

# Trafikutskottets betänkande 2023/24:TU13

## Vägtrafik- och fordonsfrågor

---

### Sammanfattning

Utskottet föreslår att riksdagen avslår samtliga motionsyrkanden om vägtrafik- och fordonsfrågor. Motionsyrkandena avstyrks bl.a. med hänvisning till planerade arbeten, pågående beredning och redan vidtagna åtgärder. Motionsyrkandena handlar bl.a. om en fossilfri fordonsflotta, tillgång till laddning och fossilfri tankning, självkörande fordon, besiktningmarknaden för fordon, bilpooler och underhåll av vinterväg.

I ärendet finns totalt 35 reservationer (S, SD, V, C, MP).

#### *Behandlade förslag*

Cirka 120 yrkanden i motioner från allmänna motionstiden 2023/24.

# Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut .....	4
Redogörelse för ärendet .....	9
Ärendet och dess beredning.....	9
Utskottets överväganden.....	10
En fossilfri fordonsflotta.....	10
Tillgång till laddning och fossilfri tankning .....	18
Vissa andra styrmedel i fråga om transportsektorns klimatmål .....	25
Självkörande fordon .....	30
Besiktningmarknaden för fordon .....	36
Vissa fordonsbesiktningfrågor .....	39
Tyngre och längre fordon .....	44
Bilpooler.....	49
Parkeringsfrågor .....	52
Flyttning av fordon .....	59
Vätrafikregistret.....	62
Fordonsmålvakter.....	66
Vissa fordonsbestämmelser.....	72
Historiska fordon och motorhobbyn.....	76
Vägs skyltning .....	82
Vissa trafikbestämmelser.....	84
Vissa vägfrågor.....	89
Underhåll av vinterväg .....	95
Vägrepar och biologisk mångfald.....	99
Reservationer .....	103
1. En fossilfri fordonsflotta, punkt 1 (V) .....	103
2. En fossilfri fordonsflotta, punkt 1 (C) .....	103
3. En fossilfri fordonsflotta, punkt 1 (MP) .....	104
4. Tillgång till laddning och fossilfri tankning, punkt 2 (C) .....	105
5. Tillgång till laddning och fossilfri tankning, punkt 2 (MP) .....	105
6. Vissa andra styrmedel i fråga om transportsektorns klimatmål, punkt 3 (SD) .....	106
7. Vissa andra styrmedel i fråga om transportsektorns klimatmål, punkt 3 (C).....	106
8. Självkörande fordon, punkt 4 (SD).....	107
9. Självkörande fordon, punkt 4 (C) .....	108
10. Besiktningmarknaden för fordon, punkt 5 (S).....	108
11. Vissa fordonsbesiktningfrågor, punkt 6 (SD).....	109
12. Vissa fordonsbesiktningfrågor, punkt 6 (C) .....	110
13. Tyngre och längre fordon, punkt 7 (S) .....	110
14. Tyngre och längre fordon, punkt 7 (SD).....	111
15. Tyngre och längre fordon, punkt 7 (C) .....	111
16. Bilpooler, punkt 8 (S, V, MP) .....	112
17. Bilpooler, punkt 8 (C).....	113
18. Parkeringsfrågor, punkt 9 (SD).....	114
19. Parkeringsfrågor, punkt 9 (V).....	115
20. Parkeringsfrågor, punkt 9 (C) .....	116
21. Parkeringsfrågor, punkt 9 (MP).....	117
22. Flyttning av fordon, punkt 10 (SD) .....	118

23. Vägtrafikregistret, punkt 11 (SD) .....	118
24. Fordonsmålvakter, punkt 12 (SD) .....	119
25. Fordonsmålvakter, punkt 12 (C).....	121
26. Vissa fordonsbestämmelser, punkt 13 (SD) .....	121
27. Vissa fordonsbestämmelser, punkt 13 (MP).....	123
28. Historiska fordon och motorhobbyn, punkt 14 (SD) .....	123
29. Vägs skyltning, punkt 15 (SD).....	124
30. Vissa trafikbestämmelser, punkt 16 (SD) .....	125
31. Vissa trafikbestämmelser, punkt 16 (MP) .....	126
32. Vissa vägfrågor, punkt 17 (SD).....	126
33. Vissa vägfrågor, punkt 17 (C) .....	128
34. Underhåll av vinterväg, punkt 18 (SD, C).....	128
35. Vägrenar och biologisk mångfald, punkt 19 (MP) .....	129
<i>Bilaga</i>	
Förteckning över behandlade förslag.....	131
Motioner från allmänna motionstiden 2023/24 .....	131

# Utskottets förslag till riksdagsbeslut

## 1. En fossilfri fordonsflotta

Riksdagen avslår motionerna

2023/24:996 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkande 46,

2023/24:1519 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkandena 42 och 49,

2023/24:2342 av Linda W Snecker m.fl. (V) yrkandena 1 och 4 samt

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 87 i denna del.

*Reservation 1 (V)*

*Reservation 2 (C)*

*Reservation 3 (MP)*

## 2. Tillgång till laddning och fossilfri tankning

Riksdagen avslår motionerna

2023/24:1519 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 45 och

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 87 i denna del, 93 och 94.

*Reservation 4 (C)*

*Reservation 5 (MP)*

## 3. Vissa andra styrmedel i fråga om transportsektorns klimatmål

Riksdagen avslår motionerna

2023/24:414 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 17,

2023/24:2458 av Muharrem Demirok m.fl. (C) yrkande 2 och

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 76.

*Reservation 6 (SD)*

*Reservation 7 (C)*

## 4. Självkörande fordon

Riksdagen avslår motionerna

2023/24:414 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 43 och 49,

2023/24:709 av David Josefsson (M) och

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 64.

*Reservation 8 (SD)*

*Reservation 9 (C)*

## 5. Besiktningmarknaden för fordon

Riksdagen avslår motionerna

2023/24:130 av Eric Palmqvist (SD) och

2023/24:2625 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 39.

*Reservation 10 (S)*

## 6. Vissa fordonsbesiktningsfrågor

Riksdagen avslår motionerna

2023/24:282 av David Perez (SD),

2023/24:414 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 54,

2023/24:701 av Lars Beckman (M) och

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 92.

*Reservation 11 (SD)*

*Reservation 12 (C)*

## 7. Tyngre och längre fordon

Riksdagen avslår motionerna

2023/24:414 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 19,

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 45 och 56 samt

2023/24:2625 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 33.

*Reservation 13 (S)*

*Reservation 14 (SD)*

*Reservation 15 (C)*

## 8. Bilpooler

Riksdagen avslår motionerna

2023/24:996 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkande 42,

2023/24:1519 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 34,

2023/24:2342 av Linda W Snecker m.fl. (V) yrkande 9,

2023/24:2453 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 38,

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 51 och

2023/24:2625 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 42.

*Reservation 16 (S, V, MP)*

*Reservation 17 (C)*

## 9. Parkeringsfrågor

Riksdagen avslår motionerna

2023/24:48 av Jimmy Ståhl och Dennis Dioukarev (båda SD),

2023/24:414 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 23, 24, 32 och 92,

2023/24:515 av Kristina Axén Olin m.fl. (M) yrkande 1,

2023/24:1456 av Markus Wiechel och Alexander Christiansson (båda SD),

2023/24:1519 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 36,

2023/24:1541 av Hans Ekström (S),

2023/24:1740 av Michael Rubbestad (SD),

2023/24:1761 av Michael Rubbestad (SD),

2023/24:1762 av Michael Rubbestad (SD),

2023/24:1918 av Magnus Manhammar (S),

2023/24:2342 av Linda W Snecker m.fl. (V) yrkande 10,

2023/24:2345 av Linda W Snecker m.fl. (V) yrkande 7,

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 63 och

2023/24:2607 av Niels Paarup-Petersen m.fl. (C) yrkandena 1 och 2.

*Reservation 18 (SD)*

*Reservation 19 (V)*

*Reservation 20 (C)*

*Reservation 21 (MP)*

## 10. Flyttning av fordon

Riksdagen avslår motionerna

2023/24:7 av Björn Tidland (SD),

2023/24:135 av Per Söderlund m.fl. (SD) och

2023/24:414 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 86.

*Reservation 22 (SD)*

## 11. Vägtrafikregistret

Riksdagen avslår motionerna

2023/24:414 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 14, 88 och 90,

2023/24:754 av Boriana Åberg (M),

2023/24:1840 av Carita Boulwén (SD) yrkande 1 och

2023/24:2404 av Lars Beckman (M).

*Reservation 23 (SD)*

## 12. Fordonsmålvakter

Riksdagen avslår motionerna

2023/24:283 av David Perez (SD),

2023/24:408 av Mikael Eskilandersson m.fl. (SD) yrkandena 3–6,

2023/24:414 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 70 och 87,

2023/24:746 av Oliver Rosengren m.fl. (M) och

2023/24:1628 av Niels Paarup-Petersen (C) yrkandena 2–4.

*Reservation 24 (SD)*

*Reservation 25 (C)*

## 13. Vissa fordonsbestämmelser

Riksdagen avslår motionerna

2023/24:414 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 47, 57 och 93,

2023/24:891 av Angelica Lundberg (SD) och

2023/24:2709 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkande 7.

*Reservation 26 (SD)*

*Reservation 27 (MP)*

## 14. Historiska fordon och motorhobbyn

Riksdagen avslår motionerna

2023/24:414 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 51, 52 och 89,

2023/24:1016 av Josef Fransson (SD) yrkandena 2–5 och

2023/24:1120 av Jan Ericson och Lars Beckman (båda M).

*Reservation 28 (SD)*

## 15. Vägskyltning

Riksdagen avslår motionerna

2023/24:325 av Cecilia Rönn (L),

2023/24:414 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 18,

2023/24:1235 av Christofer Bergenblock (C) och

2023/24:1382 av Mathias Bengtsson (KD).

*Reservation 29 (SD)*

## 16. Vissa trafikbestämmelser

Riksdagen avslår motionerna

2023/24:4 av Robert Stenkvist (SD),

2023/24:414 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 45,

2023/24:1458 av Markus Wiechel m.fl. (SD) yrkandena 1 och 2,

2023/24:2085 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD),

2023/24:2087 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD),

2023/24:2088 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD),

2023/24:2384 av Eric Palmqvist (SD) och

2023/24:2705 av Ulrika Westerlund m.fl. (MP) yrkande 46.

*Reservation 30 (SD)*

*Reservation 31 (MP)*

## 17. Vissa vägfrågor

Riksdagen avslår motionerna

2023/24:131 av Eric Palmqvist (SD),

2023/24:375 av Beatrice Timgren m.fl. (SD) yrkande 2,

2023/24:414 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 25, 26, 28 och 44,

2023/24:1806 av Rickard Nordin (C),

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 58 och

2023/24:2485 av Stina Larsson m.fl. (C) yrkande 5.

*Reservation 32 (SD)*

*Reservation 33 (C)*

## 18. Underhåll av vinterväg

Riksdagen avslår motionerna

2023/24:111 av Margareta Cederfelt (M),

2023/24:414 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 41,

2023/24:1618 av Helena Lindahl och Daniel Bäckström (båda C) och

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 59.

*Reservation 34 (SD, C)*

## 19. Vägrenar och biologisk mångfald

Riksdagen avslår motion

2023/24:677 av Daniel Helldén och Rebecka Le Moine (båda MP)

yrkandena 1–5.

*Reservation 35 (MP)*

Stockholm den 4 april 2024

På trafikutskottets vägnar

*Ulrika Heie*

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Ulrika Heie (C), Thomas Morell (SD), Mattias Ottosson (S), Jimmy Ståhl (SD), Åsa Karlsson (S), Sten Bergheden (M), Kadir Kasirga (S), Helena Gellerman (L), Carina Ödebrink (S), Ann-Sofie Lifvenhage (M), Linda W Snecker (V), Magnus Oscarsson (KD), Oskar Svärd (M), Linus Lakso (MP), Johanna Rantsi (M), Inga-Lill Sjöblom (S) och Johanna Hornberger (M).



# Redogörelse för ärendet

## Ärendet och dess beredning

I betänkandet behandlar utskottet 117 motionsyrkanden från allmänna motionstiden 2023/24. Förslagen rör olika fordons- och vägtrafikrelaterade ämnen så som en fossilfri fordonsflotta, självkörande fordon, parkeringsfrågor, fordonsmålvakter m.m. En förteckning över de behandlade förslagen finns i bilagan.

Vid trafikutskottets sammanträde den 8 februari 2024 informerade Trafikverket bl.a. om myndighetens arbete med vinterväghållning. Vidare informerade Transportstyrelsen om hanteringen av registeruppgifter vid utskottets sammanträde den 27 februari 2024.

Utskottet avser att behandla olika frågor om utveckling och underhåll av vägtrafikens infrastruktur, inbegripet laddinfrastruktur, senare under riksmötet.

# Utskottets överväganden

## En fossilfri fordonsflotta

### Utskottets förslag i korthet

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

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

### Motionerna

I partimotion 2023/24:996 yrkande 46 föreslår Per Bolund m.fl. (MP) att nyförsäljningen av mopeder med förbränningsmotorer ska fasas ut genom ett slutdatum senast 2025.

