



## Väg- och fordonsfrågor

---

### Sammanfattning

Utskottet föreslår att riksdagen antar regeringens förslag till ändring i lagen om vägtrafikdefinitioner. Lagförslaget innebär att en ny bärighetsklass införs, BK4, som gör det möjligt att använda tyngre fordon och fordonskombinationer än i dag. Utskottet motsätter sig dock regeringens uttalanden i propositionen om att upplåtandet av ett vägnät för BK4 bl.a. bör vägledas av principen att detta inte får åsidosätta regeringens ambition att flytta över gods från väg till järnväg och sjöfart. Utskottet anser i stället att vägarnas bärighet ska vara avgörande för vilket vägnät som upplåts för lastbilar med en högsta bruttovikt på 74 ton och att detta bör genomföras skyndsamt. Utskottets uttalanden i denna del bör vara till ledning vid upplåtandet av ett vägnät för BK4. Därmed tillgodoses motionsyrkanden om att anta regeringens lagförslag med ändrade motivuttalanden i enlighet med dessa. Likaså tillgodoses syftet med ett flertal motionsförslag om att tillåta tyngre lastbilar. Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 juli 2017.

Utskottet föreslår också ett tillkännagivande till regeringen med anledning av motionsyrkanden om att den skyndsamt bör se över hur längre fordonståg i högre utsträckning kan tillåtas på det svenska vägnätet.

Utskottet föreslår att riksdagen avslår övriga motionsyrkanden som rör frågor om bl.a. längd- och viktgränser för vissa andra fordonstyper, fordonsbesiktning, självkörande fordon, vinterdäck samt registreringsskyltar och fordonsregistrering, i första hand med hänvisning till pågående utrednings- och beredningsarbete.

I betänkandet finns 15 reservationer (S, M, SD, MP, C, V, L, KD).

#### *Behandlade förslag*

Proposition 2016/17:112 Godstrafikfrågor.

Nio yrkanden i tre följd-motioner.

Tre yrkanden i följd-motioner till proposition 2016/17:21 Infrastruktur för framtiden – innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling.

Ett sjuttioal yrkanden i motioner från den allmänna motionstiden 2015/16 och 2016/17.

# Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut.....	5
Redogörelse för ärendet.....	9
Ärendet och dess beredning.....	9
Propositionens huvudsakliga innehåll.....	9
Utskottets överväganden.....	10
Tunga och långa lastbilar.....	10
Längd- och viktgränser för vissa andra fordonstyper.....	25
Fordonsbesiktning.....	28
Självkörande fordon.....	31
Motorhobbyn och historiska fordon.....	36
A-traktorer.....	40
Främjande av vissa fordonstyper.....	42
Entreprenadmaskiner.....	44
Övergivna fordon.....	45
Några parkeringsfrågor.....	47
Vinterdäck.....	49
Registreringsskyltar och fordonsregistrering.....	52
Enskilda vägar.....	55
Ljusföreningar.....	56
Reservationer.....	58
1. Tunga fordon, punkt 1 – motiveringen (S, MP, V).....	58
2. Förslag om kompletterande tillkännagivande, punkt 2 (M, SD, C, KD).....	59
3. Vissa frågor i samband med införandet av ett vägnät för tyngre fordon, punkt 3 (L).....	60
4. Långa lastbilar, punkt 4 (S, MP, V).....	61
5. Längd- och viktgränser för vissa andra fordonstyper, punkt 5 (M).....	62
6. Strategi och försöksverksamhet för självkörande fordon, punkt 7 (M, C, L, KD).....	63
7. Lagstiftning för självkörande fordon, punkt 8 (C).....	64
8. Lagstiftning för självkörande fordon, punkt 8 (L).....	65
9. Motorhobbyn och historiska fordon, punkt 9 (M).....	66
10. Motorhobbyn och historiska fordon, punkt 9 (SD).....	66
11. A-traktorer, punkt 10 (SD).....	67
12. Vinterdäck, punkt 15 (SD).....	68
13. Vinterdäck, punkt 15 (L).....	69
14. Vinterdäck, punkt 15 (KD).....	70
15. Enskilda vägar, punkt 17 (M, C, L, KD).....	71
Särskilt yttrande.....	73
Främjande av vissa fordonstyper, punkt 11 (L).....	73
<i>Bilaga 1</i>	
Förteckning över behandlade förslag.....	74
Propositionen.....	74
Följdmotionerna.....	74
Motioner väckta med anledning av proposition 2016/17:21.....	75
Motioner från allmänna motionstiden 2015/16.....	75
Motioner från allmänna motionstiden 2016/17.....	77

*Bilaga 2*  
Regeringens lagförslag .....85

# Utskottets förslag till riksdagsbeslut

## 1. Tunga fordon

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

Därmed bifaller riksdagen proposition 2016/17:112 och avslår motionerna

2015/16:1576 av Lars Hjalmered (M) yrkande 1,  
 2015/16:1727 av Edward Riedl (M),  
 2015/16:2118 av Erik Bengtzboe (M),  
 2015/16:2249 av Jan Björklund m.fl. (FP) yrkande 18 i denna del,  
 2015/16:2371 av Anders W Jonsson m.fl. (C) yrkande 30 i denna del,  
 2015/16:3147 av Penilla Gunther m.fl. (KD) yrkande 13 i denna del,  
 2015/16:3148 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 28 i denna del,  
 2015/16:3208 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 9 i denna del,  
 2016/17:814 av Lars Hjalmered (M) yrkande 1,  
 2016/17:821 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 50.1 i denna del,  
 2016/17:1688 av Peter Persson (S),  
 2016/17:2089 av Edward Riedl (M),  
 2016/17:3119 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 14.1 i denna del,  
 2016/17:3507 av Anders Åkesson (C) yrkande 14.1 i denna del,  
 2016/17:3633 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 1 och  
 2016/17:3634 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, KD) yrkande 1.

*Reservation 1 (S, MP, V) – motiveringen*

## 2. Förslag om kompletterande tillkännagivande

Riksdagen avslår motionerna

2016/17:3629 av Per Klarberg m.fl. (SD) och  
 2016/17:3634 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, KD) yrkande 2.

*Reservation 2 (M, SD, C, KD)*

## 3. Vissa frågor i samband med införandet av ett vägnät för tyngre fordon

Riksdagen avslår motion

2016/17:3633 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkandena 3–5.

*Reservation 3 (L)*

## 4. Långa lastbilar

Riksdagen ställer sig bakom det som utskottet anför om att regeringen skyndsamt bör se över hur längre fordonståg i högre utsträckning kan tillåtas på det svenska vägnätet och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2015/16:1576 av Lars Hjalmered (M) yrkande 2,

2015/16:2097 av Erik Bengtzboe (M),  
 2015/16:2249 av Jan Björklund m.fl. (FP) yrkande 18 i denna del,  
 2015/16:2371 av Anders W Jonsson m.fl. (C) yrkande 30 i denna del,  
 2015/16:3059 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, FP, KD) yrkande 19,  
 2015/16:3147 av Penilla Gunther m.fl. (KD) yrkande 13 i denna del,  
 2015/16:3148 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 28 i denna del,  
 2015/16:3208 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 9 i denna del,  
 2016/17:814 av Lars Hjalmered (M) yrkande 2,  
 2016/17:821 av Annie Löf m.fl. (C) yrkande 50.1 i denna del,  
 2016/17:2530 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) yrkande 16,  
 2016/17:2744 av Erik Bengtzboe (M),  
 2016/17:3119 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 14.1 i denna del,  
 2016/17:3507 av Anders Åkesson (C) yrkande 14.1 i denna del,  
 2016/17:3633 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 2 och  
 2016/17:3634 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, KD) yrkande 3.

*Reservation 4 (S, MP, V)*

## 5. Längd- och viktgränser för vissa andra fordonstyper

Riksdagen avslår motionerna

2016/17:221 av Lotta Finstorp (M),  
 2016/17:1760 av Per Klarberg (SD),  
 2016/17:1806 av Per Klarberg och Jimmy Ståhl (båda SD) och  
 2016/17:2531 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 26.

*Reservation 5 (M)*

## 6. Fordonsbesiktning

Riksdagen avslår motion

2016/17:1895 av Isak From m.fl. (S) yrkande 1.

## 7. Strategi och försöksverksamhet för självkörande fordon

Riksdagen avslår motionerna

2016/17:374 av Lars Hjalmered (M),  
 2016/17:2530 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) yrkande 15,  
 2016/17:3391 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 5 och  
 2016/17:3510 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 17.

*Reservation 6 (M, C, L, KD)*

## 8. Lagstiftning för självkörande fordon

Riksdagen avslår motionerna

2016/17:363 av Rickard Nordin (C),  
 2016/17:375 av Lars Hjalmered (M),  
 2016/17:2015 av Mathias Sundin (L),  
 2016/17:3190 av Mathias Sundin m.fl. (L) yrkande 10,  
 2016/17:3374 av Nina Lundström (L) yrkande 20.2 och  
 2016/17:3507 av Anders Åkesson (C) yrkande 17.

*Reservation 7 (C)*

*Reservation 8 (L)*

## **9. Motorhobbyn och historiska fordon**

Riksdagen avslår motionerna

2016/17:133 av Jan Ericson (M),

2016/17:309 av Josef Fransson (SD) yrkande 4,

2016/17:1438 av Johan Hedin (C) yrkandena 1–3,

2016/17:1602 av Isak From och Maria Strömkvist (båda S) yrkandena 1 och 2,

2016/17:2402 av Sara-Lena Bjälkö (SD),

2016/17:2531 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 25 och

2016/17:3160 av Penilla Gunther (KD).

*Reservation 9 (M)*

*Reservation 10 (SD)*

## **10. A-traktorer**

Riksdagen avslår motionerna

2016/17:261 av Magnus Oscarsson (KD),

2016/17:1811 av Per Klarberg och Jimmy Ståhl (båda SD) yrkandena 1 och 2,

2016/17:2090 av Edward Riedl (M) och

2016/17:2937 av Cecilia Widegren (M) yrkandena 1 och 2.

*Reservation 11 (SD)*

## **11. Främjande av vissa fordonstyper**

Riksdagen avslår motionerna

2016/17:1040 av Leif Pettersson (S) och

2016/17:2159 av Sten Bergheden (M).

## **12. Entreprenadmaskiner**

Riksdagen avslår motion

2016/17:3257 av Anders Hansson (M) yrkandena 1 och 2.

## **13. Övergivna fordon**

Riksdagen avslår motionerna

2016/17:513 av Roland Gustbée (M) och

2016/17:1246 av Lotta Olsson (M).

## **14. Några parkeringsfrågor**

Riksdagen avslår motionerna

2016/17:300 av Erik Andersson (M) och

2016/17:302 av Erik Andersson (M).

## **15. Vinterdäck**

Riksdagen avslår motionerna

2016/17:1171 av Johan Hedin (C) yrkande 1,  
 2016/17:1832 av Elisabeth Svantesson och Lotta Finstorp (båda M),  
 2016/17:2173 av Sten Bergheden (M) yrkandena 1–3,  
 2016/17:2368 av Sara-Lena Bjälkö (SD) yrkandena 1 och 2,  
 2016/17:3374 av Nina Lundström (L) yrkande 3 och  
 2016/17:3391 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkandena 14 och 15.

*Reservation 12 (SD)*

*Reservation 13 (L)*

*Reservation 14 (KD)*

## **16. Registreringsskyltar och fordonsregistrering**

Riksdagen avslår motionerna

2016/17:428 av Boriana Åberg (M),

2016/17:2941 av Cecilia Widegren (M) och

2016/17:3202 av Anders Hansson (M).

## **17. Enskilda vägar**

Riksdagen avslår motionerna

2015/16:3139 av Per Åsling (C) yrkande 2,

2016/17:2530 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) yrkande 5 och

2016/17:2984 av Per Åsling och Peter Helander (båda C) yrkande 2.

*Reservation 15 (M, C, L, KD)*

## **18. Ljusföreningar**

Riksdagen avslår motion

2016/17:355 av Rickard Nordin (C).

Stockholm den 6 april 2017

På trafikutskottets vägnar

*Karin Svensson Smith*

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Karin Svensson Smith (MP), Jessica Rosencrantz (M), Pia Nilsson (S), Suzanne Svensson (S), Edward Riedl (M), Lars Mejern Larsson (S), Tony Wiklander (SD), Sten Bergheden (M), Leif Pettersson (S), Anders Åkesson (C), Boriana Åberg (M), Jasenko Omanovic (S), Per Klarberg (SD), Nina Lundström (L), Johan Andersson (S), Birger Lahti (V) och Magnus Oscarsson (KD).



# Redogörelse för ärendet

## Ärendet och dess beredning

I betänkandet behandlar utskottet regeringens proposition 2016/17:112 Godstrafikfrågor. I propositionen föreslås en ändring i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner som innebär att en ny bärighetsklass införs som ska göra det möjligt att använda tyngre fordon och fordonskombinationer än vad som är tillåtet i dag. Regeringen beslutade den 3 oktober 2016 att inhämta Lagrådets yttrande över lagförslaget. Lagrådet lämnade förslaget utan erinran.

I betänkandet behandlas även nio yrkanden i tre följdmotioner till propositionen. Vidare behandlas ett sjuttioal motionsyrkanden från den allmänna motionstiden 2015/16 och 2016/17 samt tre motionsyrkanden väckta med anledning av regeringens proposition 2016/17:21 Infrastruktur för framtiden – innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling. Förslagen berör en rad olika fordons- och vägtrafikrelaterade frågor som bl.a. längd- och viktgränser för olika slags fordon, självkörande fordon, motorhobbyn och historiska fordon, A-traktorer och vinterdäck.

En förteckning över behandlade förslag finns i bilaga 1 och regeringens lagförslag finns i bilaga 2.

## Propositionens huvudsakliga innehåll

I proposition 2016/17:112 Godstrafikfrågor föreslås att en ny bärighetsklass införs i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner. Den nya bärighetsklassen BK4 ska göra det möjligt att använda tyngre fordon och fordonskombinationer än vad som är tillåtet i dag på delar av det svenska vägnätet.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 juli 2017.

# Utskottets överväganden

## Tunga och långa lastbilar

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen antar regeringens lagförslag i proposition 2016/17:112 Godstrafikfrågor där en ny bärighetsklass föreslås, BK4, som gör det möjligt att använda tyngre fordon och fordonskombinationer än i dag. Utskottet motsätter sig dock regeringens uttalanden i propositionen om att upplåtandet av ett vägnät för BK4 bl.a. bör vägledas av principen att detta inte får åsidosätta regeringens ambition att flytta över gods från väg till järnväg och sjöfart. Utskottet anser i stället att vägarnas bärighet ska vara avgörande för vilket vägnät som upplåts för lastbilar med en högsta bruttovikt på 74 ton och att detta bör genomföras skyndsamt. Utskottets uttalanden i denna del bör vara till ledning vid upplåtandet av ett vägnät för BK4. Därmed tillgodoses motionsyrkanden om att anta regeringens lagförslag med ändrade motivuttalanden i enlighet med vad som framgår motionsyrkandena. Likaså tillgodoses syftet med ett flertal motionsförslag om att tillåta tyngre lastbilar. Dessa kan därmed avslås. Vidare tillkännager riksdagen för regeringen att den skyndsamt bör se över hur längre fordonståg i högre utsträckning kan tillåtas på det svenska vägnätet. Motionsförslag om längre lastbilar bifalles därmed. Övriga motionsförslag om införandet av ett vägnät med högre bärighet avslås.

Jämför motivreservation 1 (S, MP, V) och reservation 2 (M, SD, C, KD), 3 (L) och 4 (S, MP, V).

### Bakgrund

#### *Tidigare behandling*

Riksdagen beslutade i maj 2015 om ett tillkännagivande till regeringen om dels behovet av att skyndsamt utarbeta nödvändiga regeländringar så att lastbilar med en bruttovikt på upp till 74 ton skulle tillåtas trafikera de delar av det allmänna vägnätet som har tillräcklig bärighet, dels behovet av en generösare dispensgivning och fortsatt utredning när det gäller frågan om att tillåta fordonsekipage på upp till 30 meter (rskr. 2014/15:206). Trafikutskottet konstaterade i betänkande 2014/15:TU12 att det hade bedrivits försöksverksamhet under flera år i Sverige med tyngre och längre lastbilar och att erfarenheterna från dessa försök varit i huvudsak positiva. Utskottet konstaterade också att de utredningar som tillsatts och gjorts om tyngre och längre lastbilar borde kunna ge regeringen underlag för att skyndsamt kunna

genomföra ändringar i förordningar och/eller om så skulle krävas återkomma med förslag till riksdagen om nödvändiga lagändringar för att det skulle bli tillåtet för lastbilar med en bruttovikt på upp till 74 ton att trafikera de delar av det allmänna vägnätet som har tillräcklig bärlighet.

### *Tidigare utredningar*

Den 10 april 2014 gav regeringen i uppdrag åt Transportstyrelsen och Trafikverket att vidta förberedelser för att fordonståg med en bruttovikt på upp till 74 ton ska kunna trafikera delar av det allmänna vägnätet.

Transportstyrelsen fick i uppdrag att lämna förslag på författningsändringar som gör det möjligt att på väg som inte är enskild tillåta färd med fordonståg med en bruttovikt på upp till 74 ton inom de längdbegränsningar som gäller enligt trafikförordningen (1998:1276) och bestämmelser som framgår av rådets direktiv (96/53/EG) om bl.a. största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik. Myndigheten identifierade i trafikförordningen, vägmärkesförordningen och fordonsförordningen ett antal bestämmelser som behövde ändras. Myndigheten skulle även beskriva konsekvenserna av de föreslagna förändringarna, bl.a. de samhällsekonomiska konsekvenserna kopplade till de transportpolitiska målen samt de finansiella konsekvenserna för privata och offentliga aktörer.

I Trafikverkets uppdrag ingick att identifiera de delar i det statliga vägnätet där det redan i dag, eller med mindre åtgärder, skulle vara möjligt att tillåta fordonståg med en bruttovikt på upp till 74 ton. Myndigheten skulle även analysera behovet av ytterligare åtgärder på andra delar av det statliga vägnätet, redovisa vilka åtgärder som skulle vara nödvändiga för att möta detta behov samt beskriva konsekvenserna av åtgärderna, bl.a. de samhällsekonomiska konsekvenserna kopplade till de transportpolitiska målen samt de finansiella konsekvenserna för privata och offentliga aktörer. Regeringen framhöll att de föreslagna förändringarna skulle kunna genomföras med bibehållande av dagens höga säkerhetsnivå.

Myndigheterna redovisade respektive del av uppdraget till Regeringskansliet (Näringsdepartementet) i augusti 2014.

Trafikverket fick den 13 maj 2015 i uppdrag av regeringen att utreda och göra fördjupade analyser av att tillåta tyngre fordon på det allmänna vägnätet. Uppdraget bestod i huvudsak av att

- identifiera behov och konsekvenser av tyngre transporter på det allmänna vägnätet
- analysera förutsättningarna för att upplåta det identifierade vägnätet för tyngre transporter (fordon med en bruttovikt på upp till 74 ton)
- presentera ett förslag till plan för hur det identifierade vägnätet successivt skulle kunna öppnas för tyngre fordon
- för ökade kostnader föreslå en finansiering inom ramarna som avsatts för bärlighet på väg i den nationella trafikslagsövergripande planen för utveckling av transportsystemet för perioden 2014–2025.

Den 3 oktober 2016 uppdrog regeringen åt Trafikverket att redovisa vilka statliga vägar som skulle vara lämpliga att tillhöra en ny bärighetsklass, BK4. Regeringen pekade i uppdraget på att de vägar som kan bli aktuella att tillhöra den nya bärighetsklassen är vägar där transporter på järnväg eller sjöfart inte är möjligt. Detta för att inte äventyra överflyttningen av transporter från väg till järnväg och sjöfart. Dessutom skulle det handla om vägar som redan klarar den tyngre vikten som BK4 innebär.

Trafikverket redovisade uppdraget den 15 november 2016 och enligt myndighetens förslag handlar det om ett vägnät som återfinns i fem olika geografiska områden i landet. Den totala längden av det föreslagna vägnätet är på strax under 800 mil, vilket motsvarar ca 8 procent av det statliga vägnätets totala längd och i genomsnitt ca 17 procent av den totala väglängden i de berörda länen.

### *Gällande rätt*

Enligt lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner definieras bärighetsklass som en indelning av vägar efter tillåtet axel-, boggi- och trippelaxeltryck samt tillåten bruttovikt. Bärighetsklasserna är bärighetsklass 1 (BK1), bärighetsklass 2 (BK2) och bärighetsklass 3 (BK3). Beteckningarna i lagen om vägtrafikdefinitioner är avsedda att användas i andra författningar i den utsträckning som föreskrivs i dessa. I anslutning till lagen om vägtrafikdefinitioner gäller förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner som innehåller definitioner utöver dem som finns i lagen.

I trafikförordningen (1998:1276) och i förordningens bilagor finns bestämmelser om högsta tillåtna axel-, boggi- och trippelaxeltryck samt högsta tillåtna bruttovikt för färd på väg. Vägar som inte är enskilda delas enligt 4 kap. 11 § trafikförordningen in i tre bärighetsklasser: BK1, BK2 och BK3. Allmän väg tillhör vanligtvis BK1. Om det är särskilt föreskrivet, kan en väg tillhöra BK2 eller BK3. I 4 kap. 12–14 §§ och i angivna bilagor anges de mått som gäller för respektive bärighetsklass.

Regeringen beslutade den 16 april 2015 om en ändring i trafikförordningen som innebar att viktgränsen för lastbilar höjdes från 60 till 64 tons bruttovikt den 1 juni 2015.

För färd med lång odelbar last på allmän väg gäller Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:142) om färd med lång odelbar last. Där står att ett fordon eller fordonståg får föras på allmän väg om dess längd, lasten inräknad, uppgår till högst 30 meter och om föreskrifternas villkor i övrigt är uppfyllda. I 13 kap. trafikförordningen står att undantag från denna begränsning av längden kan medges av den kommun som undantaget rör eller av den statliga väghållningsmyndigheten (dvs. Trafikverket) i den region där färden påbörjas. För en transport som inte ryms inom föreskrifterna måste man alltså ansöka om undantag hos en kommun eller hos Trafikverket. Dessa kan medge ett sådant undantag, om det behövs av särskilda skäl och det kan ske utan fara för trafiksäkerheten, skada på vägen eller någon annan avsevärd olägenhet.

Transportstyrelsen har även meddelat allmänna råd om undantag för färd med långa fordon (TSFS 2009:62). Transportstyrelsen kan med stöd av trafikförordningen också meddela föreskrifter om delbar last. Föreskrifterna ska vara förenade med sådana villkor när det gäller förandet och fordonets konstruktion och utrustning att trafiksäkerheten inte riskeras.

Bestämmelser och begränsningar för tunga fordon regleras också på EU-nivå av direktiv 96/53/EG om största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen. Direktivets syfte är att inom ramen för den gemensamma transportpolitiken främja att vägfordon utnyttjas bättre i trafik mellan medlemsstaterna. Direktivet gäller i huvudsak dimensioner och vikt på tunga lastbilar, tunga bussar och därtill kopplade tunga släpvagnar. Huvudregeln är att medlemsstaterna inte får vägra eller förbjuda användning av denna typ av fordon inom sina territorier om fordonen inte överskrider de maximigränser för längd och bredd som anges i bilaga I till direktivet. Gällande direktiv begränsar generellt möjligheterna för Sverige att införa bestämmelser som tillåter att längre och tyngre fordonståg körs på vägar som inte är enskilda, även om vissa undantag kan medges för vissa nationella transporter.

## **Propositionen**

### *Förslag och syfte*

I proposition 2016/17:112 Godstrafikfrågor föreslår regeringen att en ny bärighetsklass införs för att göra det möjligt att använda tyngre fordon och fordonskombinationer än i dag. Den nya bärighetsklassen införs genom att betydelsen av beteckningen bärighetsklass i lagen om vägtrafikdefinitioner utökas med en ny klass, BK4. Regeringen föreslår att lagändringen ska träda i kraft den 1 juli 2017.

Regeringen framhåller i propositionen att välfungerande och socialt, ekologiskt och ekonomiskt hållbara transporter i hela Sverige är en prioriterad fråga. Ett av regeringens mål är att minska transportsektorns klimat- och miljöpåverkan, och regeringen skriver att ett sätt att uppnå detta kan vara att tillåta större fordon med högre lastkapacitet. Generellt resulterar den högre lastkapaciteten i sänkta kostnader och minskade utsläpp av koldioxid per transporterat ton gods. Det skulle också bidra till att stärka svenskt näringslivs internationella konkurrenskraft och understödja en fortsatt produktivitetsutveckling. Regeringen är därför generellt sett positiv till att tillåta tyngre lastbilar under förutsättning att det leder till mindre miljö- och klimatpåverkan, effektivare transporter, nytta för näringslivet och att kostnaderna för anpassning av infrastrukturen står i relation till den ökade samhällsnyttan.

