter i vissa upphandlingar men inte i alla.

Riksrevisionen redovisar även åtgärder som regeringen har vidtagit för att följa upp och styra utvecklingen av Trafikverkets beställarkompetens. Regeringen har enligt granskningsrapporten varit aktiv i detta syfte genom att ge totalt 14 uppdrag till Statskontoret, Trafikverket och Trafikanalys under 2012–2023. Enskilda uppdrag kan vara riktade till specifika verksamhetsområden inom Trafikverket, t.ex. underhåll järnväg, men enligt regeringen bidrar uppdragen tillsammans till utvecklingen av Trafikverkets beställarkompetens. Ett uppdrag som regeringen gav till Trafikverket 2023 gick ut på att redogöra för vilka åtgärder Trafikverket genomför och avser att genomföra för att utveckla och stärka sin beställarkompetens.

I granskningsrapporten lämnar Riksrevisionen avslutningsvis rekommendationer till både regeringen och Trafikverket. Riksrevisionen rekommenderar Trafikverket att bl.a. fortsätta att utveckla arbetet med att förbättra beställarkompetensen. Detta arbete kan inkludera att ta fram mål och mätbara indikatorer för beställarkompetens, hämta in synpunkter från alla anbudsgivare efter genomförd upphandling samt genomföra kontraktsvis uppföljning av leverantörernas synpunkter på beställarkompetensen i alla upphandlingar. Insamlade synpunkter bör beaktas i arbetet med att utveckla beställarkompetensen.

Vinterväghållning på enskilda vägar

Väghållare för enskilda vägar ansvarar själva för vinterväghållningen, antingen i egen regi eller genom att upphandla plogning och halkbekämpning. Det finns inte 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. Myndigheten har då uppgett att enskilda väghållare får information av verket i god tid när det är dags att upphandla en ny entreprenör, och verket ger entreprenörer bättre förutsättningar att planera sina uppdrag så att de kan samordna körningar på enskilda vägar.

Vidare kan delar av det enskilda vägnätet under vissa villkor få bidrag till väghållningen från staten. Enskilda väghållare kan ansöka om årligt driftsbidrag till vinterväghållningen som omfattar kostnader för bl.a. plogning och halkbekämpning. Ansökan görs till Trafikverket, som gör en bedömning av

om vägen är bidragsberättigad. Bidragsrätt beviljas normalt för en femårsperiod och omprövas därefter. Åren däremellan regleras kostnaderna med ett indextal som Trafikverket fastställer.

Handlingsplan för förbättrad vinterväghållning

I juni 2024 gav regeringen Trafikverket i uppdrag att redogöra för förbättringsåtgärder och utveckla en handlingsplan för förbättrad vinterväghållning. Bakgrunden till uppdraget var att det under vintern 2023/24 inträffade flera händelser som påverkade vägtrafiken kraftigt. Trafikverket redovisade uppdraget i november 2024 i rapporten Handlingsplan för förbättrad vinterväghållning – redovisning av förbättringsåtgärder och handlingsplan för förbättrad vinterväghållning (TRV 2024/65928).

I rapporten uppger Trafikverket att man under 2024 initierade och genomförde åtgärder i syfte att säkerställa en bättre vinterväghållning under kommande vinter. Handlingsplanen kompletterar genomförda åtgärder och fokuserar på kvarstående behov för att fortsätta att utveckla vinterväghållningen löpande det kommande året. Planen omfattar nio åtgärder fördelade på de fem områdena

- ansvar, mandat och samverkan
- lägesbild
- vinterunderhåll
- trafikinformation
- trafikledning och trafikövervakning

Områdena beskriver hur Trafikverket kan stärka förutsättningarna för att hantera besvärligt väderläge vintertid.

Av rapporten framgår vidare att Trafikverket inför vintern 2024/25 avsåg att stärka uppföljningen av entreprenörens kapacitet och vinterförberedelser, samt införa rutiner för att bättre hantera besvärliga väderlägen. Myndigheten skulle i högre grad möjliggöra för entreprenören att resursförstärka i förebyggande syfte. Trafikverket uppger vidare att man inför vintersäsongen avsåg att införa ett tillfälligt arbetssätt med kortflytt av fordon som tydliggör Trafikverkets möjligheter att agera effektivare.

Trafikverket har under 2024 och 2025 löpande genomfört åtgärder i handlingsplanen.

Infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson (KD) och Trafikverkets generaldirektör Roberto Maiorana informerade under en pressträff den 10 november 2025 om att Trafikverket fr.o.m. vintern 2025/26 kommer att ha möjlighet att använda data direkt från bilarna ute i trafiken för att få kontinuerlig information om väglaget och på så sätt öka beredskapen inför vintern i det statliga vägnätet. Dessa data kan sedan användas för både uppföljning, analys och erfarenhetsåterföring. Med införandet av tekniken kommer Trafikverket att kunna följa över 300 miljoner mätpunkter under en vinter, att jämföras med runt 3 000 mätningar under tidigare vintrar. Alla

Trafikverkets geografiska driftsområden och de entreprenörer som utför vinterväghållningen kommer att få tillgång till samma data. Sverige är först i världen med att använda denna teknik i skarp verksamhet.

I sammanhanget kan även nämnas att regeringen i oktober 2025 beslutade om nya krav på vinterdäck för tunga fordon som började gälla den 1 november 2025. De nya kraven innebär att under perioden den 10 november t.o.m. den 10 april ska tunga lastbilar och tunga bussar samt släpvagnar till dessa ha vinterdäck eller likvärdig utrustning oavsett om vinterväglag råder eller inte.

Tidigare riksdagsbehandling

Riksdagens tillkännagivande 2022

Riksdagen har tillkännaggett för regeringen det som utskottet anför om vinterväghållning (bet. 2021/22:TU7 punkt 24, rskr. 2021/22:152). Av tillkännagivandet följer att 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 (bet. 2021/22:TU7 s. 135). Den 7 september 2023 beslutade regeringen att ge en s.k. bokstavsutredare i uppdrag att se över reglerna för statsbidrag till enskild väghållning. I uppdraget ingick också att analysera förordningens tillämpningsområde och Trafikverkets roll i den enskilda väghållningen och lämna nödvändiga förslag till förändringar. Utredaren redovisade uppdraget den 30 juni 2024 i promemorian Statsbidrag till enskild väghållning (LI2024/01755) och regeringen fattade sedan den 19 juni 2025 beslut om en ny förordning om statsbidrag till enskild väghållning och har ändrat Trafikverkets instruktion. Förordningarna trädde i kraft den 1 januari 2026. Regeringen anser därmed att riksdagens tillkännagivande är tillgodosett och slutbehandlat.

Motioner från allmänna motionstiden

Utskottet behandlade motionsförslag om vinterväghållning senast i betänkande 2024/25:TU11 Vägtrafik- och fordonsfrågor. Utskottet underströk då att en väl fungerande vinterväghållning i hela landet är viktig för både trafiksäkerheten och framkomligheten på vägarna vintertid. Utskottet konstaterade också att det pågår ett aktivt arbete för att förbättra vinterväghållningen på svenska vägar, vilket utskottet följer med stort intresse. Utskottet föreslog därmed att riksdagen skulle avslå motionerna, och riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Inledningsvis vill utskottet understryka vikten av en väl fungerande vinterväghållning i hela landet för att säkerställa både trafiksäkerheten och framkomligheten på vägarna vintertid. Utskottet ser mycket allvarligt på de

fall då vinterväghållningen inte fungerar på ett tillfredsställande sätt, bl.a. eftersom viktiga samhällsfunktioner då riskerar att inte nå fram till människor i tid.

När det gäller upphandling av vinterväghållning har utskottet tidigare uppmärksammat återkommande problem med snöröjningen på vägarna i Sverige, inte minst på enskilda vägar som vanligtvis förvaltas av samfälligheter. Utskottet vill påminna om att det därför under 2022 riktade ett tillkännagivande till den dåvarande regeringen om att den borde se över hur Trafikverket utformar upphandlingar med entreprenörer så att det blir möjligt att inom rimliga tidsramar utföra snöröjning. Regeringen har sedan dess beslutat om en ny förordning om statsbidrag till enskild väghållning som trädde i kraft den 1 januari 2026 och ändrat Trafikverkets instruktion. Utskottet noterar att regeringen därmed anser att riksdagens tillkännagivande är tillgodosett och slutbehandlat.

Utskottet välkomnar vidare att regeringen under 2024 gav Trafikverket i uppdrag att redogöra för förbättringsåtgärder och ta fram en handlingsplan för förbättrad vinterväghållning. Trafikverket redovisade handlingsplanen i november 2024 och utskottet noterar att denna genomfördes under 2024 och 2025. Utskottet ser vidare positivt på att Trafikverket inom ramen för arbetet fr.o.m. vintern 2025/26 kommer att ha möjlighet att använda data direkt från bilarna ute i trafiken för att få kontinuerlig information om väglaget och på så sätt öka beredskapen inför vintern i det statliga vägnätet. Utskottet kan således konstatera att det pågår ett aktivt arbete inom såväl Regeringskansliet som den ansvariga myndigheten för att förbättra vinterväghållningen på svenska vägar. Utskottet välkomnar även Trafikverkets arbete med att utveckla metoderna och att följa upp att de leverantörer som sköter vägarna uppfyller det som avtalats i kontrakten. Utskottet kommer att följa utvecklingen på området med stort intresse.

När det gäller motionsförslaget om att vägunderhåll ska upphandlas i konkurrens kan utskottet konstatera att det redan gör det sedan flera år.

Mot bakgrund av det pågående arbetet avser utskottet inte att i dagsläget vidta några åtgärder med anledning av motionsförslagen. Utskottet anser därför att riksdagen bör avslå motionerna 2025/26:981 (C), 2025/26:3653 (S) yrkande 45 och 2025/26:3728 (C) yrkandena 17 och 33.

Vissa vägfrågor

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om att minska effekterna av ljusföroreningar samt om enskildas rätt gentemot vägföreningar. Utskottet påminner bl.a. om att det pågår en översyn av statliga belysningsanläggningar. När det gäller enskildas rätt gentemot vägföreningar och offentliga markägare menar utskottet att detta regleras i befintliga bestämmelser. Utskottet noterar dock samtidigt att det kan finnas behov av vissa förtydliganden om vägförrättningar och att det finns ett relativt nytt branschinitiativ för en nationell strategi för enskilda vägar som innehåller bl.a. förslag på åtgärder inom området. Utskottet välkomnar att frågan är uppmärksammas och avser att noga följa utvecklingen på området.

Motionerna

I motion 2025/26:2614 understryker Rickard Nordin (C) behovet av att minska effekterna från ljusföroreningar. Motionären framhåller att ljusföroreningar är ett växande problem men att det finns olika åtgärder att vidta för att minska dessa, och han anser att inspiration bör hämtas från den tyska lagstiftningen.

Magnus Jacobsson (KD) anför i motion 2025/26:3633 att enskildas rätt gentemot vägföreningar och offentliga markägare bör stärkas. Motionären anser att lagstiftningen vad gäller vägföreningar bör ses över för att förtydliga vad som avses med en förrättning. Dessutom bör den enskildes rätt till överklagan vid en eventuell konflikt inom en vägförening säkerställas.

Bakgrund och pågående arbete

Vägbelysning

Trafikverket arbetar långsiktigt med sina belysningsanläggningar och konstaterar att utvecklingen har gått fort på området. Tekniken i såväl fordon som belysning och kunskapen om var och när belysning gör mest nytta – eller skada för t.ex. djur och natur – förändras kontinuerligt. Ambitionen är att belysningen ska finnas där den gör mest nytta för trafikanternas trafiksäkerhet och trygghet. Belysningen ska vara energieffektiv och minska kostnader på sikt, och samma bedömningsgrunder ska gälla i hela landet. Det är antingen kommunen eller staten genom Trafikverket som äger och ansvarar för belysningsanläggningar vid statliga vägar. Det finns även enskilda och privata anläggningar, men det är en liten andel. Varje kommun har olika strategier för förvaltning och underhåll av vägbelysning. Om det är staten som äger belysningsanläggningen är det Trafikverkets uppgift att utreda om den uppfyller kriterierna för var det behövs belysning. Om det visar sig att belysningen inte uppfyller kriterierna utreder Trafikverket möjligheten att ta

bort belysningen med huvudskälet att minska energibehovet och att inte störa djur och natur. Vidare finansierar och följer Trafikverket forskningsprojekt som syftar till att minska mängden ljusföroreningar. Myndigheten deltar även i arbetet med att utveckla metoder för att identifiera känsliga områden och samarbetar med belysnings- och miljöspecialister inom teknikområdet.