Linda W Snecker m.fl. (V) anför i kommittémotion 2023/24:2342 yrkande 1 att regeringen bör återkomma med ett förslag om att införa ett förbud mot försäljning av nya bilar som drivs av fossila bränslen efter 2025. I yrkande 4 föreslår motionärerna ett konverteringsstöd från bensin- och dieselbil till drift med förnybara bränslen.

I kommittémotion 2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) föreslås i yrkande 87 i denna del att möjligheterna till konvertering av bilar till mer miljövänlig drift ska förbättras. Dessa bilar ska då kunna ta del av stimulansåtgärder som ges till miljöbilar.

I kommittémotion 2023/24:1519 av Elin Söderberg m.fl. (MP) föreslår motionärerna i yrkande 42 att man snarast ska fasa ut nybilsförsäljningen av fossilbilar genom ett slutdatum för försäljning. I yrkande 49 föreslår motionärerna att ett slutdatum för försäljning av fossilfria drivmedel införs senast 2030.

### Bakgrund

#### *Sveriges miljömål och det klimatpolitiska ramverket*

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

17 globala mål för hållbar utveckling. Miljömålen kopplar även till andra tvärssektoriella mål, som EU:s mål om klimat och energi samt EU:s energi- och klimatramverk.

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

I april 2018 överlämnade den dåvarande regeringen den första klimatpolitiska handlingsplanen i skrivelsen En klimatstrategi för Sverige (skr. 2017/18:238) till riksdagen. Regeringen framhåller i skrivelsen att det för att klimatmålen ska nås behövs en aktiv politik, en löpande uppföljning och utvecklade styrmedel inom transportområdet. Handlingsplanen står på tre ben: ett transporteffektivt samhälle, energieffektiva och fossilfria fordon samt förnybara drivmedel. Riksdagen behandlade skrivelsen i betänkande 2017/18:MJU22 (rskr. 2017/18:440).

I december 2023 överlämnades en ny klimatpolitisk handlingsplan i skrivelsen Regeringens klimathandlingsplan – hela vägen till nettonoll (skr. 2023/24:59). Denna redovisas närmare i berörda delar i kommande avsnitt.

### *Vägtrafikens utsläpp av växthusgaser*

Utsläppen från inrikes transporter står för ungefär en tredjedel av Sveriges totala utsläpp av växthusgaser och ungefär hälften av växthusgasutsläppen i ESR-sektorn (Effort Sharing Regulation). Det är vägtrafiken som står för den största delen, ca 95 procent, av utsläppen från transporterna i landet, varav personbilar står för ungefär 62 procent medan tunga och lätta lastbilar står för ungefär 30 procent. Av budgetpropositionen för 2024 (prop. 2023/24:1 utg.omr. 20) framgår att utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter (exklusive inrikes flyg) 2021 uppgick till 14,9 miljoner ton koldioxidkvivalenter, vilket innebär att utsläppen var oförändrade jämfört med 2020. Enligt budgetpropositionen har utsläppen minskat med 27 procent 2021 jämfört med 2010. Utsläppen har minskat trots att mängden trafik på vägnätet och personbilarnas vikt generellt sett har ökat.

Enligt budgetpropositionen har en ökad andel förnybart i drivmedelsmixen lett till minskade utsläpp, men även energi- och koldioxidskatten är styrmedel som stöder omställningen mot minskade utsläpp. Preliminära siffror visar att utsläppen från inrikes transporter minskat med 9,6 procent under 2022 jämfört med 2021, vilket bl.a. förklaras av ökad elektrifiering och högre inblandning av biobränslen. Grannlandstankning till följd av höga drivmedelspriser kan också ha bidragit.

Naturvårdsverket framhåller att det svenska transportsystemet är starkt beroende av fossila bränslen och att utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter står för knappt en tredjedel av Sveriges totala utsläpp (2023-12-14). Huvuddelen av växthusgasutsläppen inom transportsektorn kommer från vägtrafiken, där utsläpp från personbilar och tunga fordon dominerar. Enligt Naturvårdsverket behövs ytterligare insatser för att nå utsläppsmålet: andelen förnybara bränslen behöver öka, energieffektiviteten behöver öka genom en omställning av fordonsparken och samhället behöver bli mer transport-effektivt.

I Trafikanalys senaste uppföljning (rapport 2023:5) av de transportpolitiska målen framkommer att energieffektiviteten inom transportsektorn har utvecklats positivt sedan 2009 vad gäller person- och godstransporter på väg. Utvecklingstakten är dock låg i förhållande till de förhoppningar som finns att effektivisering ska bidra till att uppnå uppställda etappmål. Myndigheten gör sammantaget bedömningen att transportsystemet inte har närmat sig det övergripande målet, även om ett antal av de nyckelmått som ingår i uppföljningen visar att transportsystemet i vissa avseenden har utvecklats i en hållbar riktning. Växthusgasutsläppen från både inrikes och utrikes transporter och resor minskade markant under pandemiåret 2020 och var sedan i det närmaste oförändrade 2021. Under 2022 minskade utsläppen från inrikes transporter åter kraftigt enligt preliminära bedömningar, som en följd av en skärpt reduktionsplikt och den fortsatt starka utvecklingen av laddbara fordon. Under hösten 2022 har dock vissa styrmedelsförändringar aviserats som Trafikanalys bedömer kommer att leda till ökade utsläpp.

Enligt preliminära siffror från Trafikverket (TRV 2024/14922) var utsläppen av växthusgaser från vägtrafiken i princip oförändrade under 2023 jämfört med 2022. Trafikverket konstaterar att trafikarbetet med lätta fordon (personbilar och lätta lastbilar) preliminärt ökade med 1,2 procent under 2023 jämfört med 2022. Det innebär att trafikarbetet med lätta fordon nu nästan är uppe i samma nivå som innan pandemin. Den tunga trafiken minskade i stället med 2,3 procent under 2023 jämfört med 2022.

Trafikverket pekar vidare på att koldioxidutsläppen från nya personbilar minskade under året från 67 g/km 2022 till preliminärt 61 g/km 2023. Minskningen beror till största delen på att andelen elbilar i nybilsregistreringen ökade från 32 till knappt 38 procent samt energieffektivare icke-laddbara bilar. Till effektiviseringen av hela personbilsflottan bidrar även utskrotning och minskad användning av äldre, mindre energieffektiva fordon.

Andelen biodrivmedel och el inom vägtransportsektorn var ungefär 31 procent under 2023, vilket var ungefär samma som året innan. Enligt Trafikverket var biodrivmedelsanvändningen i princip oförändrad då reduktionsplikten för 2023 var densamma som 2022. Preliminärt användes ca 20 TWh biodrivmedel och 1,4 TWh el under 2023 till vägtrafiken.

Totalt minskade utsläppen av växthusgaser från vägtrafiken med ca 20 tusen ton, vilket motsvarar 0,2 procent av vägtrafikens totala utsläpp. Fordonsflottan blev mer energieffektiv (inklusive elektrifiering) men samtidigt ökade trafiken vilket nästan tog ut effektiviseringseffekten.

Hur utvecklingen av utsläppen kommer att se ut fram till 2030 och 2045 beror enligt Trafikverket på utvecklingen av en rad omvärldsfaktorer. Trafikverket bedömer att målet om minst 70 procents minskning av transportsektorns utsläpp inte nås med de inblandningsnivåer i drivmedel som finns 2024. Trafikverket bedömer också att gapet till att nå Sveriges åtagande inom ESR i perioden fram till och med 2030 är betydande.

Fossilfritt Sverige är ett nationellt initiativ som startades av regeringen 2015 inför FN:s klimatomöte i Paris. Fossilfritt Sverige samlar företag, kommuner, regioner och organisationer som ställer sig bakom deklARATIONEN om att Sverige ska bli ett av världens första fossilfria välfärdsländer. Fossilfritt Sverige tar fram och överlämnar politiska förslag till regeringen och samlar aktörer för att genomföra relevanta åtgärder. Fossilfritt Sverige har identifierat en rad åtgärder för att fordonsindustrin ska nå klimatmålen. Det gäller inte minst området tunga transporter (Färdplan september 2020). För att ambitionerna om transporter med lägre utsläpp ska nås räcker det inte med att fordonsstillverkarna av tunga fordon tillhandahåller elektriska lastbilar; bl.a. måste även totalkostnaderna för transportköparna och åkerierna vara jämförbara med kostnaderna för konventionella fordon. Dessutom framhålls god tillgång till laddinfrastruktur som den enskilt viktigaste framgångsfaktorn för att elektriska fordon ska kunna slå igenom på bred front enligt fordonsstillverkarna.

Fossilfritt Sverige har även utarbetat förslag på åtgärder för lätta fordon (Färdplan december 2019) med målet att 80 procent av nyregistreringarna ska utgöras av laddbara bilar några år före 2030, och att Sverige ska ha en helt fossilfri fordonsflotta 2045. Elektrifiering är personbilstillverkarnas huvudstrategi för att minska klimatpåverkan, men för att nå målet att minska utsläppen med 70 procent till 2030 är även biodrivmedel ett viktigt verktyg. För flytande biodrivmedel är det framför allt tillgången som är den begränsande faktorn. Fossilfritt Sverige understryker i sammanhanget att fordonsförsäljningen även påverkas av flera faktorer som inte personbilstillverkarna råår över, exempelvis fordonskatter och subventioner, förmånsbilsregler, drivmedelsskatter och utbyggnad av laddinfrastruktur.

### *Försäljning av miljöfordon*

Enligt Trafikanalys officiella statistik nyregistrerades 299 220 personbilar under 2022. Under 2023 nyregistrerades nära nog lika många: 298 107 personbilar. De laddbara personbilarna utgjorde en majoritet av nyregistreringarna både 2022 och 2023. Under 2023 nyregistrerades 112 775 elbilar (38 procent) och 61 235 laddhybrider (21 procent). Därmed var andelen laddbara personbilar 58 procent av alla nyregistrerade, en ökning från 54 procent under 2022.

Bensin var drivmedlet för 22 procent av de nyregistrerade personbilarna under 2023 medan diesel stod för 9 procent. Elhybrider stod för 10 procent av nyregistreringarna medan etanol och gas stod för 1 procent vardera. Andelen laddbara bilar utgjorde drygt 11 procent av alla bilar i trafik i slutet av 2023. Det är en ökning med 2 procentenheter jämfört med slutet av 2022.

Trafikanalys korttidsprognos för 2022-2025 visar att andelen laddbara personbilar kommer att öka. Enligt Trafikanalys kommer det att finnas runt 1 miljon laddbara personbilar i trafik till 2025, varav ca 600 000 rena elbilar. Det innebär att ca 20 procent av personbilarna i trafik är laddbara till 2025. Den bedömda snabba ökningen av laddbara personbilar beror enligt Trafikanalys på att privatpersoner i allt högre grad väljer att köpa och leasa laddbara bilar framför andra. Prognosen präglas dock av en betydande osäkerhet på grund av komponentbrist och svårigheter med leveranskedjor samt en allt osäkrare konjunkturutveckling.

### **Pågående arbete**

I budgetpropositionen för 2024 (prop. 2023/24:1 utg.omr. 22) framhåller regeringen att en väl fungerande transportinfrastruktur är en förutsättning för jobb och ekonomisk utveckling. För att vara konkurrenskraftigt i framtiden behöver näringslivet ges förutsättningar att snabbt ställa om transporterna till fossilfrihet. Enligt regeringen skapar satsningar på elektrifiering och effektivare transporter möjligheter till fler jobb och en starkare ekonomi i hela landet och elektrifieringen är central för att minska utsläppen i transportsektorn.

Regeringen beslutade i juni 2023 att tillkalla en särskild utredare med uppdrag att analysera och föreslå vissa åtgärder för att påskynda elektrifieringen av transportsektorn och som därmed bidrar till att villkoren för att leva, bo och verka i hela Sverige stärks (dir. 2023:80). Utredaren ska enligt direktivet ha ett framåtblickande perspektiv och utgå från att vägtransporterna på längre sikt i huvudsak kommer att elektrifieras. Även inom övriga trafikslag pågår ett aktivt arbete med elektrifiering. Det medför att regelverk behöver vara ändamålsenligt utformade för att inte skapa hinder eller höga transaktionskostnader. Utredaren ska bl.a. analysera utökade möjligheter för kommuner att göra undantag för elektrifierade transporter, analysera samfälligheters behov av laddpunkter och vid behov lämna förslag som underlättar för dem att bygga laddpunkter för elfordon, ta fram kunskapsunderlag om nätslutning av laddinfrastruktur och vid behov lämna förslag på ytterligare åtgärder för att undanröja hinder för elektrifieringen av transportsektorn. Uppdraget ska redovisas senast den 31 december 2024.

Regeringen har även beslutat om flera uppdrag åt bl.a. Trafikanalys och Transportstyrelsen som handlar om att skapa förutsättningar för en snabb elektrifiering. Regeringen föreslår bl.a. att Transportstyrelsens regelutvecklingsverksamheter förstärks för att myndigheten ska ges förutsättningar

att hantera en ökad mängd uppgifter mot bakgrund av bl.a. EU-reglering, elektrifiering, omvärldsläget och den snabba teknikutvecklingen.