Regeringen anser att ett upplåtande av ett vägnät för BK4 bör vägledas av vissa principer. De totala klimat- och miljöeffekterna måste bli positiva, och regeringens ambition att flytta över gods från väg till järnväg och sjöfart får inte åsidosättas. Man måste också bibehålla dagens höga säkerhetsnivå i linje

med Nollvisionens målsättningar. Det måste också ske på ett ansvarsfullt sätt så att infrastrukturens framtida värden inte riskeras. Regeringen påminner om att inom ramen för åtgärdsplaneringen som för närvarande sker inför planperioden 2018–2029 prövas medelsbehoven för ett införande av ett BK4-vägnät utifrån övriga behov i transportsystemet och den samhällsekonomiska nyttan.

Regeringen pekar i propositionen på att det finns möjligheter för samhället att tillgodogöra sig fördelar genom att i ett första steg tillåta fordon med högre bruttovikt än i dag men med maximal längd och axeltryck oförändrade. Med en högsta tillåten bruttovikt på 74 ton finns flera varianter på fordonskombinationer som med fler axlar än på dagens fordon inte ökar trycket från varje axel på vägbanan. Sådana tyngre fordonståg ger normalt inget ökat väglitage. Däremot kan den totalt sett högre vikten för hela fordonståget innebära problem när det gäller vissa broar. Även dåligt uppbyggda vägar kan skadas då vägen inte återhämtar sig mellan passager av tunga fordonståg.

### *Konsekvenser*

Regeringen bedömer att bland de statliga myndigheterna är det framför allt Trafikverket som påverkas av förslaget. Regeringen framhåller att de ekonomiska konsekvenserna för Trafikverket beror på i vilken takt och omfattning det allmänna vägnätet öppnas för tyngre fordon och vilken standard dessa vägar har i dag. Totalt finns det 15,8 miljarder kronor avsatta till bärighetsåtgärder inom planperioden 2014–2025. Trafikverket redovisade i sin rapport den 18 augusti 2014 en kostnad om 2,2 miljarder kronor till högre bärighet på ett utpekad vägnät. Regeringen pekar dock på att osäkerhetsfaktorerna vid sådana beräkningar är flera.

För kommunerna konstaterar regeringen att de ekonomiska konsekvenserna beror på i vilken utsträckning en kommun väljer att föreskriva att en kommunal väg ska tillhöra den nya bärighetsklassen, BK4.

För företagens del skapar förslaget om att införa en ny bärighetsklass möjlighet för effektivare godstransporter på väg och sänkta transportkostnader, vilket stärker det svenska näringslivets konkurrenskraft. Möjligheten att använda tyngre fordonskombinationer är framför allt betydelsefull för näringsgrenar där transporter av bulkgoods dominerar.

Trafiksäkerheten bedömer man sammantaget kommer att förbättras något genom förslaget eller åtminstone förbli på samma nivå. Regeringen framhåller att det givetvis är mycket viktigt att fordonen har den senaste tekniken när det gäller säkerhet och stödsystem så att de håller rätt vikt och att de endast befinner sig på vägar som klarar sådana fordon.

Enligt de systemanalyser som Trafikverket låtit utföra blir det s.k. trafikarbetet på väg något lägre och det s.k. vägtransportarbetet något högre, om tyngre godstransporter tillåts på väg. Sammantaget blir därmed miljöeffekten positiv till följd av det minskade trafikarbetet på väg.

Intäkterna från skatt och moms på dieselbränsle väntas sjunka något på grund av minskat trafikarbete.

### *Övriga frågor i propositionen*

I propositionen redogör regeringen även för sin syn på godstransporter och transportsystemets betydelse för inte minst svensk basindustri. Regeringen betonar bl.a. behovet av intermodala transportlösningar, dvs. att godsenheter fraktas med flera olika transportsätt, för att uppnå effektiva och långsiktigt hållbara transporter, vilket är avgörande för att uppnå klimatmålen och minska användningen av fossila bränslen. Regeringen redogör också kortfattat för initiativ, som tagits eller planeras, för att främja hållbara godstransporter i hela landet. Det handlar om åtgärder för att förbättra järnvägens funktionalitet och förutsättningarna för en hållbar sjöfart liksom för att komma till rätta med oegentligheter inom vägtransportsektorn. Regeringen lyfter även fram frågor som behandlar behovet av en ökad internalisering av externa kostnader för godstransporter, forskning och innovationer inom transportsektorn och pågående arbete med att i större utsträckning samordna varudistributionen.

## **Motionerna**

### *Följdmotioner med anledning av proposition 2016/17:112*

Per Klarberg m.fl. (SD) ser i kommittémotion 2016/17:3629 positivt på regeringens lagförslag om att införa en ny bärighetsklass, den s.k. BK4. Motionärerna uppmärksammar dock i sammanhanget uppdraget till Trafikverket om att peka ut de vägar som kan bli aktuella för den nya klassen med hänsyn tagen till att vissa delar av vägnätet inte lämpar sig för tyngre fordon men även för att undvika risken för överflyttning av gods från järnväg och sjöfart till lastbil. Motionärerna finner sistnämnda begränsning beklaglig eftersom bl.a. de stora nationella godsstråken av detta skäl inte pekas ut som lämpliga BK4-vägar, och de anser att ett osammanhängande vägnät inte kommer att locka åkerier att investera i ekonomiskt och miljömässigt mer lönsamma nya tyngre fordon. Motionärerna yrkar därför på att regeringen ska ge Trafikverket lösare tyglar och uppdra åt verket att förutsättningslöst undersöka vilka vägar som fysiskt klarar av BK4-klassningen för att sedan införa den nya klassen på samtliga dessa.

I kommittémotion 2016/17:3633 ställer sig Nina Lundström m.fl. (L) i yrkande 1 bakom regeringens lagförslag med de motivuttalanden som framgår av motionen som innebär att lastbilar med en maxvikt på upp till 74 ton ska tillåtas på de vägar där bärigheten är tillräcklig. Motionärerna förespråkar således att riksdagen ska anta lagförslaget, men med en reviderad motivtext som inte inkluderar regeringens princip om att införandet av tyngre lastbilar inte får riskera att flytta över gods från järnväg och sjöfart till väg. Motionärerna framhåller bl.a. att för att näringslivet ska kunna dra nytta av de

tyngre lastbilarna måste sammanhängande stråk upplåtas och att om vägnätet blir för avgränsat saknar många näringar skäl att investera i nya större fordon, vilket omintetgör det mesta av nyttan med att införa en ny bärighetsklass. Motionärerna pekar också på att införandet av tyngre lastbilar skulle reducera utsläppen och öka samhällsnyttan. I yrkande 2 vill motionärerna att regeringen ska tillsätta en utredning för att i högre utsträckning tillåta längre lastbilar på det svenska vägnätet. Motionärerna framhåller den nytta det skulle kunna innebära för framför allt den svenska skogs- och malmindustrin att kunna framföra längre ekipage, vilket skulle reducera såväl transportkostnader som utsläpp. I yrkande 3 framhåller motionärerna vikten av intermodalitet för godstransporterna för ett effektivt och långsiktigt hållbart transportsystem. Enligt motionärerna riskerar utvecklingen mot ökad intermodalitet att hotas om vägnätet inte tillåter transporter med tungt gods trots att tillräcklig bärighet finns. I yrkande 4 efterlyser motionärerna åtgärder inom ramen för infrastrukturplaneringen på bl.a. broar för att möjliggöra tyngre lastbilstransporter. I frågan om omskyllning av vägarna anser motionärerna att man bör använda digitala strukturer såsom appar och tillägg i gps:er för att visa tillåtna vägar. I yrkande 5 anför motionärerna att tyngre fordon kräver ett kontrollsystem för att hindra trafikering av vägar och broar som saknar tillräcklig bärighet och för att säkerställa att fordonen inte är tyngre än vad som är tillåtet samt för efterlevnaden av gällande trafikregler. Detta krävs både för att bevara infrastrukturen och för att värna trafiksäkerheten på våra vägar betonar motionärerna.

I kommittémotion 2016/17:3634 yrkande 1 ställer sig Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, KD) bakom regeringens lagförslag med de motivuttalanden som framgår av motionen och som innebär att lastbilar med en maxvikt på upp till 74 ton ska tillåtas på de vägar där bärigheten är tillräcklig. Motionärerna förespråkar således att riksdagen ska anta lagförslaget, men med en reviderad motivtext som inte inkluderar regeringens princip om att införandet av tyngre lastbilar inte får riskera att flytta över gods från järnväg och sjöfart till väg. Motionärerna framhåller bl.a. att för att näringslivet ska kunna dra nytta av de tyngre lastbilarna måste sammanhängande stråk upplåtas och att om vägnätet blir för avgränsat saknar många näringar skäl att investera i nya större fordon, vilket omintetgör det mesta av nyttan med att införa en ny bärighetsklass. Motionärerna pekar också på att införandet av tyngre lastbilar skulle reducera utsläppen och öka samhällsnyttan. Mot denna bakgrund vill motionärerna i yrkande 2 att regeringen ska säkerställa att det är vägarnas bärighet som är avgörande för vilket vägnät som ska upplåtas för tunga lastbilar samt återkomma till riksdagen med en redogörelse för hur reformen genomförs. I yrkande 3 vill motionärerna vidare att regeringen ska tillsätta en utredning för att i högre utsträckning tillåta längre lastbilar på det svenska vägnätet. Motionärerna framhåller den nytta det skulle kunna innebära för framför allt den svenska skogs- och malmindustrin att kunna framföra längre ekipage, vilket skulle reducera såväl transportkostnader som utsläpp.



*Motionsyrkanden från allmänna motionstiden*

I motion 2015/16:1576 understryker Lars Hjälmered (M) Sveriges beroende av handel och transporter och påpekar samtidigt att för många företag och branscher är välfungerande vägtransporter helt avgörande. Motionären pekar på de fördelar som det skulle innebära att tillåta tyngre lastbilar med en vikt på upp till 74 ton. Transporterna skulle kunna effektiviseras, utsläppen minskas och trafiksäkerheten förbättras. Motionären påminner i sammanhanget om att frågan redan har utretts och att riksdagen har riktat ett tillkännagivande till regeringen om nödvändiga regeländringar för att kunna tillåta tyngre lastbilar. Motionären vill därför i yrkande 1 att regeringen skyndsamt återkommer till riksdagen med konkreta regelförändringar för att möjliggöra användningen av tyngre lastbilar med en vikt på upp till 74 ton och i yrkande 2 att regeringen ska utreda och återkomma med förslag om att också tillåta längre lastbilar eftersom det skulle stärka konkurrenskraften för svenska företag och därmed gynna svensk ekonomi.

Även Edward Riedl (M) kräver i motion 2015/16:1727 att regeringen utan dröjsmål ska verka för ett införande av tyngre lastbilar på upp till 74 ton. Att tillåta längre och tyngre lastbilar på upp till 74 ton skulle enligt motionären höja den svenska åkerinäringens och basindustrins konkurrenskraft men även minska miljöpåverkan eftersom färre men tyngre fordon kan transportera mer.

Erik Bengtzboe (M) uppmärksammar i motion 2015/16:2097 svensk åkeriverksamhet och de framsteg som har gjorts när det gäller att ställa om till en mer miljövänlig verksamhet. Ett sätt att ytterligare förbättra energieffektiviteten och förbättra konkurrenskraften är att tillåta längre lastbilar som kan ta mer last och på så sätt minska antalet fordon. Motionären anser det därför angeläget att regeringen tar nödvändiga initiativ för att tillåta längre fordon på svenska vägar. Av samma skäl yrkar Erik Bengtzboe (M) i motion 2015/16:2118 på att regeringen ska tillåta tyngre fordon, upp till 74 ton, på svenska vägar.

Jan Björklund m.fl. (FP) önskar i partimotion 2015/16:2249 yrkande 18 tillåta längre och tyngre lastbilar eftersom det skulle bidra till minskade utsläpp. Det skulle samtidigt förbättra effektiviteten och lönsamheten eftersom längre och tyngre fordon kan frakta mer gods per lastbil.

Även Anders W Jonsson m.fl. (C) vill i partimotion 2015/16:2371 yrkande 30 tillåta nya fordonstyper såsom långa och tunga lastbilar för att minska miljöpåverkan.

Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, FP, KD) behandlar i kommittémotion 2015/16:3059 frågan om att tillåta längre och tyngre lastbilar på landets vägar. Genom att tillåta längre och tyngre fordon skulle det vara möjligt att minska utsläppen och samtidigt förbättra effektiviteten och lönsamheten för företagen. Motionärerna påminner också om det arbete som åstadkommit av alliansregeringen när det gäller att tillåta lastbilar på 74 ton i Sverige, men det krävs mer än bara tyngre lastbilar. I konsekvens härmed föreslår motionärerna i yrkande 19 att en utredning görs för att också tillåta längre lastbilar på det svenska vägnätet.

I kommittémotion 2015/16:3147 yrkande 13 föreslår Penilla Gunther m.fl. (KD) att tyngre och längre lastbilar ska tillåtas på vägarna. Som skäl för yrkandet anför motionärerna att det är en effektiv åtgärd för att öka kapaciteten, eftersom längre och tyngre fordon kan frakta mer gods vid ett och samma tillfälle och dessutom sänka transportkostnaderna. Genom att tillåta tyngre och längre lastbilar går det också att minska utsläppen.

I kommittémotion 2015/16:3148 framhåller Robert Halef m.fl. (KD) att viktgränsen för lastbilar höjdes till 64 ton den 1 juni 2015 men att viktgränsen för lastbilar borde höjas ytterligare. Genom att tillåta tyngre och längre lastbilar skulle det bli möjligt att minska utsläppen samtidigt som effektiviteten och lönsamheten skulle öka, eftersom längre och tyngre fordon kan frakta mer gods per lastbil. Motionärerna påminner också om de tillkännagivanden som har gjorts om lastbilar, och i yrkande 28 uppmanar de regeringen att tillåta tyngre och längre lastbilar på upp till 74 ton och med upp till 30 meters längd.

I kommittémotion 2015/16:3208 föreslår Anders Åkesson m.fl. (C) i yrkande 9 att det ska bli möjligt för längre och tyngre fordon att utnyttja vägnätet, vilket enligt motionärerna skulle göra lastbilstransporterna mer effektiva.

I motion 2016/17:814 uppmärksammar Lars Hjalmered (M) Sveriges beroende av handel och transporter och understryker att välfungerande vägtransporter är helt avgörande för många företag och branscher. Motionären pekar på de fördelar som det skulle innebära att tillåta tyngre lastbilar med en vikt på upp till 74 ton. Transporterna skulle kunna effektiviseras, utsläppen minskas och trafiksäkerheten förbättras. Motionären vill därför i yrkande 1 att regeringen skyndsamt återkommer till riksdagen med konkreta regelförändringar för att möjliggöra användningen av tyngre lastbilar med en vikt upp till 74 ton och i yrkande 2 att regeringen utreder och återkommer med förslag om att också tillåta längre lastbilar, eftersom det skulle stärka konkurrenskraften för svenska företag.

I partimotion 2016/17:821 framhåller Annie Löf m.fl. (C) att om både tyngre och längre fordon tillåts på det svenska vägnätet gynnar detta både miljön och samhället i stort eftersom transportkapaciteten kan utnyttjas mer effektivt. Dessutom kan utsläppen av bl.a. koldioxid minska eftersom en 74-tonslastbil släpper ut betydligt mindre per transporterat ton än konventionella lastbilar. Även konkurrenskraften för transportberoende näringar skulle förbättras om man tillåter tyngre fordon på Sveriges vägar eftersom det skulle innebära en besparing på miljontals kronor. Av dessa skäl vill motionärerna i yrkande 50 (i denna del) tillåta nya fordonstyper såsom långa och tunga lastbilar.

Peter Persson (S) uppmärksammar i motion 2016/17:1688 den svenska skogsindustrins beroende av lastbilstransporter. Motionären yrkar på att regeringen skyndsamt ska ändra trafikförordningen så att den maximala bruttovikten för lastbilar höjs från 64 ton till 74 ton. De främsta skälen som anförs är att en höjning av bruttovikten skulle stärka svensk skogsindustri i

förhållande till utländska konkurrenter eftersom transportkostnaderna skulle minska. Likaså är en höjning nödvändig för att göra det möjligt att uppnå de klimatpolitiska målen för transportsektorn, eftersom alternativa fordonsbränslen eller omfördelning till järnväg inte räcker. En höjd viktgräns för lastbilar skulle dessutom vara till fördel för trafiksäkerheten anser motionären eftersom det skulle krävas färre fordon på vägarna för att klara av transportbehovet.

I motion 2016/17:2089 yrkar Edward Riedl (M) på att regeringen ska tillåta tyngre lastbilar på upp till 74 ton. Det skulle enligt motionären höja konkurrenskraften för svensk åkerinäring och basindustri. Att höja bruttovikten till 74 ton skulle även vara ett sätt att minska miljöpåverkan eftersom färre fordon kan transportera mer gods. Ett beslut om tyngre lastbilar kan tas skyndsamt anser motionären eftersom det förberedande arbetet redan är gjort.

Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, FP, KD) behandlar i kommittémotion 2016/17:2530 frågan om att tillåta längre och tyngre lastbilar på landets vägar. Genom att tillåta sådana fordon går det enligt motionärerna att minska utsläppen och samtidigt förbättra effektiviteten och lönsamheten för företagen. Motionärerna påminner också om alliansregeringens insatser för att tillåta lastbilar på 74 ton i Sverige, men det krävs mer än bara tyngre lastbilar. I konsekvens härmed föreslår motionärerna i yrkande 16 att en utredning görs för att också tillåta längre lastbilar på det svenska vägnätet.

Erik Bengtzboe (M) uppmärksammar i motion 2016/17:2744 svensk åkeriverksamhet och de framsteg som har gjorts när det gäller att ställa om till en mer miljövänlig verksamhet. Ett sätt att ytterligare förbättra energieffektiviteten och förbättra konkurrenskraften är att tillåta längre lastbilar som kan ta mer last och på så sätt minska antalet fordon. Motionären anser det därför angeläget att regeringen tar nödvändiga initiativ för att tillåta längre fordon på svenska vägar.

I kommittémotion 2016/17:3119 framhåller Anders Åkesson m.fl. (C) att om både tyngre och längre fordon tillåts på det svenska vägnätet skulle detta vara till fördel för både miljön och samhället i stort eftersom transportkapaciteten kan utnyttjas mer effektivt. Dessutom kan utsläppen av bl.a. koldioxid minska eftersom en 74-tonslastbil släpper ut betydligt mindre per transporterat ton än konventionella lastbilar. Även konkurrenskraften för transportberoende näringar skulle förbättras om man tillåter tyngre och längre fordon på Sveriges vägar eftersom det innebär en besparing på miljontals kronor. Av dessa skäl vill motionärerna i yrkande 14.1 tillåta nya fordonstyper såsom långa och tunga lastbilar.

I motion 2016/17:3507 yrkande 14.1 behandlar Anders Åkesson (C) i likalydande ordalag som ovan de fördelar det innebär med att tillåta längre och tyngre lastbilar på det svenska vägnätet.

## Utskottets ställningstagande

### *Tunga lastbilar*

I proposition 2016/17:112 föreslås en ny bärighetsklass, BK4, för att göra det möjligt att använda tyngre fordon och fordonskombinationer än i dag. Syftet är att möjliggöra en effektivisering av godstransporterna på väg. Med den nya bärighetsklassen blir det möjligt att öka mängden gods på det enskilda fordonet. Det innebär att det kommer att behövas färre fordon för att transportera samma mängd gods. Därmed kan utsläppen från vägtransporterna reduceras samtidigt som näringslivets transportkostnader minskar och det svenska näringslivets konkurrenskraft stärks. Utskottet är därför positivt till lagförslaget i propositionen.

I propositionen uttalar dock regeringen att upplåtandet av ett vägnät för BK4 bl.a. bör vägledas av principen att regeringens ambition att flytta över gods från väg till järnväg och sjöfart inte får åsidosättas. Utskottet motsätter sig en sådan begränsning då den i praktiken skulle kunna medföra att endast ca 8 procent av det statliga vägnätet, fördelade på fem åtskilda geografiska områden, skulle upplåtas för lastbilar med en högsta bruttovikt på 74 ton.

För att näringslivet ska kunna dra nytta av de tyngre lastbilarna är det enligt utskottets uppfattning viktigt att man upplåter sammanhängande stråk för fordon enligt den nya bärighetsklassen och att det kan ske i den utsträckning som vägarnas bärighet bedöms klara de högre viktgränserna. Utskottet betonar att andra begränsningar för den nya bärighetsklassen riskerar att leda till ett vägnät som inte motsvarar de behov som finns inom t.ex. skogsnäringen. Blir vägnätet för avgränsat kommer många aktörer inte att finna det lönsamt att investera i nya större fordon, vilket skulle förta det mesta av nyttan med reformen. Utskottet ställer sig bakom målsättningen att järnväg och sjöfart ska användas i större utsträckning där så är lämpligt och möjligt, men utskottet vill samtidigt understryka att Sverige och de svenska basnäringarna behöver alla trafikslag i kombination. Sveriges transportpolitik bör inte utgå från antagandet att trafikslagen konkurrerar med varandra utan i stället att de olika trafikslagen kompletterar varandra. Utskottet kan därför inte ställa sig bakom den begränsning för BK4-vägnätet som regeringen förespråkar i propositionen i sin ambition att minimera risken för överflyttning av gods från järnväg och sjöfart till vägtransporter. Att göra sjöfart och järnväg mera konkurrenskraftiga genom att straffa vägtrafiken är enligt utskottets mening fel väg att gå och samhällsekonomiskt ineffektivt. Utskottet vill i sammanhanget också framhålla att överflyttningar mellan trafikslag sker i flera riktningar och att goda vägförbindelser ofta är en förutsättning för att gods ska kunna lastas om till sjöfart och järnväg. Utskottet vill även understryka att omlastningen från vägtransporter till järnväg och sjöfart kommer att kunna underlättas av att tyngre lastbilar kan användas i trafiken. Genom detta kommer man att behöva ett mindre antal fordon och därmed färre vägtransporter än i dag för att leverera samma mängd gods för omlastning.

Regeringens begränsning strider dessutom mot det tillkännagivande som riksdagen riktade till regeringen under 2015. Av tillkännagivandet framgår att de vägar som har tillräcklig bärlighet ska upplåtas för lastbilar med en bruttovikt på upp till 74 ton och att detta ska göras skyndsamt. Regeringens hantering och direktiv till Trafikverket har således inte följt riksdagens uttalade vilja då regeringen infört nya principer som strider mot tillkännagivandets intentioner.

Utskottet vill vidare peka på att i princip alla lastbilar som används för 74-tonstransporter kommer att vara helt nya, vilket innebär att de kommer att uppfylla EU:s senaste miljökrav Euro 6 och kan köras på det förnybara bränslet HVO. Därmed främjar 74-tonslastbilar målsättningen att Sverige ska bli ett av världens första fossilfria välfärdsländer. Införandet av tyngre lastbilar skulle därmed reducera utsläppen och öka samhällsnyttan. Det finns således enligt utskottets mening inget skäl för att Trafikverket ska beakta andra aspekter än vägarnas bärlighet i det fortsatta arbetet med att identifiera de delar av vägnätet som klarar av den nya bärlighetsklassen.

Utskottet stöder sig i sin uppfattning också på Trafikverkets rapport Tyngre fordon på det allmänna vägnätet (2014:102) från 2014 i vilken myndigheten bedömer att en stor del av vägnätet kommer att klara belastningen för de tyngre transporterna. Vidare anger Trafikverket att enligt en samhällsekonomisk kalkyl uppskattas nyttan till mellan 2,6 och 5,6 miljarder kronor under 40 år beroende på i vilken omfattning reformen får genomslag hos åkare och transportköpare. Enligt Trafikverkets uppfattning kommer en höjd viktgräns för tunga vägtransporter att påverka konkurrensituationen mellan trafikslagen, men utskottet vill samtidigt framhålla att myndigheten bedömer att risken för stora överföringar av gods från järnväg till väg är liten. Enligt Trafikverket tyder inget heller på att trafiksäkerheten skulle försämrats, förutsatt att fordonen framförs på avsett vägnät och i fordonskombinationer som är godkända.