Svenska krav och råd för vägbelysning återfinns i regelverket Vägars och gators utformning (VGU) och konkretiseras i Vägbelysningshandboken 2024 (2024:175). 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 vägbelysningsutrustning. Enligt Trafikverket är det förenat med stora kostnader att rusta upp, montera eller demontera vägbelysning. Trafikverket kommer inte att tvinga kommuner att ta bort befintlig belysning eller rusta upp den så länge anläggningen uppfyller trafik- och elsäkerhetskraven. Myndighetens krav gäller när en belysningsanläggning monteras och för större ombyggnader.

Kriterier för när nybyggnadskrav ska gälla har arbetats igenom med SKR under projektet Belysning där det behövs. Ett samarbete i form av en pilotstudie 2019/20 med SKR och 17 enskilda kommuner ligger till grund för Trafikverkets fortsatta arbete med att se över statliga belysningsanläggningar och att ta fram belysningsplaner för det statliga vägnätet. Det långsiktiga arbetet påbörjades under våren 2020 och omfattar en detaljerad prövning av den belysning som inte uppfyller kriterierna i VGU. Detta i kombination med en bedömning av vilket skick en anläggning befinner sig i kommer att ligga till grund för beslut om huruvida den kan släckas ned och tas bort. Samtidigt ska myndigheten identifiera de platser där det finns oskyddade trafikanter som i dag saknar fullgod belysning. Ett eventuellt övertagande av den kommunalt ägda belysning som uppfyller kriterierna i VGU kommer att hanteras i den kommande strategiska planeringen.

Infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson (KD) konstaterade i ett frågesvar (fr. 2023/24:188) den 7 november 2023 att frågor om belysningsanläggningar utefter det statliga vägnätet har varit föremål för ett antal utredningar de senaste åren och att Trafikverket tillsammans med bl.a. SKR har enats om ett antal frivilliga förhållningsregler, bl.a. VGU.

Enskilda vägar och förrättningar

Med enskilda vägar menas de vägar som inte tas om hand av staten eller kommunerna. Vägarna sköts i stället t.ex. av en samfällighetsförening eller enskilda markägare. Enligt Skogforsk utgör de enskilda vägarna i Sverige ca 75 procent av hela vägnätet och har ett anläggningsvärde på runt 100 miljarder kronor.

Enskilda vägar kan ha olika ägande och förvaltning. De olika ägandeformerna innebär olika förutsättningar för vägförvaltningen. En enskild väg kan ägas, och då också förvaltas, av en ensam ägare. En annan ägandeform är

att en enskild väg ägs och sköts av flera aktörer tillsammans. För att kunna göra det kan t.ex. en gemensamhetsanläggning bildas. Ansökan om att bilda en gemensamhetsanläggning skickas till Lantmäteriet. Även äldre vägföreningar och vägsamfälligheter räknas i dag som gemensamhetsanläggningar. En enskild väg kan även skötas av en förening utan att vara en gemensamhetsanläggning. Lantmäteriet har då ingen roll i det.

Begreppet vägförening är ett utfasat begrepp kopplat till enskilda vägar och i dag gäller termer som samfällighetsförening. Det är dock tillåtet att ha med benämningen ”vägförening” i föreningens namn, varför den fortfarande förekommer. I stora drag är det en förening bestående av fastighetsägare, vilka inom ett avgränsat område ansvarar för exempelvis vägar och andra områden. Ett av syftena kan vara att underhålla och förvalta enskilda vägar som ett flertal fastigheter på något vis är beroende av.

Anläggningslagen (1973:1149) och lagen (1973:1150) om förvaltning av samfälligheter är tillämpliga i fråga om enskilda vägar och gäller även för de tidigare samverkansformerna vägförening och vägsamfällighet.

En vägförrättning är en lantmateriförrättning för att lösa juridiska frågor kring enskilda vägar, t.ex. ändring av ägarförhållanden eller användning av vägen eller fastställande av vägens sträckning och bredd, samt vid konflikter om underhåll, kostnadsfördelning eller nyttjande av vägen. Syftet är att klargöra och fastställa hur vägar ska användas och underhållas, särskilt när förhållandena ändrats.

Branschinitiativ för en nationell strategi för enskilda vägar

År 2021 tog Skogsstyrelsen initiativ till en ny samverkansprocess, som resulterade i rapporten Nulägesbeskrivning av enskilda vägar med inriktning på skogsbrukets transporter (2023). Rapporten ligger till grund för strategin för enskilda vägar som presenterades i oktober 2025 av Skogsindustrierna, Skogforsk, Sveaskog, Lantbrukarnas Riksförbund, Sveriges Åkeriföretag och Riksförbundet Enskilda Vägar i rapporten Nationell strategi för enskilda vägar – En förutsättning för livet utanför städerna. Trafikverket, Skogsstyrelsen och Sveriges lantbruksuniversitet har med sin kompetens bidragit till utformandet av strategin.

Organisationerna bakom strategin pekar ut stora brister i dagens system för enskilda vägar kopplat till ansvarsfördelning, kompetens, långsiktig planering och rätt stöd. Bland identifierade brister nämns bl.a. brist på och efterlevnad av gemensamma normer och riktlinjer samt att förrättningar och samverkan mellan väghållare samt fastighetsägare försvåras av krångliga regelverk och dyra alternativ, vilket påverkar vägarnas långsiktighet och kostnader.

Strategin lyfter fram fyra centrala reformer som krävs för att rusta det enskilda vägnätet för framtiden.

1. Nationell samordnare – för konkurrenskraft och robusthet i hela landet: Utse myndighet(er) med ansvar att driva samordning, stöd och långsiktig utveckling i frågor kopplat till enskilda vägar.

2. Rättssäker samverkan – för effektivare väghållning: Underlätta förrättningsprocessen samt skapa verktyg som möjliggör enklare, effektivare samverkan.
3. Effektivare nyttjande och underhåll – för ett robustare enskilt vägnät: Säkra tillgång till vägdata, grusmaterial och ny teknik.
4. Utbildning och normer – för kompetens och kvalitet: Utveckla utbildningar, branschnormer och fortbildning i nära dialog med näringen.

I strategin pekar organisationerna ut åtgärder som de anser att regeringen bör vidta kopplat till de fyra reformområdena.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har återkommande behandlat motionsyrkanden om vissa belysningsfrågor, senast i betänkande 2024/25:TU11 Vägtrafik- och fordonsfrågor. I det betänkandet konstaterade utskottet att det pågår en översyn av statliga belysningsanläggningar. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå motionsförslagen, och riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar inledningsvis när det gäller frågan om ljusföreningar 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 noterar även att Trafikverket på olika sätt arbetar med att minimera mängden ljusföreningar, bl.a. genom att finansiera forskning. Dessutom kan utskottet konstatera att det pågår en översyn av statliga belysningsanläggningar liksom arbete med att ta fram belysningsplaner för det statliga vägnätet och att det finns ett samarbete mellan Trafikverket och SKR på området. Utskottet har inte skäl att ifrågasätta det arbete som görs för att säkerställa att vägbelysningsanläggningar uppfyller både trafiksäkerhetskrav och miljöhänsyn.

När det gäller enskildas rätt gentemot vägföreningar och offentliga markägare menar utskottet att detta regleras i befintliga bestämmelser. Utskottet noterar dock samtidigt att det kan finnas behov av vissa förtydliganden om vägför rättningar. I sammanhanget har utskottet noterat att det finns ett relativt nytt branschinitiativ för en nationell strategi för enskilda vägar som bl.a. innehåller förslag på åtgärder inom området rättssäker samverkan. Utskottet välkomnar att frågan är uppmärksammas och avser att noga följa utvecklingen på området. Utskottet anser därmed att det för tillfället inte finns skäl att ta ytterligare initiativ inom området.

Därmed avstyrker utskottet motionerna 2025/26:2614 (C) och 2025/26:3633 (KD).

Ideella föreningars kostnader för arrangemang på allmän väg

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsförslag om ideella föreningars kostnader för arrangemang på allmän väg. Utskottet hänvisar till genomförda regeländringar på området som innebär att motionsyrkandet är väl tillgodosett.

Motionen

I motion 2025/26:606 framhåller Lars Isacson (S) att Trafikverket ska ges i uppdrag att säkerställa långsiktiga och föreningsvänliga regler för arrangemang på allmänna vägar, utan kostnader för ideella föreningar. Motionären pekar på att Trafikverket behöver tydliga ramar som garanterar att ideella föreningar inte belastas med avgifter för skyltning och enklare åtgärder i samband med arrangemang på statliga vägar.

Bakgrund och pågående arbete

Gällande rätt

I vägmärkesförordningen (2007:90) finns bestämmelser om hur kostnaderna i samband med skyltning vid arrangemang ska hanteras. Enligt förordningen ska den som ansvarar för arrangemanget betala de kostnader för anordningar som tillfälligt behövs vid ett tillfälligt arrangemang eller motsvarande. I förordningen finns dock numera ett undantag som innebär att Trafikverket har möjlighet att avstå från att kräva ersättning från ideella föreningar och andra ideella organisationer för bl.a. omskyltningskostnader på allmän väg, där Trafikverket är väghållare, vid tillfälliga arrangemang. Möjligheten till undantaget trädde i kraft den 1 januari 2025.

Som väghållare för statens räkning ansvarar Trafikverket för de åtgärder som behöver vidtas i samband med ett arrangemang på allmänna statliga vägar, t.ex. ett motionslopp. Under 2024 hanterade Trafikverket 622 arrangemang, varav 529 ideella.

Ändring i vägmärkesförordningen

Under 2023 respektive 2024 fattade regeringen beslut som innebar att Trafikverket under respektive år kunde avstå från att begära ersättning för ideella föreningars och organisationers kostnader för tillfälliga arrangemang på statliga vägar.

För att hitta en mer långsiktig lösning för de föreningar som ordnar arrangemang beslutade regeringen i november 2024 om en ändring i vägmärkesförordningen. Ändringen innebar att Trafikverket kan avstå från att

kräva ideella föreningar och andra ideella organisationer på omskylningskostnader på allmän väg, där Trafikverket är väghållare, vid tillfälliga arrangemang. Ändringen trädde i kraft den 1 januari 2025.

Trafikverket meddelar på sin webbplats sin avsikt att tillämpa kostnadsfördelningen på motsvarande sätt som för 2023 och 2024 med ett kostnadstak på 150 000 kronor. Kostnader som överstiger detta belopp faktureras arrangören till självkostnadspris.

Av Trafikverkets regleringsbrev för 2025 framgår att myndigheten ska redovisa antalet tillfälliga arrangemang som har medfört omskylning eller anordningar under 2025. Trafikverkets totala kostnader för dessa arrangemang samt hur kostnaderna fördelats mellan Trafikverket och arrangörerna ska också framgå av redovisningen.

Anslagsökning till Trafikverket

I budgetpropositionen för 2025 (prop. 2024/25:1 utg.omr. 22) aviserade regeringen en permanent anslagsökning till Trafikverket på 8 miljoner kronor per år för att möjliggöra en permanent lösning på frågan om kostnader för skyltning vid tillfälliga arrangemang. Regeringen framhöll att det är viktigt att idrotten och ideella organisationer har goda villkor och möjlighet att bedriva sin verksamhet, vilket även gäller nyttjande av statlig väg för t.ex. motions- och tävlingslopp. Regeringen ökade därför anslaget för att möjliggöra att ideella föreningar och organisationer ska undantas från att behöva betala för Trafikverkets kostnader för bl.a. omskylning och andra anordningar som krävs vid sådana lopp på statlig väg.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet behandlade ett motionsförslag om ideella föreningars kostnader för arrangemang på allmän väg senast i betänkande 2024/25:TU11 Vägtrafik- och fordonsfrågor. Då hänvisade utskottet till nyligen genomförda regeländringar på området som innebär att motionsyrkandet är väl tillgodosett. Utskottet föreslog därmed att motionsyrkandet skulle avslås, och riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet anser att det är önskvärt utifrån flera aspekter, bl.a. folkhälsa och turism, att ideella föreningar och organisationer får möjlighet att anordna tillfälliga arrangemang på allmän väg utan att behöva stå för omskylningskostnader. Utskottet ser därför positivt på den permanenta anslagsökning till Trafikverket som regeringen anvisat för detta ändamål. Utskottet påminner också om den ändring i vägmärkesförordningen som regeringen beslutat om och som innebär att Trafikverket sedan den 1 januari 2025 kan avstå från att kräva ideella föreningar och organisationer på omskylningskostnader vid tillfälliga arrangemang såsom motionslopp på cykel.