### *Regeringens klimatpolitiska handlingsplan*

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

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

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

### **Åtgärds paket för omställning till nollutsläppsfordon**

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

Bland regeringens förslag till åtgärder finns bl.a. en tillfällig skrotningspremie för att påskynda omställningen och minska utsläppen. Skrotningspremien syftar till att skapa incitament till att fasa ut äldre bilar ur flottan och premien föreslås betalas ut om skrotningen efterföljs av ett köp eller leasing av en elbil. Det skulle enligt regeringen innebära en direkt klimateffekt då en äldre bil med förbränningsmotor ersätts av ett nollutsläppsfordon.

Regeringen föreslår också att en fordonsmärkning för lätta fordon ska införas för att främja konsumenters val av klimatsmarta fordon. Utöver utsläpp ur avgasröret bör märkningen enligt regeringen även redovisa fordonets energieffektivitet och livscykelutsläpp. Vidare bör det enligt regeringen analyseras hur beräkningarna av livscykelutsläpp för fordon kan förbättras liksom hur fordonsmärkningen kan utformas på ett begripligt sätt.

### *Om utfasning av fossila drivmedel*

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

Utredningens förslag har remissbehandlats och ärendet bereds inom Regeringskansliet.

I regeringens klimatpolitiska handlingsplan (skr. 2023/24:59) anför regeringen att tydliga förutsättningar bör ges i god tid för samhällets utfasning av fossila drivmedel. För att på ett ordnat och effektivt sätt nå i princip nollutsläpp krävs därför en utökad samhällsanalys, enligt regeringen. Denna bör innehålla en övergripande analys av vilka åtgärder som bör vidtas för att fossil bensin och diesel ska kunna fasas ut på ett sätt som är acceptabelt för medborgare och företag, och inte får skadliga effekter på delar av landet och samhället.

### *Om konverteringsstöd*

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

Konjunkturinstitutet påpekar i sin rapport Efterkonvertering av personbilar – en samhällsekonomisk analys (KI 2021:12) att det är skillnad på om konvertering innebär att drivmedelsefterfrågan flyttar ut från reduktionsplikten eller



om konverteringen enbart flyttar efterfrågan till olika delar av reduktionsplikterna för bensin och diesel. Det senare lämnar fossilintensiteten mer eller mindre oförändrad. Det förra kan öka bioandelen i den totala drivmedelsförsäljningen. Effekten är dock betydligt lägre än förändringen av de specifika utsläppen från de bilar som konverteras. Analysen visar också att viss konvertering av bilar kommer att ske även i avsaknad av konverteringsstöd eftersom vissa bilägare kommer att finna det privatekonomiskt lönsamt. Sådan spontan konvertering får enligt Konjunkturinstitutet anses vara ett kostnads-effektivt inslag i anpassningen till transportsektorns utsläppsmål, såvida bilägarens beslut är välinformerat.

Utredningen har remissbehandlats och bereds inom Regeringskansliet.

### **Tidigare riksdagsbehandling**

Utskottet behandlade motionsyrkanden om en fossilfri fordonsflotta senast i betänkande 2022/23:TU10 Vägtrafik- och fordonsfrågor. Utskottet konstaterade att en rad åtgärder vidtagits under senare år för att påskynda omställningen till en fossilfri transportsektor och att det sagnades skäl att ta något initiativ med anledning av motionsförslagen. Utskottet avstyrkte motionsförslagen och riksdagen biföll utskottets förslag.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet kan konstatera att transportsektorn står för en tredjedel av Sveriges utsläpp av växthusgaser. Transportsystemets omställning är därför av central betydelse om de långsiktiga klimatmålen ska nås. En rad åtgärder har också vidtagits under senare år för att påskynda omställningen till en fossilfri transportsektor och utskottet kan med tillfredsställelse konstatera att koldioxidutsläppen från nya bilar minskar kraftigt, både genom elektrifiering och genom energieffektivisering. Vidare har försäljningen av miljöfordon vuxit snabbt under senare år. Utskottet ser hoppfullt på möjligheten att kraftigt minska utsläppen från fordonssektorn.

Utskottet välkomnar regeringens ambition i fråga om satsningar på elektrifiering och utbyggnad av laddinfrastruktur för att påskynda transportsektorns omställning. Utskottet uppmärksammar också att regeringen tillkallat en särskild utredare med uppdrag att analysera och föreslå vissa åtgärder för att påskynda elektrifieringen av sektorn. Vidare noterar utskottet att regeringen även beslutat om flera uppdrag åt bl.a. Trafikanalys och Transportstyrelsen som handlar om att skapa förutsättningar för en snabb elektrifiering.

I regeringens klimatpolitiska handlingsplan presenterar regeringen ytterligare åtgärder som syftar till att påskynda omställningen till nollutsläpp genom förstärkt stöd och regeländringar. Regeringen föreslår bl.a. en skrotningssubvention för att skapa incitament till att fasa ut äldre bilar ut flottan. Subventionen bör enligt regeringen vara villkorad med köp eller leasing av en elbil. Vidare betonar regeringen i handlingsplanen att tydliga förutsättningar bör ges

i god tid för samhällets utfasning av fossila drivmedel, men att det för detta krävs en utökad samhällsanalys. Utskottet delar denna bedömning.

Vad gäller konvertering av fordon konstaterar utskottet att Konjunkturinstitutet utrett frågan. I institutets uppdrag ingick bl.a. att analysera förutsättningarna för och kostnadseffektiviteten i att konvertera befintliga fordon till lågutsläppsfordon så att de kan drivas med el eller förnybara drivmedel. Utskottet följer den fortsatta beredningen av utredningens förslag.

Sammanfattningsvis konstaterar utskottet att det pågår ett omfattande arbete med att skapa förutsättningar för en fossilfri fordonsflotta. Mot den bakgrunden ser utskottet inte skäl att för närvarande ta något initiativ med anledning av motionsförslagen. Utskottet avstyrker således motionerna 2023/24:996 (MP) yrkande 46, 2023/24:1519 (MP) yrkandena 42 och 49, 2023/24:2342 (V) yrkandena 1 och 4 samt 2023/24:2465 (C) yrkande 87 i denna del.

## Tillgång till laddning och fossilfri tankning

### **Utskottets förslag i korthet**

Riksdagen avslår motionsförslag om tillgång till laddning och fossilfri tankning. Utskottet konstaterar att det pågår ett intensivt arbete med att förbättra tillgången till både biodrivmedel och elektrobränslen i hela landet i syfte att underlätta för alternativa bränslen.

Jämför reservation 4 (C) och 5 (MP).

### **Motionerna**

I kommittémotion 2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) föreslås i yrkande 87 i denna del att pumplagen ses över för att möjliggöra fler fossilfria drivmedel. I yrkande 93 anför motionärerna att en nationell plan bör beredas för att identifiera kritiska stråk där nyttjandegraden av bränslecellsfordon väntas vara hög, för att möjliggöra en snabbare utbyggnad av vätgasinfrastrukturen med nationell samordning samt identifiering av strategiska noder för vätgasproduktion. Vidare anför i yrkande 94 att regeringen skyndsamt bör återkomma med förslag till en nationell handlingsplan i enlighet med förordningen om infrastruktur för alternativa bränslen.

I kommittémotion 2023/24:1519 av Elin Söderberg m.fl. (MP) föreslås i yrkande 45 att det ska tas fram en nationell plan för tankställen för biogas.

## Bakgrund

### *Pumplagen*

För att trygga tillgången till förnybara drivmedel beslutade riksdagen i december 2005 att anta regeringens förslag till lag (2005:1248) om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel, den s.k. pumplagen (prop. 2005/06:16, bet. 2005/06:TU6, rskr. 2005/06:134). Lagen syftade till att öka tillgängligheten till förnybara drivmedel i hela Sverige, främst mot bakgrund av att tillgängligheten hade bedömts som ett av de största hindren mot en ökad användning av förnybara drivmedel. I ett första steg berördes tankställen som sålde mer än 3 000 kubikmeter bensen eller diesel per år. Därefter skärptes kraven successivt till 2009 då alla säljställen med en försäljningsvolym överstigande 1 000 kubikmeter motorbensen eller dieselbränsle skulle vara skyldiga att tillhandahålla minst ett förnybart drivmedel. I juni 2014 beslutade riksdagen om en lättnad i lagen genom att höja denna gräns för skyldigheten att tillhandahålla förnybara bränslen till 1 500 kubikmeter motorbränsle (prop. 2013/14:181, bet. 2013/14:TU13, rskr. 2013/14:301).

### *Vätgas som fordonsbränsle*

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

I januari 2021 gav den dåvarande regeringen Energimyndigheten i uppdrag att ta fram förslag till en strategi för vätgas och elektrobränslen (I2021/00332). Regeringen preciserade att strategin och de eventuella åtgärdsförslagen skulle syfta till att underlätta omställningen till fossilfrihet. Åtgärdsförslagen skulle inkludera kostnadsuppskattningar och samhällsekonomiska konsekvenser och baseras på åtgärdernas möjligheter att samhällsekonomiskt effektivt bidra till att uppfylla klimatmålen.

Energimyndigheten redovisade uppdraget i november 2021. I arbetet med strategin analyserade Energimyndigheten olika hinder för att identifiera effektiva insatser som kunde vidtas. Eftersom utvecklingen för vätgas går snabbt har åtgärder som kan genomföras de närmaste fem åren prioriterats i strategin. Strategin sätter en riktning som kan vara gemensam för staten och näringslivet. Den gör också tydligt vilka förutsättningar som behöver komma på plats för att den potential som användningen av vätgas och elektrobränslen bjuder ska kunna nyttjas. Strategin sätter konkreta mål till såväl 2030 som 2045. Den identifierar även ett antal viktiga åtgärder och initiativ att genomföra för en positiv vätgasutveckling, bl.a. att utreda behoven av ytterligare styrmedel som minskar kostnadsgapet mellan fossilfri och fossil vätgas och att etablera en plattform för systematisk dialog mellan företag, branschorganisationer och offentliga aktörer.

### *Biogas som fordonsbränsle*

Energimyndigheten publicerade i september 2023 sin årliga rapport som redovisar resultat och analys av rapporteringen enligt regelverken för hållbarhetskriterier, reduktionsplikt och drivmedelslagen, Drivmedel 2022 (ER 2023:19). Av rapporten framgår att omställningen av transportsektorn har påbörjats och att fordonsgasen, som under 2022 var i princip 100 procent biogas, är en viktig faktor för att omställningen ska bli verklighet.

### *Innovationskluster för flytande biogas*

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

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

## **Pågående arbete**

### *En analys av pumplagen*

Regeringen konstaterar i den klimatpolitiska handlingsplanen (skr. 2023/24:59) att den s.k. pumplagen, lagen (2005:1248) om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel, har kritiserats för att öka kostnaderna för drivmedelsleverantörer utan att bidra till tillräcklig klimatnytta. Det har bl.a. anförts att det runt om i Sverige finns flera tankstationer, inte minst i gles- och landsbygder, som tvingats lägga ned sin verksamhet på grund av dålig lönsamhet. Regeringen framhåller i den klimatpolitiska handlingsplanen att det för att nå målet om noll nettoutsläpp av växthusgaser senast 2045 krävs en omfattande elektrifiering av transportsektorn. Regeringen påminner i sammanhanget om att el, oavsett produktionskälla, inte räknas som förnybart drivmedel i pumplagen. Regeringens förslag till en övergripande samhällsanalys av vilka åtgärder som bör vidtas för utfasningen av fossil bensin och diesel omfattar därför även en analys av vilka krav som bör ställas när det gäller att tillhandahålla förnybara drivmedel, inklusive om kraven bör breddas till att även omfatta fossilfria drivmedel, inte minst i glesbygd.

### *Arbetet inom EU*

Direktiv 2014/94/EU om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen (AFID-direktivet) har i Sverige genomförts genom lagen (2016:915) om krav på installationer för alternativa drivmedel och förordningen (2016:917) om krav på installationer för alternativa drivmedel. Lagen innehåller bestämmelser om hur installationer för alternativa drivmedel ska vara utformade och om information till användarna av sådana installationer.

Europeiska kommissionen presenterade den 14 juli 2021 ett förslag till förordning om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa drivmedel (AFIR-förordningen) som ska ersätta AFID-direktivet. Förslaget är en del av lagstiftningspaketet för att nå EU:s skärpta klimatmål till 2030, det s.k. Fit for 55-paketet. Det nuvarande direktivet (2014/94/EU) ställer krav på att medlemsstaterna ska ta fram handlingsprogram för utbyggnaden av infrastruktur för alternativa drivmedel. Handlingsprogrammet ska innehålla nationella syften och mål för utbyggnaden av ladd- och tankstationer för olika typer av alternativa drivmedel, såsom elektricitet, vätgas och naturgas, samt åtgärder för att nå målen. Utöver krav på att ta fram en handlingsplan anges i direktivet att medlemsstaterna ska säkerställa att gemensamma tekniska standarder uppfylls för laddstationer för fordon, för tankstationer och för landströmsanläggningar. I kommissionens förslag görs bedömningen att det behövs en ambitionshöjning för att nå unionens klimatmål för 2030. Det övergripande syftet med förslaget till EU-förordning är att det ska finnas en tillgänglig och användbar infrastruktur för alternativa drivmedel i hela EU. Förslaget innehåller bl.a. bindande mål för medlemsstaterna för utbyggnad av publik laddinfrastruktur längs vägnätet men även bindande mål för utbyggnad av tankställen för vätgas. Medlemsstaterna ska säkerställa att det senast den 31 december 2030 finns tankställen för vätgas längs det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) och vid urbana knutpunkter. Avståndet mellan tankställena får vara som mest 150 kilometer och de måste uppfylla en särskilt angiven minimikapacitet.