Utskottet vill också påminna om att Trafikverket i rapporten Fördjupade analyser av att tillåta tyngre fordon på det allmänna vägnätet (2015:207) från november 2015 föreslår att hela det statliga BK1-vägnätet bör upplåtas för ett framtida BK4 på längre sikt. Myndigheten framhåller att det skulle bidra till att stärka svenskt näringslivs internationella konkurrenskraft och understödja en fortsatt produktivitetsutveckling. Trafikverket föreslår att upplåtandet av vägnätet ska ske stegvis på ett ansvarsfullt sätt där infrastrukturens framtida värden inte riskeras. Konsekvensanalysen i rapporten visar att det är samhällsekonomiskt lönsamt att höja den högsta tillåtna fordonsvikten till 74 ton. Enligt konsekvensanalysen ger reformen även positiva miljöeffekter, framför allt minskade utsläpp av både koldioxid och luftföroreningar.

Utskottet anser sammanfattningsvis att riksdagen bör bifalla regeringens lagförslag i proposition 2016/17:112 Godstrafikfrågor. Utskottet motsätter sig dock uttalandena i propositionen om att upplåtandet av ett vägnät för BK4 bl.a. bör vägledas av principen att detta inte får åsidosätta regeringens ambition att flytta över gods från väg till järnväg och sjöfart. Denna princip ska inte ligga

till grund för vilket vägnät som ska upplåtas åt de tyngre lastbilarna. Utskottet anser i stället att vägarnas bärighet ska vara avgörande för vilket vägnät som upplåts för lastbilar med en högsta bruttovikt på 74 ton och att detta bör genomföras skyndsamt. Utskottets uttalanden i denna del bör vara till ledning vid upplåtandet av ett vägnät för BK4. Därmed tillgodoses motionerna 2016/17:3363 (L) yrkande 1 och 2016/17:3364 (M, C, KD) yrkande 1. Vidare tillgodoses även syftet med de här behandlade motionsförslagen från allmänna motionstiden med önskemål om att tillåta tyngre lastbilar. Motionsförslagen avstyrks därmed.

### *Kompletterande tillkännagivande*

Med anledning av vad som anförs i föregående avsnitt anser utskottet att det saknas skäl att även rikta ett tillkännagivande till regeringen i frågan. Därmed avstyrks motionerna 2016/17:3629 (SD) och 2016/17:3634 (M, C, KD) yrkande 2.

### *Vissa frågor i samband med införandet av ett vägnät för tyngre fordon*

I motion 2016/17:3363 (L) yrkandena 3–5 väcks viss frågor rörande intermodalitetens betydelse för godstransporterna och om nödvändiga åtgärder inom infrastrukturplaneringen liksom kontrollsystemet för att tyngre fordon ska kunna trafikera våra vägar.

Utskottets ståndpunkt är att ett väl fungerande transportsystem är en förutsättning för att Sveriges alla företag ska kunna vara verksamma i hela landet, en uppfattning som regeringen också framför i proposition 2016/17:112 Godstrafikfrågor. Svensk basindustri, och då särskilt skogsnäringen, är beroende av fungerande godstransporter som många gånger påbörjas på landsbygden och i glesbefolkade områden. Basindustrin kan även ha behov av tunga transporter till och från orter med låg befolkningstäthet. Utskottet understryker att dessa i många fall inleds på väg, för det mesta på mindre vägar där lastbilstransport är det enda alternativet, för att sedan lastas om till mer kapacitetsstarka och klimatsmarta transporter på järnväg eller till sjöss. Intermodaliteten i systemet, dvs. möjligheten att flytta godstransporter mellan olika trafikslag, är därför en viktig faktor för effektiva och långsiktigt hållbara transporter, vilket också framhålls i regeringens proposition. Utskottet noterar också med tillfredsställelse att regeringen i det nyligen beslutade direktivet till åtgärdsplaneringen för perioden 2018–2029 understryker att förutsättningarna för att transportera gods är en prioriterad fråga. Trafikverket ska inom ramen för detta arbete ta fram en samlad redovisning av hur förslaget till nationell plan bidrar till att skapa goda förutsättningar för effektiva godstransporter såväl inom Sverige som till grannländerna och omvärlden i övrigt. Det framhålls särskilt att man ska studera och beskriva hur planen bidrar till att skapa förutsättningar för intermodala lösningar och effektiva logistiklösningar. Utskottet vill i

sammanhanget även påminna om att det tydligt framgår av de transportpolitiska principer som beslutades av riksdagen 2006 (prop. 2005/06:160, bet. 2005/06:TU5, rskr. 2005/06:308) att samverkan inom och mellan olika trafikslag ska främjas.

I fråga om åtgärder för att anpassa delar av vägnätet för tyngre fordon vill utskottet peka på att det är inom ramen för åtgärdsplaneringen som man prövar medelsbehoven för att införa ett BK4-vägnät med hänsyn tagen till övriga behov i transportsystemet och den samhällsekonomiska nyttan. Utskottet påminner om att medel till bärighetsåtgärder finns avsatta i den nationella planen, och att det inom ramen för detta finns möjlighet att genomföra åtgärder för högre bärighet (BK4) på ett utpekad vägnät. Totalt finns det 15,8 miljarder kronor avsatta till bärighetsåtgärder inom den nu gällande nationella planen för 2014–2025. Utskottet behandlade hösten 2016 regeringens förslag om den ekonomiska ramen för åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen för planperioden 2018–2029 (prop. 2016/17:21, bet. 2016/17:TU4). Riksdagen beslutade då om att 164 miljarder kronor ska användas till vidmakthållande av statliga vägar, inklusive bl.a. bärighetsåtgärder.

I Trafikverkets rapport Regeringsuppdrag – fördjupade analyser av att tillåta tyngre fordon på det allmänna vägnätet (2015:207) från november 2015 lämnar myndigheten ett förslag till utbyggnadsplan för ett införande av BK4 på det allmänna vägnätet. I rapporten beaktas också särskilt behovet av åtgärder på statliga broar. Trafikverket föreslår att man i ett första steg upplåter ett begränsat vägnät för BK4. Trafikverkets bedömning är att det kan ske cirka ett år efter att ett beslut om att införa en ny bärighetsklass har tagits. Ett sådant vägnät karaktäriseras av att en tillräckligt stor delmängd av vägnätet klarar belastningen från tyngre transporter på ett hanterbart sätt. Trafikverket förordar därefter en successiv utbyggnad av det begränsade vägnät som föreslagits för BK4. Utbyggnadsplanen bör vara grundad på samhällsekonomiska principer och bidra till ett långsiktigt hållbart transportsystem. Trafikverket förespråkar att utbyggnaden ska prioriteras i nära samarbete med näringslivet och att skogslänen och ett huvudvägnät ska prioriteras i ett första skede. Utskottet är positivt till detta.

För att säkerställa att de tyngre fordonen inte framförs på vägar och broar som inte klarar belastningen är det angeläget att ett ändamålsenligt kontrollsystem inrättas. Trafikverket föreslår i sin rapport ett kontrollsystem för lastbilar med en bruttovikt på 74 ton som ska basera sig på egenkontroll och befintlig teknik i fordonen. Av rapporten framgår dock att det finns ett antal frågor som behöver besvaras innan ett sådant system kan lanseras. Man föreslår därför att ett gemensamt utredningsuppdrag ska ges till Trafikverket och Transportstyrelsen.

Trafikverket bedömer även i sin rapport från november 2016 att en utredning skyndsamt bör tillsättas för att identifiera olika möjligheter till vägvisning och regelefterlevnad utan att man behöver sätta upp några skyltar för det nya BK4-vägnätet, samt en beskrivning av hur ska genomföras. Trafikverket föreslår att Trafikverket får i uppdrag att utreda detta vidare i

samråd med Transportstyrelsen och Polismyndigheten och eventuella andra berörda myndigheter. Utskottet förutsätter att regeringen skyndsamt vidtar nödvändiga åtgärder för att finna lösningar på detta.

Mot bakgrund av vad som anförts ovan anser utskottet att de frågor som tas upp i motion 2016/17:3633 (L) yrkandena 3–5 är väl beaktade. Motionsyrkandena avstyrks därmed.

### *Långa lastbilar*

I anslutning till regeringens lagförslag om att införa en ny bärighetsklass i syfte att möjliggöra för tyngre fordon att trafikera vägnätet, vill utskottet framhålla att även längre lastbilar skulle kunna effektivisera de tunga transportererna på väg. Framför allt skulle detta vara till fördel för den svenska skogs- och malminindustrin som har behov av att kunna framföra längre ekipage, vilket skulle reducera såväl transportkostnader som utsläpp.

Utskottet påminner om att Transportstyrelsen i augusti 2014, på den dåvarande alliansregeringens uppdrag, lämnade en utredning (Rapport om tyngre och längre fordonståg på det allmänna vägnätet, TSV 2014-1419) om hur bl.a. lastbilar på över 30 meter skulle kunna introduceras i Sverige.

I rapporten lämnas förslag till nödvändiga författningsändringar liksom utökade tekniska krav när det gäller stabilitet, bromsar och kopplingar samt framkomlighet så att längre fordonståg ska kunna trafikera det allmänna vägnätet med samma trafiksäkerhetsnivå som dagens fordonståg. Transportstyrelsen framhåller också att den samhällsekonomiska nyttan är betydligt större med längre än med tyngre fordon eftersom mer gods transporteras som styckegods och samlastat gods. Även Trafikverket har konstaterat att den samhällsekonomiska nyttan förmodligen skulle öka betydligt om det vägnät som man föreslår ska öppnas för 74 ton i ett första skede även öppnas för längre transporter (upp till 32 meter). Skälet till detta är att de flesta transportererna på dessa vägar är skrymmande gods som begränsas av fordonets volym snarare än vikt.

Utskottet vill i sammanhanget också påminna om en studie från Lunds universitet där man visar på att nyttan av att tillåta tyngre lastbilar skulle öka om även längre lastbilar tilläts. Studien är genomförd med 34 meter långa fordonståg och visar på betydande samhälls- och klimatnytta. Liknande resultat har framkommit i försök med fordon på upp till 30 meter för virkestransporter. Försöken visade att transportkostnaderna minskade med drygt 20 procent samtidigt som utsläppen minskade med upp till 15 procent.

I maj 2015 beslutade riksdagen om ett tillkännagivande till regeringen om bl.a. behovet av en mer generös dispensgivning och fortsatt utredning när det gäller frågan om att tillåta fordonsekipage på upp till 30 meter (bet. 2014/15:TU12, rskr. 2014/15:206). Utskottet kan dock konstatera att efter snart två år har regeringen fortfarande inte vidtagit några konkreta åtgärder i denna del. Transportstyrelsen har genom sin rapport från 2014 lämnat ett gediget underlag till det fortsatta arbetet med att tillåta längre lastbilar, och



enligt utskottets mening är det därför angeläget att regeringen skyndsamt går vidare med frågan och ser över hur längre lastbilar kan tillåtas på våra vägar. Utskottet anser därför att riksdagen bör rikta ett tillkännagivande till regeringen om att den skyndsamt bör se över hur längre fordonståg i högre utsträckning kan tillåtas på det svenska vägnätet.

Därmed tillstyrker utskottet motionerna 2015/16:1576 (M) yrkande 2, 2015/16:2097 (M), 2015/16:2249 (FP) yrkande 18 (i denna del), 2015/16:2371 (C) yrkande 30 (i denna del), 2015/16:3059 (M, C, FP, KD) yrkande 19, 2015/16:3147 (KD) yrkande 13 (i denna del), 2015/16:3148 (KD) yrkande 28 (i denna del), 2015/16:3208 (C) yrkande 9 (i denna del), 2016/17:814 (M) yrkande 2, 2016/17:821 (C) yrkande 50.1 (i denna del), 2016/17:2530 (M, C, L, KD) yrkande 16, 2016/17:2744 (M), 2016/17:3119 (C) yrkande 14.1 (i denna del), 2016/17:3507 (C) yrkande 14.1 (i denna del), 2016/17:3633 (L) yrkande 2 och 2016/17:3634 (M, C, KD) yrkande 3.

## Längd- och viktgränser för vissa andra fordonstyper

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om längd- och viktgränser för vissa fordonstyper med hänvisning till bl.a. pågående beredningsarbete.

Jämför reservation 5 (M).

### Bakgrund

Enligt 4 kap. 17 a § trafikförordningen (1998:1276) får ledbussar med större längd än 18,75 meter inte föras på andra vägar än enskilda. Bestämmelsen motsvarar den största längd för bussar med en ledad sektion som tillåts enligt rådets direktiv 96/53/EG av den 25 juli 1996 om största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen. Transportstyrelsen får dock enligt 4 kap. 17 b § trafikförordningen meddela föreskrifter som tillåter att bussar får föras trots att dessa överskrider längderna i 4 kap. 17 a § trafikförordningen. Sådana föreskrifter, som vanligen är tidsbegränsade, finns i dag för färd med längre bussar med mer än en led i Malmö och Göteborg, där sådana bussar används i linjetrafik.

### Motionerna

Lotta Finstorp (M) anser i motion 2016/17:221 att regeringen bör se över möjligheterna att ändra bestämmelserna i trafikförordningen om ledbussars längd. I dag måste bussar som är längre än 18,75 meter beviljas särskilt tillstånd av Transportstyrelsen, och motionären anser att förfarandet är både

omständligt och tidsödande. Det vore därför mer ändamålsenligt att göra en ändring i trafikförordningen för att tillåta ledbussar på upp till 24 meter som i övrigt uppfyller ansvariga myndigheters föreskrifter. En fördel med att utnyttja längre bussar är att de har bättre passagerarkapacitet, något som kan bidra till en minskad miljöpåverkan eftersom fler kan utnyttja kollektivtrafiken.

Per Klarberg (SD) yrkar i motion 2016/17:1760 på att lagstiftningen som reglerar hur bötesbelopp ska beräknas för fordon med övervikt ska ändras så att den utgår från totalvikten och inte som i dag från tillåten lastvikt. Anledningen är som motionären påpekar att nuvarande bestämmelser inte beaktar fordonets konfigurering, och motionären anför som exempel husbilar och lätta lastbilar som ofta utgår från samma grundkonstruktion. Skillnaden blir dock att den lätta lastbilen ofta har en högre tillåten lastvikt eftersom den inte har lika mycket fast inredning. Med den typ av mätutrustning som polisen utnyttjar uppstår situationen att den lätta lastbilen och husbilen får olika bötesbelopp vid samma övervikt över 3,5 ton på grund av att de har olika tillåtna lastvikter. Det anser motionären är rättsosäkert eftersom husbilar och husvagnar vid små överlastar löper en betydligt större risk att få böter än lätta lastbilar med samma grundkonstruktion.

Per Klarberg och Jimmy Ståhl (båda SD) yrkar i motion 2016/17:1806 på att regeringen ska tillåta s.k. mopedbilar med en högre totalvikt än 350 kilo. Det handlar om förhållandevis kostsamma fordon som i allmänhet tillverkas i begränsade serier, och motionärerna påpekar att den låga viktgränsen begränsar möjligheterna att förse denna typ av fordon med nödvändig säkerhetsutrustning. De anser därför att en högre tillåten totalvikt skulle kunna göra fordonen säkrare men även billigare att tillverka.

I kommittémotion 2016/17:2531 vill Jessica Rosencrantz m.fl. (M) i yrkande 26 att det görs en översyn av den tillåtna längden på bussar. En sådan översyn anser motionärerna är nödvändig för att om möjligt effektivisera kollektivtrafiken och göra den mer klimatsmart. I dag kräver ledbussar som är längre än 18,75 meter ett särskilt tillstånd från Transportstyrelsen för att få köras i trafiken. Motionärerna skriver att man på många platser i Sverige förbereder en utbyggnad av bussystem med utökad kapacitet och att mot denna bakgrund är förenklingar av regelverket önskvärda, bl.a. bestämmelserna om högsta tillåtna längd för bussar.

### **Utskottets ställningstagande**

Mot bakgrund av motionsförslagen om att tillåta längre bussar vill utskottet inledningsvis framhålla att det ser positivt på åtgärder som syftar till att stärka kapaciteten inom kollektivtrafiken. Utskottet välkomnar därför det uppdrag Transportstyrelsen fick i juni 2015 om att lämna förslag till nödvändiga författningsförändringar för att längre ledbussar samt bussar med tillkopplad släpvagn ska kunna tillåtas för färd utan att föreskrifter meddelas med stöd av 4 kap. 17 b § trafikförordningen (1998:1276). I uppdraget ingick att analysera

- behovet av definitioner av olika typer av ledbussar

- behovet av en högsta tillåten hastighet för längre ledbussar samt bussar med tillkopplad släpvagn avsedd för personbefordran samt eventuella fordonstekniska krav
- konsekvenser för trafiksäkerheten (bl.a. förarens färdigheter med hänsyn till fordonets egenskaper), framkomlighet och stadsplanering om trafik med längre ledbussar samt med bussar med tillkopplad släpvagn avsedd för personbefordran tillåts
- konsekvenserna av de författningsändringar som föreslås, bl.a. vad gäller de samhällsekonomiska konsekvenserna kopplade till de transportpolitiska målen samt konsekvenserna för privata och offentliga aktörer.

Transportstyrelsen redovisade uppdraget den 25 april 2016 i rapporten Buss på lång sikt (TSV 2015:2325). I rapporten gör Transportstyrelsen bl.a. bedömningen att längre bussar som är dubbelledade är ett effektivt sätt att transportera fler passagerare på linjer som har ett stort resandeunderlag. Myndigheten bedömer inte heller att trafiksäkerheten påverkas negativt av en ökad fordonslängd om hastigheten begränsas till 60 kilometer i timmen, vilket utskottet ser positivt på. Några utökade tekniska krav på dessa fordon bedöms därför inte heller behöva ställas. Transportstyrelsens rapport har remitterats och bereds för närvarande inom Regeringskansliet tillsammans med inkomna remissvar.

Utskottet noterar också i sammanhanget att Transportstyrelsen har beviljat undantag från trafikförordningens bestämmelser för färd inom Göteborgs kommun med denna typ av ledbussar som sedan ett par år utnyttjas i kollektivtrafiken.

Vad gäller frågor om böter i samband med överskridande av maximal lastvikt återfinns gällande bestämmelser i trafikförordningen. Av 4 kap. 4 § i denna framgår att om en viss maximilast gäller för ett motordrivet fordon eller ett därtill kopplat fordon får tyngre last inte befordras med fordonet. Vidare följer av 14 kap. 4 § att förare som bryter mot denna bestämmelse döms till penningböter. Enligt uppgift från Transportstyrelsen ser myndigheten tillsammans med Åklagarmyndigheten över de regler som gäller för böter för överskridande av maximal vikt i syfte att överväga ändrade regler.

Vad gäller motionsförslag om att tillåta tyngre s.k. mopedbilar vill utskottet förtydliga att vad som ska räknas som moped styrs av såväl maximal hastighet som fordonets vikt i körklart skick. Maximal vikt för fordon är reglerat i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 168/2013 av den 15 januari 2013 om godkännande av och marknads tillsyn för två- och trehjuliga fordon och fyrhjulingar. I svenskt regelverk återfinns bestämmelserna för olika fordonstyper i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner. Utskottet vill för övrigt påpeka att den 1 januari 2016 höjdes den tillåtna viktgränsen för den aktuella fordonstypen från 350 kilo till 425 kilo. Det bör också påpekas att de s.k. mopedbilarna till helt övervägande del importeras från EU och att det således är EU-rätten som i första hand måste stå i fokus om ytterligare ändringar av viktbestämmelser ska göras.

Mot bakgrund av vad som anförs ovan om bl.a. pågående beredningsarbete avstyrks motionerna 2016/17:221 (M), 2016/17:1760 (SD), 2016/17:1806 (SD) och 2016/17:2531 (M) yrkande 26.

## Fordonsbesiktning

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsyrkande om konkurrensen på fordonsbesiktningensmarknaden. Utskottet hänvisar till Transportstyrelsens senaste redovisning av marknadsutvecklingen som visar att tillgängligheten till fordonsbesiktning har ökat i hela landet.

### Bakgrund

Efter den 1 juli 2010 är fordonsbesiktningen i Sverige konkurrensutsatt. Det innebär att Bilprovningen inte längre har ett monopol inom området och att fler företag kan utföra besiktningar på personbilar, lastbilar, maskiner och andra fordon. Omregleringen är en anpassning till den svenska huvudregeln att provning och kontroll ska utföras av oberoende och självständiga organ i konkurrens. Beslutet om omreglering väntades leda till

- fler besiktningstationer
- längre öppettider
- bättre serviceutbud
- fler och växande företag
- nya produkter och tjänster som ger ökad sysselsättning och ekonomisk tillväxt (prop. 2009/10:32).

I fordonsförordningen finns ett bemyndigande för Transportstyrelsen att meddela föreskrifter om sådana saker som fordons beskaffenhet och utrustning, omfattningen av kontrollen, den tekniska kompetensen och utrustningen samt kvalitetssäkringen hos besiktningorgan och provningsorgan enligt fordonslagen samt utbildning och kompetens hos besiktningstekniker. Transportstyrelsen har också utnyttjat sitt bemyndigande och meddelat föreskrifter om bl.a. kontrollbesiktning, teknisk kontrollutrustning hos besiktningorgan, registreringsbesiktning, mopedbesiktning och lämplighetsbesiktning, utbildning och kompetens för certifiering av besiktningstekniker osv.

Med anledning av motionsförslag om fordonsbesiktningen föreslog utskottet i bet. 2013/14:TU13 att riksdagen skulle rikta ett tillkännagivande till regeringen med innebörden att en utredning borde granska hur utförsäljningen av AB Svensk Bilprovningens besiktningstationer har påverkat priser och tillgänglighet på besiktningensmarknaden.

## Motionen

I motion 2016/17:1895 påminner Isak From m.fl. (S) om att sedan den 1 juli 2010 är fordonsbesiktningen i Sverige konkurrensutsatt, vilket innebär att andra företag än AB Svensk Bilprovning får utföra besiktningar av personbilar, lastbilar, maskiner och andra fordon. Motionärerna lyfter i detta sammanhang fram några centrala frågor som tillgång till besiktning och den myndighetsutövning som sker i samband med fordonsbesiktning. De påpekar också att staten har ett stort ansvar för folkhälsan, miljön och trafiksäkerheten och att det inte minst av miljöskäl är särskilt angeläget med en fungerande fordonsbesiktning. Mot denna bakgrund anser motionärerna i yrkande 1 att regeringen noggrant bör se över konkurrensen på marknaden och utvärdera effekten av konkurrensutsättningen av fordonsbesiktningen.

## Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis påminna om att det statliga monolet att bedriva fordonsbesiktning i Sverige upphörde den 1 juli 2010 och att den tidigare regeringen ansåg att det med hänsyn till trafiksäkerhet, miljö, prisutveckling, teknikutveckling och tillgänglighet var nödvändigt att övervaka den fria och omreglerade besiktningmarknaden. Transportstyrelsen fick därför till uppgift att utföra tillsyn och göra stickprovskontroller men även att kontrollera besiktningföretagen och bevaka den omreglerade marknaden med hänsyn tagen till ovanstående kriterier och bestämmelserna i fordonslagen (2002:574).

Utskottet erinrar i sammanhanget om att det i fordonslagen och fordonsförordningen finns bestämmelser om kontroll av bl.a. fordon, fordons last, färdskrivare, taxameter och den verksamhet som bedrivs av besiktningorgan på fordonsområdet. I lagen föreskrivs bl.a. att besiktningorgan som utför besiktningar av fordon ska vara ackrediterade av Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (Swedac). För att kunna ackrediteras som besiktningorgan måste ett företag utöver tekniska krav också uppfylla vissa andra krav, t.ex. krav på oberoende och allmänt gott anseende.

Utskottet vill vidare peka på att Transportstyrelsen, för att tydliggöra sin roll och sina arbetsmetoder för branschens aktörer, har tagit fram ett inriktningsdokument som beskriver inriktningen för Transportstyrelsens stickprov och marknadsövervakning inom fordonsbesiktningområdet. Detta inriktningsdokument uppdateras regelbundet efter behov. Utskottet välkomnar detta.

Utskottet påminner också om att riksdagen i juni 2014 riktade ett tillkännagivande till regeringen om att tillsätta en utredning för att granska hur utförsäljningen av AB Svensk Bilprovningens besiktningstationer har påverkat priser och tillgänglighet på besiktningmarknaden och att ingen ytterligare försäljning av besiktningstationer skulle ske innan utredningen var färdig och behandlad (bet. 2013/14:TU13, rskr. 2013/14:302). Med anledning av tillkännagivandet gav regeringen den 20 augusti 2015 Transportstyrelsen i

uppdrag att redovisa en nulägesanalys av tillgängligheten till fordonsbesiktning i hela landet, inte minst i glesbygdssområden, och möjligheten att besiktiga tunga fordon samt att redovisa om tillgängligheten hade förändrats efter omregleringen av fordonsbesiktningen 2010. Uppdraget redovisades till Regeringskansliet (Näringsdepartementet) den 27 maj 2016.