Därmed finner utskottet att motionsyrkandet är väl tillgodosett och att det saknas skäl att vidta några åtgärder på området. Utskottet avstyrker därför motion 2025/26:606 (S).

Hantering av vissa avgifter på trafikområdet

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsförslag om hanteringen av trängsel- och vägavgifter. Utskottet påminner om att den ansvariga myndigheten har tagit fram rutiner som innehåller betydande inslag av automatisering för att hantera dessa avgifter.

Jämför reservation 28 (C).

Motionen

I kommittémotion 2025/26:3728 yrkande 98 anför Ulrika Heie m.fl. (C) att det behövs en översyn av förutsättningarna för att automatisera Transportstyrelsens hantering av trängsel- och vägavgifter. Myndigheten borde enligt motionärerna utreda automatiserade system som antingen innebär att trängselavgifterna ackumuleras per fordon till dess att beloppet överstiger en viss större summa och först då faktureras eller att den årliga summan belastar fordonsägarens skattekonto.

Bakgrund och pågående arbete

Gällande rätt

Möjligheten att ta ut infrastrukturavgifter på vägar regleras bl.a. i lagen (2024:172) om infrastrukturavgifter på väg. Enligt lagen får infrastrukturavgifter tas ut för att bl.a. täcka kostnader för en väginfrastruktur och kostnader för luftföroreningar. Det finns även möjlighet att ta ut avgifter på vägar enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon.

Trängselskatt tas ut i enlighet med lagen (2004:629) om trängselskatt. Syftet med skatten är att minska trängseln, förbättra miljön och bidra till att finansiera infrastruktuursatsningar. Trängselskatt tas ut i Stockholm och Göteborg.

Hantering av infrastrukturavgifter, trängselskatt och vägavgifter för tunga fordon

Transportstyrelsen ansvarar för hanteringen av både infrastrukturavgifter och trängselskatt. Betalningen sker i efterskott för hela månadens samlade avgifter respektive skatt.

Processen går till så att ägaren av det fordon som har passerat en betalpunkt får en inbetalningsavi från Transportstyrelsen. Av avin framgår hur mycket

som ska betalas. Betalningen görs via autogiro eller bankgiro. Alla som har en digital brevlåda får avin till den, men avin kan också skickas med e-avi (e-faktura) eller vanlig post. För företag finns det även möjlighet att använda sig av s.k. elektroniskt informationsutbyte, vilket innebär att hanteringen blir elektronisk hela vägen från Transportstyrelsen till företaget.

Varje fordonsägare har ansvar för att avgiften betalas in i tid. Om en trängselskatt inte betalas i tid tillkommer en tilläggsavgift om 500 kronor. Om en infrastrukturavgift inte betalas i tid tillkommer en förseningsavgift på 300 kronor, och om inte heller den betalas blir det dessutom en tilläggsavgift på 500 kronor.

Vägavgifter för tunga fordon hanteras på ett annat sätt. Sedan 2024 delas vägavgiftspliktiga fordon in i s.k. koldioxidutsläppsklasser 1–5, och klassen avgör storleken på den vägavgift som ska tas ut för fordonet. Klassen räknas ut baserat på hur mycket utsläpp fordonet har. Ju högre klass, desto mindre utsläpp har fordonet.

Vägavgifter för tunga fordon tas ut för ett år i taget fr.o.m. den dag då lastbilen ställs på och ska betalas inom tre veckor. Fordonsägaren får ett inbetalningskort på avgiften från Transportstyrelsen. Det går också att betala via autogiro. Om avgiften inte betalas i tid, tas en dröjsmålsavgift ut.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har tidigare behandlat ett motionsförslag om hanteringen av trängselskatt och vägavgifter i betänkande 2024/25:TU11 Vägtrafik- och fordonsfrågor. Utskottet påminde om att den ansvariga myndigheten har tagit fram rutiner för att hantera dessa avgifter som innehåller betydande inslag av automatisering. Därmed föreslog utskottet att motionsyrkandet skulle avslås, och riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet kan konstatera att Transportstyrelsen har tagit fram rutiner för att hantera infrastrukturavgifter, vägavgifter och trängselskatt. I sammanhanget vill utskottet även uppmärksamma att dessa rutiner innehåller betydande inslag av elektronisk och därmed automatiserad hantering, t.ex. på så sätt att trängselskatt faktureras i efterskott för månadens samlade skatt, t.ex. via en e-faktura, oavsett hur många gånger ett fordon har passerat en viss betalpunkt. För företag finns det dessutom möjlighet att använda sig av ett system som är elektroniskt och automatiserat hela vägen från Transportstyrelsen till företaget. Därmed ser utskottet inte anledning att ha några synpunkter på myndighetens hantering av denna fråga.

Utskottet anser sammanfattningsvis att det saknas skäl att ta något initiativ med anledning av motion 2025/26:3728 (C) yrkande 98, som därmed avstyrks.

Reservationer

1. En fossilfri fordonsflotta, punkt 1 (V)

av Malin Östh (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

2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkandena 67 och 68, bifaller delvis motionerna

2025/26:3422 av Katarina Luhr m.fl. (MP) yrkandena 122 och 123,

2025/26:3428 av Emma Nohrén m.fl. (MP) yrkande 43,

2025/26:3668 av Kjell-Arne Ottosson (KD) och

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 85 i denna del och avslår motionerna

2025/26:1797 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD),

2025/26:3278 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 10 och 13 samt

2025/26:3582 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 59 i denna del.

Ställningstagande

För att Sverige ska kunna genomföra en omställning till fossilfria vägtransporter behövs ytterligare åtgärder i närtid. I en rad europeiska länder diskuterar och förbereds förbud mot nyförsäljning av bilar som drivs av fossila bränslen. 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 landet.

Enligt nu gällande beslut kommer nybilsförsäljning av fossildrivna bilar att bli förbjudet inom EU 2035. Försäljningsförbudet på lätta fordon kan dock vara på väg att luckras upp eftersom EU-kommissionen i december 2025 presenterade ett förslag som innebär att biltillverkarna fr.o.m. 2035 i stället ska minska utsläppen från avgasröret med 90 procent, medan de återstående 10 procenten enligt förslaget ska kompenseras genom användning av koldioxidsnålt stål tillverkat i EU eller e-bränslen och biobränslen. Det kommer att möjliggöra försäljning av bl.a. laddhybrider och fordon med förbränningsmotorer även efter 2035. Jag menar att ett förbud är angeläget för att öka omställningstakten och påskynda fordonsflottans omställning och anser därför att Sverige bör införa ett förbud mot försäljning av nya bilar som drivs med fossila bränslen efter 2030. Som en konsekvens av försäljningsförbudet bör inte heller fossilt drivna bilar importeras till Sverige efter 2030.

Många bilägare har inte ekonomiska resurser att köpa en ny bil med låga utsläpp, och samtidigt är en stor del av vår befintliga fordonspark som i dag drivs med fossila drivmedel möjlig att konvertera till t.ex. etanoldrift (E85) eller biogasdrift. Länder som Finland och Frankrike har med framgång infört konverteringsregler och statligt ekonomiskt stöd för att göra det enklare att konvertera befintliga bilar till fossilfri drift. Jag anser därför att regeringen snarast bör återkomma med förslag på nödvändiga regeländringar för ökad tillämpning av konvertering av fordon för att så många bilägare som möjligt ska kunna ställa om sina bilar till miljövänlig drift.

2. En fossilfri fordonsflotta, punkt 1 (C)

av Ulrika Heie (C).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2025/26:3582 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 59 i denna del och

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 85 i denna del,

bifaller delvis motionerna

2025/26:1797 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD),

2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 68,

2025/26:3422 av Katarina Luhr m.fl. (MP) yrkande 122,

2025/26:3428 av Emma Nohrén m.fl. (MP) yrkande 43 och

2025/26:3668 av Kjell-Arne Ottosson (KD) samt

avslår motionerna

2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 67,

2025/26:3278 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 10 och 13 samt

2025/26:3422 av Katarina Luhr m.fl. (MP) yrkande 123.

Ställningstagande

Jag är ytterst bekymrad över Klimatpolitiska rådets rapporter där det återkommande kan konstateras att svensk klimatpolitik inte ser ut att styra mot målefterlevnad av vare sig de svenska eller de europeiska klimatmålen.

Jag är angelägen att driva på för att Sverige ska nå målet om en fossiloberoende fordonsflotta och utsläppsminskningar från inrikes transporter på 70 procent till 2030. Jag anser därför att regeringen bör införa styrmedel för att bromsa den utsläppsökning som nu sker och säkerställa efterlevnaden av transportsektorns utsläppsminskningssmål till 2030. Dessa styrmedel bör inkludera ett brett spektrum av resultatinriktade lösningar för att främja ökad

användning av klimateffektiva biodrivmedel, utökad elektrifiering och mer effektiva transportlösningar. Jag anser vidare att regeringen bör se över möjligheten att införa en energideklaration på personbilar vid nyförsäljning som tydligt och jämförbart klargör livscykelperspektivet. Jag vill i sammanhanget betona att det är utsläppen och miljöpåverkan från transporterna som ska minska och inte mobiliteten.

Enligt min mening finns det i detta sammanhang även skäl att förbättra möjligheten att konvertera bilar till mer miljövänlig drift. De bilar som konverteras ska då självklart kunna ta del av de stimulansåtgärder som ges till miljöbilar. Om en bilägare väljer att konvertera sin bil bör personen även kunna finansiera omställningen inom ramen för Centerpartiets förslag till grönt avdrag.

3. En fossilfri fordonsflotta, punkt 1 (MP)

av Linus Lakso (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

2025/26:3278 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 10 och 13,

2025/26:3422 av Katarina Luhr m.fl. (MP) yrkandena 122 och 123 samt

2025/26:3428 av Emma Nohrén m.fl. (MP) yrkande 43,

bifaller delvis motionerna

2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkandena 67 och 68,

2025/26:3668 av Kjell-Arne Ottosson (KD) och

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 85 i denna del och avslår motionerna

2025/26:1797 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) och

2025/26:3582 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 59 i denna del.

Ställningstagande

Jag anser att Sverige ska ha ett transportsystem som tillgodoser behovet av transporter för personer och näringsliv, och samtidigt klarar klimatmålet och övriga miljömål, trafiksäkerhet och hälsa. Målbilden är ett utsläppsfritt och transporteffektivt samhälle. Jag kan samtidigt konstatera att Sveriges nuvarande regering tillsammans med Sverigedemokraterna har genomfört en rad åtgärder som kraftigt ökar utsläppen inom transportsektorn. Dessa åtgärder har bl.a. gjort att elektrifieringen av tunga transporter avstannat. Jag menar att man behöver införa en palett av stimulanser med allt från högre pris på utsläpp

till stimulanser som investeringsstöd, skatteavdrag på laddel och anpassade miljözoner, en ”miljözon 3B” avsedd för lastbilar, för att få fart på elektrifieringen av tunga transporter.

Jag framhåller vidare att riksdagen behöver ta ställning till ett slutdatum för försäljning av fossila drivmedel inom transportsektorn, och detta behöver sedan kommuniceras i god tid. Ett slutdatum kommer att medföra att allt fler som ska köpa nya fordon väljer fordon utan fossila drivmedel. Jag anser att det är angeläget att fasa ut nybilsförsäljningen av fossilbilar och att ett slutdatum för nyförsäljning av mopeder med förbränningsmotorer också bör införas. Det finns i dag flera olika modeller av elmopeder på marknaden och det är angeläget att marknaden inte tillförs nya mopeder med förbränningsmotorer. Mopeder står för lokalt buller och utsläpp av luftföroreningar som är skadliga för människor.