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

### *En strategi för vätgas och elektrobränslen*

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

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

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

I dagsläget saknas officiell statistik över tankinfrastruktur för vätgas. Energimyndigheten arbetar med att utveckla statistiken men behöver bli utsedd till statistikansvarig myndighet för infrastruktur inom energiområdet för att få ett tydligt mandat för fortsatt arbete.

Transporter är en samhällskritisk funktion som behöver fungera både i normala tider och i tider av kris. Deras robusthet måste därför säkerställas. Myndigheterna framhåller att det i dag finns en bred hotbild mot Sveriges energiförsörjning, i form av såväl naturkatastrofer och tekniska fel som antagonistiska angrepp, dvs. medvetna angrepp. Därför måste risk- och sårbarhetsanalyser genomföras kontinuerligt vid en övergång till ett elektrifierat transportsystem, enligt rapporten.

Med utgångspunkt i målbilden för den framtida infrastrukturen och den genomförda analysen redovisar Energimyndigheten och Trafikverket i rapporten ett handlingsprogram för laddinfrastruktur och tankinfrastruktur för vätgas. Myndigheterna föreslår ett drygt tiotal åtgärder som rör vätgas för transportsektorn. Förslagen bereds i Regeringskansliet.

### *Regeringens klimatpolitiska handlingsplan*

Regeringen understryker i klimathandlingsplanen att utvecklingen och användningen av vätgas kommer att ha stor betydelse för omställningen till ett utsläppsfritt samhälle och kommer att ha stor påverkan på framtida elbehov i Sverige och Europa.

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

Energimyndigheten ska också ta fram nationella råd och rekommendationer för hanteringen av vätgas och vätgasledningar och följa upp vätgasens utveckling i Sverige och internationellt.

Under våren 2022 genomförde Energimyndigheten en första utlysning för regionala elektrifieringspiloter för tung trafik. Intresset för utlysningen var stort, och totalt beviljades stöd till 140 laddstationer, 12 vätgastank-stationer samt en kombinerad ladd- och vätgastankstation för totalt 1,4 miljarder kronor.

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

### **Tidigare riksdagsbehandling**

Utskottet har tidigare hanterat frågor om fossilfri tankning och tillgång till laddinfrastruktur i betänkandet 2022/23:TU10 Vägtrafik- och fordonsfrågor. Utskottet konstaterade sammanfattningsvis att det pågår ett intensivt arbete med att förbättra tillgången till både biodrivmedel och elektrobränslen i landet i syfte att underlätta för alternativa bränslen. Mot den bakgrunden såg inte utskottet att det fanns skäl att ta något initiativ med anledning av motionsyrkandena och utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena. Riksdagen biföll utskottets förslag.

### **Utskottets ställningstagande**

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

sammanhanget även påminna om att det sedan 2016 finns en lag om krav på installationer för alternativa drivmedel som införlivar bestämmelser i AFID-direktivet i svensk rätt.

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

Utskottet vill samtidigt betona vikten av att de åtgärder som vidtas ger klimatteffekter. I regeringens klimatpolitiska handlingsplan konstaterar regeringen att den s.k. pumplagen har kritiserats för att öka kostnaderna för drivmedelsleverantörerna utan att bidra till tillräcklig klimatnytta. Regeringens förslag till en övergripande samhällsanalys av vilka åtgärder som bör vidtas för utfasningen av fossil bensin och diesel omfattar därför även en analys av vilka krav som bör ställas när det gäller att tillhandahålla förnybara drivmedel, inklusive om kraven bör breddas till att även omfatta fossilfria drivmedel, inte minst i glesbygd. Utskottet välkomnar detta.

Utskottet ser positivt på den pågående utbyggnaden av vätgasstationer i landet, som sker med bl.a. investeringsstöd från EU och Klimatklivet. Utskottet ser också positivt på den fortsatta beredningen av Energimyndighetens och Trafikverkets förslag i den nationella handlingsplanen för laddinfrastruktur och tankinfrastruktur för vätgas som redovisades i november 2023. Utskottet noterar också att användningen av fordonsgas, inte minst flytande sådan, ökat kraftigt under senare år. Sedan 2012 har också antalet publika tankställen för gas ökat med ca 40 procent, vilket utskottet ser som en positiv utveckling.

Utskottet kan konstatera att det pågår ett intensivt arbete med att förbättra tillgången till både biodrivmedel och elektrobränslen i hela landet i syfte att underlätta för alternativa bränslen. Mot den bakgrunden ser utskottet inte att det finns skäl att för närvarande ta något initiativ med anledning av motionsförslagen. Utskottet avstyrker därför motionerna 2023/24:1519 (MP) yrkande 45 och 2023/24:2465 (C) yrkandena 87 i denna del, 93 och 94.



## Vissa andra styrmedel i fråga om transportsektorns klimatmål

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om olika styrmedel för att nå transportsektorns klimatmål. Utskottet pekar bl.a. på de olika initiativ som tagits i frågorna.

Jämför reservation 6 (SD) och 7 (C).

### Motionerna

I partimotion 2023/24:2458 av Muharrem Demirok m.fl. (C) föreslås i yrkande 2 att möjligheterna att göra det billigt att leasa både nya och begagnade miljöbilar ses över.

I kommittémotion 2023/24:414 av Thomas Morell m.fl. (SD) föreslås i yrkande 17 att möjligheten att stifta lagar mot att kommuner skadligt begränsar biltrafiken på kommunal nivå ska utredas. Som skäl hänvisar motionärerna till de begränsningar som Stockholms stad planerar för bilar som inte är eldrivna och pekar på de negativa effekter det kommer att få för näringsliv och privatpersoner som fortfarande kör med bensin- eller dieseldrivna bilar.

Ulrika Heie m.fl. (C) anför i kommittémotion 2023/24:2465 yrkande 76 att miljöbilsdefinitionen ska vara teknikneutral och fokusera på fordonets utsläpp, ”well-to-wheel”. Enligt motionärerna bör hänsyn tas till utsläppen från ett fordon ur ett livscykelperspektiv. Att endast räkna utsläppen ur avgasröret ger en missvisande bild av fordonssektorns utsläpp, anser motionärerna.

### Bakgrund

#### *Myndigheternas upphandling och miljöbilsdefinitionen*

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

Upphandlingsmyndigheten fick i december 2019 i uppdrag av regeringen att lämna förslag på åtgärder för att offentlig upphandling ytterligare ska kunna bidra till att nå klimatmålen och för att de upphandlingsinsatser som ger störst klimatnytta för pengarna ska kunna prioriteras. I mars 2021 lämnade myndigheten åtgärdsförslag för hur offentliga upphandlingar ytterligare ska kunna bidra till att klimatmålen nås. Förslagen är i huvudsak sådana som

regeringen och statliga myndigheter kan driva och besluta om. Det handlar bl.a. om att staten ska visa vägen, om tydligare regelverk och om att höja upphandlande organisationers kompetens kring effektiv och hållbar upphandling.

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

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

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

### *Energideklaration för personbilar*

Konsumentverket uppger att det kan vara svårt att beskriva och marknadsföra bilar miljöegenskaper på ett korrekt sätt. Det kan också vara svårt för konsumenterna att värdera de miljöargument som används i marknadsföringen, och därför ställs det höga krav på dessa. Den som marknadsför en ny personbil är i de flesta fall skyldig att ange bilens bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp enligt Konsumentverkets allmänna råd (KOVFS 2018:3) om information om nya personbilars bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp. Den som säljer eller privatleasar nya personbilar till konsumenter behöver sedan 2019 använda värden enligt det globalt harmoniserade provningsförfarandet för lätta bilar (Worldwide Harmonised Light Vehicle Test Procedure, WLTP) för att ange bilens bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp.

### *Kommunala miljözoner*

Miljözoner används för att begränsa användningen av bensin- och dieselfordon som inte har fullgod utsläppsklass inom tätorter där luftkvaliteten har överstigit EU:s gränsvärden. Därigenom ska luftkvaliteten i områden där människor bor och arbetar förbättras. Miljözoner regleras i 4 kap. 22–24 §§ trafikförordningen (1998:1276). Den tidigare regeringen beslutade hösten 2018 att möjliggöra för kommuner att från den 1 januari 2020 införa särskilda

miljözoner för lätta fordon med miljörelaterade krav som styr vilka fordon som får köra inom ett visst område.

Det är kommunerna själva som avgör om och var miljözoner ska införas. Systemet med miljözoner innebär att kommuner kan besluta att vissa fordon stängs ute från särskilt miljö känsliga områden. Efter den 1 januari 2020 kan kommuner införa miljözon klass 1, 2 eller 3. När det gäller miljözon klass 1 är grundregeln att en tung lastbil eller tung buss får köra i en miljözon klass 1 i sex år från första registrering, med vissa undantag. Miljözon klass 1 för tunga fordon finns enligt Transportstyrelsen i dag i Stockholm, Göteborg, Malmö, Mölndal, Uppsala, Helsingborg, Lund och Umeå. När det gäller miljözon klass 2 omfattas personbilar, lätta bussar och lätta lastbilar. För att få köra i miljözon klass 2 måste såväl fordon med gnisttända motorer (t.ex. bensinmotor) som fordon med kompressionstända motorer (dieselmotor) uppfylla vissa krav. Den 1 juli 2022 skärptes kraven för bilar med kompressionstända motorer. När det gäller miljözon klass 3 ställs de högsta kraven. Där får endast elfordon, bränslecellsfordon och gasfordon köra, lätta som tunga fordon, med tillägget att för gasfordon gäller utsläppskrav Euro VI. När det gäller tunga fordon får även laddhybrider köra om fordonet uppfyller utsläppskraven för Euro VI. Motorcyklar och mopeder omfattas dock inte av någon miljözon. De bestämmelser som finns om miljözoner medger undantag för vissa fordon, t.ex. fordon som används i samband med färdtjänst, fordon vars förare eller passagerare har ett parkeringstillstånd för rörelsehindrade och fordon som har anpassats eller anskaffats med bilstöd.

I Transportstyrelsens regleringsbrev för 2018 fick myndigheten i uppdrag att föreslå hur man kan säkerställa att bestämmelserna om miljözoner följs. I uppdraget ingick också att identifiera och föreslå åtgärder mot eventuella administrativa hinder samt att utreda hur annan närliggande lagstiftning kan harmoniseras med miljözonsbestämmelserna. Transportstyrelsen fick även i uppdrag att informera kommuner, allmänheten och statliga myndigheter om bestämmelserna om miljözoner. Transportstyrelsen har sedermera i rapporten Hur ska regelefterlevnaden av miljözonsbestämmelser säkerställas? (TSG 2018-148) föreslagit att trafikförordningen kompletteras med bestämmelser om att de fordon som inte får framföras i miljözoner inte heller får stannas eller parkeras inom miljözoner på allmän plats där kommunen är huvudman för hållande av allmänna platser. Transportstyrelsen framhåller på sin webbplats att den kommun som överväger att införa en miljözon behöver göra avvägningar mellan nyttan och de konsekvenser som reglerna får. Myndigheten har därför ställt samman generella rekommendationer på området. Transportstyrelsen ska löpande, när så är påkallat, föreslå ändringar av miljözonsbestämmelserna. Författningsändringar kan t.ex. aktualiseras vid beslut om skärpta avgaskrav eller om kommuner efterfrågar det.

## Pågående arbete

Regeringen gav Energimyndigheten i uppdrag att analysera möjligheten att förbättra vägledningen till konsumenter om lätta fordons energianvändning och koldioxidutsläpp vid försäljning och marknadsföring. I uppdraget ingick att ta fram ett förslag på en vägledning, exempelvis i form av en märkning, som väger in energianvändning och koldioxidutsläpp och som tar hänsyn till fordonets hela livscykel. Uppdraget redovisades i april 2022 i rapporten Vägledning om lätta fordons energianvändning och koldioxidutsläpp (dnr. 2020–25875).

Myndigheten föreslår i rapporten en märkning som till utseendet liknar den europeiska energimärkningen, med de mest relevanta delarna synliga på märkningen och en QR-kod som leder vidare till en landningssida med mer fördjupad information. Märkningen är uppdelad i två kategorier. Den övre delen, med en tydlig rangordning av fordon, gäller fordonets användningsfas. Den nedre delen, med mer generell information, gäller fordonets hela livscykel. För fordonets användningsfas finns det standardiserade och fordons-specifika uppgifter som möjliggör detaljerad konsumentinformation. För övriga faser av fordonets livscykel saknas detta eftersom inga standardiserade metoder finns för att beräkna livscykelanalysen.

Energimyndighetens förslag har remissbehandlats och bereds inom Regeringskansliet.

I regeringens klimatpolitiska handlingsplan (skr. 2023/24:59) anför regeringen att en fordonsmärkning för lätta fordon bör införas för att främja konsumenters val av klimatsmarta fordon. Märkningen bör enligt regeringen utöver utsläpp ur avgasröret även redovisa fordonets energieffektivitet och livscykelutsläpp.