I Transportstyrelsens redovisning av fordonsbesiktningmarknaden under 2015 (TSV 2015:2298) gör myndigheten bedömningen att marknaden befinner sig i ett uppbyggnadsskede både när det gäller antalet besiktningstationer och antalet besiktningstekniker. Vidare noterar myndigheten bl.a. att

- marknadskoncentrationen totalt sett har minskat på besiktningmarknaden på grund av ökad konkurrens mellan företagen
- besiktningföretagen håller en jämförbar kvalitet i fråga om hur de utför kontroller och olika kontrollmoment (alla besiktningstekniker genomför dock inte alla föreskrivna kontroller på alla fordon)
- snittpriserna har stigit mer än konsumentprisindex (KPI)
- den geografiska tillgängligheten har ökat under 2015 och att antalet besiktningstationer för lätta fordon har ökat med nästan 17 procent och att den farhåga som fanns inför omregleringen om färre besiktningstationer i glesbygd således inte har besannats
- antalet morgonöppna stationer har minskat och antalet kvällsöppna stationer har ökat, skillnaderna är dock små, samt att antalet lördagsöppna stationer fortsätter att minska.

Redovisningen visar enligt Transportstyrelsen att tillgängligheten har ökat i hela landet även om den har ökat mer i de mer tätbefolkade delarna. Utskottet noterar också att ökningen har varit större för de lätta fordonen än för de tyngre. Myndighetens sammanfattande bedömning är att det inte finns anledning för oro när det gäller tillgängligheten till fordonsbesiktning i landet. Utskottet välkomnar detta och finner därför ingen anledning att vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslaget.

Motion 2016/17:1895 (S) yrkande 1 avstyrks därmed.

## Självkörande fordon

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om bl.a. behovet av en strategi och förändrad lagstiftning för självkörande fordon. Utskottet hänvisar till vidtagna åtgärder och pågående arbete i frågan.

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

### Bakgrund

Den 12 november 2015 beslutade regeringen att tillsätta en utredning med uppgift att analysera om och hur regelverket kan anpassas för självkörande fordon för att skapa bättre rättsliga förutsättningar för introduktion av och försök med självkörande fordon i allmän trafik. I utredarens uppdrag (dir. 2015:114) ingår att överväga och lämna författningsförslag som ska ge bättre rättsliga förutsättningar för dels försök med självkörande fordon i allmän trafik, dels introduktion av sådana fordon i allmän trafik. Uppdraget redovisades i april 2016 i den del som rör att underlätta försök med självkörande fordon (SOU 2016:28) och den 28 november 2017 ska övriga delar redovisas.

### Motionerna

Rickard Nordin (C) yrkar i motion 2016/17:363 att lagstiftningen bör ses över för att underlätta för innovationer, exempelvis självkörande bilar. Motionären anser att Sveriges lagstiftning släpar efter, vilket gör det svårt att i verkligheten pröva innovationer. Ett exempel är självkörande bilar. Mot den bakgrunden argumenterar motionären för att regeringen bör få i uppdrag att utreda vilka regelförenklingar som behövs för att inte hämma teknikutvecklingen i Sverige, exempelvis för självkörande bilar.

Lars Hjalmered (M) pekar i motion 2016/17:374 på den snabba utvecklingen inom fordonsindustrin för att hitta transportlösningar för morgondagens samhälle. Det handlar bl.a. om att minska bränsleförbrukningen och utsläppen samt att utveckla trafiksäkerheten med olika former av aktiva och passiva säkerhetssystem. Motionären lyfter även fram pågående projekt med bl.a. autonoma fordon. Motionären konstaterar samtidigt att med tekniken kommer också utmaningar, exempelvis att nya transportlösningar under överskådlig tid kommer att utnyttjas parallellt med äldre transportlösningar. En annan stor utmaning är att gå från att utveckla enstaka projekt till fungerande helhetslösningar för en stadsdel eller en stad. Motionären anser mot denna bakgrund att man bör överväga möjligheterna att genomföra ett fullskaletest med moderna transportlösningar i någon eller några av landets större städer.

I motion 2016/17:375 efterlyser Lars Hjalmered (M) ett initiativ från regeringen om att utreda vilka lagändringar som behövs för att göra det möjligt att använda självstyrande bilar. Motionären pekar på den banbrytande forskningen och de tekniska framsteg som görs i fråga om autonoma och självstyrande fordon. Det handlar om en teknisk utveckling som kommer att förändra människors sätt att förflytta sig, men motionären ser en fara i att lagstiftningen inte följer utvecklingen på området och att den därför kan komma att sätta hinder i vägen för den nya tekniken. Därför är det angeläget att snarast se över regelverket för att anpassa det till framtidens transportlösningar.

Likaså Mathias Sundin (L) efterlyser i motion 2016/17:2015 att regeringen skyndsamt föreslår förändringar av lagstiftningen för självkörande bilar. Motionären pekar på den positiva påverkan på samhället som självkörande bilar har i form av förbättrad trafiksäkerhet, mindre köer, effektivare utnyttjande av städernas gatuutrymme och ökad mobilitet för personer som av olika skäl inte kan köra bil. På kort sikt är det enligt motionären ansvarsfrågan som är viktigast att reglera eftersom nuvarande lagstiftning och praxis utgår från att det finns en ansvarig förare om det sker en trafikolycka, vilket inte är fallet i ett självkörande fordon. Behovet av att göra nödvändiga uppdateringar av lagstiftning och regelverk för att kunna tillåta självkörande fordon i svensk trafik framförs också av Mathias Sundin m.fl. (L) i kommittémotion 2016/17:3190 yrkande 10.

I kommittémotion 2016/17:2530 framhåller Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) att utvecklingen av autonoma fordon kan få en genomgripande effekt på hela vägtrafiksystemet. Motionärerna påpekar samtidigt att teknikutvecklingen ofta påverkar transportsystemet och att det är viktigt att beslutsfattare tar hänsyn till ny teknik men även att lagstiftningen är uppdaterad. För självkörande fordon finns det en rad frågetecken när det gäller de juridiska och trafiksäkerhetsmässiga aspekterna, inte minst själva ansvarsbegreppet. För att säkerställa att Sverige fortsätter att ligga i framkant och för att främja samhällsutvecklingen vill motionärerna i yrkande 15 att regeringen utarbetar en strategi för självkörande fordon.

I kommittémotion 2016/17:3374 uppmärksammar Nina Lundström (L) i yrkande 20 att i en nära framtid kommer automatiska bilar att vara en realitet och att det därför är viktigt att lagstiftningen kompletteras i detta avseende, inte minst bör ansvarsfrågan vid olyckor klaras ut.

Även Robert Halef m.fl. (KD) efterlyser i kommittémotion 2016/17:3391 yrkande 5 en utvecklad strategi för självkörande bilar. Motionärerna pekar på de fördelar som självkörande bilar skulle innebära i form av ökad trafiksäkerhet och smidigare arbetspendling för den som är beroende av bil för att komma till och från jobbet, men även godstransportsektorn skulle gynnas av fler självkörande fordon. De försök som görs i Sverige behöver utökas och åtgärder måste vidtas för att möta de utmaningar som den nya tekniken innebär. Därför är det nödvändigt med en heltäckande strategi. Behovet av en



strategi för självkörande fordon behandlas också i likalydande ordalag av Robert Halef m.fl. (KD) i kommittémotion 2016/17:3510 yrkande 17.

I motion 2016/17:3507 yrkande 17 anser Anders Åkesson (C) att försöksverksamhet för självkörande bilar bör regleras i en särskild lag. Motionären lyfter fram några av de fördelar den nya tekniken innebär för både persontransporter och godstrafiken och påpekar samtidigt att Sverige ligger i framkant när det gäller den tekniska utvecklingen. För att underlätta för svensk forskning på området och för att främja samhällsutvecklingen är det därför enligt motionären också angeläget med en strategi för självkörande fordon.

## Utskottets ställningstagande

### *Strategi och försöksverksamhet för självkörande fordon*

Utvecklingen inom transportområdet när det gäller smart mobilitet och transportlösningar går snabbt. Det gäller även utvecklingen av förarstödjande och självkörande system. Utskottet ser med tillförsikt på att självkörande och uppkopplade fordon i trafiken kommer att kunna ge fördelar som bättre kapacitetsutnyttjande, minskade utsläpp och färre olyckor.

Utskottet har tagit del av Transportstyrelsens pågående arbete med att skapa en gemensam arena för nationell myndighetssamverkan på området självkörande fordon. Avsikten är att formulera en gemensam målbild och en samlad strategi tillsammans med de myndigheter som påverkas och berörs av utvecklingen. Medverkande myndigheter är:

- Regeringskansliet/Näringsdepartementet
- Datainspektionen
- Trafikverket
- Myndigheten för samhällsskydd och beredskap
- Post- och telestyrelsen
- Åklagarmyndigheten
- Polismyndigheten
- Boverket
- Energimyndigheten
- Sveriges Kommuner och Landsting
- Göteborgs stad
- Stockholms stad.

Transportstyrelsens målsättning är att myndigheterna tillsammans bl.a. ska identifiera vilka styrmedel som kan behöva utarbetas utifrån respektive myndighetsroll och ansvarsområde. Senare under 2017 ska myndighetsarenan även kunna bli en plattform för gemensamma insatser inom den nationella handlingsplanen för intelligenta transportsystem (ITS). Utskottet välkomnar detta och noterar med tillfredsställelse att självkörande fordon identifierats som ett av de prioriterade områdena inom denna handlingsplan och att en färdplan med mål och konkreta aktiviteter har arbetats fram.

Utskottet noterar i sammanhanget att Trafikanalys i rapporten Självkörande bilar – utveckling och möjliga effekter (2015:6) gör bedömningen att styrmedel och lagstiftning ger stora möjligheter att påverka fordonsflottans sammansättning och användning. Enligt myndigheten skulle en övergång till självkörande fordon under en introduktionsfas kunna uppmuntras exempelvis genom att man tillåter förarlösa fordon i kollektivtrafikskörfält och erbjuder gratis parkering, undantag från trängselskatt, subventionerad försäkring etc. I ett senare skede skulle vissa filer eller gator kunna reserveras för denna typ av fordon föreslår Trafikanalys.

Utskottet vill också framhålla att flera biltillverkare och teknikföretag arbetar med att utveckla system för förarstöd och helt eller delvis självkörande fordon. Avancerade förarstödssystem och vissa autonoma funktioner har redan introducerats, exempelvis för avståndshållande, parkering och bromsning. Det finns också flera internationella exempel på användning av självkörande fordon i särskilda miljöer såsom inom industrin och på särskilda vägar och områden som inte används för allmän trafik. Utskottet vill framhålla att tester i verklig trafik, under ordnade former, är en viktig förutsättning för att få kunskap om hur väl dessa system fungerar och hur trafiksäkerheten ska kunna garanteras.

Av särskilt intresse är enligt utskottets mening världens första storskaliga pilotprojekt för autonom körning där 100 självkörande Volvobilar kommer att köras på allmän väg i Göteborg. Projektet, Drive me – självkörande bilar för hållbar mobilitet, är ett gemensamt initiativ av Volvo Car Group, Trafikverket, Transportstyrelsen, Lindholmen Science Park och Göteborgs stad. Projektet kommer att fokusera på ett antal områden, t.ex. hur autonoma fordon kan ge samhällsliga och ekonomiska fördelar i form av förbättringar av trafikflödet, miljön och säkerheten, infrastrukturkrav för autonom körning och hur förare i omgivningen smidigt kan interagera med en självkörande bil. Projektet kommer att bidra till att definiera vilken funktion självkörande fordon kommer att ha i planeringen av framtidens stadsmiljö.

Utskottet vill även uppmärksamma att det inom EU pågår flera samarbeten och projekt som gäller autonom körning. Flera länder har analyserat frågan och infört vissa nationella bestämmelser om bl.a. försök med självkörande fordon. För närvarande diskuterar Sverige med ett tiotal andra länder hur reglering och rekommendationer för autonom körning skulle kunna utformas.

Utskottet vill framhålla att infrastrukturminister Anna Johansson i ett frågesvar tidigare i år (fr. 2016/17:670) understrukt att regeringen under mandatperioden vidtagit flera åtgärder för att underlätta för tester och demonstrationer, exempelvis den s.k. nyindustrialiseringsstrategin, Testbädd Sverige och de s.k. samverkansprogrammen som lanserades i juni 2016 och där akademi, näringsliv och offentlig sektor tillsammans genomför satsningar på viktiga samhällsområden. Statsrådet lyfte i sammanhanget särskilt fram samverkansprogrammet Nästa generations resor och transporter. Utskottet välkomnar detta och ser det som mycket positivt att Sverige är, och verkar för, att vara ett framgångsrikt land för tester och demonstrationer.

Utskottet vill i sammanhanget även lyfta fram DenCity som är ett samverkansprojekt mellan näringsliv, akademi och samhälle och som påbörjades i december 2015 med syfte att hitta innovativa lösningar och tjänster som kan minska trängsel, miljöpåverkan och öka livskvaliteten för boende och verksamma i täta stadsdelar. Stockholm och Göteborg är utpekade testplatser för framtidens nya transportlösningar. Faktorer som hållbarhet, energieffektivitet, minskad trängsel och buller och en levande stadsmiljö ska kunna kombineras med invånarnas krav på olika service- och leveranstjänster. Projektet tar ett helhetsgrepp på både person- och godstransporter. Satsningen omfattar ca 20 miljoner kronor där hälften finansieras av Sveriges innovationsmyndighet Vinnova och hälften av deltagande parter.

Mot bakgrund av vidtagna åtgärder och pågående initiativ avstyrker utskottet motionerna 2016/17:374 (M), 2016/17:2530 (M, C, L, KD) yrkande 15, 2016/17:3391 (KD) yrkande 5 och 2016/17:3510 (KD) yrkande 17.

### *Lagstiftning för självkörande fordon*

Utskottet konstaterar inledningsvis att Utredningen om självkörande fordon på väg i sitt delbetänkande Vägen till självkörande fordon – försöksverksamhet (SOU 2016:28) pekar på att de internationella konventionerna om vägtrafik inte hindrar försök med självkörande fordon på väg. För att försöken ska kunna genomföras under ordnade former föreslår utredningen att verksamheten regleras i en särskild lag och att Transportstyrelsen ska vara ansvarig myndighet för prövning av tillstånd för försöksverksamhet och även utöva tillsyn över den.

Även infrastrukturminister Anna Johansson har i ett frågesvar i december 2016 (fr. 2016/17:434) framfört att det redan finns långtgående möjligheter att genomföra försök med ny teknik i fordon genom undantag från de tekniska kraven. Statsrådet anförde dock att det finns ett behov av att se över och anpassa reglerna utifrån bl.a. data- och trafiksäkerhet, kameraövervakning, integritet och frågor om ansvar och gällande trafikregler, vilket också är den slutsats som görs i utredningens delbetänkande. Utskottet konstaterar att förslagen om att underlätta för försök med självkörande fordon har remitterats och bereds för närvarande inom Regeringskansliet. Utskottet påminner också om att utredningen nu fortsätter sitt arbete med att utarbeta förslag för att underlätta en introduktion av självkörande fordon i allmän trafik, vilket ska överlämnas till regeringen i november 2017. Utskottet emotser detta med stort intresse.

Statsrådet meddelade vidare i frågesvaret att regeringen även agerar internationellt inom FN:s arbetsgrupper och inom EU för att det ska ske en anpassning av regelverken som möjliggör och underlättar försök med och en introduktion av uppkopplade och självkörande system i fordon och avancerad förarstödande teknik. Utskottet välkomnar detta. När det gäller regel- förändringar och ansvarsfrågor har Sverige ett nära samarbete med likasinnade länder inom EU på flera fronter. Under Nederländernas ordförandeskap i EU

våren 2016 arbetade Sverige exempelvis i en grupp länder med den s.k. Amsterdamdeklarationen om uppkopplade och självkörande fordon som antogs av det informella transportministermötet i Amsterdam den 14 april 2016. Detta arbete utgör nu en plattform för EU:s fortsatta inriktning när det gäller självkörande fordon.

Mot bakgrund av pågående berednings- och utredningsverksamhet avstyrker utskottet motionerna 2016/17:363 (C), 2016/17:375 (M), 2016/17:2015 (L), 2016/17:3190 (L) yrkande 10, 2016/17:3374 (L) yrkande 20.2 och 2016/17:3507 (C) yrkande 17.

## Motorhobbyn och historiska fordon

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om motorhobbyn och historiska fordon. Utskottet konstaterar att åtgärder har vidtagits i syfte att underlätta förvaltningen av det rullande kulturarvet.

Jämför reservation 9 (M) och 10 (SD).

### Motionerna

Jan Ericson (M) yrkar i motion 2016/17:133 på att lagstiftningen bör anpassas för att underlätta bevarandet av det rullande kulturarvet. Motionären vill uppmärksamma alla de entusiaster som ägnar sig åt att renovera och bevara äldre transportmedel men som möter hinder i form av regler, avgifter och föreskrifter om miljö- och säkerhetskrav som äldre fordon och andra slags fortskaffningsmedel inte kan anpassas till utan att i värsta fall skadas eller förvanskas. Motionären anser det befogat att Sverige har strikta regler i fråga om miljö och säkerhet men att lagstiftningen måste ge utrymme för undantag när det gäller det rullande kulturarvet för att det bör bevaras så oförvanskat som möjligt.

I motion 2016/17:309 betonar Josef Fransson (SD) i yrkande 4 den viktiga funktion i samhället som veteranfordonshobbyn har och att den engagerar många som vill bevara en del av vårt kulturarv. Denna verksamhet förenar människor över alla generationer, och för att värna denna del av kulturarvet föreslår motionären en rad åtgärder som skulle underlätta för utövarna. Det handlar om enklare regler för import av veteranbilar och reservdelar, tillgång till bränsle och mer förmånliga villkor för registrering av hobbyfordon.

I motion 2016/17:1438 påpekar Johan Hedin (C) att motorhobbyn är ett stimulerande intresse för många men att fordonsrenoveringar och specialbyggen också kan vara en framtidsbransch i delar av landet där jobben blir färre. Motionären framhåller att lagstiftaren därför bör vara vaksam på hur regelverket utformas när någon vill bygga om ett fordon eller bygga ett nytt från grunden, så att inte onödiga hinder förekommer. Därför föreslår motionären i yrkande 1 att Trafikverket i samverkan med andra myndigheter

ska få ett brett uppdrag att se över regelverket för ombyggda och amatörbyggda fordon och undanröja onödigt regelkrångel, och i yrkande 2 och att myndigheten ska utreda vilka lagändringar som bör göras för att det ska bli enklare att bygga och modifiera fordon. Motionären vill även uppmärksamma den s.k. lättviktaren som är en historisk fordonstyp och som var vanligt förekommande tidigare. För att fler ska vilja ta ansvar för att bevara dessa fordon anser motionären att reglerna borde ändras för vem som får framföra denna fordonstyp. Med dagens lagstiftning krävs motorcykelkörkort, vilket motionären anser vara ett oproportionerligt starkt krav. I yrkande 3 föreslår motionären därför att det borde tillsättas en utredning med uppgift att studera förutsättningarna för att göra det möjligt att framföra motorcyklar tillverkade före 1960 med en maximal cylindervolym på 99 kubikcentimeter med B-körkort.

Isak From och Maria Strömkvist (båda S) framhåller i motion 2016/17:1602 att det är viktigt att man tar till vara det omfattande engagemang som finns runt om i landet för att främja ett levande kulturarv som bevaras, brukas och utvecklas ideellt. Motionärerna lyfter fram de många motorhistoriska träffar som årligen organiseras i landet, något som inte minst har gynnat besöksnäringen. Motionärerna anser i yrkande 1 att man bör underlätta för historiska fordonsföreningar att genomföra arrangemang och att det i samband med dessa är av väsentlig betydelse att arrangörerna får det stöd som behövs av polis och kommun. I yrkande 2 uppmärksammar motionärerna behovet av ett tydligare lagstadgat stöd till gagn för det rullande kulturarvets bevarande, brukande och utveckling. Ett sådant stöd skulle enligt motionärerna säkerställa att regelverket och den praktiska tillämpningen av detta inte avsiktligt eller oavsiktligt ställer större krav på föremålen än de krav som gällde vid tidpunkten då de konstruerades eller togs i bruk, något som inte minst skulle underlätta ett långsiktigt bevarande.

Sara-Lena Bjälkö (SD) pekar i motion 2016/17:2402 på motorhobbyns viktiga roll i samhället. Motionären påpekar att branschen i dag sysselsätter tusentals personer i Sverige och att detta inte bara genererar arbetstillfällen utan även stora inkomster till staten. Mot denna bakgrund anser motionären att det är befogat att organisationer inom branschen, som ACCS eller KAK, bör få rätt till insynsplatser i de myndigheter som tar beslut i frågor som påverkar branschen. Motionären påpekar också att organisationerna även kan utgöra ett nyttigt bollplank eftersom de kan bidra med specialkompetens till berörda myndigheters arbete på området.

Jessica Rosencrantz m.fl. (M) påminner i kommittémotion 2016/17:2531 om att det rullande kulturarvet är en viktig del av den svenska kulturen och historien. Motionärerna konstaterar dock att nya lagar, regler och avgifter inte alltid utformas med hänsyn till de förutsättningar som gäller för dessa historiska fordon. Ett av kraven som finns i dag och som vållar problem är att ägaren av ett historiskt fordon måste kunna uppvisa ett tillverkarintyg om denne inte har ett registreringsbevis i original eller en vidimerad kopia. Ett sådant intyg är svårt och ibland omöjligt för ägaren att få fram. Detta är

olyckligt och riskerar att begränsa möjligheterna att vårda och värna det rullande kulturarvet i Sverige. Motionärerna anser därför i yrkande 25 att regeringen bör inleda en översyn av kraven på historiska fordon i syfte att underlätta dokumenthanteringen.

Även Penilla Gunther (KD) uppmärksammar i motion 2016/17:3160 det rörliga kulturarvet och att bevarandet av detta engagerar ett mycket stort antal föreningar och individer i landet. Motionären pekar på att detta engagemang inte sällan möts av krav som både försvårar och hindrar verksamheten. Hindren utgörs av statliga och kommunala föreskrifter, förordningar, lagar och avgifter m.m. Motionären anser att det inte är rimligt att bevarandet av detta kulturarv hotas av höga myndighetsavgifter eller regler som tagits fram för moderna transportlösningar. Av denna anledning finner motionären det angeläget att låta utreda en stärkt bevaranderätt för det rörliga kulturarvet som omfattar äldre transportmedel till lands, sjöss och i luften. Syftet med en stärkt bevaranderätt är enligt motionären att i första hand värna det rörliga kulturarvet och att stat eller kommun inte ska sätta hinder i vägen på olika sätt för bevarandet, brukandet och utvecklingen av detta kulturarv.

### **Utskottets ställningstagande**

Frågor om historiska fordon har ett flertal gånger tidigare varit föremål för behandling i utskottet, senast i betänkande 2015/16:TU11. Utskottet gav då uttryck för sin uppfattning om den kulturhistoriska betydelse som bevarandet av äldre fordon har och att det dessutom kan vara en givande hobby för den enskilde. Därför ansåg utskottet att det är viktigt att regelverket kring fordonshobbyn utformas på ett smidigt sätt som gör att verksamheten ges goda förutsättningar utan att trafiksäkerhet eller miljöhänsyn åsidosätts. Utskottet ansluter sig alltså till denna bedömning.

Utskottet vill påminna om att sedan 2011 gäller enhetliga principer för finansiering av Transportstyrelsens verksamhet inom alla trafikslag. Med ett fåtal undantag gäller att Transportstyrelsen ska bestämma avgifternas storlek så att man får full kostnadstäckning för ärendehandläggning, tillsyn och registerhållning. Regeringen beslutade den 28 november 2013 om ett undantag från detta krav för avgifter när det gäller vissa delmarknader som inte bedömdes kunna bära självkostnadsbaserade avgifter, bl.a. kulturhistorisk verksamhet som bedrivs utan vinstsyfte.

Utskottet konstaterar vidare att när det gäller vägfordon kan medlemsstaterna enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/45/EU av den 3 april 2014 om periodisk provning av motorfordons och tillhörande släpvagnars trafiksäkerhet under vissa förutsättningar undanta bl.a. fordon av historiskt intresse från direktivets tillämplighet.