En viktig åtgärd för att minska utsläppen från den befintliga fordonsflottan är att konvertera bilar från fossildrift till exempelvis biogasdrift eller el. Frankrike ligger långt fram när det gäller att på olika sätt främja konvertering av fossilbilar genom stöd till bilägare såväl som verkstäder. Jag anser att Sverige bör införa ett konverteringsstöd från fossildrift för fordon, farkoster och arbetsmaskiner i jordbruket.

4. Tillgång till fossilfri tankning, punkt 2 (V)

av Malin Östh (V).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 15 och
avslår motionerna

2025/26:3422 av Katarina Luhr m.fl. (MP) yrkande 125 och

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 85 i denna del, 92 och 93.

Ställningstagande

Förutsättningarna för en omställning till ett fossilfritt och transporteffektivt samhälle skiljer sig mellan städer och landsbygder. Trafikverkets bedömning är att potentialen för ett mer transporteffektivt samhälle är störst i storstäder och andra större städer. Jag delar uppfattningen att åtgärder för ökad transporteffektivitet är störst i storstäder och större städer. Men även på landsbygderna finns potential för överflyttning av bil- och lastbilstransporter till mer hållbara transportsätt samt en ökad belägningsgrad i transporterna. Jag menar att det

på landsbygder behövs en ökad tyngdpunkt på åtgärder som stärker tillgången till förnybara drivmedel även om det också är möjligt att öka transport-effektiviteten genom ytterligare åtgärder, t.ex. förbättrad tillgång till kollektivt resande. Jag anser att det krävs ökade statliga insatser på området och vill därför att regeringen återkommer med förslag på åtgärder för att stärka tillgången på förnybara drivmedel på landsbygden.

5. Tillgång till fossilfri tankning, punkt 2 (C)

av Ulrika Heie (C).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 85 i denna del, 92 och 93 samt

avslår motionerna

2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 15 och

2025/26:3422 av Katarina Luhr m.fl. (MP) yrkande 125.

Ställningstagande

För att bryta beroendet av fossila bränslen och minska klimatutsläppen i transportsektorn krävs många olika åtgärder. Det handlar bl.a. om en ökad biodrivmedelsanvändning och fordon med nollutsläpp som drivs med grön el eller vätgas och bränsleceller. Jag anser bl.a. att den s.k. pumplagen bör ses över för att möjliggöra fler fossilfria drivmedel.

Jag vill även se 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. När ny teknik implementeras ökar också behovet av att nya affärsmodeller växer fram och utvecklas så att tekniken kan kommersialiseras. Vidare är det för att främja utvecklingen av t.ex. bränslecellsfordon viktigt att sätta upp långsiktiga regler för marknaden. Därför anser jag att det bör beredas en nationell plan för att identifiera kritiska stråk där nyttjandegraden av bränslecellsfordon väntas vara hög för att därigenom möjliggöra en snabbare utbyggnad av vätgasinfrastruktur med nationell samordning. Strategiska noder för vätgasproduktion bör också identifieras.

Jag uppmanar slutligen regeringen att snarast redovisa Sveriges nationella handlingsprogram till kommissionen i enlighet med EU-förordningen om infrastruktur för alternativa bränslen (AFIR).

6. Tillgång till fossilfri tankning, punkt 2 (MP)

av Linus Lakso (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2025/26:3422 av Katarina Luhr m.fl. (MP) yrkande 125 och
avslår motionerna

2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 15 och

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 85 i denna del, 92 och 93.

Ställningstagande

Fossildrivna och särskilt energislukande fordon ska fasas ut. Fordonen måste bli mer effektiva och drivas med förnybara drivmedel inklusive el. När hela transportsektorn ska bli 100 procent fossilfri krävs flera olika typer av förnybara drivmedel, bl.a. biogas.

Jag anser att infrastrukturen för förnybara drivmedel, likväl som laddinfrastrukturen, bör byggas ut för att främja en ökad utbytestakt för den fossila fordonsflottan. Jag vill därför att det tas fram en nationell plan för tankställen för biogas.

7. Laddinfrastruktur för elfordon, punkt 3 (S)

av Aylin Nouri (S), Mattias Ottosson (S), Åsa Karlsson (S), Kadir Kasirga (S) och Carina Ödebrink (S).

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

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkandena 7, 21 och 22 samt

2025/26:3732 av Åsa Westlund m.fl. (S) yrkande 34,

bifaller delvis motionerna

2025/26:655 av Peder Björk m.fl. (S),

2025/26:3582 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 59 i denna del och

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 79 och
avslår motionerna

2025/26:859 av Magnus Manhammar (S),

2025/26:1496 av Eric Westroth (SD),

2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 16,

2025/26:2789 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 17,

2025/26:3422 av Katarina Luhr m.fl. (MP) yrkandena 61, 124, 128 och 129,

2025/26:3582 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkandena 80 och 81,

2025/26:3596 av Elisabeth Thand Ringqvist m.fl. (C) yrkandena 10, 11, 39
och 56,

2025/26:3632 av Magnus Jacobsson (KD) och

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 90.

Ställningstagande

En väl utbyggd laddinfrastruktur över hela landet är en grundförutsättning för att elektrifieringen av transportsektorn ska bli verklighet. Sverige behöver därför fler laddstationer, och dessa måste ha en jämn spridning över hela landet. Vi efterlyser tydliga incitament för att driva på omställningen till el och andra gröna drivmedel. Vi vill vidare understryka vikten av att skynda på utbyggnaden av laddinfrastruktur i hela landet. Det är mycket angeläget att denna kan byggas ut i en sådan takt att den inte blir ett hinder för elektrifieringen av transportsektorn.

Vi vill även understryka att elektrifieringen måste vara en omställning som hela Sverige kan delta i. Det får inte bli en klassfråga där endast de med egna villor och privata laddplatser kan vara med. För en stor del av befolkningen är det avgörande att kunna ladda bilen där man bor, även utan tillgång till egen parkeringsplats. Vi anser därför att ett särskilt fokus måste riktas mot laddinfrastruktur i flerbostadshus för att kunna ersätta fler fossildrivna bilar med elbilar.

De allra flesta laddar sin elbil hemma eller på arbetsplatsen. Men för att möjliggöra längre resor krävs god tillgång till publik laddning. Vi vill därför även uppmärksamma att information om var laddplatser finns, deras tillgänglighet och effekt måste vara lättillgänglig. Branschen behöver enligt vår mening ta ett större ansvar för samordning på området. Genom s.k. roaming mellan olika aktörer kan elbilsägare få tillgång till all nödvändig information och smidigt använda publika laddstationer oavsett leverantör.

8. Laddinfrastruktur för elfordon, punkt 3 (V)

av Malin Östh (V).

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

2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 16 och

2025/26:2789 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 17,

bifaller delvis motionerna

2025/26:655 av Peder Björk m.fl. (S),

2025/26:3422 av Katarina Luhr m.fl. (MP) yrkandena 124 och 128,

2025/26:3582 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkandena 59 i denna del och 80,

2025/26:3596 av Elisabeth Thand Ringqvist m.fl. (C) yrkande 11,

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 21 och

2025/26:3732 av Åsa Westlund m.fl. (S) yrkande 34 och

avslår motionerna

2025/26:859 av Magnus Manhammar (S),

2025/26:1496 av Eric Westroth (SD),

2025/26:3422 av Katarina Luhr m.fl. (MP) yrkandena 61 och 129,

2025/26:3582 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 81,

2025/26:3596 av Elisabeth Thand Ringqvist m.fl. (C) yrkandena 10, 39 och 56,

2025/26:3632 av Magnus Jacobsson (KD),

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkandena 7 och 22 samt

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 79 och 90.

Ställningstagande

För att minska transportsektorns klimatutsläpp i Sverige finns två mål på kort sikt – dels det nationella 2030-målet, som innebär att utsläppen från inrikes transporter ska minska med 70 procent till 2030, dels EU:s bindande krav om halverade utsläpp inom ESR-sektorn (där transporter ingår) till 2030. Att ställa om transportsektorn på det sätt som krävs för att klara antagna mål och hålla uppvärmningen väl under 2 grader handlar om att åstadkomma en snabb, stabil och genomtänkt utsläppsminskning. Men utsläppsminskningar är i sig inte nog, utan det som krävs de kommande åren är ett systemskifte där vi fasar ut och gör oss oberoende av fossila bränslen. Det är en stor omställning som behöver ske snabbt, ordnat och rättvist.

Enligt min mening är tillgången till laddinfrastruktur central för att lyckas med omställningen. Det finns dock skillnader i tillgången till laddinfrastruktur inom landet och tillgången är generellt sämre i gles- och landsbygdskommuner

än i städer. Jag anser att ett av grundproblemen är att alla åtgärder som regeringen vidtagit kring utbyggnad av laddinfrastrukturen i huvudsak sker på marknadsmässiga grunder, där statens insatser fokuseras på att samordna och följa upp. Jag menar att staten behöver ta ett helhetsansvar för laddinfrastrukturen och säkra en god tillgång till laddplatser i hela landet. Jag vill därför att regeringen återkommer med en strategi för hur Sverige ska uppnå EU:s mål om minst en laddpunkt per tio laddbara fordon.

Vidare måste det vara enkelt för människor i vardagen att resa hållbart för att takten i omställningen ska öka och fler ska kunna köra elbilar i stället för fossilt drivna bilar. Energimyndigheten har konstaterat att tillgången till laddinfrastruktur är alltför låg för många människor som bor i flerfamiljshus trots att det finns förmånliga bidragsstöd. Jag anser att den som har rätt att besluta om laddplatser inte ska kunna neka en boende tillgång till detsamma utan starka skäl. Det är därför angeläget att regeringen under 2026 återkommer till riksdagen med förslag på lagstiftning för rätt att installera en laddpunkt på sin parkeringsplats.

9. Laddinfrastruktur för elfordon, punkt 3 (C)

av Ulrika Heie (C).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2025/26:3582 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkandena 59 i denna del, 80 och 81,

2025/26:3596 av Elisabeth Thand Ringqvist m.fl. (C) yrkandena 10, 11, 39 och 56 samt

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 79 och 90, bifaller delvis motionerna

2025/26:655 av Peder Björk m.fl. (S),

2025/26:1496 av Eric Westroth (SD),

2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 16,

2025/26:2789 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 17,

2025/26:3422 av Katarina Luhr m.fl. (MP) yrkandena 124, 128 och 129 samt

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 21 och avslår motionerna

2025/26:859 av Magnus Manhammar (S),

2025/26:3422 av Katarina Luhr m.fl. (MP) yrkande 61,

2025/26:3632 av Magnus Jacobsson (KD),

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkandena 7 och 22 samt

2025/26:3732 av Åsa Westlund m.fl. (S) yrkande 34.

Ställningstagande

Inledningsvis vill jag betona att alla ska ha möjlighet att ladda och tanka sin bil. En förutsättning för fortsatt elektrifiering och omställning av fordonsflottan är enligt min bedömning att infrastrukturen för att ladda och tanka grönt är väl utbyggd. En laddinfrastruktur som möjliggör elektrifiering måste bestå av goda möjligheter till laddning i hemmet, på arbetsplatsen och längs vägen. Det kräver i sin tur stöd för installation av laddpunkter, incitament för laddmöjligheter på arbetsplatser och ett statligt ansvar för en laddinfrastruktur i hela landet, utan s.k. vita fläckar. Den lokala lanthandeln och de lokala bensinstationerna bör få ekonomiska möjligheter att bli snabbladdstationer. Det ska även vara självklart och lönsamt för bostadsrättsföreningar, hyresvärdar och parkeringsbolag att varje parkeringsplats har en laddmöjlighet. Jag menar att det därför behövs en översyn av möjligheten att bygga ut Sveriges laddinfrastruktur på parkeringsplatser, vägar och farleder, med incitament för hem, bostadsrättsföreningar och arbetsplatser, samt en översyn av regelverken för bidrag och installation. Dessutom behöver man se över möjligheten för knutpunkter på landsbygden, som bemannade mackar och lanthandlare, att bli snabbladdpunkter. Jag menar dock samtidigt att ideella föreningar med svag ekonomi, som bygdegårdar och kyrkor, måste kunna undantas från kravet på laddpunkter där det blir ekonomiskt orimligt. Jag ser därför positivt på att regeringen fattade beslut med denna innebörd i december 2024.