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

Fossilfritt Sverige initierade 2017 Tjänstebilsutmaningen som går ut på att företag, organisationer, kommuner och regioner enbart ska köpa eller leasa miljöbilar, dvs elbilar (inklusive vätgas), laddhybrider eller biogasbilar, som tjänstebilar och förmånsbilar. Fossilfritt Sverige anför att 50 procent av alla nya bilar i Sverige köps av företag och organisationer, och de bilar som de köper eller leasar nu är de som kommer ut på begagnatmarknaden om några år. Genom Tjänstebilsutmaningen kan företagen därmed inte bara minska sina egna klimatavtryck, utan också bidra till omställningen av hela Sveriges fordonsflotta.

## Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet behandlade senast frågan om andra styrmedel när det gäller transportsektorns klimatmål i betänkandet 2022/23:TU10 Vägtrafik- och fordonsfrågor. Utskottet pekade bl.a. på gällande regelverk och konstaterade sammanfattningsvis att det saknades skäl att vidta några åtgärder. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena. Riksdagen biföll utskottets förslag.

## Utskottets ställningstagande

Utskottet kan inledningsvis konstatera att införandet av miljözoner i tätorter är en kommunal befogenhet. Samtidigt vill utskottet understryka vikten av att det vid införandet av miljözoner görs grundläggande avvägningar mellan nyttan och de konsekvenser som bestämmelserna får för invånarna, även om det är möjligt att göra undantag för vissa typer av transporter. Utskottet saknar dock anledning att föreslå några ändringar i gällande ordning.

Vidare kan utskottet konstatera att det i regeringens klimatpolitiska handlingsplan anförs att en fordonsmärkning för lätta fordon bör införas för att främja konsumenters val av klimatsmarta fordon. Märkningen bör enligt regeringen utöver utsläpp ur avgasröret även redovisa fordonets energieffektivitet och livscykelutsläpp. Utskottet välkomnar regeringens bedömning.

Vad gäller frågan om en miljöbilsdefinition som är teknikneutral och fokuserar på fordonets utsläpp vill utskottet påminna om förordningen om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar från 2020. Förordningen omfattar bl.a. en miljöbilsdefinition och syftar till att främja användningen av miljöanpassade och trafiksäkra bilar. Förordningen gäller för myndigheter under regeringen.

Utskottet noterar dessutom det initiativ som togs av Fossilfritt Sverige 2017 genom Tjänstebilutmaningen. Initiativet går ut på att företag, organisationer, kommuner och regioner enbart ska köpa eller leasa miljöbilar, som tjänstebilar och förmånsbilar, eftersom de bilar som de köper eller leasar i dag är de som kommer ut på begagnatmarknaden om några år. Genom Tjänstebilutmaningen hoppas Fossilfritt Sverige bidra till omställningen av hela Sveriges fordonsflotta. Utskottet ser positivt på detta.

Utskottet finner sammanfattningsvis inte skäl att vidta några åtgärder med anledning av motionsförslagen. Utskottet avstyrker således motionerna 2023/24:414 (SD) yrkande 17, 2023/24:2458 (C) yrkande 2 och 2023/24:2465 (C) yrkande 76.

## Självkörande fordon

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om självkörande fordon. Utskottet framhåller att självkörande fordon kommer att få genomgripande konsekvenser och vara en viktig del i det framtida transportsystemet. Utskottet ser positivt på de försök och testområden som utformats inom området samt de initiativ som tagits av ansvariga myndigheter. Jämför reservation 8 (SD) och 9 (C).

### Motionerna

I kommittémotion 2023/24:414 av Thomas Morell m.fl. (SD) föreslås i yrkande 43 att det ska skapas tekniska testområden för utprovning av ny teknik. Motionärerna anför att ny teknik ger möjlighet att lösa framtidens transportbehov. Tekniken behöver dock testas och det bör skapas tekniska testområden i naturlig trafikmiljö. Enligt motionärerna behöver även tillståndsförfarandet för tekniska tester i verklig trafikmiljö förenklas. I yrkande 49 anfördes att de juridiska frågeställningarna när det gäller självkörande fordon bör utredas. Motionärerna anser att bl.a. ansvarsfrågan behöver utredas, dvs. huruvida det är fordonstillverkaren, fordonsägaren, väghållaren eller den som för tillfället vistas i fordonet som ska ställas till svars för eventuella tillbud.

I kommittémotion 2023/24:2465 yrkande 64 föreslår Ulrika Heie m.fl. (C) åtgärder för att främja autonomi och teknikutveckling inom transportsystemet och förbättrade mobilitetstjänster över hela landet. Motionärerna vill att lagstiftningen ska följa teknikutvecklingen och inriktas på funktionalitet framför tekniskspecifika krav. Motionärerna framhåller att teknikutvecklingen ofta får stor effekt på transportsystemet och att tidigare testverksamhet visar att Sverige har stor potential på området.

I motion 2023/24:709 understryker David Josefsson (M) behovet av tydliga regelverk, en strategi för testverksamhet och användande av autonoma och elektrifierade fordon. Motionären pekar bl.a. på att dagens regelverk och förutsättningar för tester är oklara och att det saknas en tydlig svensk strategi för framför allt autonoma fordon, vilket gör att Sverige riskerar att bli utkonkurrerat av andra länder.

### Bakgrund

Utvecklingen av automatiserad körning på väg är en del av en mer omfattande utveckling av automatisering och uppkoppling av transportsystemet och av samhället i stort. Automatiserad körning kan sägas innebära att ett automatiserat körsystem utför delar av eller hela den dynamiska köruppgiften. Det finns inte någon allmänt vedertagen definition av automatiserade eller

självkörande fordon. Med automatiserade fordon menas vanligen ett motor-drivet fordon som kan framföras av ett automatiskt körsystem.

## **Pågående arbete**

### *Försöksverksamhet med självkörande fordon*

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

Storskaliga försök på väg, liksom andra försök med automatiserade fordon, har varit möjliga i många år. Det pågår försöksverksamheter med självkörande fordon på olika håll i landet men även internationellt.

Företrädare för regeringen har också deltagit aktivt i det internationella arbetet inom EU och FN:s ekonomiska kommission för Europa (United Nations Economic Commission for Europe, UNECE) och genom bilaterala samarbeten för att främja försök med och införande av automatiserad körning av fordon på ett säkert sätt. Inom UNECE har arbetet bl.a. resulterat i förslag till ändringar i 1968 års vägtrafikkonvention, som tillåter automatiserad körning på högre nivåer.

Vad gäller de krav som kan ställas på infrastrukturen, data och uppkoppling pågår också arbete både nationellt och internationellt. Trafikverket tar löpande fram underhållsplaner för bl.a. vägmarkeringar och skyltar som ska kunna avläsas av fordonet. Trafikverket fick i oktober 2021 i uppdrag att redogöra för vilka krav som ska ställas på den statliga väginfrastrukturens tillstånd samt bedöma och redogöra för behov av åtgärder för att möjliggöra användning av automatiserade fordon med förarstödande teknik. I juni 2022 redovisade Trafikverket sina slutsatser i rapporten Vägens stöd till automatiserade fordon (2022:087) där man bl.a. pekade på ett ökat framtida behov av digital information och digitala tjänster som kan komplettera den fysiska väginfrastrukturen för att därigenom öka tillgängligheten och säkerheten vid framförandet av automatiserade fordon. Enligt Trafikverket krävs det fortsatt utredning av vilken roll myndigheten och övriga aktörer ska ha i framtiden i fråga om att tillhandahålla digital information och tjänster för automatiserade fordon. Trafikverket framhåller också att arbetet med att ta fram gemensamma specifikationer och standardisering för vägutrustning har påbörjats på europeisk nivå.

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

Synbarheten är lägre på lågtrafikerade vägar (underhållstyp 5–6) där underhållet av vägmarkeringar prioriteras ned till förmån för de högtrafikerade vägarna.

### *Utveckling av självkörande fordon*

I november 2015 fick en särskild utredare i uppdrag att analysera vilka regelförändringar som behövs för en introduktion av förarstödjande teknik och helt eller delvis självkörande fordon på väg. I mars 2018 överlämnade utredaren slutbetänkandet Vägen till självkörande fordon – introduktion (SOU 2018:16). Utredningens utgångspunkt var att Sverige i så stor utsträckning som möjligt ska bejaka en snabb introduktion av fordon med automatiserade funktioner, som en del i ett större sammanhang där hela transportsektorn står inför stora förändringar. För att möta utvecklingen på området med automatiserad, elektrifierad och digitaliserad mobilitet så att denna kan ske på ett säkert och hållbart sätt krävs enligt utredningen en regelutveckling i flera steg. Utredningens förslag var avsett att påbörja en anpassning av regelverken, så att dessa inte hindrar utvecklingen av nya lösningar för en förbättrad transportpolitisk måluppfyllelse. Utredningen underströk att en säker utveckling av automatiserade transporter är en förutsättning för att få acceptans för den nya tekniken i samhället. Vidare ansåg utredningen att utvecklingen av automatiseringen inom yrkestrafiken samt för delade och kollektiva transporter är av särskilt intresse. Tekniken kan på sikt också ge nya möjligheter till mobilitet och transporter i glesbygd samt för personer som har begränsade möjligheter till egna transporter i dag.

Utredningsbetänkandet har remissbehandlats, och ärendet bereds inom Regeringskansliet.

Det pågår internationella processer inom UNECE och i EU när det gäller strategiska överväganden om införandet av automatiserad körning. När EU-kommissionen i maj 2018 antog en strategi för automatiserad och uppkopplad rörlighet inom ramen för det tredje mobilitetspaketet gavs den nya tekniken möjligheter till säkrare, mer tillgängliga och mer hållbara transporter. Teknikutvecklingen är både ett sätt att möta samhällsutmaningar, såsom klimat och hälsa, och en möjlighet att stärka konkurrenskraften och exportindustrin och skapa nya arbetstillfällen, såväl i Sverige som på EU-nivå. Kommissionens uppfattning är att det behövs ett ökat samarbete mellan EU, medlemsstaterna,



regionala och lokala myndigheter samt industrin och akademien för att påskynda en säker och hållbar marknadsintroduktion av automatiserade och uppkopplade fordon. Kommissionen menar också att det är viktigt att nyckeltekniken utvecklas i Europa och att den rättsliga ramen är modern och skapar förutsättningar som gynnar teknisk utveckling. Vidare antog EU-kommissionen i december 2020 en gemensam strategi för smart och hållbar mobilitet.

I sammanhanget kan även EU-kommissionens direktiv 2010/40/EU (ITS-direktivet) nämnas. Direktivet utformades för att utgöra ramen för att påskynda och samordna införandet och användningen av intelligenta transportsystem (ITS) tillämpat på vägtransporter och dess gränssnitt mot andra transportslag. Genom att tekniken har utvecklats avsevärt sedan dess blev det nödvändigt med en radikal reform av den rättsliga ramen och den 15 december 2021 lade kommissionen fram ett förslag om en översyn av direktivet. Förslaget ingår i ett paket med lagstiftningsinitiativ som ska bidra till målen om minskade koldioxidutsläpp, digitalisering och större motståndskraft i transportinfrastrukturen. Det reviderade direktivet antogs i oktober 2023.

Vidare kan nämnas att i augusti 2022 antogs kommissionens genomförandeförordning (EU) 2022/1426 om tillämpningsföreskrifter för Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/2144 vad gäller enhetliga förfaranden och tekniska specifikationer för typgodkännande av automatiska körsystem i helautomatiserade fordon. Genomförandeförordningen innehåller tekniska specifikationer för fordon som är helt automatiserade och som kan föras utan en förare på plats i fordonet. Det innebär att automatiserade fordon som motsvarar de tekniska specifikationerna i de båda EU-förordningarna nu kan sättas på marknaden.

För att komplettera genomförandeförordningen och för att underlätta att automatiserade fordon utvecklas och kommer ut på marknaden i Sverige föreslog regeringen i oktober 2023 att det ska införas svenska trafikregler som anger var fordon får färdas. Regeringen konstaterade i sammanhanget att oklarheter i trafikreglerna kunde medföra att helautomatiserade fordon inte sätts på marknaden i Sverige och att utvecklingen avstannar. Regeringens förslag utgörs av en ny förordning som klargör att typgodkända automatiserade fordon bara får framföras inom särskilt utpekade områden eller på särskilda rutter. Trafikverket, eller kommunen om kommunen är väghållare, får besluta om platser och rutter där dessa fordon får föras. Förordningsförslaget innebär också att den som aktiverar det automatiska körsystemet ska anses som förare av fordonet. Förslaget till ny förordning har remissbehandlats och föreslås träda i kraft den 1 juli 2024.

Trafikverket ska genom sin forsknings- och innovationsverksamhet bidra till att stärka svensk forskning och innovation inom transportområdet så att dessa bidrar till att de transportpolitiska målen, inklusive klimatmålen, kan nås. Trafikverkets forsknings- och innovationsplan beskriver de övergripande målsättningarna, aktuella prioriteringar och de processer och regler som gäller.