Utskottet vill också peka på den ändring i fordonsförordningen som regeringen beslutade i december 2016 där man strök den tidigare bestämmelsen att fordon av årsmodell 1950 eller äldre normalt sett inte behöver kontrollbesiktigas. I stället ska Transportstyrelsen få meddela

föreskrifter om undantag från kravet på besiktning, något som utskottet finner vara en mer ändamålsenlig lösning. Utskottet vill samtidigt framhålla att Transportstyrelsen har föreslagit ett antal ändringar i myndighetens föreskrifter och allmänna råd om kontrollbesiktning och om undantag från periodisk kontrollbesiktning, förslag som också har remissbehandlats. Myndigheten föreslår bl.a. att bilar fr.o.m. det kalenderår som infaller 50 år efter det år som fastställts som fordonsår enligt vägtrafikregistret undantas från periodisk kontrollbesiktning. Likaså föreslås undantag från periodisk kontrollbesiktning för motorcyklar fr.o.m. det kalenderår som infaller 40 år efter det år som fastställts som fordonsår. Undantaget omfattar också bilar och motorcyklar som används för tävlingsbruk. Utskottet är positivt till dessa ändringar och noterar att bl.a. Motorhistoriska Riksförbundet (MHRF) också har välkomnat Transportstyrelsens förslag till nya besikttningsregler. MHRF och flera andra organisationer har under flera år varit med och utformat det förslag som Transportstyrelsen nu har skickat till kommissionen för att se om det uppfyller EU-direktivets krav. Om så är fallet kan de nya besikttningsreglerna börja gälla redan den 20 maj 2018. Förslaget visar enligt MHRF på ett förtroende för alla fordonsentusiaster som förvaltar det rullande kulturarvet, vilket även utskottet finner uppmuntrande.

Utskottet anser att det är viktigt att intresseorganisationernas kunskap tas till vara och att organisationerna får insyn i beslutsfattande och möjlighet att lämna synpunkter i frågor som berör dem. Enligt utskottets mening är detta ett effektivt tillvägagångssätt, och utskottet anser även att myndigheterna gynnas av kontinuerliga kontakter med intresseorganisationerna.

Utskottet vill i sammanhanget påminna om att regeringen i september 2014 gav Transportstyrelsen i uppdrag att, efter samråd med berörda branscher, redovisa en strategi för hur myndigheten, inom ramen för de transportpolitiska målen och myndighetens uppdrag, ska arbeta för att säkerställa att myndigheten i sin verksamhet beaktar näringslivets villkor och bidrar till en positiv näringslivsutveckling. Transportstyrelsen avrapporterade uppdraget i april 2015. En slutsats i rapporten är att myndigheten i ett tidigt skede behöver redovisa behov och inhämta synpunkter från berörda aktörer i regelutvecklingsarbetet.

Av redovisningen ovan följer att åtgärder vidtagits i syfte att underlätta förvaltningen av det rullande kulturarvet. Utskottet avstyrker därför motionerna 2016/17:133 (M), 2016/17:309 (SD) yrkande 4, 2016/17:1438 (C) yrkandena 1–3, 2016/17:1602 (S) yrkandena 1 och 2, 2016/17:2402 (SD), 2016/17:2531 (M) yrkande 25 och 2016/17:3160 (KD).

## A-traktorer

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om A-traktorer. Utskottet hänvisar till trafiksäkerhetsarbetet och de särskilda krav på fordon och körkortsbehörighet som följer av ändrade hastighetsbestämmelser.

Jämför reservationen 11 (SD).

### Bakgrund

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

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

### Motionerna

Magnus Oscarsson (KD) yrkar i motion 2016/17:261 på att maxhastigheten för A-traktorer bör höjas till 50 kilometer i timmen. Som skäl anför motionären att nuvarande hastighetsbegränsning 30 kilometer i timmen innebär ett onödigt slitage på fordonet men också att den låga hastigheten riskerar att orsaka både köbildning och osäkra omkörningar.

Per Klarberg och Jimmy Ståhl (båda SD) uppmärksammar i motion 2016/17:1811 behovet av att se över bestämmelserna för A-traktorer. När den s.k. epatraktorn avskaffades kom i stället fordon i den kategorin att registreras som A-traktorer. Motionärerna anmärker dock på att bestämmelserna för A-traktorer fortfarande i stora delar återspeglar det ursprungliga användningsområdet för den s.k. epatraktorn som inte längre är relevant och därför bör ses över. Det finns bl.a. begränsningar i varvtal som påverkar högsta tillåtna hastighet för fordonstypen, vilket medför onödig bränsleåtgång och miljöpåverkan. I konsekvens med detta föreslår motionärerna i yrkande 1 att



regelverket för varvtalsreglering av A-traktorer ses över och i yrkande 2 att den högsta tillåtna hastigheten för den aktuella typen av fordon höjs till 45 kilometer i timmen, vilket också skulle minska risken för farliga omkörningar. Motionärerna anser det logiskt att A-traktorn ur hastighetshänseende jämföras med mopedbilar och påpekar att de ur trafiksäkerhetssynpunkt inte utgör någon förhöjd risk eftersom det handlar om fordon som ursprungligen var konstruerade för betydligt högre hastigheter.

Även Edward Riedl (M) uppmanar regeringen i motion 2016/17:2090 att göra en översyn av regelverket för A-traktorer för att utröna om det är möjligt att höja den högsta tillåtna hastigheten till 45 kilometer i timmen. Motionären påpekar att regelverket har sina rötter långt tillbaka i tiden och att hastigheten då begränsades till 30 kilometer i timmen för s.k. epatraktorer, dvs. ombyggda fordon avsedda att användas som jordbruksmaskiner. Motionären påpekar att denna typ av fordon som i dag kategoriseras som A-traktorer används för helt andra syften än det ursprungliga och att det därför kan finnas skäl för att höja den högsta tillåtna hastigheten för att öka användningsområdena och attraktiviteten för denna typ av fordon.

I motion 2016/17:2937 framhåller Cecilia Widegren (M) att en A-traktor, eller epatraktor, inte har någon konstruktiv maxhastighet men att den inte får framföras med en högre hastighet än 30 kilometer i timmen. För att få köra A-traktor krävs AM-körkort, vilket är samma körkort som krävs för EU-moped. En EU-moped har en maxhastighet av 45 kilometer i timmen. Det vore enligt motionären logiskt att få framföra A-traktorer i samma hastighet. I yrkande 1 föreslår motionären därför att man bör överväga möjligheten att justera hastighetsbegränsningen för A-traktorer och epatraktorer. Motionären föreslår också i yrkande 2 att Trafikverket bör få i uppdrag att omgående analysera vilka konsekvenser den föreslagna ändringen av hastighetsbegränsningen skulle ha för trafiksäkerhet, utbildning m.m.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet påminner om att en traktor enligt gällande EU-förordning är konstruerad för en hastighet av högst 40 kilometer i timmen eller, för en mer snabbgående traktor, en hastighet som överstiger 40 kilometer i timmen. Sådana traktorer ska även uppfylla de föreskrivna kraven för ett EU-typgodkännande. Bestämmelser i de direkt gällande EU-förordningarna är verkställda i Sverige genom lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner. Utskottet vill också klargöra att vad för slags hastighetsbegränsning som ska gälla för respektive fordon är något som avgörs på nationell nivå.

Utskottet ställer sig bakom de högt ställda trafiksäkerhetskrav som formulerats i Sverige och betonar att trafiksäkerhet är en politiskt prioriterad fråga med nollvisionen som grund. För att kunna värna trafiksäkerheten krävs bl.a. att fordon som framförs i trafik uppfyller vissa säkerhetskrav och att dessa trafiksäkerhetskrav skärps ju högre hastighetsgräns som gäller för fordonstypen.

När det gäller ändrade hastighetsbegränsningar för s.k. A-traktorer vill utskottet understryka att detta inte handlar om en fordonstyp som serietillverkas utan om en bil som är ombyggd till traktor enligt nationella regler. En A-traktor har dessutom inte samma egenskaper som det ursprungliga fordonet och är inte heller tyggodkänd enligt harmoniserade EU-regler. I stället har A-traktorer vanligtvis fått ett enskilt fordonsgodkännande efter godkänd registreringsbesiktning. Utskottet konstaterar vidare att ifall det skulle bli tillåtet att framföra A-traktorer i 45 kilometer i timmen skulle det på grund av fordonets egenskaper krävas att föraren har B-körkort i stället för traktorkort eller AM-körkort som i dag. Utskottet menar att det inte är en önskad effekt eftersom det skulle utesluta vissa från att använda A-traktorer som i dag har den möjligheten.

Med hänvisning till vad som anförts ovan väljer utskottet att avstyrka motionerna 2016/17:261 (KD), 2016/17:1811 (SD) yrkandena 1 och 2, 2016/17:2090 (M) och 2016/17:2937 (M) yrkandena 1 och 2.

## Främjande av vissa fordonstyper

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om att främja snöskoter- och motorcykeltrafik. Utskottet konstaterar att angelägna satsningar har gjorts på de statliga ledsystemen och att det också är möjligt att främja vissa fordonstyper genom framför allt kommunala initiativ.

Jämför det särskilda yttrandet (L).

### Motionerna

I motion 2016/17:1040 framhåller Leif Pettersson (S) behovet av att främja skotertrafiken. Motionären pekar på att för många personer fyller snöskotern en viktig funktion i arbetet, inom besöksnäringen och under fritiden. Motionären understryker dock att det finns ett antal frågor som måste lösas för att få en bra och kontrollerad utveckling av snöskotertrafiken och den kanske viktigaste är skoterlederna. Motionären anser därför att frågan om ett finansieringssystem för skoterleder bör utredas liksom ett enhetligt skyltsystem för att det ska bli möjligt att hitta.

Sten Bergheden (M) uppmärksammar i motion 2016/17:2159 att många i dag har möjlighet att utnyttja motorcykel i stället för bil. För att uppmuntra denna positiva utveckling anser motionären att man bör undersöka förutsättningarna för att ta fram en handlingsplan för hur man kan underlätta för motorcyklar i trafiken och förslag på hur en sådan plan kan omsättas i praktiken.

## Utskottets ställningstagande

Vad gäller skotertrafik vill utskottet inledningsvis påminna om att bestämmelser om finansiering av skoterleder regleras i en särskild förordning (1997:716) om statsbidrag till anläggande av allmän skoterled m.m. Av förordningen framgår det att statsbidrag kan lämnas till anläggande av allmänna skoterleder och andra anläggningar för skotertrafik i anslutning till sådana leder samt till informationsinsatser om lederna. Bidrag får även lämnas till material för att märka ut allmänna skoterleder i terrängen. För att beviljas bidrag till allmänna skoterleder krävs bl.a. att naturvårds-, friluftslivs-, kulturmiljövårdsintressen och rennäringens intressen beaktas samt att säkerheten i samband med färd förbättras. Enligt utskottets mening är detta en lämplig ordning.

Utskottet vill vidare hänvisa till att regeringen i budgetpropositionen för 2017 (prop. 2016/17:1 utg.omr. 20) anför att användningen av terrängfordon ökar i fjällområden och att Naturvårdsverket planerar att ta fram en vägledning om terrängkörning.

Under de senaste två åren har angelägna satsningar gjorts på det statliga ledsystemet, och i Naturvårdsverkets årsredovisning 2016 redovisar myndigheten att anslag 1:3 Åtgärder för värdefull natur under 2016 bl.a. har nyttjats för att finansiera det fortsatta arbetet med att se över de statliga lederna i fjällen. Fokus har, liksom under 2015, legat på att rusta upp delar av ledsystemet utifrån det underlag som identifierades och beskrevs i Naturvårdsverkets nulägesbeskrivning från 2014. Tack vare detta underlag samt särskilda insatser och höjda anslag kunde länen under 2016 genomföra många angelägna upprustningsinsatser. Som exempel kan nämnas att 300 nya vägvisningsskyltar har beställts och börjat bytas ut längs lederna i Dalarna. Dessutom har fyra nya broar byggts samt flertalet broar reparerats. Sammanlagt har närmare 200 kilometer sommar- och vinterleder fått ny ledmarkering i Jämtland.

När det gäller frågan om att främja användningen av motorcykel i stället för bil vill utskottet peka på att trafiken i tätorter regleras företrädesvis av allmänna lokala trafikföreskrifter som fastställs av kommunerna, medan Transportstyrelsen ansvarar för det rikstäckande regelverket på vägtrafikområdet. Utskottet vill även framhålla att bestämmelser om parkering och avgiftsbeläggning av parkering för motorcyklar i första hand är en kommunal angelägenhet. För de kommuner som inte vill ta ut parkeringsavgift för motorcyklar och moped klass I finns det möjlighet att ordna särskilda parkeringsplatser och reservera dessa för sådana fordon.

Utskottet finner ingen anledning att ta några initiativ med anledning av de motioner som behandlas här. Utskottet avstyrker därmed motionerna 2016/17:1040 (S) och 2016/17:2159 (M).

## Entreprenadmaskiner

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionen om stöld av entreprenadmaskiner. Enligt utskottets uppfattning är det i första hand genom effektiva och samordnade insatser av rättsvårdande myndigheter som den bakomliggande brottsligheten kan motverkas.

### Motionen

I motion 2016/17:3257 uppmärksammar Anders Hansson (M) problemet med stölder av entreprenadmaskiner i Sverige som ofta försvinner ut ur landet för att säljas på en illegal men lukrativ andrahandsmarknad av välorganiserade ligor. För att stävja utvecklingen föreslår motionären i yrkande 1 att regeringen undersöker möjligheten att införa registreringskrav för nya entreprenadmaskiner och traktorer över en viss vikt eftersom krav på registrering skulle underlätta spårbarheten och försvåra försäljningen av utrustningen utomlands. För att göra åtgärden mer effektiv finner motionären i yrkande 2 det angeläget att Sverige även inom EU agerar för att införa ett motsvarande register för entreprenadmaskiner.

### Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis framhålla att det är Transportstyrelsen som är ansvarig myndighet för registreringsfrågor och att bestämmelser om fordonregistrering framgår av lagen (2001:558) om vägtrafikregister och i förordningen (2001:650) om vägtrafikregister. Mer ingående bestämmelser återges i Transportstyrelsens föreskrifter om registrering av fordon m.m. i vägtrafikregistret (TSFS 2010:106). För att ett fordon ska få brukas måste det vara registrerat i vägtrafikregistret. Det saknas dock registreringskrav för motorredskap klass II, förutom om fordonet används för särskilda ändamål.

Enligt vad utskottet har erfarit är det oftast organiserad brottslighet som ligger bakom stölder av olika typer av motorfordon och motorredskap. För att effektivisera åtgärderna mot den organiserade brottsligheten vill utskottet påminna om att regeringen i december 2015 gav Polismyndigheten i uppdrag att i samarbete med andra myndigheter, bl.a. Åklagarmyndigheten, Ekobrottsmyndigheten, Säkerhetspolisen, Skatteverket och Kronofogdemyndigheten, utveckla den myndighetsgemensamma satsningen mot den organiserade brottsligheten. I uppdraget ingår att

- utveckla innehåll och organisation inom den myndighetsgemensamma satsningen på nationell och regional nivå för att möta de organisatoriska förutsättningar som råder inom Polismyndigheten efter ombildningen
- inkludera fler brottsområden för att på så sätt kunna motverka fler typer av organiserad brottslighet som bedöms vara allvarlig eller omfattande

- utveckla organisationen inom nuvarande myndighetssamverkan till att även omfatta samverkan på lokal nivå mellan relevanta myndigheter inom satsningen
- säkerställa en effektiv och långsiktig samordning mellan den myndighetsgemensamma samverkan mot organiserad brottslighet och det lokala brottsförebyggande arbetet.

Uppdraget ska slutredovisas den 1 oktober 2017, och av redovisningarna ska det framgå vilka åtgärder som vidtagits av myndigheterna för att utveckla den gemensamma satsningen mot organiserad brottslighet. Vidare ska myndigheterna motivera föreslagna åtgärder och vid behov lämna förslag på ytterligare åtgärder. Även eventuella hinder för myndighetsgemensamma åtgärder mot den organiserade brottsligheten ska påtalas för regeringen då uppdraget slutredovisas.

Utskottet ser allvarligt på den utbredda förekomsten av stölder inte minst av entreprenadmaskiner. Enligt utskottets uppfattning är det i första hand genom effektiva och samordnade insatser av rättsvårdande myndigheter som den bakomliggande brottsligheten kan motverkas.

Utskottet avstyrker därmed motion 2016/17:3257 (M) yrkandena 1 och 2.

## Övergivna fordon

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om övergivna fordon. Utskottet vill inte föregripa den pågående beredningen inom Regeringskansliet av Naturvårdsverkets förslag på åtgärder för att minska problemen med övergivna fordon.

### Motionerna

I motion 2016/17:513 föreslår Roland Gustbée (M) att man överväger möjligheten att ge polisen befogenheter att besluta om bortforsling av bilar även om de inte hindrar trafik. Motionären pekar på det problem som drabbar markägare när bilar olovligen överges på ägorna eftersom polisen endast kan besluta om bortforsling av fordon om de hindrar trafiken, vilket inte är fallet i dessa sammanhang. Det blir en mycket komplicerad process för markägaren, och motionären anser det därför rimligt att markägaren ska kunna vända sig till polisen, som får utreda vem ägaren är och därefter ålägga denna att avlägsna fordonet. Om det inte görs inom fastställd tid ska kommunen forsla bort bilen och fakturera ägaren för kostnaden.

I motion 2016/17:1246 redogör Lotta Olsson (M) för den olägenhet det innebär för enskilda markägare eller vägföreningar när fordon olovligen överges. Motionären påpekar att det enligt lagstiftningen är ägaren till bilen som är ansvarig för bortforsling om bilen står på annans mark. Det är dock

ofta svårt att i dessa fall spåra ägaren. Motionären anser att det inte är rimligt att de som drabbas ska ta det ekonomiska eller praktiska ansvaret för bortforsling av övergivna fordon. Därför anser motionären att det bör övervägas huruvida kommunen eller staten ska ha ett ansvar för bortforsling av fordon om polisanmälan gjorts och fordonet inte har avlägsnats på en vecka av ägaren.

### Utskottets ställningstagande

Utskottet är införstått med de problem som övergivna fordon ger upphov till för enskilda markägare liksom den miljörisk dessa fordon innebär. Utskottet vill därför uppmärksamma Naturvårdsverkets uppdrag från 2014 om att utreda hur kommuner och staten kan få ersättning för de utgifter som uppkommer då övergivna och uttjänta fordon ska omhändertas och ägaren inte kan identifieras. För att minska risken för dumpning och illegal skrotning ingick också i uppdraget att undersöka hur ett producentfinansierat system skulle kunna utformas för att ersätta bilägare när de lämnar in en uttjänt bil till en auktoriserad bilskrotare. Naturvårdsverket fick även i uppdrag att utreda konsekvenserna av en förändring i förordningen (1982:198) om flyttning av fordon i vissa fall, så att fordon kan förflyttas utan dröjsmål vid risk för miljöskada. Båda uppdragen genomfördes i samråd med Trafikverket och Transportstyrelsen och i dialog med berörda aktörer.

Naturvårdsverket understryker i sin redovisning från november 2015 (Omhändertagande av övergivna, uttjänta fordon samt flyttning av fordon i vissa fall, NV-06341-14) att det behövs en helhetslösning med både förebyggande arbete och ersättning till stat och kommun för att minska problemet med övergivna och uttjänta bilar. Naturvårdsverket bedömer att en långsiktig lösning kräver ett utökat producentansvar. Myndigheten pekar bl.a. på att det behövs ett nytt finansieringssystem eftersom det finns en påtaglig risk för att antalet övergivna, uttjänta bilar kommer att öka med tiden, vilket i sin tur medför ökade kostnader för stat och kommun när fordonen väl ska tas om hand.

Utskottet noterar Naturvårdsverkets förslag om en särskild fond som finansierar åtgärder som förebygger att uttjänta bilar överges. Den förebyggande delen av fonden ska göra det möjligt för berörda aktörer att vidta olika typer av åtgärder, främst insatser riktade mot bilägare. Åtgärderna ska underlätta för bilägare att följa regelverket för skrotning och kan t.ex. innehålla ett erbjudande om kostnadsfri hämtning av bilar som är skrotningsfärdiga. Naturvårdsverket hänvisar i sin redovisning också till förslag som lämnats i ett tidigare regeringsuppdrag från 2011 (Uttjänta bilar och miljön) och som innebär att

- uppställningstiden förkortas för omhändertagna fordon som har begränsat värde och som inte klassas som fordonsvrak; uppställningstiden föreslås bli sex veckor för fordon med ett värde under hälften av prisbasbeloppet

- registrerade fordonsägare i stället för civilrättsliga ägare blir direkt betalningsansvariga enligt flyttlagstiftningen
- möjligheterna till samarbete på kommunnivå förstärks när det gäller beslut enligt flyttlagstiftningen.

Utskottet konstaterar att Naturvårdsverkets förslag har remissbehandlats och att beredning nu pågår inom Miljö- och energidepartementet. Utskottet ser med tillförsikt på den pågående beredningen och förutsätter att regeringen vidtar lämpliga och välavvägda åtgärder för att minska den olägenhet som övergivna fordon innebär för både enskilda och miljön.

Därmed avstyrker utskottet motionerna 2016/17:513 (M) och 2016/17:1246 (M).

## Några parkeringsfrågor

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om parkeringsfrågor. Utskottet hänvisar till vidtagna åtgärder på området.

### Bakgrund

En markägare som upplåter ett område för parkering eller förbjuder parkering inom området får under vissa förutsättningar ta ut en avgift, en s.k. kontrollavgift, om ett fordon parkerats inom området i strid mot förbud eller villkor som markägaren har beslutat, dvs. olovlig parkering. Vad som närmare gäller för avgiftsbeläggning regleras i lagen (1984:318) om kontrollavgift.

Regler om parkeringstillstånd finns i trafikförordningen. I lokala trafikföreskrifter som kommuner eller länsstyrelser utfärdar kan det finnas särskilda trafikregler om att stanna och parkera fordon. I 13 kap. 8 § trafikförordningen finns de grundläggande bestämmelserna om särskilt parkeringstillstånd för rörelsehindrade. Reglerna grundar sig på en rådsrekommendation från den 4 juni 1998 om parkeringstillstånd för personer med funktionsnedsättning. Rekommendationen innehåller bl.a. detaljerade krav på hur ett tillstånd ska utformas. Den innehåller dock inga närmare bestämmelser om vilka krav som ska uppfyllas för att den sökande ska kunna få ett parkeringstillstånd. Transportstyrelsen har även bemyndigats att meddela föreskrifter om utformningen av parkeringstillstånd för rörelsehindrade, huruvida tillstånd utfärdade i ett annat land ska gälla här i Sverige och om hur tillstånden ska användas.

### Motionerna

Erik Andersson (M) föreslår i motion 2016/17:300 att man bör se över möjligheterna att inrätta en parkeringsnämnd som överprövar kontrollavgifter.

När det gäller offentligrättslig parkering påpekar motionären att det i dag finns ett lagkrav på en objektiv och opartisk instans som prövar parkeringsanmärkningar och kontrollavgifter, en uppgift som sköts av Polismyndigheten. När det gäller kontrollavgifter som har utfärdats för parkering på kvartersmark, kommunal mark eller privat mark finns det inte någon sådan instans som kan avgöra om kontrollavgiften är korrekt utfärdad. Motionären anser därför att det vore lämpligt om bestridanden prövades av en särskild parkeringsnämnd liknande Allmänna reklamationsnämnden.

I motion 2016/17:302 anser Erik Andersson (M) att regeringen bör driva frågan inom EU om att inrätta ett europeiskt register över falska och stulna parkeringstillstånd för rörelsehindrade. Parkeringstillstånd för rörelsehindrade är attraktiva på den svarta marknaden eftersom de oftast ger rätt till fri parkering utan avgift i attraktiva lägen. När det gäller de utländska tillstånden konstaterar motionären dock att polis och parkeringsvakter i dag saknar möjligheten att kontrollera om de är giltiga eller inte eftersom det inte finns ett heltäckande europeiskt register.

### Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis påminna om att parkeringsfrågor behandlats av olika regeringar genom åren och att en särskild utredare tillsattes i december 2004 med uppdraget att göra en bred översyn av bestämmelserna inom parkeringsområdet och utarbeta förslag till den reglering som ansågs nödvändig. Parkeringsutredningen (N 2004:21) överlämnade i december 2006 betänkandet Ett enhetligt sanktionssystem för felparkering (SOU 2006:109). Utredningen föreslog bl.a. bestämmelser om ett mer enhetligt sanktionssystem och att det ska finnas möjlighet att pröva parkeringsärenden i en särskild nämnd. I betänkandet föreslogs bl.a. att den icke straffrättsliga regleringen för beivrande av felparkering skulle läggas samman till ett enhetligt sanktionssystem vilande på civilrättslig grund.