Vidare bör regeringen verka för en nationell strategi för ökad elektrifiering av Sveriges transporter, inklusive tunga godstransporter, med en utbyggnadsplan för laddinfrastrukturen med ambitiösa mål, en översyn av beslutsprocesser samt samarbete med andra länder för att sätta en standard. Jag vill också framhålla att det är viktigt att fortsätta med satsningar på elektrifiering av vägstråk och att Trafikverket i högre utsträckning än i dag måste 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 anser att regeringen behöver se över möjligheten att införa nationella mål för täthet av laddpunkter och att Sverige även bör ha ett mål om 150 000 offentliga elbilsaddare till 2030 med motsvarande handlingsplan och resurser. Det är viktigt att främja utvecklingen av eldrivna fordon genom att ta fram långsiktiga regler för marknaden. Vidare anser jag att snabbladdning ska erbjudas för fordon på Trafikverkets alla rastplatser runt om i landet, så att externa leverantörer snabbt kan bygga ut laddinfrastrukturen. Jag välkomnar därför Trafikverkets redovisning i höstas av förutsättningarna för stationär laddning på Trafikverkets rastplatser.

Jag vill framhålla att alla ska ges möjlighet att installera en laddpunkt på egen bekostnad på parkeringsplatser i anslutning till ett hus eller en privatägd lägenhet. Vidare menar jag att kommunerna behöver ta ansvar för att möjliggöra laddning vid gatuparkeringar och i parkeringsgarage. Det måste bli

billigare och enklare för samfälligheter att investera i laddmöjligheter. I de större städerna bör det dyrbara utrymme som upplåts till gatuparkering alltid ha medföljande laddpunkter.

I sammanhanget vill jag också peka på att staten och privata aktörer bör sträva efter en ökad standardisering av laddpunkter och betalningsmetoder för att öka användarvänligheten. En standardisering av såväl tillgänglighet som teknisk utformning bör också i högre grad genomföras internationellt och på EU-nivå. Alla laddoperatörer inom EU ska enligt min uppfattning kunna erbjuda enkla betalningslösningar, och det är något som regeringen bör verka för i förhandlingar. Jag vill även framhålla att en ökad möjlighet till flexibel laddning och lagring, inklusive i elbilars batterier, kan bidra till ett smartare och robustare elnät och därmed underlätta omställningen. Vidare är det enligt min mening viktigt att publika laddstationer möjliggör betalning via roaming, har öppna gränssnitt och är redo för V2X (vehicle-to-everything).

Jag vill också framhålla vikten av att underlätta laddning av elfordon genom att den privatperson, det företag eller den bostadsrättsförening som äger en laddpunkt enkelt ska kunna tillgängliggöra den för uthyrning. Privatpersoner ska alltid kunna använda egenproducerad solel skattefritt i sina laddboxar, kunna erbjuda laddning till andra mot ersättning samt kunna sälja el ur sitt bilbatteri tillbaka till nätet. Detta är en utveckling som bör gynnas med skatter och tillstånd.

Slutligen anser jag att de publika laddstationerna bör ha tydliga och jämförbara uppgifter om priser för laddning. Staten bör i högre grad ställa krav på ökad tillgänglighet och enkelhet när det gäller de laddstationer som har fått statligt stöd. De laddstationer som får någon form av offentligt stöd bör exempelvis ha öppna gränssnitt, inte kräva registrering för betalning och kunna hantera ett ansträngt effektläge i elsystemet.

10. Laddinfrastruktur för elfordon, punkt 3 (MP)

av Linus Lakso (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

2025/26:3422 av Katarina Luhr m.fl. (MP) yrkandena 61, 124, 128 och 129, bifaller delvis motionerna

2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 16,

2025/26:2789 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 17,

2025/26:3596 av Elisabeth Thand Ringqvist m.fl. (C) yrkandena 10 och 11,

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 21,

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 79 och
2025/26:3732 av Åsa Westlund m.fl. (S) yrkande 34 och
avslår motionerna
2025/26:655 av Peder Björk m.fl. (S),
2025/26:859 av Magnus Manhammar (S),
2025/26:1496 av Eric Westroth (SD),
2025/26:3582 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkandena 59 i denna del, 80 och
81,
2025/26:3596 av Elisabeth Thand Ringqvist m.fl. (C) yrkandena 39 och 56,
2025/26:3632 av Magnus Jacobsson (KD),
2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkandena 7 och 22 samt
2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 90.

Ställningstagande

För att klara klimatomställningen är det helt nödvändigt att påskynda arbetet för fler utsläppsfria fordon som går på bl.a. el och att säkerställa laddplatser såväl för lätta fordon som för tung trafik och annan nyttotrafik längs med det statliga vägnätet. Elbilen måste bli tillgänglig för fler och det behövs därför en förbättrad tillgång till laddinfrastruktur längs med de större vägarna samt för att boende ska kunna ladda hemma. Samtidigt kan staten ge stöd genom medel, regelförenklingar och tillgång till förnybar el i hela landet.

Jag anser att det behöver tas fram en nationell plan för utbyggnaden av laddinfrastrukturen i hela landet och det krävs ett ökat statligt ansvar för s.k. vita fläckar på kartan över laddstolpar. Jag vill i sammanhanget påminna om den åtgärdslista för en snabb och samhällsekonomiskt effektiv utbyggnad av laddinfrastruktur i hela landet som Energimyndigheten och Trafikverket tagit fram (ER 2023:23). Jag anser att det är angeläget att den genomförs.

Elnätet behöver också balanseras lokalt. Därför behöver elmarknaden utvecklas och kompletteras med lokala och regionala marknader som möjliggör bl.a. att den som är elkund enklare kan sälja sitt överskott genom att mata tillbaka el från ett batteri hemma, exempelvis i bilen, när elpriset är högt eller när det är brist på kapacitet i elnätet. För att möjliggöra detta tekniskt bör laddboxar som installeras genom det gröna teknikavdraget och som uppfyller standarden ISO 15118 få ett högre avdrag på 75 procent.

Slutligen vill jag även att åtgärder vidtas för att underlätta för långsam-laddning, och att det utreds hur en lagstiftning som ger tillträde till laddning kan utformas. För att detta ska genomföras bör en myndighet få ett särskilt samordningsansvar för de stöd som ges till ladd- och tankinfrastruktur för el och vätgas till personbilar, lätta lastbilar och tunga fordon, fartyg och flyg. Jag vill också understryka att det även behövs en utveckling av riktade stöd för ladd- och tankinfrastruktur, byte av batterier och transport av batterier till arbetsmaskiner.

11. Vissa andra styrmedel i fråga om transportsektorns klimatmål, punkt 4 (C)

av Ulrika Heie (C).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 75,

bifaller delvis motion

2025/26:196 av Rashid Farivar (SD) yrkande 2 och
avslår motion

2025/26:3422 av Katarina Luhr m.fl. (MP) yrkande 109.

Ställningstagande

Jag efterfrågar politik som fokuserar på fordonets utsläpp ur ett livscykelperspektiv (well-to-wheel). Att som i dag endast räkna utsläppen ur avgasröret ger enligt min mening en missvisande bild av utsläppen från fordonssektorn och leder inte till den mest effektiva politiken för utbytet av fordonsparken. Jag anser därför att miljöbilsdefinitionen ska vara teknikneutral och fokusera på fordonets utsläpp.

12. Vissa andra styrmedel i fråga om transportsektorns klimatmål, punkt 4 (MP)

av Linus Lakso (MP).

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

2025/26:3422 av Katarina Luhr m.fl. (MP) yrkande 109 och

avslår motionerna

2025/26:196 av Rashid Farivar (SD) yrkande 2 och

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 75.

Ställningstagande

Jag anser att kommunerna bör få möjlighet att kontrollera om regler om dubbdäcksförbud och miljözoner följs, vilket skulle öka reglernas genomslag och avlasta polisen. Enligt Trafikverket är hälften av alla bilresor i tätort kortare än 5 kilometer. Att få ned utsläppen från dessa resor till nära noll är enligt min uppfattning inte bara en lågt hängande frukt i klimatarbetet, utan det skulle även ge positiva sidoeffekter som minskade luftföroreningar i städer, förbättrad folkhälsa och mer attraktiva stadsmiljöer. Jag anser därför att bilåkandet i våra städer måste minska.

13. Marknaden för fordonsbesiktning, punkt 6 (S, V, MP)

av Aylin Nouri (S), Mattias Ottosson (S), Åsa Karlsson (S), Kadir Kasirga (S), Carina Ödebrink (S), Malin Östh (V) och Linus Lakso (MP).

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

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkandena 57 och 58 samt avslår motion

2025/26:155 av Eric Palmqvist (SD).

Ställningstagande

År 2010 avreglerade den dåvarande moderatledda regeringen bilprovningen i Sverige med löften om ökad tillgänglighet, mer valfrihet och lägre priser. Vi motsatte oss denna avreglering och varnade för att den skulle leda till sämre tillgänglighet i glesbygd och till ökade priser för landets bilägare, och i dag kan vi konstatera att vi hade rätt. I glesbygdsområden har medelavståndet till närmaste besiktningstation ökat samtidigt som priserna har stigit. Det är ett uppenbart marknadsmisslyckande.

Vi noterar i sammanhanget också att regeringen sålde aktierna i AB Svensk Bilprovning under 2024. Vi vill understryka att för oss är det angeläget att medborgarna ska kunna lita på att samhällsviktig service som bilbesiktning finns i hela landet. Vi menar därför att konsekvenserna vad gäller prisutveckling och tillgänglighet nu behöver följas upp. Vidare anser vi att ett alternativ också kan vara att se över hur en återreglering av besiktningssmarknaden i Sverige skulle kunna gå till.

14. Vissa fordonsbesiktningsfrågor, punkt 7 (V)

av Malin Östh (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

2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 69 och
avslår motionerna

2025/26:1191 av Magnus Resare (M) yrkandena 1 och 2 samt

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 91.

Ställningstagande

Miljökraven på svensk fordonsbesiktning bör rimligtvis vara höga, men jag tvingas dessvärre konstatera att Sverige sedan flera år tillbaka är bland de sämre länderna i EU på att följa upp och kontrollera fordons hälsoskadliga utsläpp. Efter att Transportstyrelsen ändrade besiktningsregelverket 2018 har andelen fordon som underkänns på grund av bristande avgasrening sjunkit kraftigt. Jag menar att anledningen är att toleransen för hur höga utsläpp som tillåts har höjts, vilket innebär att fler smutsiga bilar, som hade kunnat upptäckas och åtgärdas, släpps igenom besiktningen. Nästan inga andra EU-länder har gjort samma tolkning av gällande EU-direktiv som Sverige. Resultatet är att Sverige knappt når miniminivåerna för miljökontroll och moderna säkerhetssystem enligt EU:s besiktningspaket.

Jag vill påminna om att Transportstyrelsen i en tidigare granskning från 2023 kom fram till att det finns ett antal åtgärder som går att genomföra inom ramen för EU:s nuvarande besiktningsdirektiv, t.ex. att införa s.k. partikel-antalsmätning för att upptäcka fordon med förhöjda utsläpp av skadliga partiklar. Tekniken finns och är implementerad i andra EU-stater. Till saken hör även att EU-kommissionen redan i mars 2023 uppmanade medlemsländerna att omgående införa partikelantalsmätning utan att invänta nytt EU-direktiv. Jag konstaterar dessvärre att Transportstyrelsen har bortsett från denna rekommendation.

Enligt bl.a. Naturvårdsverket leder luftföroreningar från trafiken till tusentals tidiga dödsfall varje år. Jag anser att det är skäl nog för att skyndsamt agera politiskt. Jag uppmanar därför regeringen att säkerställa att det svenska besiktningsregelverket skärps vad gäller miljökontroll och att partikel-antalsmätning införs omgående.

15. Vissa fordonsbesiktningsfrågor, punkt 7 (C)

av Ulrika Heie (C).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 91 och

avslår motionerna

2025/26:1191 av Magnus Resare (M) yrkandena 1 och 2 samt

2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 69.