Trafikverket uppger att myndigheten arbetar för att de befintliga transportsystemen utvecklas men också följer utvecklingen inom nya innovativa transportsystem som kan komplettera de klassiska redan existerande systemen. Trafikverket betonar att det är viktigt att bygga strategisk kunskap om teknikutveckling och digitalisering, och ett område som är viktigt är framtidens färdmedel och fordon. Trafikverket understryker i sammanhanget att fordon i dag till stor del är uppkopplade, vilket kan användas för att skapa en hållbar och säker miljö.

I april 2022 presenterade Trafikverket 34 konkreta åtgärder som ska öka takten i digitaliseringen av vägtransportsystemet. Färdplan 2022 visar Trafikverkets samlade riktning inom området digitalisering av vägtransportsystemet och speglar nya förutsättningar, utvecklingsbehov och åtgärdsförslag som bidrar till tillgänglighet i ett hållbart samhälle. I Trafikverkets inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037 anger myndigheten att den kommer att prioritera deltagandet i det europeiska partnerskapet Safe and Automated Road Transport (CCAM) som fokuserar på samverkande, samt uppkopplad och automatiserad mobilitet.

### *Ansvarsregler vid automatiserad körning*

Inom Regeringskansliet har man tagit fram förslag om ansvarsregler vid automatiserad körning och tillämpning av s.k. geostaket. I maj 2021 publicerades promemorian Ansvarsfrågan vid automatiserad körning samt nya regler i syfte att främja en ökad användning av geostaket (Ds 2021:28). I uppdragets första del om ansvar vid automatiserad körning ingick att utveckla och anpassa förslagen i SOU 2018:16 mot bakgrund av de synpunkter som lämnats i remissvaren samt den internationella utvecklingen på området. Dessutom ingick att analysera ansvarsfördelningen mellan olika aktörer under automatiserad körning samt förarens roll, uppgifter och ansvar när ett fordon kan framföras både manuellt och automatiserat. Vidare ingick att analysera behovet av straffrättsliga sanktioner eller andra sanktioner för trafikförseelser och trafikbrott vid automatiserad körning.

Uppdragets andra del handlar bl.a. om att överväga regeländringar med syftet att ge kommuner och andra väghållare förutsättningar att prioritera eller på annat sätt särbehandla fordon som använder geostaketillämpningar. Uppdraget innefattade även att analysera ansvarsfrågor när ett fordons funktionalitet tillfälligt och automatiskt ändras genom styrning, främst via geostaket, möjligheter att styra fordons hastighet i förhållande till gällande hastighetsbegränsningar samt behovet av straffrättsliga sanktioner eller andra sanktioner för trafikförseelser och trafikbrott vid geostaketillämpningar.

Departementspromemorian har remissbehandlats och bereds inom Regeringskansliet.

I det ovan nämnda förslaget till ny förordning som regeringen presenterade och remitterade i oktober 2023 föreslås att det är den som aktiverar det automatiska körsystemet som ska anses som förare av fordonet.

## Tidigare riksdagsbehandling

Våren 2018 riktade riksdagen ett tillkännagivande till regeringen om att regeringen skyndsamt bör utarbeta en strategi för självkörande fordon (bet. 2017/18:TU15, rskr. 2017/18:324). Som grund för tillkännagivandet hänvisade utskottet till de utmaningar som är förknippade med införandet av självkörande fordon och att det är nödvändigt att säkerställa att Sverige även fortsättningsvis ska kunna hävda sig på området. Med en utvecklad strategi ansåg utskottet att arbetet med att införa denna angelägna transportlösning kommer att underlättas och påskyndas. Enligt regeringens skrivelse 2023/24:75 fortsätter beredningen av frågan om en strategi för självkörande fordon. I skrivelsen hänvisar regeringen också till arbete som pågår inom EU på området.

Våren 2020 riktade riksdagen ett tillkännagivande till regeringen om att den dels bör verka för att nödvändiga beslut fattas som möjliggör storskaliga tester i verklig miljö, dels bör ge Trafikverket i uppdrag att utreda hur stor del av det svenska vägnätet som kan användas av självkörande fordon samt ta fram en underhållsstrategi för vägmarkeringar (bet. 2019/20:TU11, rskr. 2019/20:223). Ärende bereds inom Regeringskansliet enligt regeringens skrivelse 2023/24:75.

Motionsyrkanden om självkörande fordon behandlades senast i utskottets betänkande 2022/23:TU10 Vägtrafik- och fordonsfrågor. Utskottet hänvisade bl.a. till pågående arbete och initiativ som tagits på området och föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena. Riksdagen biföll utskottets förslag.

## Utskottets ställningstagande

Självkörande fordon som drivs fossilfritt och framförs säkert kommer att få genomgripande konsekvenser och vara en viktig del i det framtida transportsystemet. Automatisering och elektrifiering går hand i hand och är avgörande för att Sverige ska ligga i den tekniska framkanten och nå klimatmålen. Utskottet välkomnar därför den omfattande utrednings- och försöksverksamhet som pågår och som syftar till att ställa om det svenska transportsystemet.

Storskaliga försök på väg, liksom andra försök med automatiserade fordon, har varit möjliga i många år. Det pågår försöksverksamheter med självkörande fordon på olika håll i landet men även internationellt. Utskottet noterar också att det framgår av förordningen om försöksverksamhet med automatiserade fordon vilka krav som måste vara uppfyllda för att få bedriva sådan försöksverksamhet. Ett av grundvillkoren är att kunna visa att försöksverksamheten kan bedrivas på ett trafiksäkert sätt.

Utskottet kan i sammanhanget även konstatera att det för närvarande pågår flera utredningar för att se till att frågor om krav på infrastruktur samt juridiska och regulatoriska frågor i samband med automatiserad körning tas om hand.

Utskottet vill även uppmärksamma det omfattande arbete som görs inom de ansvariga myndigheterna på området.

Utskottet ser positivt på om fler försök och testområden kan utformas och avser att även fortsättningsvis följa utvecklingen på området noga. Mot bakgrund av det arbete som bedrivs och de initiativ som tagits inom området finner utskottet emellertid inte skäl att för närvarande vidta någon åtgärd. Utskottet avstyrker motionerna 2023/24:414 (SD) yrkandena 43 och 49, 2023/24:709 (M) och 2023/24:2465 (C) yrkande 64.

## Besiktningmarknaden för fordon

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om att återreglera besiktningmarknaden för fordon. Utskottet konstaterar att marknaden i stort lever upp till kundernas krav på tillgänglighet.

Jämför reservation 10 (S).

### Motionerna

I kommittémotion 2023/24:2625 yrkande 39 vill Gunilla Svantorp m.fl. (S) se över hur en återreglering av besiktningmarknaden i Sverige skulle kunna gå till. Som skäl anför motionärerna att avregleringen av bilbesiktningen har resulterat i höjda priser och sämre tillgänglighet i glesbygd.

Eric Palmqvist (SD) föreslår i motion 2023/24:130 att man utreder möjligheten att införa en besiktninggaranti. Mot bakgrund av de svårigheter som finns att besiktiga vissa fordon i olika delar av landet skulle en besiktninggaranti kunna utformas så att fordonsägare har rätt till en tid för besiktning av sitt fordon, oavsett fordonstyp, inom en fastställd tid från dagen då man först försöker boka tid och inom en maximal sträcka från hemorten.

### Bakgrund

I oktober 2009 överlämnade regeringen proposition 2009/10:32 Fordonsbesiktning till riksdagen. Propositionen behandlades i trafikutskottets betänkande 2009/10:TU8. Riksdagen biföll regeringens lagförslag, som syftade till att öppna besiktningmarknaden för konkurrens och den 1 juli 2010 upphörde AB Svensk Bilprovningens monopol på kontrollbesiktning av motorfordon. I samband med omregleringen fick Transportstyrelsen i uppdrag att kontrollera att besiktningverksamheten fungerar väl i fråga om trafiksäkerhet, miljö, prisutveckling, teknikutveckling och tillgänglighet. Transportstyrelsen har publicerat årliga rapporter om fordonsbesiktningmarknaden sedan 2011.

I april 2021 överlämnade Riksrevisionen rapporten Omregleringen av besiktningmarknaden för fordon (RiR 2021:11) i vilken myndigheten granskar omregleringen av besiktningmarknaden för fordon. I sina iakttagelser och rekommendationer konstaterade Riksrevisionen bl.a. att

konkurrensen på besiktningmarknaden hade ökat men att förväntningarna i fråga om prisutveckling inte hade infriats. Antalet besiktningstationer och besiktningstekniker hade ökat och antalet personbilar per besiktningstation hade minskat sett över hela riket. Generellt hade tillgängligheten för konsumenterna därmed förbättrats. Riksrevisionen konstaterade dock att förbättringarna inte var jämnt fördelade och inte gällde hela landet. En nästintill oförändrad tillgänglighet i glesbefolkade regioner kunde enligt Riksrevisionen bero på att besiktningunderlagen inte var så stora och att besiktningstationerna därför kunde vara tillräckliga för att möta de lokala behoven. Vidare pekade Riksrevisionen på att det fram till omregleringen varit ett fast pris för besiktning i hela landet. Efter omregleringen hade dock de genomsnittliga marknadspriserna för kontrollbesiktning och ombesiktning av personbilar ständigt ökat.

I sin skrivelse (skr. 2021/22:32) med anledning av Riksrevisionens rapport framhöll regeringen att man delade Riksrevisionens bedömning att varken prisutvecklingen eller inslagen av entreprenörskap på besiktningmarknaden kunde sägas ha levt upp till de förväntningar som riksdagen hade vid tidpunkten för omregleringen av besiktningmarknaden. När det gällde frågan om tillgängligheten på besiktningmarknaden delade regeringen Riksrevisionens bedömning till viss del. Det faktum att tillgängligheten hade förbättrats, beräknat för landet som helhet, var enligt regeringen tydligt och positivt. Regeringen konstaterade dock samtidigt att tillgängligheten till kontrollbesiktning försämrades på sju orter i landet under 2020 då AB Svensk Bilprovning tog sina mobila besiktningstationer ur bruk.

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

Regeringen redovisade i sin skrivelse med anledning av Riksrevisionens granskning att Opus Bilprovning AB i maj 2021 hade aviserat att man avsåg att etablera mobila enheter för besiktning i glesbygden med start under 2022 och att man avsåg att följa besiktningmarknadens utveckling vad gällde tillgängligheten till besiktning, med särskilt fokus på hur denna tillgänglighet är geografiskt fördelad över landet. I februari 2024 hade Opus Bilprovning AB etablerat nio mobila besiktningstationer.

## Pågående arbete

Transportstyrelsen konstaterar i sin senaste redovisning av fordonsbesiktningmarknaden från oktober 2023 att marknaden fortsätter att utvecklas. Myndigheten pekar på att antalet besiktningföretag, besiktningstationer och besiktningstekniker ökade under 2022, även om konkurrensen mellan företagen fortfarande är måttlig (dnr. TSV 2023-1987). Kunderna är emellertid förhållandevis nöjda med tillgången och priserna för kontrollbesiktning höjdes inte lika mycket som genomsnittet i landet under förra året. Transportstyrelsens sammantagna bedömning är att marknaden i stort lever upp till kundernas krav på tillgänglighet.

## Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet behandlade regeringens skrivelse 2021/22:32 med anledning av Riksrevisionens rapport om omregleringen av besiktningmarknaden av fordon i betänkande 2021/22:TU7, Väg- och fordonsfrågor. I sitt ställningstagande ställde sig utskottet bakom Transportstyrelsens rekommendation att låta marknaden få vidareutvecklas utan ändringar i det bakomliggande regelverket. Utskottet avstyrkte de följdmotioner som lämnats med anledning av regeringens skrivelse.

Utskottet behandlade senast motionsyrkanden om besiktningmarknaden för fordon i betänkande 2022/23:TU10 Vägtrafik- och fordonsfrågor. Utskottet avstyrkte då motionsförslagen mot bakgrund av att utskottet inte fann anledning att vidta några åtgärder på området.

## Utskottets ställningstagande

I samband med att fordonsbesiktningmarknaden avreglerades 2010 fick Transportstyrelsen i uppdrag att kontrollera att besiktningens verksamhet fungerar väl när det gäller trafiksäkerhet, miljö, prisutveckling, teknikutveckling och tillgänglighet. I sin senaste redovisning av besiktningmarknaden från oktober 2023 konstaterar Transportstyrelsen att marknaden fortsätter att utvecklas. Myndigheten pekar på att antalet besiktningföretag, besiktningstationer och besiktningstekniker ökade under 2022, även om konkurrensen mellan företagen fortfarande är måttlig. Utskottet kan konstatera att Transportstyrelsens sammantagna bedömning är att marknaden i stort lever upp till kundernas krav på tillgänglighet.

Vidare noterar utskottet att regeringen i sin skrivelse med anledning av Riksrevisionens granskning 2021 anförde att Opus Bilprovning AB aviserat att man avsåg att etablera mobila enheter för besiktning i glesbygd. Utskottet kan konstatera att Opus Bilprovning AB i februari 2024 etablerat nio mobila besiktningstationer, vilket enligt utskottets uppfattning bör innebära en förbättrad tillgänglighet i glesbygd.

Mot bakgrund av detta finner utskottet inte skäl att vidta några åtgärder på området och avstyrker motionerna 2023/24:130 (SD) och 2023/24:2625 (S) yrkande 39.