Utskottet konstaterar att man har valt att inte gå vidare med huvuddelen av de förslag som lämnades i Parkeringsutredningens betänkande med anledning av den allvarliga kritik som riktades mot förslagen under remissbehandlingen. Utskottet noterar att både den nuvarande och tidigare regeringar har varit samstämmiga i bedömningen av förslagen men att vissa delar har genomförts, bl.a. möjligheten att stoppa s.k. målvakter genom att beslagta fordon för obetalda felparkeringsavgifter.

Vad gäller frågan om missbruk och fusk med parkeringstillstånd för rörelsehindrade påminner utskottet om att detta varit föremål för behandling flera gånger tidigare i utskottet, senast i betänkande 2015/16:TU11. Utskottet vill också framhålla att regeringen i september 2015 bjöd in berörda parter för att diskutera situationen. Det bör förtydligas att såväl kommuner som brukarorganisationer har efterlyst åtgärder för att beivra fusk och missbruk av parkeringstillstånd för rörelsehindrade, och vid det aktuella mötet närvarade också företrädare för Handikappförbundet, parkeringsbranschen, Sveriges



Kommuner och Landsting (SKL) och Transportstyrelsen. Några av de åtgärder som diskuterades för att komma till rätta med missbruket var införandet av ett nationellt register, ny lagstiftning och användning av ny och smart teknik. Från regeringens sida underströk man även behovet av att fortsätta arbetet på EU-nivå, bl.a. för att få en ökad samsyn på området, vilket skulle skapa bättre förutsättningar att komma åt missbruket. Utskottet välkomnar detta.

Utskottet vill i sammanhanget även påminna om de två förordningsändringar som gjordes 2016 i fråga om parkering. Den ena ändringen innebär att ett fordon får flyttas om ett ogiltigt parkeringstillstånd för rörelsehindrade har använts. I förordningen (1982:198) om flyttning av fordon i vissa fall krävdes tidigare att ett parkeringstillstånd måste ha anmälts stulet eller borttappat till Polismyndigheten för att få flytta fordonet. Efter den genomförda ändringen kan en kommun flytta ett fordon om ett falskt eller ogiltigt parkeringstillstånd har använts. Den andra ändringen är att en kommun kan fastställa felparkeringsavgiften till högst 1300 kronor. Utskottets förhoppning är att ändringarna som trädde i kraft den 1 mars 2017 kommer att underlätta för kommunerna att bedriva en effektiv parkeringsövervakning samt göra det mindre lockande att missbruka parkeringstillstånd.

Utskottet välkomnar avslutningsvis de initiativ som tagits från regeringens sida i fråga om parkeringsbestämmelser och i synnerhet de åtgärder som gjorts för att komma till rätta med missbruk eller stöld av parkeringstillstånd för rörelsehindrade. Mot denna bakgrund avstyrker utskottet motionerna 2016/17:300 (M) och 2016/17:302 (M).

## Vinterdäck

### **Utskottets förslag i korthet**

Riksdagen avslår motionsförslag om vinterdäck bl.a. med hänvisning till pågående utredningsarbete. Utskottet understryker att det är viktigt med väl avvägda krav på luftföroreningar utan att trafiksäkerheten äventyras.

Jämför reservation 12 (SD), 13 (L) och 14 (KD).

### **Bakgrund**

Vägfordon ska ha vinterdäck från den 1 december till den 31 mars om det är vinterväglag. Kraven gäller såväl tunga som lätta fordon och avser även utlandsregistrerade fordon. Vinterdäck kan vara dubbade eller dubbfria. Vinterväglag råder enligt regelverket när det finns snö, is, snömodd eller frost på någon del av vägen. Det är tillåtet att använda dubbdäck, som är en typ av vinterdäck, under perioden 1 oktober–15 april. Om det är eller befaras bli vinterväglag är det tillåtet att använda dubbdäck även annan tid.

Genom en ändring i trafikförordningen (1998:1276) införde regeringen den 1 januari 2013 krav på vinterdäck på drivaxeln för alla tunga lastbilar, tunga

bussar och personbilar klass II med en totalvikt över 3,5 ton. Kravet gäller vinterdäck eller likvärdig utrustning på fordonets drivaxlar när vinterväglag råder under den aktuella perioden. Bakgrunden till ändringen i trafikförordningen var framför allt den framkomlighetsproblematik som uppstår med den tunga trafiken vintertid, och beslutet fattades efter en gemensam framställan från Trafikverket och Transportstyrelsen till Regeringskansliet (Näringsdepartementet) 2011.

### **Motionerna**

Johan Hedin (C) behandlar i motion 2016/17:1171 bl.a. de luftföreningar i form av partiklar som uppkommer till följd av användningen av dubbade vinterdäck i storstadsmiljöer. Enligt motionären har kommunerna begränsade verktyg för att minska partikelhalterna. Förutom resurskrävande städning och dammbindning, som bara kan sänka partikelhalterna kortsiktigt på mellan 24 och 48 timmar, är dubbdäcksförbud på enskilda gator den metod som kan användas. Motionären pekar på de positiva erfarenheter som har gjorts utomlands och föreslår därför i yrkande 1 att det blir möjligt för svenska kommuner att införa dubbdäcksavgifter i syfte att åtgärda lokala luftkvalitetsproblem.

I motion 2016/17:1832 yrkar Elisabeth Svantesson och Lotta Finstorp (båda M) på att en översyn görs av reglerna för användningen av dubbdäck och den lagstadgade tidpunkten för byte från vinterdäck till sommardäck. Motionärerna påminner om att dubbdäck får användas mellan den 1 oktober och den 15 april och att vinterdäck måste användas mellan den 1 december och 31 mars då vinterväglag råder. Detta gör att man på hösten har två månader på sig att byta från sommardäck till vinterdäck, medan man på våren endast har två veckor på sig. Det gör det svårt för många att hinna byta i tid, och därför anser motionärerna det befogat att se över bestämmelserna.

Sten Bergheden (M) påminner i motion 2016/17:2173 om att det var alliansregeringen som införde vinterdäckskrav på drivaxlarna på tunga fordon och föreslår i yrkande 1 att låta utreda möjligheten att utöka kravet på vinterdäck för tunga fordon till att omfatta fler axlar än bara drivhjulen. Eftersom det nuvarande kravet på mönsterdjup för vinterdäck är fem millimeter, vilket av många uppfattas som för lite, föreslår motionären i yrkande 2 att en översyn görs av bestämmelserna för att se om det finns skäl att öka minsta tillåtna mönsterdjup på vinterdäck för tunga fordon. I yrkande 3 väcker motionären frågan om att beakta möjligheten att i regelverket ställa hårdare och tydligare krav på gummiblandningen i vinterdäck för att förbättra fordonens väggrepp i vinterkylan.

I motion 2016/17:2368 kräver Sara-Lena Bjälkö (SD) i yrkande 1 att det ska vara lag på att alla tunga fordon med en totalvikt på över 3 500 kilo som framförs på svenska vägar ska ha vinterdäck och i yrkande 2 att det även ska vara lag på att dessa fordon ska ha vinterdäck på styrande hjul. Motionären anför trafiksäkerhetsskäl som grund för ett sådant krav.

I kommittémotion 2016/17:3374 föreslår Nina Lundström (L) i yrkande 3 att det ska bli möjligt att avgiftsbelägga dubbdäck i Sverige. Motionären framhåller att möjligheten att välja dubbdäck är viktig inte minst av trafiksäkerhetsskäl eftersom delar av Sverige har vägförhållanden som är besvärliga. Ett förbud är enligt motionären därför inte en lämplig lösning för att minska dubbdäcksanvändningen, utan i stället bör en differentierad avgift införas som tar hänsyn till både regionala klimatförhållanden och lokala luftföroreningar. De medel som dubbdäcksavgiften inbringar ska gå till de regioner som måste vidta olika åtgärder med anledning av dubbdäcksanvändningen.

Robert Halef m.fl. (KD) efterlyser i kommittémotion 2016/17:3391 yrkande 14 att effekterna av den nya bestämmelsen om vinterdäckskrav för tunga fordon bör utvärderas. Med hänsyn till att det gått mer än tre år sedan den nya bestämmelsen om vinterdäckskrav för tunga fordon trädde i kraft anser motionärerna att det är dags att utvärdera effekterna av de nya reglerna och om antalet trafikolyckor med tunga fordon minskat som en följd av kravet på vinterdäck. I yrkande 15 föreslår motionärerna att ett vinterdäckskrav på släpvagnar över 3,5 ton till lastbilar införs för att minimera risken att tillkopplade släpfordon viker sig vid inbromsning.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet har hanterat frågor om användningen av vinterdäck vid ett flertal tidigare tillfällen, senast i betänkande 2015/16:TU11. Utskottet anförde då att det är viktigt att åstadkomma en effektiv användning av vinterdäck när vinterväglag råder. Utskottet framhöll vidare att frågor om effekten som dubbdäck har för att upprätthålla en hög trafiksäkerhet är av stor betydelse. Utskottet ansluter sig alltså till den bedömningen.

Utskottet konstaterar att dubbdäcken orsakar mer emissioner av vägslitage medan odubbade vinterdäck kan orsaka mer uppvirvling av vägdamm. Utskottet noterar också i sammanhanget att det i Sverige periodvis sker överskridanden av miljökvalitetsnormen för PM10 i några tätorter. Det är dygnsmedelvärdet, mätt i gatunivå, som överskrider och inte årsmedelvärdet.

I mars 2015 överlämnade Partikelutredningen sitt betänkande Skatt på dubbdäck i tätort? (SOU 2015:27) till regeringen. Utredningen har haft i uppdrag att bl.a. utreda förutsättningarna för samt bedöma ändamålsenligheten och lämpligheten i att införa en skatt på dubbdäcksanvändningen i första hand i Stockholm, men även i andra berörda tätorter. Utredningens bedömning var att det för tillfället inte fanns skäl att föreslå en sådan skatt.

Utskottet vill samtidigt peka på att det enligt en undersökning från 2016 av Trafikverket och Däckbranschens informationsråd framgår att andelen bilar som kör med dubbdäck minskar medan andelen dubbfria vinterdäck ökar. Andelen dubbfria vinterdäck har ökat från 30,7 procent 2010 till 35,9 procent 2016, men det finns stora regionala skillnader. Ökningen av andelen dubbfria

vinterdäck är extra tydlig i Stockholm och Göteborg där det bedrivits information och på vissa gator införts ett förbud mot dubbdäck.

Utskottet vill understryka att det är viktigt med väl avvägda krav på minskade luftföroreningar utan att trafiksäkerheten äventyras. Utskottet anser också att den period som gäller i dag för krav på vinterdäck är väl avvägd.

Vad gäller vinterdäckskravet för tunga fordon och ett eventuellt utökat krav på vinterdäck för tillhörande ekipage vill utskottet understryka att den fastställda nollvisionen för trafiksäkerheten också omfattar tunga fordon och trafiksäkerheten vid vinterväglag. Bland de åtgärder som redan har vidtagits vill utskottet lyfta fram de skärpta kraven i trafikförordningen som gäller sedan januari 2013 för vinterdäck på tunga fordon. Denna ändring genomfördes efter en utredning om de problem den tunga trafiken har med framkomligheten under vintertid. Utskottet vill i sammanhanget också framhålla att Transportstyrelsen i oktober 2015 fick ett regeringsuppdrag om att följa upp ett antal initiativ på yrkestrafikområdet och utreda vissa aktuella frågor, bl.a. att utifrån ett trafiksäkerhetsperspektiv utreda om ytterligare vinterdäckskrav bör ställas på tunga fordon och hur dessa krav i sådana fall bör utformas. Inom ramen för arbetet ska även erfarenheter från andra europeiska länder hämtas in och redovisas. Transportstyrelsen slutredovisar sitt uppdrag till Näringsdepartementet den 1 maj 2017.

Utskottet är sammanfattningsvis väl medvetet om de trafiksäkerhetsaspekter som måste beaktas i fråga om användning av vinterdäck men även de miljömässiga utmaningar som följer av dubbdäcksanvändningen. Utskottet finner dock inte skäl att ta något initiativ med anledning av de motionsförslag som behandlas här. Utskottet avstyrker därför motionerna 2016/17:1171 (C) yrkande 1, 2016/17:1832 (M), 2016/17:2173 (M) yrkandena 1–3, 2016/17:2368 (SD) yrkandena 1 och 2, 2016/17:3374 (L) yrkande 3 och 2016/17:3391 (KD) yrkandena 14 och 15.

## Registreringsskyltar och fordonsregistrering

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om registreringsskyltar och fordonsregistrering. Utskottet hänvisar bl.a. till gällande ordning och vidtagna åtgärder.

### Motionerna

Boriana Åberg (M) pekar i motion 2016/17:428 på det växande problemet med stulna registreringsskyltar: enligt statistik från Transportstyrelsen rapporterades i maj 2015 att 32 519 registreringsskyltar var efterlysta i Sverige, en ökning med 88 procent på två år. För den som får sin registreringsskylt stulen kan det snabbt uppkomma en svår ekonomisk situation i form av betalningskrav för obetalda parkeringsböter, obetald

trängselskatt eller obetald bensin, påpekar motionären. Vid sidan av de åtgärder som redan vidtagits för att stävja stölder av registreringsskyltar yrkar motionären på att nya registreringsskyltar bör utformas så att de kasseras automatiskt när de tas bort från fordonet.

Cecilia Widegren (M) framhåller i motion 2016/17:2941 behovet av att öka antalet miljöbilar på de svenska vägarna för att minska utsläppen. Motionären anser att det är nödvändigt att skapa incitament för att få fler miljöbilar i trafiken och öka medvetenheten om det utbud av miljöbilar som finns. Därför vill motionären att man ser över möjligheten att införa gröna registreringsskyltar för miljöbilar.

I motion 2016/17:3202 uppmärksammar Anders Hansson (M) problemen med s.k. målvakter som står som ägare till ett stort antal fordon. För detta får de betalt av de riktiga ägarna, vilka därmed kommer undan parkeringsböter, trängselavgifter, fordonsskatt m.m. Dessa målvakter är kraftigt skuldsatta och saknar oftast utmättningsbara tillgångar. Motionären framhåller att ny lagstiftning visserligen har gett Kronofogdemyndigheten möjlighet att beslagta misstänkta fordon, men att förfarandet fungerar relativt dåligt då man har svårt att hinna med alla ärenden. Det är därför angeläget att förhindra att personer skriver över sina bilar på någon annan i syfte att komma undan böter, skatter och olika avgifter. För att komma till rätta med problemet föreslår motionären följaktligen att det inte ska vara möjligt att registrera sig som ägare till en ny bil om man har obetalda böter.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet påminner inledningsvis om att det är Transportstyrelsen som ansvarar för frågor som rör fordonsregistrering och att bestämmelser om registrering av ägar- och fordonsuppgifter m.m. anges i lagen (2001:558) om vägtrafikregister och i tillhörande förordning. Det framgår också av lagen att syftet med vägtrafikregistret är att tillhandahålla uppgifter om fordonsägare för sådan verksamhet som staten eller en kommun ansvarar för (t.ex. inkassering av fordonsskatt eller felparkeringsavgifter), för trafiksäkerhets- eller miljöändamål och för att förebygga brott i den allmänna omsättningen av fordon. Mot denna bakgrund har också utskottet i tidigare sammanhang (bet. 2015/16:TU9) ansett att frågan om registreringsskyltars utformning lämpligast regleras på myndighetsnivå, dvs. av Transportstyrelsen.

Enligt vad utskottet har erfarit är det möjligt för fordonsägare att byta registreringsnummer om registreringsskyltarna förlustanmäls. Transportstyrelsen fick således under 2014 in 23 begäranden om utbyte av registreringsnummer med anledning av förlust, vilket beviljades i tre fall. I de fall som inte beviljades berodde det på att skyltarna hade återfunnits eller att kompletterande uppgifter till anmälan saknades.

Utskottet vill också påminna om att riksdagen i juli 2014 beslutade om en ny lagstiftning för att bl.a. minska incitamentet att använda s.k. fordons-

målvakter (prop. 2013/14:176, bet. 2013/14:CU36, rskr. 2013/14:239). I korthet innebär den nya lagstiftningen följande

- Från den 1 juli 2014 kan fordon med obetalda fordonsrelaterade skulder tas i anspråk och säljas av Kronofogden för att betala skulderna. Detta gäller även om fordonet har bytt ägare.
- Om ägaren till ett felparkerat fordon har obetalda felparkeringsavgifter på mer än 5 000 kronor har kommunen rätt att omhänderta och flytta fordonet. Ett omhändertaget fordon återlämnas först då alla felparkeringsavgifter och kostnader för flytten är betalda.
- Inför ett bilköp kan köparen få information från Transportstyrelsen om det finns obetalda skulder kopplat till fordonet som beslutats efter den 1 juli 2014.
- De nya reglerna gäller endast för skulder som beslutats efter den 1 juli 2014.

Bortsett från att försvåra fordonsmålvakternas verksamhet var en målsättning att minska de restförda fordonsrelaterade skulderna till det allmänna. Infrastrukturminister Anna Johansson konstaterade också i ett frågesvar (fr. 2016/17:539) tidigare i år att de nya reglerna har gjort det mindre lönsamt att ha fordon registrerade på fordonsmålvakter eftersom skulderna nu är kopplade till fordonet och inte till den juridiska ägaren. Syftet med regelförändringarna är att skapa verktyg för polisen, Kronofogdemyndigheten och andra myndigheter att komma åt fordonsägare som inte gör rätt för sig. Statsrådet tillstod att ytterligare och mer långtgående åtgärder riktade mot fordonsmålvakter skulle kunna innebära inskränkningar i äganderätten och att sådana åtgärder då måste vara proportionerliga och balanserade. Statsrådet framhöll att regeringen följer utvecklingen för de fordonsrelaterade skulderna till det allmänna och för en dialog med berörda myndigheter i frågan. Utskottet är positivt till detta.

Utskottet ser naturligtvis allvarligt på problemen med stulna registreringsskyltar och de oegentligheter som är förknippade med fordonsmålvakter. Mot bakgrund av vad som anförs ovan finner dock utskottet inte skäl att ta några särskilda initiativ.

Utskottet avstyrker därför motionerna 2016/17:428 (M), 2016/17:2941 (M) och 2016/17:3202 (M).

## Enskilda vägar

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om enskilda vägar. Utskottet noterar att de enskilda vägarnas betydelse är väl uppmärksammasad. Jämför reservationen 15 (M, C, L, KD).

### Motionerna

I motion 2015/16:3139 yrkande 2 efterfrågar Per Åsling (C) en översyn av vilka enskilda vägar som bör omklassificeras till allmänna vägar. Detta bör enligt motionären ske genom ett uppdrag till Trafikverket att identifiera vilka enskilda vägar som fungerar som allmänna vägar eller nyttjas av andra än andelsägarna i sådan omfattning att de bör betraktas som allmänna. Likalydande önskemål framförs även i motion 2016/17:2984 av Per Åsling och Peter Helander (båda C) i yrkande 2.

Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) uppmärksammar i kommittémotion 2016/17:2530 de enskilda vägarna och deras betydelse för befolkningen, transportsektorn och besöksnäringen. För att de enskilda vägarna som får statsbidrag ska ha en bra standard, rätt sträckning och god bärighet betonar motionärerna i yrkande 5 behovet av att rätt förutsättningar ges i form av regelverk och ansvariga myndigheters tillämpning av detta och bemötande.

### Utskottets ställningstagande

I propositionen Infrastruktur för framtiden – innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling (prop. 2016/17:21) framhåller regeringen att en stor del av vägnätet på landsbygden utgörs av enskilda vägar. Regeringen pekar på att de enskilda vägarna spelar en stor och viktig roll eftersom de ansluter till det statliga vägnätet. Staten medfinansierar också byggande och drift av ca 7 700 mil av det enskilda vägnätet, och regeringen anför att fortsatta satsningar på bärighet och tjälsäkring är angelägna för att göra det möjligt att upprätthålla full bärighet året runt på de vägar som bedöms som viktiga för näringslivet, en åtgärd som utskottet stöder. I utskottets behandling (bet. 2016/17:TU4) av propositionen noterade utskottet regeringens förslag om att 164 miljarder kronor av planeringsramen ska fördelas till drift, underhåll och reinvesteringar av statliga vägar inklusive bärighet och tjälsäkring samt statlig medfinansiering till enskilda vägar. Utskottet välkomnade detta och underströk i sammanhanget att ett väl fungerande enskilt vägnät är av stor vikt för att främja en positiv utveckling i hela landet, inte minst för sysselsättning och tillväxt. Utskottet betonade också att många människor och företag, i synnerhet på landsbygden, är beroende av att det finns en god framkomlighet på de enskilda vägarna.

Utskottet vill också uppmärksamma de åtgärder som vidtagits för att förenkla regelverket för enskilda vägar, inte minst genom de förändringar regeringen föreslog i proposition 2014/15:71 Förenklingar i anläggningslagen. Propositionen innehöll förslag om bl.a. ändringar i anläggningslagens regler om gemensamhetsanläggningar och enskilda vägar. Regeringens avsikt med förslagen var att göra rätten till ersättning mer enhetlig och handläggningen av ärenden om gemensamhetsanläggningar och enskilda vägar mer rationell. Riksdagen biföll de föreslagna ändringarna (bet. 2014/15:CU12, rskr. 2014/15:211).

Vad gäller statsbidrag till enskilda vägghållare vill utskottet klargöra att det är Trafikverket som beslutar om bidrag till årlig drift och underhåll enligt den nuvarande ordningen. Bidrag till investeringar däremot sker efter prioritering i respektive länsplan. Utskottet vill i sammanhanget uppmärksamma de förslag som Trafikverket har lämnat om ändringar i systemet med statsbidrag till enskild vägghållning. Ett av förslagen är att vägbroar som i dag inte är berättigade till bidrag för årlig drift i framtiden ska kunna få det. Infrastrukturminister Anna Johansson påminner dock i ett frågesvar (fr. 2016/17:366) om att en utvidgning av statsbidragen måste analyseras ur statsstödsynpunkt. Statsrådet anger också att även övriga delar i Trafikverkets förslag måste granskas och konsekvensbedömas inom ramen för den pågående beredningen av ärendet.

Utskottet noterar sammanfattningsvis att de enskilda vägarnas betydelse är väl uppmärksammat i det pågående arbetet, varför utskottet avstyrker motionerna 2015/16:3139 (C) yrkande 2, 2016/17:2530 (M, C, L, KD) yrkande 5 och 2016/17:2984 (C) yrkande 2.

## Ljusföreningar

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsförslag om ljusföreningar. Utskottet ser positivt på bl.a. de ansträngningar som görs för att värna miljön och spara energi genom användningen av ny teknik.

### Motionen

I motion 2016/17:355 uppmärksammar Rickard Nordin (C) de problem som uppstår på grund av ljusföreningar och som leder till sämre hälsa för både djur och människor. Det är därför enligt motionären angeläget att åtgärder vidtas för att komma till rätta med ljusföreningar som till stor del kommer från belysning för bilvägar, cykel- och gångbanor. Motionären anser att trafikkontoren har möjlighet att välja nya tekniska lösningar som kan utnyttjas för att släcka belysningen när vägarna inte trafikeras och att kommunerna kan arbeta mer med frågan i detaljplanerna.



## Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis påminna om att Trafikverket tillsammans med Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) har tagit fram en ny version av styrdokumentet Vägars och gators utformning (VGU). Den uppdaterade versionen är från 2015, och reglerna är obligatoriska i Trafikverkets arbete. För kommunerna är däremot VGU ett frivilligt och rådgivande dokument. Som ett komplement till VGU finns Vägbelysningshandboken för att underlätta tolkningen av de krav och råd som ges om vägbelysning i VGU. Handboken innehåller också mer djupgående information och hänvisning till litteratur inom belysningsområdet.

Utskottet är införstått med att ljusföroreningar har en negativ ekologisk inverkan och bidrar till en onödig energiförbrukning och anser därför att felriktad eller överflödigt belysning bör reduceras till ett minimum. Det är inte bara själva ljuskällan som kan ge upphov till ljusföroreningar, utan även störande reflektioner kan bidra. Utskottet konstaterar att oavskärmat ljus mot öppna landskap inte ska förekomma enligt VGU och att minskade ljusföroreningar bidrar till en lägre energiförbrukning.