Ställningstagande

Ägare av gasdrivna fordon ska inte missgynnas i förhållande till ägare av andra miljövänliga fordon. Jag anser därför att Transportstyrelsen bör ges i uppgift att utvärdera om de besiktningsregler som gäller för gasfordon verkligen är proportionerliga.

16. Vissa fordonsbesiktningsfrågor, punkt 7 (MP)

av Linus Lakso (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 69 och

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 91 och

avslår motion

2025/26:1191 av Magnus Resare (M) yrkandena 1 och 2.

Ställningstagande

Miljökraven på svensk fordonsbesiktning bör rimligtvis vara höga, men jag tvingas dessvärre konstatera att Sverige sedan flera år tillbaka är bland de sämre länderna i EU på att följa upp och kontrollera fordons hälsoskadliga utsläpp. Efter att Transportstyrelsen ändrade besiktningsregelverket 2018 har andelen fordon som underkänns på grund av bristande avgasrening sjunkit kraftigt. Jag menar att anledningen är att toleransen för hur höga utsläpp som

tillåts har höjts, vilket innebär att fler smutsiga bilar, som hade kunnat upptäckas och åtgärdas, släpps igenom besiktningen. Nästan inga andra EU-länder har gjort samma tolkning av gällande EU-direktiv som Sverige. Resultatet är att Sverige knappt når miniminivåerna för miljökontroll och moderna säkerhetssystem enligt EU:s besiktningsspaket.

Jag vill påminna om att Transportstyrelsen i en tidigare granskning från 2023 kom fram till att det finns ett antal åtgärder som går att genomföra inom ramen för EU:s nuvarande besiktningssdirektiv, t.ex. att införa s.k. partikel-antalsmätning för att upptäcka fordon med förhöjda utsläpp av skadliga partiklar. Tekniken finns och är implementerad i andra EU-stater. Till saken hör även att EU-kommissionen redan i mars 2023 uppmanade medlemsländerna att omgående införa partikelantalsmätning utan att invänta nytt EU-direktiv. Jag konstaterar dessvärre att Transportstyrelsen har bortsett från denna rekommendation.

Enligt bl.a. Naturvårdsverket leder luftföroreningar från trafiken till tusentals tidiga dödsfall varje år. Jag anser att det är skäl nog för att skyndsamt agera politiskt. Jag uppmanar därför regeringen att säkerställa att det svenska besiktningssystemet skärps vad gäller miljökontroll och att partikel-antalsmätning införs omgående.

Vidare vill jag understryka att ägare av gasdrivna fordon ska inte missgynnas i förhållande till ägare av andra miljövänliga fordon. Jag anser därför också att Transportstyrelsen bör ges i uppgift att utvärdera om de besiktningssystem som gäller för gasfordon verkligen är proportionerliga.

17. Tyngre och längre fordon, punkt 8 (S)

av Aylin Nouri (S), Mattias Ottosson (S), Åsa Karlsson (S), Kadir Kasirga (S) och Carina Ödebrink (S).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 50 och

bifaller delvis motion

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 18.1.

Ställningstagande

Längre lastbilar innebär en vinst för klimatet och kan stärka svensk industri. Vi ser en ökning av både tyngre och längre fordon på våra vägar och anser att arbetet med att öka bärigheten i det svenska vägnätet måste intensifieras för

att säkerställa vägnätets robusthet och kapacitet. Vi vill understryka att arbetet med att säkra s.k. BK4-status på fler vägar är särskilt viktigt för näringslivets behov av tunga transporter.

18. Tyngre och längre fordon, punkt 8 (C)

av Ulrika Heie (C).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 18.1 och

bifaller delvis motion

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 50.

Ställningstagande

Jag anser att det finns stora miljö- och samhällsnyttor att tillvarata genom att möjliggöra transporter med tyngre och längre, och således mer transport-effektiva, fordon på det svenska vägnätet. Genom att det möjliggörs för tyngre fordon att rulla på Sveriges vägar skulle näringar kunna spara miljontals kronor, samtidigt som det skulle skapa miljövinster. Jag vill att åtgärder vidtas för att, med stöd av genomförda studier och fattade beslut, säkerställa att längre och tyngre lastbilar skyndsamt tillåts på ett tillräckligt, funktionellt och sammanhållet vägnät i hela Sverige.

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. Emellertid är de flesta kommuner inte i tillräcklig grad involverade i planeringen av regionala transportstråk, varför de inte heller känner till alla samhällsnyttor kopplade till införandet. Att införandet i de flesta fall inte kräver åtgärder i infrastrukturen utan främst är en administrativ åtgärd är heller inte välkänt. Jag vill, för att få en helhet i vägnätet som medger tyngre fordon, att regeringen ger Trafikverket en tydligare roll i dialog med kommunerna för fortsatt implementering av BK4-klassning.

19. Främjande av bilpooler, punkt 9 (S, V, C, MP)

av Ulrika Heie (C), Aylin Nouri (S), Mattias Ottosson (S), Åsa Karlsson (S), Kadir Kasirga (S), Carina Ödebrink (S), Malin Östh (V) och Linus Lakso (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 17,

2025/26:3278 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 18,

2025/26:3422 av Katarina Luhr m.fl. (MP) yrkande 101,

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkandena 64 och 65 samt

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 96.

Ställningstagande

En genomsnittlig svensk bil står oanvänd omkring 95 procent av tiden. Ett ökat nyttjande av fordonen, t.ex. genom att man delar dem med andra, skulle bidra till att resurserna används mer effektivt. Vi anser därför att framväxten av bildelningstjänster behöver främjas. Förutom att bildelning innebär att behovet av att äga en egen bil minskar och mobiliteten ökar frigörs plats och utsläppen minskar. Det finns beräkningar som visar att en delad bil ersätter 15 bilar.

Ett första steg för att främja bildelning är att ändra på parkeringslagstiftningen så att kommuner får tilldela gatumark till sådana tjänster. Vi anser att Sverige behöver skynda på delningsekonomin genom att aktivt underlätta och stötta framväxten av bilpooler. Sverige har också potential att vara ett föregångsland. Vi vill därför att en strategi för kombinerad och delad mobilitet tas fram och att regeringen återkommer med förslag som gör bildelning enklare och smidigare.

20. Frågan om en definition av begreppet bilpool, punkt 10 (C)

av Ulrika Heie (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 motionerna

2025/26:3582 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 57 och
2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 97 och
bifaller delvis motion
2025/26:3278 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 19.

Ställningstagande

Jag anser att bilpooler kan vara ett viktigt steg för att minska utsläppen och samtidigt öka mobiliteten. Utvecklingen på detta område går snabbt, men det saknas ännu en juridisk definition av begreppet bilpool, vilket försvårar i bl.a. moms- och regelfrågor. En annan konsekvens är att kommunerna inte kan avdela gatumark för bilpoolsbilar. Jag vill därför att en enhetlig juridisk definition av begreppet bilpool, alternativt fordonspool, införs i syfte att ge kommuner större rådgighet över avdelning av gatumark till delningstjänster inom transportsektorn.

21. Frågan om en definition av begreppet bilpool, punkt 10 (MP)

av Linus Lakso (MP).

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

2025/26:3278 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 19 och
bifaller delvis motionerna

2025/26:3582 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 57 och
2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 97.

Ställningstagande

På många platser och för många människor finns en enorm outnyttjad potential att öka effektiviteten i hur vi använder bilar. Jag anser därför att vi måste gynna olika delningslösningar för bilar, exempelvis bilpooler och transporter som tjänst, s.k. mobility as a service (MAAS). Enligt min mening bör därför de definitioner av motorfordonspooler och delningsfordon som Bilpoolsutredningen (SOU 2020:22) föreslog införas i svensk lag.

22. Parkeringsfrågor, punkt 11 (S, V, C, MP)

av Ulrika Heie (C), Aylin Nouri (S), Mattias Ottosson (S), Åsa Karlsson (S), Kadir Kasirga (S), Carina Ödebrink (S), Malin Östh (V) och Linus Lakso (MP).

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

2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 9,

2025/26:3278 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 20 och 21,

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 66 och

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 100,

bifaller delvis motionerna

2025/26:439 av Kristina Axén Olin m.fl. (M),

2025/26:766 av Joakim Sandell (S) och

2025/26:2774 av Niels Paarup-Petersen m.fl. (C) yrkandena 1 och 2 samt avslår motionerna

2025/26:146 av Eric Palmqvist och Mattias Eriksson Falk (båda SD),

2025/26:370 av Michael Rubbestad (SD),

2025/26:376 av Michael Rubbestad (SD),

2025/26:379 av Michael Rubbestad (SD),

2025/26:384 av Michael Rubbestad (SD),

2025/26:686 av Malin Danielsson och Joar Forssell (båda L),

2025/26:918 av Hans Ekström och Caroline Helmersson Olsson (båda S),

2025/26:1366 av Dzenan Cisija (S),

2025/26:3307 av Sten Bergheden (M) yrkandena 1 och 2 samt

2025/26:3637 av Kjell-Arne Ottosson (KD).

Ställningstagande

Transportsektorn är ett av de mest avgörande områdena för den svenska klimatomställningen, och vi behöver styrmedel som stöttar sektorns omställning. I många fall är det de enskilda kommunerna som har bäst kännedom om möjligheterna till hållbara lokala lösningar; den lokala klimatomakten bör därför stärkas. Miljö- och klimatpåverkan från biltrafiken kan minskas genom att t.ex. differentiera avgiften på parkeringsplatser utifrån fordonens miljöegenskaper eller genom att underlätta och skapa bättre förutsättningar för bilpooler och delad mobilitet genom att bl.a. göra det möjligt för kommunerna att reservera vissa parkeringsplatser för delningsfordon. Det skulle ge mer transporteffektiva och klimatvänliga tätorter och stimulera konsumenternas val av klimateffektiva fordon. Detta kräver dock förändringar i lagstiftningen

för att bli möjligt. I sammanhanget behöver hänsyn också tas till att alla inte har råd med miljövänligare bilar.

Vi vill därför att regeringen ser över möjligheterna att ändra parkeringslagstiftningen så att kommunerna får rätt att differentiera parkeringstaxor för att främja miljövänliga fordon och bildelningstjänster.

23. Historiska fordon och motorhobbyn, punkt 16 (S)

av Aylin Nouri (S), Mattias Ottosson (S), Åsa Karlsson (S), Kadir Kasirga (S) och Carina Ödebrink (S).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 59,

bifaller delvis motion

2025/26:2869 av Marlène Lund Kopparklint m.fl. (M) och

avslår motionerna

2025/26:34 av Josef Fransson (SD) yrkandena 2–5,

2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 70,

2025/26:2868 av Marlène Lund Kopparklint (M),

2025/26:2874 av Marlène Lund Kopparklint (M),

2025/26:2965 av Marlène Lund Kopparklint (M) och

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 31.

Ställningstagande

Transportstyrelsen har nyligen aviserat att de vill återinföra besiktningsplikten för veteranbilar som är över 50 år gamla. Enligt vår mening är dock ett bibehållet undantag en viktig del i att värna det kulturarv som de äldre fordonen representerar, samtidigt som det minskar onödig byråkrati för både fordonsägare och myndigheter. Vi anser därför att över 50 år gamla veteranbilar fortsatt ska vara besiktningsfria.

24. Historiska fordon och motorhobbyn, punkt 16 (V)

av Malin Östh (V).

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

2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 70 och avslår motionerna

2025/26:34 av Josef Fransson (SD) yrkandena 2–5,

2025/26:2868 av Marlène Lund Kopparklint (M),

2025/26:2869 av Marlène Lund Kopparklint m.fl. (M),

2025/26:2874 av Marlène Lund Kopparklint (M),

2025/26:2965 av Marlène Lund Kopparklint (M),

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 59 och

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 31.

Ställningstagande

Fordon med kulturhistoriskt värde, t.ex. veteranbilar, är värda att bevara. Samtidigt finns det ett behov av att se över de riktlinjer för undantag från avgasmätning som gäller för dessa bilar. I dag har Sverige ett rullande undantag för fordon som är 20 år eller äldre, vilket avviker från både undantagen i EU:s direktiv 2014/45/EU och Transportstyrelsens definition av veteranfordon som 30 år eller äldre.