## Vissa fordonsbesiktningsfrågor

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om vissa fordonsbesiktningsfrågor. Utskottet hänvisar till det arbete som för närvarande bedrivs och gällande bestämmelser i frågorna.

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

### Motionerna

I kommittémotion 2023/24:414 yrkande 54 vill Thomas Morell m.fl. (SD) att man ska verka för en gemensam databas för besiktigade fordon inom EU. Motionärerna uppmärksammar det växande antalet utländska fordon på svenska vägar samtidigt som det saknas resurser och personal hos trafikpolisen och tullen för att säkerställa att dessa fordon uppfyller grundläggande säkerhetskrav eller är kördugliga. En gemensam databas för fordonsbesiktning på EU-nivå skulle enligt motionärerna motverka detta. Även i motion 2023/24:282 av David Perez (SD) föreslås att Sverige ska verka för en gemensam databas för besiktade fordon inom EU.

I kommittémotion 2023/24:2465 yrkande 92 föreslår Ulrika Heie m.fl. (C) att Transportstyrelsen ska få i uppgift att utvärdera de besiktningsregler som gäller för gasfordon i syfte att se över om de är proportionerliga.

Lars Beckman (M) föreslår i motion 2023/24:701 att man ser till att Transportstyrelsen överväger att uppdatera föreskrifterna för en effektiv miljökontroll vid fordonsbesiktning. Motionären anför att när EU:s besiktningspaket presenterade i maj 2018 införde Transportstyrelsen nya regler för miljökontroll som leder till att besiktningsföretagen är skyldiga att godkänna fler miljödåliga bilar. För att Sverige åter igen ska bli ledande när det gäller utsläppskontroll vid besiktning bör Transportstyrelsen skyndsamt överväga att uppdatera föreskrifterna.

### Bakgrund

#### *Gällande rätt*

Löpande kontroll av fordons beskaffenhet och utrustning sker genom kontrollbesiktning och flygande inspektion. Kontrollbesiktning kan ske som periodiskt återkommande kontrollbesiktning eller efter föreläggande från Transportstyrelsen, en polisman eller en bilinspektör. Syftet med

kontrollbesiktningen är att säkerställa att ett fordon och tillhörande system genom sin användning inte har slitits ut så att de kan utgöra en trafikfara.

EU:s s.k. besiktningsspaket består av dels Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/45/EU av den 3 april 2014 om periodisk provning av motorfordons och tillhörande släpvagnars trafiksäkerhet och om upphävande av direktiv 2009/40/EG, dels Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/47/EU om tekniska vägkontroller av trafiksäkerheten hos nyttofordon i trafik i unionen och om upphävande av direktiv 2000/30/EG. De nationella bestämmelserna finns i fordonslagen (2002:574), fordonsförordningen (2009:211) och Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2017:54) om kontrollbesiktning. EU:s besiktningsspaket har genomförts i svensk rätt och tillämpas sedan den 20 maj 2018. Med anledning av EU-direktiven har Transportstyrelsen reviderat sina föreskrifter och gjort en översyn av föreskrifterna i övrigt.

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

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

### *Gemensamma EU-bestämmelser*

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



bestämmelser skulle tillämpas i samtliga medlemsstater fr.o.m. den 20 maj 2018.

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

### *Miljökontroll i fordonsbesiktning*

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

Den dåvarande regeringen gav i augusti 2018 Transportstyrelsen och Naturvårdsverket i uppdrag att analysera klimat- och miljöeffekterna av föreskrifterna om kontrollbesiktning och annan reglering som rör kontroll av motorfordon. Analysen skulle inkludera effekterna av de ändringar av föreskrifterna om kontrollbesiktning som trädde i kraft den 20 maj 2018. I september 2019 redovisade Transportstyrelsen och Naturvårdsverket att ändringarna inneburit såväl höjningar som sänkningar av gränsvärden för fordons utsläpp av olika ämnen. Myndigheterna framförde att det i stort fanns ett gott miljöskydd för fordon vad gäller tillverkning, godkännande, kontrollbesiktning, normalt brukande och återvinning, men när det gällde brukande var kontrollbesiktning och flygande inspektion av polis inte effektiva nog. En analys av regeländringarnas effekt i form av förändrade utsläpp visade att de skattade utsläppseffekterna av de genomförda regeländringarna var små. Det betonades att osäkerheten i analysen var stor, och myndigheternas bedömning var att de genomförda regeländringarnas miljö- och hälsoeffekter inte kunde kvantifieras närmare. På området fanns harmoniserad EU-reglering som skulle införas och respekteras, men det fanns möjlighet att göra vissa nationella tillämpningar. Transportstyrelsen är ansvarig för att införa EU-regleringen så att den stämmer överens med olika villkor och på ett sådant sätt att fordonsägare kan få en rättssäker bedömning av sitt fordon. I rapporten framhölls att mer träffsäkra mätinstrument för kontroll av gränsvärden av utsläpp var under utveckling. Det kommer att minska osäkerheten i mätningarna.

Fordonsbesiktningens branschen har under flera år påtalat att Sverige har bland de lägst ställda kraven i EU när det gäller miljökontroll vid fordonsbesiktning. I deras senaste branschrapport, Branschrapport 2024, konstateras att så fortfarande är fallet. De ser dock positivt på de förslag till tänkbara skärpningar som Transportstyrelsen presenterade 2023 i en rapport om skärpt miljökontroll vid fordonsbesiktning, se närmare nedan.

### *Besiktning av gasfordon*

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

### **Pågående arbete**

#### *Förutsättningar för skärpt miljökontroll vid fordonsbesiktning*

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

Rapporten bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

#### *Merkostnad vid besiktning av gasbil*

Regeringen gav den 15 april 2021 Transportstyrelsen i uppdrag att utreda förutsättningarna för åtgärder som gör att ägare av gasdrivna bilar betalar samma pris vid besiktning av bilen som ägare till andra typer av bilar. I uppdraget ingick att utreda möjligheterna att ta bort den merkostnad som det innebär att besiktiga bilar som drivs av gas. Om det inte är möjligt att ta bort merkostnaden skulle Transportstyrelsen enligt uppdraget föreslå hur en full

ekonomisk kompensation för denna merkostnad kan utformas. I redovisningen av uppdraget skulle nödvändiga författningsförslag ingå. Uppdragets första del redovisades i juni 2021 (TSG 2021-3831). Den andra delen av uppdraget, som avsåg nödvändiga författningsförslag inklusive konsekvensutredning av dessa, redovisades i oktober 2021 (TSG 2021-3831).

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

Transportstyrelsens förslag har remissbehandlats och bereds inom Regeringskansliet.

### **Tidigare riksdagsbehandling**

Utskottet behandlade besiktningfrågor senast i betänkande 2022/23:TU10 Vägtrafik- och fordonsfrågor. Utskottet hänvisade till det arbete som bedrivs av ansvariga myndigheter och gällande bestämmelser i frågorna, och föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena. Riksdagen biföll utskottets förslag.

I betänkande 2021/22:TU7 föreslog utskottet ett tillkännagivande till regeringen om att Sverige bör utreda konsekvenser av de svenska kraven på miljökontroll jämfört med miljökontrollen i andra länder i EU. Riksdagen beslutade i enlighet med utskottets förslag (rskr. 2021/22:152). Av regeringens skrivelse 2023/24:75 framgår att ärendet bereds vidare inom Regeringskansliet.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet vill betona att fordonsbesiktningen är viktig för att säkerställa att fordon är trafiksäkra. Med anledning av motionsförslaget om en gemensam EU-databas för besiktigade fordon, vill utskottet framhålla den nuvarande ordningen med gemensamma bestämmelser inom EU om krav på fordonsbesiktning. Dessa utgör en central del i att säkerställa trafiksäkerheten inom unionen, och utskottet anser att denna ordning är ändamålsenlig.

Vad gäller motionsförslaget om miljökontroll vid fordonsbesiktningen kan utskottet konstatera att frågan bereds inom Regeringskansliet.

Eftersom även gasdrivna fordon kan bidra till att nå utsläppsmålen för transportsektorn är det enligt utskottets mening viktigt att besiktningen av denna typ av fordon inte blir onödigt betungande för ägarna. Transportstyrelsen fick 2021 ett regeringsuppdrag att undersöka möjligheterna att kompensera fordonsägarna för de extra kostnader som uppstår i samband med besiktningen av gasfordon. Utskottet kan konstatera att Transportstyrelsens förslag bereds inom Regeringskansliet.

Utskottet finner för närvarande inte anledning att ta några ytterligare initiativ med anledning av motionsförslagen och avstyrker motionerna 2023/24:282 (SD), 2023/24:414 (SD) yrkande 54, 2023/24:701 (M) och 2023/24:2465 (C) yrkande 92.

## Tyngre och längre fordon

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om tyngre och längre lastbilar på vägnätet. Utskottet ser med tillförsikt på de utvecklingsmöjligheter och den potential som tyngre och längre fordonsekipage har inom vägtransportsektorn i Sverige och konstaterar att frågan är väl uppmärksammasad.

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

### Motionerna

Gunilla Svantorp m.fl. (S) anför i kommittémotion 2023/24:2625 yrkande 33 att längre lastbilar innebär en vinst för klimatet och kan stärka svensk industri. Det är därför bra att längre lastbilar på upp till 34,5 meter kommer att tillåtas på utpekade vägar enligt motionärerna.

I kommittémotion 2023/24:414 av Thomas Morell m.fl. (SD) föreslås i yrkande 19 att den högre bärighetsklassen BK4 skyndsamt bör införas på fler anpassade vägar. Motionärerna menar att arbetet med att upplåta hela BK1-vägnätet för BK4 behöver påskyndas.

Ulrika Heie m.fl. (C) anför i kommittémotion 2023/24:2465 yrkande 45 att åtgärder ska vidtas för att med stöd av genomförda utredningar och fattade beslut säkerställa att längre och tyngre lastbilar och tåg skyndsamt tillåts på ett tillräckligt, funktionellt och sammanhållet väg- och järnvägsnät i hela Sverige. I yrkande 56 anför motionärerna att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att inleda en dialog med kommuner, varuägare och godstransportörer i syfte att bistå kommuner i omklassningen av det primärkommunala vägnätet i anslutning till terminaler, hamnar och industrier m.m. från BK1 till BK4. Motionärerna uppmärksammar även att få kommunala vägar är utpekade som

BK4, vilket riskerar att utgöra ett stort hinder eftersom gods transporteras till och från en industri, terminal eller hamn på i de flesta fall kommunala vägar.

## Bakgrund

### *BK4*

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

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

Huvuddelen av de tunga vägtransporterna går på de större vägarna, som är dimensionerade för att klara tunga laster. Av det statliga vägnätet håller 96 procent de högsta bärighetsklasserna BK1 eller BK4. På dessa vägar går mer än 99 procent av trafikarbetet. På de mindre vägarna förekommer det bärighetsrestriktioner, vilket påverkar främst skogsbruket och jordbruket som genererar tunga transporter.

Trafikverket fick i december 2019 i uppdrag att upprätta en genomförandeplan för hur delar av det statliga vägnätet avses att upplåtas för BK4. Trafikverket ska enligt uppdraget även redogöra för hur myndigheten bidrar med generell information till kommuner och andra väghållare i frågor om upplåtande av vägnät för BK4. Trafikverket har sedermera årligen redovisat en uppdaterad genomförandeplan, senast i maj 2023. Denna redovisas närmare nedan.

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

Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) publicerade i mars 2021 rapporten Tyngre transporter på det kommunala vägnätet som ett kunskapsstöd för kommunala väghållare om BK4. I rapporten redogörs för hur många kommunala anslutnings- och genomfartsvägar som berörs av införandet av BK4 på det statliga vägnätet. Resultatet visade att det fanns

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

### *Längre lastbilar*

Finland och Sverige har sedan länge tillåtit 25,25 meter långa fordon på vägnätet, medan övriga Europa generellt har haft 18,75 meter som maximal fordonslängd. Nya regler i trafikförordningen (1998:1276) för längre fordon trädde i kraft den 31 augusti 2023 där maxlängden för lastbils kombinationer utökades från 25,25 meter till 34,5 meter. Åtgärden att tillåta längre lastbilar uppskattas enligt regeringen ha potential att minska koldioxidutsläppen från de tunga vägtransporterna med 4–6 procent. Längre och tyngre fordon kräver dock vissa anpassningar av infrastrukturen.

Trafikverket har på regeringens uppdrag utrett och rapporterat förutsättningarna för att framföra längre lastbilar på det svenska vägnätet. Uppdraget redovisades till regeringen i mars 2019 i rapporten Längre lastbilar på det svenska vägnätet – för mer hållbara transporter (2019:076). Resultatet indikerar att ca 900 mil vägar teoretiskt sett skulle kunna upplåtas för längre lastbilar, där den ungefärliga fördelningen är 200 mil motorväg, 300 mil övrig mötesseparerad väg och 400 mil icke mötesseparerad väg. Det är dock inte praktiskt möjligt att upplåta alla delar, eftersom det är många osammanhängande sträckor. Trafikverket bedömde att ett sammanhängande vägnät som uppgår till ca 450 mil kunde upplåtas för längre lastbilar inom en snar framtid.

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

identifierats i dialogerna. Totalt handlar det om ca 590 mil statliga vägar som fr.o.m. den 1 december 2023 tillåter långa lastbilar.