Utskottet vill här särskilt lyfta fram Digitaliseringskommissionens rapport Digitaliseringens effekter på individ och samhälle (SOU 2016:85) där man uppmärksammar de möjligheter som digitalisering erbjuder för att minska påverkan på miljön, t.ex. användning av sensorer för att styra smart gatubelysning.

Utskottet anser sammanfattningsvis att det är av stor vikt att belysningen regleras på ett sådant sätt att negativa konsekvenser minimeras utan att trafiksäkerheten försämras. Utskottet ser därför positivt på pågående arbete, inte minst vad gäller användningen av ny teknik för att värna miljön och spara energi. Utskottet avstyrker därmed motion 2016/17:355 (C).

# Reservationer

## 1. Tunga fordon, punkt 1 – motiveringen (S, MP, V)

av Karin Svensson Smith (MP), Pia Nilsson (S), Suzanne Svensson (S), Lars Mejern Larsson (S), Leif Pettersson (S), Jasenko Omanovic (S), Johan Andersson (S) och Birger Lahti (V).

### *Ställningstagande*

Genom regeringens förslag om en ny bärighetsklass, BK4, i proposition 2016/17:112 Godstrafikfrågor skapas möjlighet att öppna upp delar av vägnätet för tyngre lastbilar med en totalvikt på upp till 74 ton. Förslaget gynnar både svenskt näringsliv och miljön eftersom antalet lastbilstransporter kan hållas nere om fordonen tillåts lasta mer.

Regeringen anger i propositionen att ett upplåtande av ett vägnät för BK4 bör vägledas av vissa principer för att säkerställa att vägnätet öppnas upp på ett ansvarsfullt sätt. Vi välkomnar detta. De begränsningar som regeringen anger i propositionen för den nya bärighetsklassen motiveras av dels infrastrukturens fysiska förutsättningar, dels regeringens ambition att uppmuntra miljövänliga järnvägs- och sjöfartstransporter i de fall där dessa alternativ finns till hands. Ett generellt införande av den nya bärighetsklassen på hela det vägnät som har de fysiska förutsättningarna riskerar enligt regeringens uppfattning att leda till en överflyttning av gods från sjöfarten och järnvägen till vägtransporter, en uppfattning som vi också delar. De systemanalyser som Trafikverket har låtit göra visar också tydligt att det finns en risk för överflyttning av transporter från järnväg till väg som en följd av att tyngre godstransporter tillåts på väg. Det är angeläget att motverka en sådan utveckling. Omställningen till ett långsiktigt hållbart transportsystem är en av de största utmaningarna som transportpolitiken står inför. För att klara omställningen måste samhället använda transporter smartare, vilket inbegriper en överflyttning av godstrafik från väg till mer kapacitetsstarka och klimatsmarta transporter på järnväg eller till sjöss, inte tvärtom.

I sammanhanget vill vi avslutningsvis påminna om att Trafikverket i rapporten Statliga vägar som Trafikverket kan upplåta för en ny bärighetsklass 4 (2016:141) redovisar de vägar som kan bli aktuella för att tillhöra den nya bärighetsklassen givet att överflyttningen av transporter från väg till järnväg och sjöfart inte får äventyras. Det föreslagna vägnätet är på strax under 800 mil, och förslaget skulle enligt Trafikverket ha positiva samhällsekonomiska effekter. Det skulle bidra till kostnadseffektivare transporter för näringslivet, lägre miljöbelastning och en ökad kapacitet i befintlig infrastruktur, samtidigt som det inte skulle krävas några åtgärder i infrastrukturen.

Vi instämmer till fullo i att det av trafiksäkerhetsskäl är viktigt att inte belasta vägarna med tyngre fordon om de inte tål det, men vi motsätter oss utskottsmajoritetens förslag om att Trafikverket endast ska beakta bärigheten vid bedömningen av vilka vägar som kan trafikeras av fordon som omfattas av

den nya bärighetsklassen. Skälet för vårt ställningstagande på denna punkt är att vi ser en uppenbar risk för att lastbilstransporternas attraktivitet kommer att öka på bekostnad av järnvägens och sjöfartens och att detta bidrar till ökade utsläpp från vägtrafiken. Vi anser i stället i likhet med regeringen att ett upplåtande av vägnätet för BK4 måste ske på ett sådant sätt att de totala klimat- och miljöeffekterna blir positiva och en överflyttning av godstransporter från järnväg och sjöfart kan undvikas.

## **2. Förslag om kompletterande tillkännagivande, punkt 2 (M, SD, C, KD)**

av Jessica Rosencrantz (M), Edward Riedl (M), Tony Wiklander (SD), Sten Bergheden (M), Anders Åkesson (C), Boriana Åberg (M), Per Klarberg (SD) och Magnus Oscarsson (KD).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2016/17:3629 av Per Klarberg m.fl. (SD) och

2016/17:3634 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, KD) yrkande 2.

### *Ställningstagande*

Vi står bakom utskottsmajoritetens ställningstagande i den del som tillgodoser yrkande 1 i allianspartiernas följdmotioner 2016/17:3633 (L) och 2016/17:3634 (M, C, KD), dvs. att regeringens förslag till lag om ändring i lagen om vägtrafikdefinitioner bör bifallas men att regeringens motivuttalanden om att upplåtandet av ett vägnät för BK4 bör vägledas av principen att de totala klimat- och miljöeffekterna måste bli positiva och att regeringens ambition att flytta över gods från väg till järnväg och sjöfart inte får åsidosättas inte ska ligga till grund för vilket vägnät som ska upplåtas åt de tyngre lastbilarna. Lastbilar med en maxvikt på upp till 74 ton ska som anförs i utskottsmajoritetens ställningstagande tillåtas på samtliga de vägar där bärigheten är tillräcklig.

Mot bakgrund av frågans stora angelägenhet anser vi dock dessutom att riksdagen bör rikta ett tillkännagivande till regeringen om att den ska säkerställa att det är vägarnas bärighet som är avgörande för vilket vägnät som upplåts till de tunga lastbilarna och att regeringen ska återkomma till riksdagen med en redogörelse för hur reformen genomförs. Därmed tillstyrker vi också motionerna 2016/17:3629 (SD) och 2016/17:3634 (M, C, KD) yrkande 2.

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

### **3. Vissa frågor i samband med införandet av ett vägnät för tyngre fordon, punkt 3 (L)**

av Nina Lundström (L).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion 2016/17:3633 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkandena 3–5.

#### *Ställningstagande*

Vi inom Liberalerna är positiva till att det införs en ny bärighetsklass för att möjliggöra tyngre transporter på vägnätet. Vi saknar dock i regeringens proposition 2016/17:112 Godstrafikfrågor en mer ingående redogörelse för hur intermodaliteten ska kunna säkerställas för godstransporter och hur nödvändiga åtgärder inom infrastrukturplaneringen ska genomföras och kontrollsystemet utvecklas för de tunga fordon som kommer att trafikera våra vägar.

Vi vill understryka vikten av intermodalitet för godstransporter. Transporter inleds ofta på mindre vägar där lastbilstransporter är det enda alternativet, för att sedan lastas om till mer kapacitetsstarka och klimatsmarta transporter på järnväg eller till sjöss. Intermodaliteten i systemet är en viktig faktor för ett effektivt och långsiktigt hållbart transportsystem. Om vägnätet inte får utnyttjas fullt ut för transporter med tungt gods trots att bärighet finns, riskerar utvecklingen mot ökad intermodalitet att hämmas. Vi anser mot denna bakgrund att den begränsning av vägnätet som regeringen föreslår i propositionen i syfte att förhindra en överflyttning av gods från järnväg och sjöfart till lastbil är ytterst olämplig. Vår ståndpunkt är att möjligheten att frakta gods på järnväg och till sjöss ska underlättas genom attraktivitet och tillgänglighet – inte genom politiska styrmedel som hindrar vägtransporter.

Att förbereda vägnätet för lastbilar som kan väga upp till 74 ton kommer att på sina ställen kräva investeringar i förstärkningsåtgärder, inte minst på broar. Dessa åtgärder måste ingå som en del i infrastrukturplaneringen och därför också hanteras inom ramen för infrastrukturpropositionens åtgärder. I detta sammanhang anser vi att införandet av brukaravgifter eller en s.k. bompeng bör övervägas. Vidare vill vi peka på att vid inrättandet av en ny bärighetsklass kommer Trafikverket att behöva göra en viss omskyllning längs

med vägarna. Vi anser i detta sammanhang att dagens digitala strukturer bör användas genom att s.k. appar och tillägg i gps:er visar tillåtna vägar. Detta kostnadseffektiva tillvägagångssätt har med framgång testats och använts i bl.a. Finland.

Den nya typ av tyngre fordon som kommer att få trafikera delar av vårt vägnät måste också omfattas av ett kontrollsystem som säkerställer att de inte framförs på vägar och broar som saknar tillräcklig bärighet och att fordonens tillåtna viktgränser inte överskrids. Det är också viktigt att gällande trafikregler efterlevs. Detta bedömer vi som nödvändigt både för att bevara infrastrukturen och för att värna trafiksäkerheten på vägarna. Detta kontrollsystem bör basera sig på s.k. egenkontroll och på att ansvariga myndigheter gör uppföljningar, vilka kan ske genom exempelvis stickprovskontroller.

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

#### **4. Långa lastbilar, punkt 4 (S, MP, V)**

av Karin Svensson Smith (MP), Pia Nilsson (S), Suzanne Svensson (S), Lars Mejern Larsson (S), Leif Pettersson (S), Jasenko Omanovic (S), Johan Andersson (S) och Birger Lahti (V).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

Riksdagen avslår motionerna

2015/16:1576 av Lars Hjalmered (M) yrkande 2,

2015/16:2097 av Erik Bengtzboe (M),

2015/16:2249 av Jan Björklund m.fl. (FP) yrkande 18 i denna del,

2015/16:2371 av Anders W Jonsson m.fl. (C) yrkande 30 i denna del,

2015/16:3059 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, FP, KD) yrkande 19,

2015/16:3147 av Penilla Gunther m.fl. (KD) yrkande 13 i denna del,

2015/16:3148 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 28 i denna del,

2015/16:3208 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 9 i denna del,

2016/17:814 av Lars Hjalmered (M) yrkande 2,

2016/17:821 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 50.1 i denna del,

2016/17:2530 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) yrkande 16,

2016/17:2744 av Erik Bengtzboe (M),

2016/17:3119 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 14.1 i denna del,

2016/17:3507 av Anders Åkesson (C) yrkande 14.1 i denna del,

2016/17:3633 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 2 och

2016/17:3634 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, KD) yrkande 3.

### *Ställningstagande*

Vi anser att längre lastbilar, på samma vis som tyngre lastbilar, skulle kunna effektivisera de tunga transporterna på väg.

Transportstyrelsen lämnade i augusti 2014 en omfattande utredning om hur bl.a. längre lastbilar på över 30 meter skulle kunna introduceras i Sverige. I utredningen identifieras de förordningsändringar som behövs för att bl.a. tillåta längre fordonståg. Vidare pekar myndigheten på att utökade tekniska krav måste ställas på de längre lastbilarna för att dessa ska kunna trafikera det allmänna vägnätet med samma trafiksäkerhetsnivå som dagens fordonståg. Vi vill i sammanhanget understryka att den närmare utformningen av de utökade tekniska kraven därför är av stor betydelse. Utredningen har remissbehandlats och ärendet bereds inom Regeringskansliet. Vi noterar att även om många remissinstanser är positiva till Transportstyrelsens förslag, fanns det också farhågor från flera om att tyngre och längre lastbilar skulle kunna innebära en överflyttning av gods från järnvägen till lastbilar med risk för ökade koldioxidutsläpp som följd.

Regeringen anger i proposition 2016/17:112 Godstrafikfrågor att det visat sig att det finns möjlighet för samhället att tillgodogöra sig fördelar genom att i ett första steg tillåta fordon med högre bruttovikt än i dag men med maximal tillåten längd oförändrad. Vi är därför positiva till att regeringen valt att i en första fas överlämna ett förslag till riksdagen i den delen i avvaktan på att beredningen slutförs när det gäller frågan om längre lastbilar.

Vi påminner om att riksdagen i maj 2015 beslutade om ett tillkännagivande till regeringen om bl.a. behovet av fortsatt utredning när det gäller frågan om att tillåta fordonsekipage på upp till 30 meter (bet. 2014/15:TU12, rskr. 2014/15:206). Vi anser att det är lämpligt att avvakta det pågående arbetet i frågan och avstyrker därför de här behandlade motionsförslagen om att tillåta längre lastbilar.

## **5. Längd- och viktgränser för vissa andra fordonstyper, punkt 5 (M)**

av Jessica Rosencrantz (M), Edward Riedl (M), Sten Bergheden (M) och Boriana Åberg (M).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna  
2016/17:221 av Lotta Finstorp (M) och  
2016/17:2531 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 26 och

avslår motionerna  
2016/17:1760 av Per Klarberg (SD) och  
2016/17:1806 av Per Klarberg och Jimmy Ståhl (båda SD).

### *Ställningstagande*

Vi moderater vill uppmärksamma det arbete som pågår runt om i Sverige med att bygga ut bussystem med hög kapacitet, ofta kallade BRT (Bus Rapid Transit). Bussar med högre kapacitet innebär att kollektivtrafikresor kan göras mer effektivt och klimatsmart. I dag kräver ledbussar som är längre än 18,75 meter ett särskilt tillstånd från Transportstyrelsen för att få köra på våra vägar. Handläggningen av dessa dispenser kan ta upp till ett år, vilket enligt vår uppfattning är onödigt tidsödande. Vi anser därför att det är angeläget att göra en översyn av regelverket för högsta tillåtna längd på bussar på våra vägar för att om möjligt effektivisera kollektivtrafikresandet i Sverige.

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

## **6. Strategi och försöksverksamhet för självkörande fordon, punkt 7 (M, C, L, KD)**

av Jessica Rosencrantz (M), Edward Riedl (M), Sten Bergheden (M), Anders Åkesson (C), Borian Åberg (M), Nina Lundström (L) och Magnus Oscarsson (KD).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2016/17:2530 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) yrkande 15,

2016/17:3391 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 5 och

2016/17:3510 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 17 och

avslår motion

2016/17:374 av Lars Hjalmered (M).

### *Ställningstagande*

Teknikutvecklingen får ofta konsekvenser för transportsystemet, och det är viktigt att politiken tar hänsyn till ny teknik och utvecklar en lagstiftning som är anpassad därefter. Inom Alliansen är uppfattningen den att utvecklingen av autonoma fordon kan få en genomgripande effekt på hela vägtrafiksystemet. Såväl person- som godstransporter skulle gynnas av fler självstyrande fordon. Den pågående testverksamheten med självkörande fordon i Göteborg visar att

Sverige ligger i framkant av teknikutvecklingen, vilket är glädjande. Framtidens teknik för med sig såväl möjligheter som utmaningar för hur vi planerar transportinfrastrukturen. Samtidigt finns en rad juridiska och trafiksäkerhetsmässiga aspekter som måste beaktas. Utgångspunkten i frågan om självkörande fordon bör i grunden vara positiv när ny teknik ska testas. Vi anser att pågående försök med självkörande fordon bör uppmuntras och utökas. För att säkerställa att Sverige även fortsättningsvis kan hävda sig på området, och att fördelarna som den tekniska utvecklingen erbjuder tas till vara, efterlyser vi därför att regeringen tar fram en heltäckande strategi för självkörande fordon.

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

## **7. Lagstiftning för självkörande fordon, punkt 8 (C)**

av Anders Åkesson (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  
2016/17:3507 av Anders Åkesson (C) yrkande 17 och  
avslår motionerna  
2016/17:363 av Rickard Nordin (C),  
2016/17:375 av Lars Hjälmered (M),  
2016/17:2015 av Mathias Sundin (L),  
2016/17:3190 av Mathias Sundin m.fl. (L) yrkande 10 och  
2016/17:3374 av Nina Lundström (L) yrkande 20.2.

### *Ställningstagande*

Uppfattningen inom Centerpartiet är att utvecklingen av autonoma fordon kommer att få genomgripande effekter på hela vägtrafiksystemet. Den nya tekniken kommer att medföra fördelar för såväl persontransporter som för godstrafik. Det återstår dock en rad frågor beträffande juridiska och trafiksäkerhetsmässiga konsekvenser med autonoma fordon i trafik som behöver klargöras.

Av utredningsbetänkandet SOU 2016:28 Vägen till självkörande fordon – försöksverksamhet framgår att de internationella konventionerna om vägtrafik inte hindrar försöksverksamhet med självkörande fordon på väg i Sverige. Den tekniska utvecklingen på området går snabbt och det är angeläget att försöksverksamheten med autonoma bilar och långtradarplutoner i Sverige



inte får vänta. I likhet med utredningen anser vi att försöksverksamhet för självkörande bilar ska regleras i en särskild lag. Här behöver även nya regler för kameraövervakning införas. Vidare bör Transportstyrelsen utöva tillsyn över försöksverksamheten.

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

## **8. Lagstiftning för självkörande fordon, punkt 8 (L)**

av Nina Lundström (L).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna  
2016/17:2015 av Mathias Sundin (L),  
2016/17:3190 av Mathias Sundin m.fl. (L) yrkande 10 och  
2016/17:3374 av Nina Lundström (L) yrkande 20.2,  
bifaller delvis motionerna  
2016/17:363 av Rickard Nordin (C) och  
2016/17:375 av Lars Hjalmered (M) samt  
avslår motion  
2016/17:3507 av Anders Åkesson (C) yrkande 17.

### *Ställningstagande*

Vi liberaler efterlyser en översyn och uppdatering av lagstiftning och regelverk för att kunna tillåta självkörande bilar på våra vägar. Vi anser att den förändring som självkörande bilar innebär kommer att gynna såväl miljön som trafiksäkerheten och även erbjuda möjligheter till investeringar och jobb. Sverige ligger långt fram i teknikutvecklingen för självkörande fordon. Vi har också ett rätt så tillåtande regelverk när det kommer till testverksamhet, men andra lagar och regler kommer att behöva ändras för att självkörande bilar ska kunna rulla i Sverige i större skala, något som inte minst Transportstyrelsen också uppmärksammar i en rapport från 2015. Liberalerna anser därför att regeringen behöver ta ett grepp om detta och undanröja hinder för att påskynda utvecklingen.

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

## 9. Motorhobbyn och historiska fordon, punkt 9 (M)

av Jessica Rosencrantz (M), Edward Riedl (M), Sten Bergheden (M) och Boriana Åberg (M).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2016/17:2531 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 25 och avslår motionerna

2016/17:133 av Jan Ericson (M),

2016/17:309 av Josef Fransson (SD) yrkande 4,

2016/17:1438 av Johan Hedin (C) yrkandena 1–3,

2016/17:1602 av Isak From och Maria Strömkvist (båda S) yrkandena 1 och 2,

2016/17:2402 av Sara-Lena Bjälkö (SD) och

2016/17:3160 av Penilla Gunther (KD).

### *Ställningstagande*

I Sverige finns uppskattningsvis 200 000 personbilar och motorcyklar i trafik som är äldre än 30 år. Vi inom Moderaterna anser att det rullande kulturarvet är en viktig del av den svenska kulturen och historien. Vid sidan av det historiska värdet skapas arbetstillfällen runt om i landet då personer lägger ned tid och pengar på att reparera och underhålla äldre fordon eller sköta en museiverksamhet. Vi måste tyvärr konstatera att nya lagar, regler och avgifter inte alltid utformas med hänsyn till de förutsättningar som gäller för dessa historiska fordon. Det är olyckligt och riskerar att begränsa möjligheterna att vårda och värna det rullande kulturarvet i Sverige. Detta gäller inte minst kravet på att ägaren av ett historiskt fordon, om det saknas ett registreringsbevis i original eller en av svenskt arkiv vidimerad kopia, ska kunna uppvisa ett tillverkarintyg, vilket kan vara omöjligt att få fram. Vi anser därför att regeringen bör inleda en översyn av kraven på historiska fordon i syfte att underlätta dokumenthanteringen.

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

## 10. Motorhobbyn och historiska fordon, punkt 9 (SD)

av Tony Wiklander (SD) och Per Klarberg (SD).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion  
2016/17:309 av Josef Fransson (SD) yrkande 4 och  
avslår motionerna  
2016/17:133 av Jan Ericson (M),  
2016/17:1438 av Johan Hedin (C) yrkandena 1–3,  
2016/17:1602 av Isak From och Maria Strömkvist (båda S) yrkandena 1 och  
2,  
2016/17:2402 av Sara-Lena Bjälkö (SD),  
2016/17:2531 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 25 och  
2016/17:3160 av Penilla Gunther (KD).

### *Ställningstagande*

Vi vill framhålla att veteranbilshobbyn är ett av Sveriges största folknöjen, och den engagerar hundratusentals människor. Denna hobby för också det goda med sig att människor håller liv i t.ex. gamla veteranmotorcyklar och mopeder. Veteranfordonskulturen är en integrerad del av den svenska kulturen och något som måste värnas. Vidare utgör hobbyn en arena där människor från olika generationer kan mötas, där många unga får en tydlig koppling till vuxenvärlden och många genom fritidsintresset utvecklar yrkeskompetens inom t.ex. svetsning, lackering, elektronik och mekanik.

Vi anser därför att det är angeläget att ha låga skatter på motorhobbyn, att värna 30-årsregeln, förenkla import av veteranbilar och reservdelar och se till att det finns tillgång till bränslen som fungerar i äldre fordon. Det är också önskvärt med en särskild registreringsform för hobbyfordon som dels ger billigare vägs katt, dels gör att registreringsnummer inte kan kopplas till en person och en adress, vilket i sin tur förebygger stölder av fordonen.

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

## **11. A-traktorer, punkt 10 (SD)**

av Tony Wiklander (SD) och Per Klarberg (SD).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 10 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2016/17:1811 av Per Klarberg och Jimmy Ståhl (båda SD) yrkandena 1 och 2 samt

2016/17:2090 av Edward Riedl (M),

bifaller delvis motion

2016/17:2937 av Cecilia Widegren (M) yrkande 1 och

avslår motionerna

2016/17:261 av Magnus Oscarsson (KD) och

2016/17:2937 av Cecilia Widegren (M) yrkande 2.

### *Ställningstagande*

Efter kraftiga protester mot att man avskaffade epatraktorn har Sverige sedan 1970-talet haft registreringsformen A-traktor, vilket gjorde det möjligt att fortsätta använda långsamgående ombyggda bilar för enklare transporter. Vi menar att detta skänker många ungdomar frihet samt främjar ansvarstagande och motorintresse.

Vi anser dock att regelverket för A-traktorer är utdaterat eftersom det fortfarande är utformat för det gamla syftet med epatraktorer. Bland annat stipuleras ett varvtal som gör att fordonet vid maxhastigheten 30 kilometer i timmen i praktiken kör väldigt nära motorns maximala varvtal. Vi menar att detta är extremt ineffektivt då det leder till högre bränsleförbrukning och större utsläpp än vad som är nödvändigt. Vidare anser vi att krocksäkerheten redan är säkerställd för avsevärt högre hastigheter än 30 kilometer i timmen, eftersom A-traktorn måste byggas av en godkänd personbil. Detta gör att det ur säkerhetssynpunkt för förare och passagerare inte bör finnas någon anledning till att fordonen inte ska få köras snabbare. Dessutom finns i dag mopedbilar som får köra i 45 kilometer i timmen med körkort som gäller även för A-traktorer; ur utbildningssynpunkt torde det alltså inte finnas några hinder. Ur trafiksäkerhetssynpunkt är det även önskvärt med en högre hastighet eftersom en relativt bred A-traktor skapar frustration på vanliga vägar och ofta lockar bakomvarande trafikanter att göra farliga omkörningar.

Vi anser sammanfattningsvis att regelverket för varvtalsreglering av A-traktorer bör ändras och att hastighetsgränsen för A-traktorer bör höjas till 45 kilometer i timmen.

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

## **12. Vinterdäck, punkt 15 (SD)**

av Tony Wiklander (SD) och Per Klarberg (SD).

*Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 15 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion  
2016/17:2368 av Sara-Lena Bjälkö (SD) yrkandena 1 och 2 samt  
avslår motionerna  
2016/17:1171 av Johan Hedin (C) yrkande 1,  
2016/17:1832 av Elisabeth Svantesson och Lotta Finstorp (båda M),  
2016/17:2173 av Sten Bergheden (M) yrkandena 1–3,  
2016/17:3374 av Nina Lundström (L) yrkande 3 och  
2016/17:3391 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkandena 14 och 15.