Jag vill därför att regeringen ser över utformningen av det rullande undantaget för avgasmätning, med målet att skapa en mer samstämmig och långsiktigt hållbar reglering som tar hänsyn till både miljöansvar och kulturarv.

25. Historiska fordon och motorhobbyn, punkt 16 (C)

av Ulrika Heie (C).

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

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 31 och

avslår motionerna

2025/26:34 av Josef Fransson (SD) yrkandena 2–5,
2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 70,
2025/26:2868 av Marlène Lund Kopparklint (M),
2025/26:2869 av Marlène Lund Kopparklint m.fl. (M),
2025/26:2874 av Marlène Lund Kopparklint (M),
2025/26:2965 av Marlène Lund Kopparklint (M) och
2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 59.

Ställningstagande

Ett lagförslag från EU-kommissionen om hur gamla bilar ska hanteras, den s.k. förordningen om uttjänta fordon, har väckt debatt och skapat oro eftersom grundförslaget innebar att veteranbilar skulle behöva tvångsskrotas. I början av september 2025 kom Europaparlamentet tillsammans med ministerrådet fram till en kompromiss som innebar att veteranbilarna skyddas. Centerpartiet röstade för denna kompromiss i parlamentet. Jag vill understryka vikten av att veteranbilar kan bevaras och inte automatiskt klassas som avfall. Jag anser att veteranbilarnas ställning även fortsatt behöver försvaras som en viktig del av det svenska kulturarvet och svensk motorkultur.

26. Organisering av vägunderhåll och vinterväghållning, punkt 19 (S)

av Aylin Nouri (S), Mattias Ottosson (S), Åsa Karlsson (S), Kadir Kasirga (S) och Carina Ödebrink (S).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 19 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 45 och
avslår motionerna
2025/26:981 av Helena Lindahl (C) och
2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 17 och 33.

Ställningstagande

Sverige är ett land i norra Europa som genomkorsas av polcirkeln. Vinterväglag är följaktligen vardagsväglag hos oss, och en fungerande vinterväghållning är därför en avgörande förutsättning för att säkerställa framkomligheten. Vi vill understryka att det kaos som återkommande uppstått på de svenska vintervägarna de senaste åren är oacceptabelt. Vinterväghållningen måste

förbättras och Trafikverkets roll och ansvar måste nog analyseras och förtydligas. Vi anser att Trafikverket behöver ta en mer proaktiv och samordnande roll vid vinterväglagsincidenter för att minimera störningarna och öka tryggheten för trafikanterna.

27. Organisering av vägunderhåll och vinterväghållning, punkt 19 (C)

av Ulrika Heie (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 motionerna

2025/26:981 av Helena Lindahl (C) och

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 17 och 33 samt

avslår motion

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 45.

Ställningstagande

Jag anser att vinterväghållningen är undermålig på en del samfällt förvaltade enskilda vägar. Enligt min mening är en av anledningarna till detta Trafikverkets nya regelverk för snöröjning, där konsekvensen blivit att snöröjningsentreprenörer allt oftare undviker parallella snöröjningsuppdrag. Om en entreprenör tar på sig uppdrag från en vägsamfällighet som ligger ”längs vägen” kan det i värsta fall leda till en försening som riskerar att resultera i att Trafikverket delar ut dryga viten till entreprenören.

Jag kan konstatera att många vägsamfälligheter därför i dag måste göra en separat upphandling eller beställning av vinterväghållning, vilket i praktiken leder till att entreprenörerna i många fall kör flera mil med upplyft plog, s.k. tomkörning, innan de kan åtgärda den aktuella vägsamfällighetens behov. Detta är naturligtvis extra kostsamt för vägsamfälligheten, och jag menar att det är logistiskt irrationellt och ett dåligt utnyttjande av samhällsresurser. Dessutom leder det till brist på plogbilar och är inte särskilt miljövänligt.

Följden kan bli att viktiga samhällsfunktioner riskerar att inte nå fram till medborgare, om de bor längs en väg som vinterväghålls av en vägsamfällighet och som har drabbats av ovannämnda problem. Trafikverkets sätt att upphandla vinterväghållning medför således en uppenbar risk för samhällsproblem som går ut över boende längs vägar vars huvudman är en vägsamfällighet.

Jag föreslår därför att regeringen ska se över hur Trafikverket kan få i uppdrag att utforma upphandlingar med entreprenörer så att det är möjligt att inom rimliga tidsramar utföra snöröjning såväl åt staten som åt andra, t.ex. enskilda vägsamfälligheter.

Vidare vill jag framhålla att vägunderhåll på statliga vägar ska upphandlas i konkurrens på en marknad och att detta förutsätter att Trafikverket har rätt kunskap och kompetens.

28. Hantering av vissa avgifter på trafikområdet, punkt 22 (C)

av Ulrika Heie (C).

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

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 98.

Ställningstagande

Jag anser att man bör se över förutsättningarna för att automatisera Transportstyrelsens hantering av trängsel- och vägavgifter. Jag kan konstatera att Transportstyrelsen fakturerar fordonsägare för avgifter från trängselskatter och andra vägavgifter. För folkbokförda i större städer eller i anslutning till broar med motsvarande avgift sker detta ofta automatiserat, men för många engångsbesökare är det vanligt att fakturor som avser väldigt små belopp utfärdas och skickas med posten. Det kan i sammanhanget tilläggas att fakturan skickas med en postdistributör som har kritiserats för sin opålitliga postgång. Om fakturan inte betalas i tid är påminnelseavgiften 500 kronor. Jag menar att det vore mer logiskt att Transportstyrelsen utreder automatiserade system för faktureringsavgift: antingen att trängselavgifterna ackumuleras per fordon till dess att beloppet överstiger en viss större summa och först då faktureras eller att den årliga summan belastar fordonsägarens skattekonto.

BILAGA

Förteckning över behandlade förslag

Motioner från allmänna motionstiden 2025/26

2025/26:34 av Josef Fransson (SD):

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om trafiksäkerhet kopplat till motorutövande och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om teknikutveckling, entreprenörskap och kompetensutveckling kopplat till motorhobby 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.

2025/26:107 av Björn Tidland (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillåta klampning och borttransport av fordon vid felparkering och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:113 av Angelica Lundberg (SD):

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att belägga gäldenärer med nyägandeförbud för att förhindra att de blir ägare till nya fordon, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2025/26:140 av Angelica Lundberg (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda hur stänkskydd på personbilar kan återinföras och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:146 av Eric Palmqvist och Mattias Eriksson Falk (båda SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda hur och i vilken omfattning parkering mot färdriktningen ska kunna bli tillåten och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:155 av Eric Palmqvist (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten att införa en besiktningssgaranti och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:170 av Per Söderlund m.fl. (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att underlätta flytt av fordon som parkerats på annans mark än ägarens och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:196 av Rashid Farivar (SD):

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att definitionen av en miljöbil ska vara teknikneutral och omfatta hela bilens livscykel och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:223 av Björn Tidland (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillåta motorcyklar i kollektivtrafikfält på statliga vägar och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:370 av Michael Rubbestad (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förbjuda utfärdandet av parkeringsanmärkning och kontrollavgift till blåljusfordon under pågående utryckning och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:376 av Michael Rubbestad (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga en utredning om huruvida parkering för rörelsehindrad med tillstånd ska vara kostnadsfritt i hela landet och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:379 av Michael Rubbestad (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten till tillfälliga parkeringstillstånd för rörelsehindrad och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:384 av Michael Rubbestad (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda införandet av ett maxbelopp för parkeringsavgifter vid köpcentrum och liknande anläggningar, motsvarande 0,2 procent av ett prisbasbelopp (IBB) per dag, och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:439 av Kristina Axén Olin m.fl. (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att förändra lagen (1957:259) om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats, m.m. för att möjliggöra lägre parkeringsavgifter för utsläppsfria fordon och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:474 av Carita Boulwén (SD):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska verka för att utforma ett lagförslag som i högre grad skyddar fordonsägare från att utsättas för kriminella ligor genom att det exempelvis finns någon form av spärr för att få tillgång till fordonsägens uppgifter och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:486 av Monica Haider (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om nationell policy för mc i kollektivtrafikkörfält och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:606 av Lars Isacsson (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket ska ges i uppdrag att säkerställa långsiktiga och föreningsvänliga regler för arrangemang på allmänna vägar, utan kostnader för ideella föreningar, och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:655 av Peder Björk m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att utreda ett statligt ekonomiskt stöd för installation av elbilsladdare i flerfamiljshus och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:686 av Malin Danielsson och Joar Forssell (båda L):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda en ändring i 3 kap. 48 § trafikförordningen (1998:1276) i syfte att förtydliga lagstiftningen så att parkering i tätbebyggda områden möjliggörs, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2025/26:707 av Cecilia Rönn (L):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda hur trafiksäkerheten kan ökas utmed våra vägar genom att täppa till kryphålet att man sätter ut kärror med reklamskyltar utmed vägkanterna, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2025/26:725 av Malin Larsson m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör verka för att markägare lättare ska få rätt att forsla bort och skrota övergivna fordon som lämnats på deras mark samt att skydda markägare från kostnader i samband med bortforsling av övergivna fordon och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:766 av Joakim Sandell (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skapa lagstöd för kommuner att kunna reservera platser för delningsfordon på allmän platsmark och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:859 av Magnus Manhammar (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga ett mål för utbyggnaden av laddstolpar om 1 miljon stolpar till 2030 och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:918 av Hans Ekström och Caroline Helmersson Olsson (båda S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att se över nuvarande parkeringslagstiftning och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:981 av Helena Lindahl (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Trafikverket i uppdrag att utforma upphandlingar med underentreprenörer så att det är möjligt att inom rimlig tidsram utföra snöröjning åt såväl staten som enskilda vägsamfälligheter och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:1007 av Christofer Bergenblock (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över nuvarande lagstiftning och regelverk i syfte att underlätta skyltning för verksamheter längs med allmänna vägar och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:1191 av Magnus Resare (M):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att upprätthålla fordonsbesiktningintervallen på dagens 14 månader för ökad trafiksäkerhet och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om fordonsbesiktningen av nya tekniska säkerhetssystem i traditionella fordonstyper men också om att el- och laddhybrider bör uppdateras i linje med EU-direktivet och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:1366 av Dzenan Cisija (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör genomföra en översyn av lagstiftningen för att tydliggöra att fastighetsägare har det yttersta ansvaret för parkeringsövervakning på sin mark, även när externa parkeringsbolag eller underleverantörer anlitas, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2025/26:1496 av Eric Westroth (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa en lagstiftning som gör det obligatoriskt för tankstationer att tydligt skylta priset för el per kilowattimme (kWh) på samma sätt som man är skyldig att skylta priset för bensin och diesel och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:1565 av Gudrun Brunegård (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda och föreslå skärpta straff för störande musik och streetracing och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:1797 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska underlätta mobiliteten för alla som är beroende av bilen för att klara sin vardag, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2025/26:1933 av Marie Nicholson (M):

Del 1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör låta utreda förutsättningarna för att inrätta centrala register för arbetsmaskiner och båtar och tillkännager detta för regeringen.

Förslaget behandlas i den del som avser arbetsmaskiner.

2025/26:2431 av Oliver Rosengren m.fl. (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att utreda ett införande av begränsningsregler för bilinnehav för att försvåra för bilmålvakter och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:2524 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör överväga att införa möjligheten att svänga höger vid rött ljus och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:2592 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Trafikverket ett uppdrag att utreda frågan och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:2595 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör överväga att införa sekretess för uppgifter i fordonsregistret och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:2614 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.

2025/26:2774 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 så att det framgår att det inte är invånarna som behandlas olika utan fordonen, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V):

9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör utreda möjligheten att förändra parkeringslagstiftningen så att kommuner lättare kan använda parkeringsavgifter för att främja miljövänligare bilar och tillkännager detta för regeringen.
15. 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 landsbygden och tillkännager detta för regeringen.
16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med en strategi för hur Sverige ska uppnå EU:s mål om minst en laddpunkt per tio laddbara fordon och tillkännager detta för regeringen.
17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med en strategi som främjar ett ökat delat

- resande och förslag som gör bildelning enklare och smidigare, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
67. 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 2030 och tillkännager detta för regeringen.
68. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen snarast bör återkomma till riksdagen med förslag på nödvändiga regeländringar för ökad tillämpning av konvertering av fordon och tillkännager detta för regeringen.
69. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör säkerställa att det sker skärpningar av svenskt besiktningssystem vad gäller miljökontroll och att partikelantalsmätning införs omgående och tillkännager detta för regeringen.
70. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör se över utformningen av det rullande undantaget för avgasmätning, med målet att skapa en mer samstämmig och långsiktigt hållbar reglering som tar hänsyn till både miljöansvar och kulturarv, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2025/26:2789 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V):

17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen senast 2026 bör återkomma till riksdagen med förslag på lagstiftning för rätt att installera laddpunkt på sin parkeringsplats och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:2867 av Marlène Lund Kopparklint (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör överväga att utreda förenklade regelverk och främjande av innovation inom den lätta släpvnäsbranschen, med särskilt fokus på säkerhet, digitalisering och klimatomställning, och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:2868 av Marlène Lund Kopparklint (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över förutsättningarna för att veteranfordon ska undantas från kravet på EU-symbol och S-märke samt få möjlighet att använda fyrkantiga registreringsskyltar när detta motsvarar fordonets originalutförande och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:2869 av Marlène Lund Kopparklint m.fl. (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över förutsättningarna för utökade lättnader för veteranfordon i fråga om

besiktning, körrestriktioner och miljözoner samt att tydliggöra veteranfordonens särställning som kulturarv och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:2874 av Marléne Lund Kopparklint (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att ge motorbanor som funnits på samma plats under lång tid motsvarande rättsliga status som äldre skjutbanor har enligt NFS 2005:15 och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:2885 av Marléne Lund Kopparklint (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att stärka representationen för lätta släpvnagsbranschen (upp till 3,5 ton) i den nationella trafikpolitiken och i dialogen med EU och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:2889 av David Josefsson (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av tydliga regelverk, en strategi för testverksamhet och användande av autonoma och elektrifierade fordon och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:2917 av Lars Beckman (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna att göra en översyn om att kunna svänga höger vid rött i korsningar med trafikljus och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:2965 av Marléne Lund Kopparklint (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över hur regelverk och förutsättningar för husvagns- och husbilsägare kan stärkas i syfte att underlätta campinglivet som folkrörelse och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:2979 av Lars Beckman (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att stänga fordonsregistret för allmänheten för att försvåra för den organiserade brottsligheten i Sverige och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:3071 av Markus Wiechel m.fl. (SD):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillåta högersvängar vid rödljus och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om trafikljus med nedräkning och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:3134 av Lars Beckman (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att utvärdera säkerheten i fråga om uppkopplade bilar och de konsekvenser som det kan medföra och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:3278 av Linus Lakso m.fl. (MP):

10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stimulera en ökning av andelen ellastbilar och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ett slutdatum för nyförsäljning av mopeder med förbränningsmotorer och tillkännager detta för regeringen.
18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att revidera regelverk och ta fram en strategi för kombinerad och delad mobilitet (MAAS) och skapa bättre förutsättningar för bilpooler och tillkännager detta för regeringen.
19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att definitioner för motorfordonspooler och delningsfordon bör införas i lag enligt utredningens (SOU 2020:22) förslag och tillkännager detta för regeringen.
20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utredning SOU 2020:22 bör implementeras för att möjliggöra för kommuner att reservera vissa parkeringsplatser till delningsfordon och tillkännager detta för regeringen.
21. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att kommuner ska få rätten att införa differentierade parkeringstaxor för miljöfordon och delningsfordon och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:3307 av Sten Bergheden (M):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över behovet av att möjliggöra utfärdande av fler än ett exemplar av parkeringstillstånd för barn med funktionshinder och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att utreda frågan och återkomma med nödvändiga förslag till lagändringar eller andra åtgärder och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:3422 av Katarina Luhr m.fl. (MP):

61. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att laddboxar som installeras genom det gröna teknikavdraget och elbilar som får bonus bör uppfylla standarden ISO 15118, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
101. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att revidera regelverk och ta fram en strategi för kombinerad mobilitet (MAAS)

- samt genomföra en offentlig satsning på bilpooler och tillkännager detta för regeringen.
109. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att möjliggöra kommunal kontroll av efterlevnaden av dubbdäcksförbud och miljözoner och tillkännager detta för regeringen.
122. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa ett konverteringsstöd från fossil drift för fordon och farkoster och tillkännager detta för regeringen.
123. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att fasa ut nyförsäljning av fossilbilar till så snabbt som det är möjligt och tillkännager detta för regeringen.
124. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att genomföra Energimyndighetens och Trafikverkets åtgärdslista (ER 2023:23) för utbyggnaden av laddinfrastruktur i hela landet och ett ökat statligt ansvar för ”vita fläckar” på kartan över laddstolpar och tillkännager detta för regeringen.
125. 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.
128. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att underlätta för långsamladdning och utreda hur en lagstiftning som ger ”tillträde till laddning” kan utformas, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
129. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utveckla riktade stöd för ladd- och tankinfrastruktur, byte av batterier och transport av batterier till arbetsmaskiner och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:3428 av Emma Nohrén m.fl. (MP):

43. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa ett statligt stöd vid konvertering från fossildrift för fordon och arbetsmaskiner i jordbruket och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:3582 av Rickard Nordin m.fl. (C):

57. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att underlätta bildelning genom att införa en enhetlig definition av bilpooler och tillkännager detta för regeringen.
59. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör införa styrmedel för att bromsa den utsläppsökning som nu sker inom transportsektorn och säkerställa efterlevnaden av transportsektorns utsläppsminskningssmål till 2030, vilka bör inkludera ett brett spektrum av resultatnriktade lösningar för att främja ökad användning av klimateffektiva biodrivmedel, utökad elektrifiering och mer effektiva transportlösningar, samt se över möjligheten att införa

en energideklaration på personbilar vid nybilsförsäljning som är tydlig och jämförbar samt klargör livscykelperspektivet, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

80. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att införa nationella mål för täthet av laddpunkter och tillkännager detta för regeringen.
81. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att publika laddstationer som erhåller statligt stöd måste möjliggöra betalning via roaming, och för privata såväl som för publika som erhåller stöd krävs öppna gränssnitt samt beredskap för V2X, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2025/26:3596 av Elisabeth Thand Ringqvist m.fl. (C):

10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att laddinfrastrukturen bör byggas ut med incitament för hem, bostadsrättsföreningar och arbetsplatser, på parkeringsplatser och på vägar och farleder, samt att regelverken för bidrag och installation bör ses över – knutpunkter på landsbygden, som bemannade mackar och lanthandlare, bör ges möjlighet att bli snabbladdpunkter samtidigt som ideella föreningar med svag ekonomi, som bygdegårdar eller kyrkor, måste kunna undantas från krav på laddpunkter där det blir ekonomiskt orimligt – och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ”rätt till laddning” ska införas i anslutning till privatägda lägenheter med möjlighet att installera laddstolpe på egen bekostnad med mål om att minst 150 000 offentliga laddpunkter upprättas till 2030 och tillkännager detta för regeringen.
39. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att snabbladdning för fordon ska erbjudas på Trafikverkets alla rastplatser runt om i landet, så att externa leverantörer snabbt kan bygga ut laddinfrastrukturen, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
56. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen i förhandlingar ska verka för att alla laddoperatörer inom EU ska erbjudas enkla betalningslösningar, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2025/26:3626 av Magnus Jacobsson (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stänga allmänhetens tillgång till vägtrafikregistrets uppgifter om kopplingen mellan fordon och ägare och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:3632 av Magnus Jacobsson (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om informationsskyltar avseende laddstationer längs med våra vägar och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:3633 av Magnus Jacobsson (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att enskildas rätt gentemot vägföreningar och offentliga markägare bör stärkas och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:3637 av Kjell-Arne Ottosson (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ändra trafikförordningen för att möjliggöra parkering med två hjul i terräng vid gatuparkering och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S):

7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av tydliga incitament att driva på omställningen till el och andra gröna drivmedel och tillkännager detta för regeringen.
21. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utbyggnaden av laddinfrastruktur måste ske i sådan takt att den inte blir ett hinder för elektrifieringen av transportsektorn, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
22. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna att samordna information om elbilsladdare längs vägarna för att underlätta för användarna och tillkännager detta för regeringen.
45. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att vinterväghållningen behöver förbättras och Trafikverkets roll och ansvar noga analyseras och förtydligas och tillkännager detta för regeringen.
50. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att längre lastbilar innebär en vinst för klimatet samt kan stärka svensk industri att arbetet därmed behöver öka för att de svenska vägarna ska nå den högre bärighetsklassen BK4 och tillkännager detta för regeringen.
57. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av att bilbesiktning finns tillgänglig över hela landet och tillkännager detta för regeringen.
58. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över hur en återreglering av besiktningensmarknaden i Sverige ska kunna gå till och tillkännager detta för regeringen.

59. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att över 50 år gamla veteranbilar fortsatt ska vara besiktningsfria och tillkännager detta för regeringen.
64. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av att stärka förutsättningarna för cirkulär ekonomi, inklusive en utvecklad delningsekonomi inom trafikområdet, och tillkännager detta för regeringen.
65. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att underlätta framväxten av bildelningstjänster och tillkännager detta för regeringen.
66. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av att ändra parkeringslagstiftningen, bl.a. för att underlätta för kommunerna att differentiera parkeringstaxorna i miljöstyrande riktning inklusive främja bildelningstjänster, och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:3668 av Kjell-Arne Ottosson (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta ett samlat grepp om etanolens potential som ett fossilfritt alternativ för bilister och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:3709 av Mathias Bengtsson (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör se över möjligheten att sätta upp landskapsskyltar vid landskapsgränserna och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C):

17. 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.
- 18.1. 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.

31. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att veteranbilar ska bevaras och inte automatiskt klassas som avfall och tillkännager detta för regeringen.
33. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att vägunderhåll på statliga vägar ska upphandlas i konkurrens på en

- marknad och att detta förutsätter att Trafikverket besitter rätt kunskap och kompetens och tillkännager detta för regeringen.
75. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att miljöbilsdefinitionen ska vara teknikneutral och fokusera på fordonets utsläpp, ”well to wheels”, och tillkännager detta för regeringen.
79. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för en nationell strategi för en ökad elektrifiering av Sveriges transporter, med elinfrastruktur till aktuellt vägnät, en utbyggnadsplan för lastbilsanpassad laddinfrastruktur, översyn av beslutsprocesser samt samarbete med andra länder för att sätta en standard, och tillkännager detta för regeringen.
85. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förbättra möjligheterna till konvertering av bilar till mer miljövänlig drift samt se över pumplagen för att möjliggöra fler fossilmfria drivmedel och tillkännager detta för regeringen.
90. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att underlätta laddning av elfordon genom att den privatperson, det företag eller den bostadsrättsförening som äger en laddpunkt enkelt ska kunna tillgängliggöra den för uthyrning, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
91. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge Transportstyrelsen i uppgift att utvärdera de besikttningsregler som gäller för gasfordon i syfte att se över om de är proportionerliga och tillkännager detta för regeringen.
92. 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, och identifiera strategiska noder för vätgasproduktion och tillkännager detta för regeringen.
93. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen skyndsamt bör återkomma med förslag till nationell handlingsplan i enlighet med förordningen om infrastruktur för alternativa bränslen och tillkännager detta för regeringen.
96. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ta fram en strategi för delad mobilitet i Sverige och tillkännager detta för regeringen.
97. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa en juridisk definition av begreppet bilpool, alternativt fordonspool, i syfte att ge kommuner större rådighet över att avdela gatumark till delningstjänster inom transportsektorn och tillkännager detta för regeringen.
98. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över förutsättningen för en automatisering av Transportstyrelsens hantering av trängsel- och vägavgifter och tillkännager detta för regeringen.

100. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stärka den lokala klimatmakten genom att återinföra rätten för kommuner att använda differentierade parkeringsavgifter efter fordonstyp för att stimulera de mest klimateffektiva fordonen och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:3732 av Åsa Westlund m.fl. (S):

34. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skynda på utbyggnaden av laddinfrastruktur i hela landet och tillkännager detta för regeringen.