*Ställningstagande*

Vi sverigedemokrater vill ha ett lagstadgat krav på godkända vinterdäck eller liknande utrustning på alla fordon med en totalvikt som överstiger 3 500 kilo som framförs på våra vägar. Detta ska gälla för alla fordon oavsett nationalitet. Ett sådant krav måste omfatta både styrande och drivande hjul och ska gälla om vinterväglag råder under perioden 1 december–31 mars. Detta är av stor vikt för att upprätthålla trafiksäkerheten på vårt vägnät och innebär samtidigt att svenska åkerier kan få rättvisare villkor för att bedriva sin verksamhet i Sverige.

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

**13. Vinterdäck, punkt 15 (L)**

av Nina Lundström (L).

*Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 15 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna  
2016/17:1171 av Johan Hedin (C) yrkande 1 och  
2016/17:3374 av Nina Lundström (L) yrkande 3 och  
avslår motionerna  
2016/17:1832 av Elisabeth Svantesson och Lotta Finstorp (båda M),  
2016/17:2173 av Sten Bergheden (M) yrkandena 1–3,  
2016/17:2368 av Sara-Lena Bjälkö (SD) yrkandena 1 och 2 samt

2016/17:3391 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkandena 14 och 15.

### *Ställningstagande*

När vägförhållandena så kräver är möjligheten att kunna använda dubbdäck betydelsefull, inte minst med hänsyn till trafiksäkerheten. Delar av Sverige har vägförhållanden som är besvärliga, vilket gör att bilisten bör kunna få välja dubbdäck. Därför anser vi inom Liberalerna att ett förbud mot dubbdäck inte är en optimal lösning. Ett alternativ till att minska dubbdäcksanvändningen i regioner som har förutsättningar för detta är att i stället ge kommunerna möjlighet att införa en avgift på dubbdäck. Systemet bör vara differentierat utifrån dels klimatförhållanden, dels stora problem med lokala luftföroreningar. Avgifterna anser vi ska kunna tas ut för olika tidsperioder. De medel som dubbdäcksavgiften inbringar ska gå tillbaka till de regioner som har avgifter för lokala förbättringsåtgärder och underhåll som t.ex. dammbindningsmetoder, ökad sandsopning, förbättrad infrastruktur, lagning av vägbanor m.m. Detta system har prövats i norska kommuner med ett positivt resultat, bl.a. i Oslo. Vi förordar därför att ett liknande system som ger kommunerna möjlighet att införa dubbdäcksavgifter bör prövas i Sverige i de regioner där det är möjligt.

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

### **14. Vinterdäck, punkt 15 (KD)**

av Magnus Oscarsson (KD).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 15 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2016/17:3391 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkandena 14 och 15 samt avslår motionerna

2016/17:1171 av Johan Hedin (C) yrkande 1,

2016/17:1832 av Elisabeth Svantesson och Lotta Finstorp (båda M),

2016/17:2173 av Sten Bergheden (M) yrkandena 1–3,

2016/17:2368 av Sara-Lena Bjälkö (SD) yrkandena 1 och 2 samt

2016/17:3374 av Nina Lundström (L) yrkande 3.

### *Ställningstagande*

I Sverige finns det sedan den 1 januari 2013 ett vinterdäckskrav när vinterväglag råder även för tunga fordon med en totalvikt på över 3,5 ton. Bestämmelsen tillkom efter ett myndighetsinitiativ mot bakgrund av att många tunga fordon hade varit inblandade i olyckor och trafikstörningar under vinterhalvåret. Vi kristdemokrater anser att det nu är dags att utvärdera effekterna av de nya reglerna och om antalet trafikolyckor med tunga fordon minskat som en följd av kravet på vinterdäck.

Vidare vill vi peka på att kravet på vinterdäck endast gäller fordonets drivaxel men inte tillhörande släps hjul. Släpvagnar på över 3,5 ton omfattas således inte av kravet, vilket vi invänder mot. Tunga fordon med ekipage utan vinterdäck anser vi utgöra en fara i trafiken. Om väggreppet är sämre på släpets hjul än det drivande fordonets hjul, finns det en risk för att ekipaget viker sig vid inbromsning när vinterväglag råder. Vi anser därför att vinterdäckskrav också bör införas på tillhörande släpvagn över 3,5 ton.

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

### **15. Enskilda vägar, punkt 17 (M, C, L, KD)**

av Jessica Rosencrantz (M), Edward Riedl (M), Sten Bergheden (M), Anders Åkesson (C), Boriana Åberg (M), Nina Lundström (L) och Magnus Oscarsson (KD).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 17 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2016/17:2530 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) yrkande 5 och avslår motionerna

2015/16:3139 av Per Åsling (C) yrkande 2 och

2016/17:2984 av Per Åsling och Peter Helander (båda C) yrkande 2.

### *Ställningstagande*

Vi vill påminna om att 43 000 mil av det svenska vägnätet utgörs av enskilda vägar, medan endast ca 10 000 mil är statliga och 4 100 mil kommunala. De som är ansvariga för de enskilda vägarna är väghållarna, exempelvis enskilda markägare, vägföreningar eller samfällighetsföreningar. Av de 43 000 milen är det 7 700 mil som underhålls genom statsbidrag för att vägarna ska tillgodose behoven och hålla hög transportkvalitet.

En väl fungerande infrastruktur utgör en grundläggande förutsättning för en levande landsbygd. Den gemensamma uppfattningen inom Alliansen är att de enskilda vägarna är en viktig del i detta eftersom de gör det möjligt för ca 1 miljon människor att varje dag ta sig till och från både bostaden och jobbet. De enskilda vägarna underlättar också för allmänhetens möjlighet till friluftsliv och för besöksnäringen i landet. De utgör även en viktig förutsättning för råvarutransporter. Många tunga transporter för både jord- och skogsbruk går på enskilda vägar.

Vi vill påminna om att alliansregeringen tog initiativ till ett angeläget och kraftigt ökat stöd till de enskilda vägarna. Detta finmaskiga vägnät måste vara hållbart och ha en bra standard för bärighet och belastning. En viktig förutsättning för att upprätthålla och utveckla de enskilda vägar som har statsbidrag är enligt vår mening att det finns ett anpassat regelverk men även bra tillämpning och bemötande från ansvariga myndigheters sida.

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



## Särskilt yttrande

### **Främjande av vissa fordonstyper, punkt 11 (L)**

Nina Lundström (L) anför:

Jag vill påminna om att vi i Liberalerna anser att det statliga ledsystemet och skoterlederna måste underhållas och rustas upp. Det finns enligt vår mening en stor underhållsskuld i infrastrukturen där delar av lederna, broarna och skyltningen förfaller. Liberalernas ståndpunkt i denna fråga redovisas närmare i vår kommittémotion 2016/17:3512 av Nina Lundström m.fl. (L) och lyftes i samband med höstens beredning av regeringens infrastrukturproposition (prop. 2016/17:21, bet. 2016/17:TU4).

BILAGA 1

## Förteckning över behandlade förslag

### Propositionen

*Proposition 2016/17:112 Godstrafikfrågor:*

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

### Följdmotionerna

*2016/17:3629 av Per Klarberg m.fl. (SD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att uppdra åt Trafikverket att förutsättningslöst införa den nya bärighetsklassen BK4 på samtliga vägar där nuvarande infrastruktur tekniskt tillåter detta, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

*2016/17:3633 av Nina Lundström m.fl. (L):*

1. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen om vägtrafikdefinitioner (2001:559) med de motivuttalanden som framgår av motionen, som innebär att lastbilar med en maxvikt på upp till 74 ton ska tillåtas på de vägar där bärigheten är erforderlig.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska tillsätta en utredning för att i högre utsträckning tillåta längre lastbilar på det svenska vägnätet och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av intermodalitet för godstransporterna och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om åtgärder inom infrastrukturplaneringen och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om kontrollsystem och tillkännager detta för regeringen.

*2016/17:3634 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, KD):*

1. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen om vägtrafikdefinitioner (2001:559) med de motivuttalanden som framgår av motionen, som innebär att lastbilar med en maxvikt på upp till 74 ton ska tillåtas på de vägar där bärigheten är erforderlig.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska säkerställa att det är vägarnas bärighet som är

avgörande för vilket vägnät som upplåts till de tunga lastbilarna samt återkomma till riksdagen med en redogörelse för hur reformen genomförs och tillkännager detta för regeringen.

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska tillsätta en utredning för att i högre utsträckning tillåta längre lastbilar på det svenska vägnätet och tillkännager detta för regeringen.

## Motioner väckta med anledning av proposition 2016/17:21

*2016/17:3507 av Anders Åkesson (C):*

- 14.1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att åtgärder ska vidtas för att säkerställa att längre och tyngre lastbilar och tåg skyndsamt tillåts på ett tillräckligt, funktionellt och sammanhållet väg- och järnvägsnät i hela Sverige och tillkännager detta för regeringen.

*Förslaget behandlas i den del som avser lastbilar.*

17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att försöksverksamhet för självkörande bilar ska regleras i en särskild lag och tillkännager detta för regeringen.

*2016/17:3510 av Robert Halef m.fl. (KD):*

17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en strategi för självstyrande fordon och tillkännager detta för regeringen.

## Motioner från allmänna motionstiden 2015/16

*2015/16:1576 av Lars Hjälmered (M):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen skyndsamt ska återkomma till riksdagen med konkreta regelförändringar för att möjliggöra användningen av tyngre lastbilar med vikt upp till 74 ton och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda och återkomma med förslag om längre lastbilar och tillkännager detta för regeringen.

*2015/16:1727 av Edward Riedl (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utan dröjsmål verka för ett införande av tyngre lastbilar upp till 74 ton och tillkännager detta för regeringen.

*2015/16:2097 av Erik Bengtzboe (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att snarast möjligt tillåta än längre fordon på svenska vägar och tillkännager detta för regeringen.

*2015/16:2118 av Erik Bengtzboe (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillåta tyngre fordon, upp till 74 ton, på svenska vägar och tillkännager detta för regeringen.

*2015/16:2249 av Jan Björklund m.fl. (FP):*

18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillåta längre och tyngre lastbilar och därmed minska utsläppen och tillkännager detta för regeringen.

*2015/16:2371 av Anders W Jonsson m.fl. (C):*

30. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att möjliggöra för nya fordonstyper såsom långa och tunga lastbilar för att minska miljöpåverkan och tillkännager detta för regeringen.

*2015/16:3059 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, FP, KD):*

19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en utredning för att tillåta längre lastbilar på det svenska vägnätet och tillkännager detta för regeringen.

*2015/16:3139 av Per Åsling (C):*

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en översyn av vilka enskilda vägar som bör omklassificeras till allmänna vägar och tillkännager detta för regeringen.

*2015/16:3147 av Penilla Gunther m.fl. (KD):*

13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillåta tyngre och längre lastbilar och tillkännager detta för regeringen.

*2015/16:3148 av Robert Halef m.fl. (KD):*

28. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillåta tyngre och längre lastbilar upp till 74 ton och 30 meter och tillkännager detta för regeringen.

*2015/16:3208 av Anders Åkesson m.fl. (C):*

9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över förutsättningarna för att minska utsläppen från den tunga

transportsektorn, bl.a. genom att möjliggöra för längre och tyngre fordon och tillkännager detta för regeringen.

## Motioner från allmänna motionstiden 2016/17

### *2016/17:133 av Jan Ericson (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att underlätta bevarandet av det rörliga kulturarvet och tillkännager detta för regeringen.

### *2016/17:221 av Lotta Finstorp (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna till en ändring i trafikförordningen i fråga om ledbussars längd och tillkännager detta för regeringen.

### *2016/17:261 av Magnus Oscarsson (KD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att höja maxhastigheten för A-traktorer till 50 km/tim och tillkännager detta för regeringen.

### *2016/17:300 av Erik Andersson (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna att inrätta en parkeringsnämnd som överprövar kontrollavgifter, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

### *2016/17:302 av Erik Andersson (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen inom EU bör driva frågan om att inrätta ett europeiskt register över falska och stulna parkeringstillstånd för rörelsehindrade och tillkännager detta för regeringen.

### *2016/17:309 av Josef Fransson (SD):*

4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om veteranfordonshobby och tillkännager detta för regeringen.

### *2016/17:355 av Rickard Nordin (C):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att arbeta för minskade effekter av ljusföroreningar och tillkännager detta för regeringen.

*2016/17:363 av Rickard Nordin (C):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över lagstiftningen för att underlätta för innovationer, exempelvis självkörande bilar, och tillkännager detta för regeringen.

*2016/17:374 av Lars Hjälmered (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga möjligheterna att genomföra ett fullskaletest med moderna transportlösningar i någon eller några av landets större städer och tillkännager detta för regeringen.

*2016/17:375 av Lars Hjälmered (M):*

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

*2016/17:428 av Boriana Åberg (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om stulna registreringsskyltar och tillkännager detta för regeringen.

*2016/17:513 av Roland Gustbée (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga möjligheten att ge polisen befogenheter att besluta om bortforsling av bilar även om de inte hindrar trafik, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

*2016/17:814 av Lars Hjälmered (M):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen skyndsamt ska återkomma till riksdagen med konkreta regelförändringar för att möjliggöra användningen av tyngre lastbilar med vikt upp till 74 ton och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda och återkomma med förslag om längre lastbilar och tillkännager detta för regeringen.

*2016/17:821 av Annie Lööf m.fl. (C):*

- 50.1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att möjliggöra för nya fordonstyper såsom långa och tunga lastbilar och tåg för att minska miljöpåverkan och tillkännager detta för regeringen.

*Förslaget behandlas i den del som avser lastbilar.*

*2016/17:1040 av Leif Pettersson (S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att främja snöskotertrafiken och tillkännager detta för regeringen.

*2016/17:1171 av Johan Hedin (C):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att möjliggöra för svenska kommuner att införa dubbdäcksavgifter i syfte att åtgärda lokala luftkvalitetsproblem och tillkännager detta för regeringen.

*2016/17:1246 av Lotta Olsson (M):*

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

*2016/17:1438 av Johan Hedin (C):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Trafikverket i samverkan med andra myndigheter ett brett uppdrag att se över regelverket för ombyggda och amatörbyggda fordon, syftande till att ta bort onödigt regelkrångel, samt att utifrån gällande lagstiftning se över hur regelverket kan göras enklare och tydligare, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utifrån uppdraget i yrkande 1 utreda vilka lagändringar som bör göras för att det ska bli enklare att bygga och bygga om fordon och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillsätta en utredning syftande till att göra framförande av motorcyklar tillverkade före 1960, med en maximal cylindervolym på 99 kubikcentimeter, lagligt för förare som innehar B-körkort, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

*2016/17:1602 av Isak From och Maria Strömkvist (båda S):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av att underlätta för historiska fordonsföreningar att genomföra enskilda arrangemang och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av att regeringen överväger ett tydligare lagstadgat stöd till gagn för det rörliga kulturarvets bevarande, brukande och utveckling och tillkännager detta för regeringen.

*2016/17:1688 av Peter Persson (S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skyndsamt ändra trafikförordningen så att den maximala bruttovikten för lastbilar höjs från 64 ton till 74 ton och tillkännager detta för regeringen.

*2016/17:1760 av Per Klarberg (SD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att lagen bör ändras så att övervikt för personbilar och släpvagnar räknas på totalvikt och inte som i dagsläget på tillåten lastvikt och tillkännager detta för regeringen.

*2016/17:1806 av Per Klarberg och Jimmy Ståhl (båda SD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillåta mopedbilar med större totalvikt än 350 kilo och tillkännager detta för regeringen.

*2016/17:1811 av Per Klarberg och Jimmy Ståhl (båda SD):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över regelverket för varvtalsreglering av A-traktorer och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillåta en maxhastighet för A-traktorer på 45 km/tim och tillkännager detta för regeringen.

*2016/17:1832 av Elisabeth Svantesson och Lotta Finstorp (båda M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en översyn av reglerna för användning av dubbdäck och den lagstadgade tidpunkten för byte från vinterdäck till sommardäck och tillkännager detta för regeringen.

*2016/17:1895 av Isak From m.fl. (S):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om utvärdering av följderna av omregleringen av fordonsbesiktningen och tillkännager detta för regeringen.

*2016/17:2015 av Mathias Sundin (L):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skyndsamt föreslå förändringar av lagstiftning för självkörande bilar och tillkännager detta för regeringen.



*2016/17:2089 av Edward Riedl (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utan dröjsmål verka för ett införande av tyngre lastbilar på upp till 74 ton och tillkännager detta för regeringen.

*2016/17:2090 av Edward Riedl (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra en översyn av regelverken för A-traktorer med syftet att öka den tillåtna hastigheten till 45 kilometer i timmen för innehavare av körkort med AM-behörighet och tillkännager detta för regeringen.

*2016/17:2159 av Sten Bergheden (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att ta fram en handlingsplan för hur man kan underlätta för motorcyklar i trafiken och förslag på hur en sådan handlingsplan kan genomföras och tillkännager detta för regeringen.

*2016/17:2173 av Sten Bergheden (M):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten att utöka vinterdäckskravet på tunga fordon till fler axlar än bara drivhjulen och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över och eventuellt skärpa kraven på antalet millimeter spårdjup på vinterdäcken för tunga fordon och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att beakta möjligheten att ställa hårdare och tydligare krav på gummiblandningarna i vinterdäcken och tillkännager detta för regeringen.

*2016/17:2368 av Sara-Lena Bjälkö (SD):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att lagstifta om att alla tunga fordon över 3 500 kg totalvikt som framförs på svenska vägar ska ha vinterdäck och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att lagstifta om att alla fordon över 3 500 kg totalvikt som framförs på svenska vägar även ska ha vinterdäck på styrande hjul och tillkännager detta för regeringen.

*2016/17:2402 av Sara-Lena Bjälkö (SD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om representation från motorhobbyn och dess verksamheter och tillkännager detta för regeringen.

*2016/17:2530 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD):*

5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att rätt förutsättningar i form av regelverk och myndigheternas tillämpning och bemötande ska ges för att de enskilda vägarna som får statsbidrag ska ha en bra standard, rätt sträckning och god bärighet, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ta fram en strategi för självkörande fordon och tillkännager detta för regeringen.
16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska tillsätta en utredning för att i högre utsträckning tillåta längre lastbilar på det svenska vägnätet och tillkännager detta för regeringen.

*2016/17:2531 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M):*

25. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör inleda en översyn av kraven på historiska fordon i syfte att underlätta dokumentationshanteringen och tillkännager detta för regeringen.
26. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra en översyn av den tillåtna längden på bussar på våra vägar för att om möjligt effektivisera kollektivtrafikresandet och tillkännager detta för regeringen.

*2016/17:2744 av Erik Bengtzboe (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att tillåta än längre fordon på svenska vägar och tillkännager detta för regeringen.

*2016/17:2937 av Cecilia Widegren (M):*

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

*2016/17:2941 av Cecilia Widegren (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna att införa gröna registrerings skyltar för miljöbilar och tillkännager detta för regeringen.

*2016/17:2984 av Per Åsling och Peter Helander (båda C):*

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en översyn av vilka enskilda vägar som bör omklassificeras till allmänna vägar och tillkännager detta för regeringen.

*2016/17:3119 av Anders Åkesson m.fl. (C):*

- 14.1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att åtgärder ska vidtas för att säkerställa att längre och tyngre lastbilar och tåg skyndsamt tillåts på ett tillräckligt, funktionellt och sammanhållet väg- och järnvägsnät i hela Sverige och tillkännager detta för regeringen.

*Förslaget behandlas i den del som avser lastbilar.*

*2016/17:3160 av Penilla Gunther (KD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda en stärkt bevaranderätt för det rörliga kulturarvet, det vill säga äldre transportmedel till lands, sjöss och i luften, och tillkännager detta för regeringen.

*2016/17:3190 av Mathias Sundin m.fl. (L):*

10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en översyn och uppdatering av lagstiftning och regelverk för att kunna tillåta självkörande bilar i Sverige och tillkännager detta för regeringen.

*2016/17:3202 av Anders Hansson (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att det bör göras en översyn av regelverket för nyregistrering av fordon och tillkännager detta för regeringen.

*2016/17:3257 av Anders Hansson (M):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna att införa krav på registrering av entreprenadmaskiner och traktorer över en viss vikt och värde och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att frågan avseende krav på registrering för större entreprenadmaskiner även bör drivas på EU-nivå inom organisationen Eucaris och tillkännager detta för regeringen.

*2016/17:3374 av Nina Lundström (L):*

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om införande av avgift för dubbdäck och tillkännager detta för regeringen.
- 20.2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om framförhållning och beredskap inför den framtida utvecklingen av vägtrafiken och tillkännager detta för regeringen.

*Förslaget behandlas i den del som avser självkörande fordon.*

*2016/17:3391 av Robert Halef m.fl. (KD):*

5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en utvecklad strategi för självkörande bilar och tillkännager detta för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utvärdera effekterna av den nya bestämmelsen om vinterdäckskrav för tunga fordon och tillkännager detta för regeringen.
15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa vinterdäckskrav på tillkopplade släpfordon på över 3,5 ton och tillkännager detta för regeringen.

BILAGA 2

## Regeringens lagförslag

Förslag till lag om ändring i lagen  
(2001:559) om vägtrafikdefinitioner

Härigenom föreskrivs att 2 § lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*2 §<sup>1</sup>

Beteckning	Betydelse
Buss	En bil som är inrättad huvudsakligen för personbefordran och är försedd med fler än åtta sittplatser utöver förarplatsen. Bussar delas in i lätta och tunga bussar.
Bärighetsklass	Indelning av vägar efter tillåtet axel-, boggi- och trippelaxeltryck samt tillåten bruttovikt. Bärighetsklasserna är bärighetsklass 1 (BK1), bärighetsklass 2 (BK2) och bärighetsklass 3 (BK3).
Cykel	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ett fordon som är avsett att drivas med tramp- eller vevanordning och inte är ett lekfordon.</li> <li>2. Ett eldrivet fordon med en tramp- eller vevanordning om elmotorn <ol style="list-style-type: none"> <li>a. endast förstärker kraften från tramp- eller vevanordningen,</li> <li>b. inte ger något krafttillskott vid hastigheter över 25 kilometer i timmen, och</li> <li>c. har en kontinuerlig märkeffekt som inte överstiger 250 watt.</li> </ol> </li> <li>3. Ett eldrivet fordon utan tramp- eller vevanordning som är avsett för användning av personer med fysisk funktionsnedsättning, och är <ol style="list-style-type: none"> <li>a. inrättat huvudsakligen för befordran av en person,</li> <li>b. inrättat för att föras av den åkande, och</li> <li>c. konstruerat för en hastighet av</li> </ol> </li> </ol>

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2015:793.

högst 20 kilometer i timmen.

4. Ett eldrivet fordon utan tramp- eller vevanordning som uppfyller villkoren i 3 a–c och som antingen
- a. har en elmotor vars kontinuerliga märkeffekt inte överstiger 250 watt, eller
  - b. är självbalanserande.

-----

*Föreslagen lydelse*

2 §	
Beteckning	Betydelse
-----	
Buss	En bil som är inrättad huvudsakligen för personbefordran och är försedd med fler än åtta sittplatser utöver förarplatsen. Bussar delas in i lätta och tunga bussar.
Bärighetsklass	Indelning av vägar efter tillåtet axel-, boggi- och trippelaxeltryck samt tillåten bruttovikt. Bärighetsklasserna är bärighetsklass 1 (BK1), bärighetsklass 2 (BK2), bärighetsklass 3 (BK3) och bärighetsklass 4 (BK4).
Cykel	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ett fordon som är avsett att drivas med tramp- eller vevanordning och inte är ett lekfordon.</li> <li>2. Ett eldrivet fordon med en tramp- eller vevanordning om elmotorn               <ol style="list-style-type: none"> <li>a. endast förstärker kraften från tramp- eller vevanordningen,</li> <li>b. inte ger något krafttillskott vid hastigheter över 25 kilometer i timmen, och</li> <li>c. har en kontinuerlig märkeffekt som inte överstiger 250 watt.</li> </ol> </li> <li>3. Ett eldrivet fordon utan tramp- eller vevanordning som är avsett för användning av personer med fysisk funktionsnedsättning, och är               <ol style="list-style-type: none"> <li>a. inrättat huvudsakligen för befordran av en person,</li> <li>b. inrättat för att föras av den åkande, och</li> </ol> </li> </ol>

c. konstruerat för en hastighet av högst 20 kilometer i timmen.

4. Ett eldrivet fordon utan tramp- eller vevanordning som uppfyller villkoren i 3 a–c och som antingen

a. har en elmotor vars kontinuerliga märkeffekt inte överstiger 250 watt, eller

b. är självbalanserande.

---

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2017.