### **Pågående arbete**

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

Trafikverket redovisar årligen en uppdaterad plan för genomförandet av BK4. I den senaste rapporten från maj 2023 understryker Trafikverket att myndighetens ambition med det fortsatta genomförandet är att BK4-vägnätet ska fortsätta att utvecklas och att hela BK1-vägnätet på sikt blir BK4. Enligt den genomförandeplan som redovisas i rapporten förväntas ca 40 procent av det statliga vägnätet vara upplåtet för BK4 vid slutet av 2024, vilket skulle motsvara upp emot 64 procent av det strategiska vägnätet för tung trafik. Det innebär att Trafikverket närmar sig målsättningen i den nationella planen att öppna upp 70–80 procent av det strategiska vägnätet för tung trafik till 2029.

Regeringen understryker i den klimathandlingsplan som redovisades i december 2023 (skr. 2023/24:59) att längre och tyngre transporter ökar transporteffektiviteten och minskar växthusgasutsläppen och att den pågående anpassningen av vägnätet därför är viktig för att möjliggöra effektivare lastbilstransporter. Regeringen framhåller att Trafikverket arbetar systematiskt för att öka bärigheten i infrastrukturen så att fler sträckor kan få bärighetsklass 4 (BK4) och därmed kunna trafikeras med fordonskombinationer som väger upp till 74 ton. Under 2025 uppskattas ca 70 procent av det strategiska vägnätet vara upplåtet, vilket motsvarar ca 48 procent av det statliga vägnätet.

I Trafikverkets nyligen avlämnade inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037 (2024:003) understryks att åtgärder för att öka bärigheten till BK4 är kostnadseffektiva och bör ha hög prioritet. Att upprätthålla funktionaliteten bedöms även ge ett positivt bidrag till trafik-säkerhetsmålet. Trafikverket påminner också om sin tidigare utredning om förutsättningarna för att framföra längre lastbilar på det svenska vägnätet där myndigheten konstaterade att storleken på nyttorna med att införa längre lastbilar är något osäker, men att de sammanvägda effekterna är otvetydigt positiva. Trafikverket anförde samtidigt att det finns behov av att öka kunskapen om hur de längre lastbilarna fungerar för transporter utanför det större vägnätet och att forskning även bör vara inriktad på att öka kunskapen om multimodala och intermodala transportupplägg där längre lastbilar ingår som en del i transportkedjan. Sedan utredningen levererades i mars 2019 har den varit på remiss och ärendet bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

## Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har behandlat motioner om tyngre och längre lastbilar återkommande, senast i betänkande 2022/23:TU10 Vägtrafik- och fordonsfrågor. Sammanfattningsvis såg utskottet med tillförsikt på de utvecklingsmöjligheter och den potential som tyngre och längre fordonsekipage har inom vägtransportsektorn i Sverige. Utskottet konstaterade också med tillfredsställelse att frågan var väl uppmärksammat och fann mot den bakgrunden inte skäl att ta något initiativ på området. Utskottet avstyrkte därmed motionsyrkandena. Riksdagen biföll utskottets förslag.

## Utskottets ställningstagande

Tyngre och längre lastbilar innebär stora möjligheter att effektivisera transportsystemet. Enligt utskottets uppfattning fyller tyngre och längre lastbilar en viktig funktion för att klara både miljön och konkurrenskraften. Utskottet välkomnar därför de satsningar och det arbete som görs för att gradvis öppna allt större delar av vägnätet för denna typ av fordon. Utskottet påminner i sammanhanget om att utskottet tidigare under riksmötet har behandlat frågan om att möjliggöra för längre och tyngre tåg, se betänkande 2023/24:TU6 Järnvägsfrågor.

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

Vidare kan utskottet med tillfredsställelse konstatera att de första vägarna i Sverige för långa lastbilar upp till 34,5 meter öppnades den 1 december 2023. Vägnätet omfattar större vägar, statliga anslutningsvägar och även vissa kommunala vägar som identifierats i samråd med berörda kommuner. Totalt handlar det om ca 590 mil statliga vägar som nu tillåter långa lastbilar.

Sammanfattningsvis ser utskottet med tillförsikt på de utvecklingsmöjligheter och den potential som tyngre och längre fordonsekipage har inom vägtransportsektorn i Sverige. Utskottet förutsätter att arbetet för att kunna omklassificera allt fler vägsträckor fortskrider med stor prioritet och skyndsamhet.

Utskottet kan avslutningsvis konstatera att frågan är väl uppmärksammat och finner inte skäl att för närvarande ta något initiativ på området. Utskottet avstyrker därmed motionerna 2023/24:414 (SD) yrkande 19, 2023/24:2465 (C) yrkandena 45 och 56 samt 2023/24:2625 (S) yrkande 33.



# Bilpooler

## Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om bilpooler. Utskottet hänvisar till pågående arbete och de initiativ som tas på området.

Jämför reservation 16 (S, V, MP) och 17 (C).

## Motionerna

I partimotion 2023/24:996 yrkande 42 av Per Bolund m.fl. (MP) anfördes att man bör revidera regelverket och ta fram en strategi för kombinerad mobilitet (mobility as a service, MAAS) och skapa bättre förutsättningar för bilpooler.

Gunilla Svantorp m.fl. (S) föreslår i kommittémotion 2023/24:2625 yrkande 42 att framväxten av bildelningstjänster bör underlättas. Ett första steg är enligt motionärerna att ändra parkeringslagstiftningen så att kommuner får tilldela gatumark till bildelningstjänster.

I kommittémotion 2023/24:2342 av Linda W Snecker m.fl. (V) anfördes i yrkande 9 att regeringen bör återkomma med förslag som gör bildelning enklare och smidigare. Bildelning frigör plats, minskar utsläppen och är ofta billigare än att äga egen bil, enligt motionärerna.

I kommittémotion 2023/24:2453 av Rickard Nordin m.fl. (C) anfördes motionärerna i yrkande 38 att möjligheten att underlätta bildelning genom att införa en enhetlig definition av bilpooler bör ses över.

I kommittémotion 2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) föreslår motionärerna i yrkande 51 att det ska införas en juridisk definition av begreppet bilpool, alternativt fordonspool, för att ge kommuner större rådgighet över att avdela gatumark till delningstjänster inom transportsektorn.

I kommittémotion 2023/24:1519 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 34 anfördes att regelverket bör revideras och en strategi för kombinerad mobilitet (mobility as a service, MAAS) tas fram samt en offentlig satsning på bilpooler genomförs.

## Bakgrund

Det finns inte någon juridisk definition av begreppet bilpooltjänst. En bilpool innebär dock att ett antal personer samsas om en eller flera bilar. Det finns två slags bilpooler: dels föreningsdrivna bilpooler där hushåll delar på några bilar, dels företag som driver bilpooler kommersiellt. Enligt Trafikverket finns det bilpooler på ett femtiotal orter i Sverige. Kombinerad mobilitet (också kallat mobilitet som tjänst eller MAAS) är ett innovationsområde där fokus flyttas från själva transporten till mobilitet. Kombinerad mobilitet är ett koncept som innebär att en resenär köper eller prenumererar på en kombination av möjligheter till mobilitet i stället för, eller som komplement till, att köpa eller äga egna transportmedel.

## **Pågående arbete**

### *Motorfordonspooler*

I april 2020 överlämnade Bilpoolsutredningen betänkandet Motorfordons pooler – på väg mot ökad delning av motorfordon (SOU 2020:22). Utredningens uppdrag var att lämna förslag om hur bil-, motorcykel- och mopedpooltjänster, s.k. bilpooltjänster, ska kunna främjas. Utredningen hade även i uppdrag att ta fram en definition av bilpooltjänst. Av kommittédirektiven framgick att såväl bilar som motorcyklar och mopeder skulle omfattas av definitionen. Utredningen föreslog att begreppet motorfordonspool skulle användas som benämning på dessa tjänster.

Utredningen föreslog vidare att en lag om motorfordonspooler skulle införas och att lagen ska syfta till att främja en ökad användning av motorfordonspooler och därigenom bidra till omställningen till ett transport-effektivt samhälle. Den föreslagna lagen innehåller en definition av begreppet motorfordonspool. Med motorfordonspool avses en tjänst där registrerade användare delar på användningen av ett eller flera motorfordon med undantag för mopedklass II. Tjänsten ska vara allmänt tillgänglig. Fordonen ska kunna hyras under en begränsad tid och den kortaste hyrestiden ska vara en timme eller kortare. Vidare ska hyresavtal inte behöva ingås vid varje användningstillfälle. Det uppställs också krav på att tjänsten ska tillhandahållas av en juridisk person och att den juridiska personen ska vara registrerad som ägare till fordonen i vägtrafikregistret. Detta medför att s.k. peer-to-peer-pooler, som innebär att privatpersoner hyr ut motorfordon till varandra via en förmedlings-tjänst, ofta i form av en digital plattform, utesluts från definitionens tillämpningsområde.

Utredningen föreslog även att regeringen skulle ge Trafikverket i uppdrag att tillsammans med Konsumentverket och Naturvårdsverket göra en informationsinsats för att öka kunskapen hos konsumenterna om motorfordonspooler och hur dessa kan bidra till ett mer hållbart resande. En sådan informationsinsats bedömdes kunna förstärka effekten av utredningens föreslagna åtgärd att reservera parkeringsplatser för delningsfordon och leda till en ökad användning av motorfordonspooler.

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

### *Kombinerad mobilitet*

Trafikverket fick i mars 2019 ett regeringsuppdrag att genomföra informations- och kunskapshöjande insatser inom området mobilitet som tjänst. Uppdraget skulle genomföras i nära samverkan med den nationella färdplanen för kombinerad mobilitet (Kompis), vilket var ett projekt under Drive Sweden som finansieras av Verket för innovationssystem (Vinnova) och syftade till att främja framväxten av kombinerad mobilitet i Sverige. Regeringens uppdrag till Trafikverket bestod av två delprojekt: dels att utreda möjligheten till en gemensam nationell åtkomstpunkt för kombinerade

mobilitetstjänster, dels att genomföra ett demonstrationsprojekt av minst en bytespunkt som stöder kombinerad mobilitet som tjänst.

I december 2023 slutredovisade Trafikverket regeringsuppdraget (2023:207). I rapporten redovisas bl.a. resultatet av det genomförda demonstrationsprojektet och en bedömning av vad som bör vara det statliga åtagandet. Vidare redovisar Trafikverket resultatet av arbetet med en gemensam nationell åtkomstpunkt, med förslag till harmoniserade tekniska och affärsmässiga lösningar för mobilitetstjänster, samt en sammanfattning av läget för utvecklingen på området. Trafikverket gör i rapporten bl.a. bedömningen att det i dagsläget inte finns ett behov av att utveckla ytterligare digital infrastruktur för en enskild bytespunkt för att främja mobilitet som en tjänst. Den digitala infrastrukturen behöver utformas på en kommunal, regional eller nationell nivå, snarare än med fokus på en enskild bytespunkt. På detta sätt kan information om bytespunkter lämnas enhetligt och integreras med tjänster för exempelvis reseplanering. I rapporten lämnas förslag till Trafikverkets fortsatta arbete, liksom mer generella förslag, inom tre fokusområden: bytespunkt som främjar kombinerad mobilitet, digital infrastruktur för kombinerad mobilitet samt styrning och effekter av kombinerad mobilitet.

Trafikverkets rapport bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

### **Tidigare riksdagsbehandling**

Motionsyrkanden om bilpooler behandlades senast i utskottets betänkande 2022/23:TU10 Vägtrafik- och fordonsfrågor. Utskottet hänvisade till pågående beredningsarbete och föreslog att riksdagen skulle avslå motionsyrkandena. Riksdagen biföll utskottets förslag.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet vill inledningsvis lyfta fram att cirkulär ekonomi på en övergripande nivå till stor del handlar om hushållning med naturresurser. Ett sätt att optimera resursutnyttjandet är att cirkulera produkter med så högt nyttjande som möjligt. Eftersom det finns en stor potential till ett effektiviserat resursutnyttjande för personbilstrafiken i Sverige behöver bildelningen främjas enligt utskottets uppfattning.

Utskottet noterar att Bilpoolsutredningen överlämnade sitt betänkande i april 2020. Utredningens uppdrag var bl.a. att lämna förslag om hur s.k. bilpooltjänster ska kunna främjas och att ta fram en definition av bilpooltjänst. Enligt uppgift från Regeringskansliet har beredningen av utredningens förslag avslutats utan att något förslag lämnats.

Utskottet vill samtidigt uppmärksamma Trafikverkets regeringsuppdrag om informations- och kunskaphöjande insatser inom området mobilitet som tjänst, som slutredovisades i december 2023. Myndigheten lämnar i redovisningen till regeringen förslag till Trafikverkets fortsatta arbete, liksom

mer generella förslag, inom tre fokusområden: bytespunkt som främjar kombinerad mobilitet, digital infrastruktur för kombinerad mobilitet samt styrning och effekter av kombinerad mobilitet. Utskottet ser med intresse fram emot den fortsatta beredningen av förslagen.

Sammantaget finner inte utskottet att det för närvarande finns skäl att ta initiativ med anledning av motionsförslagen. Utskottet avstyrker därmed motionerna 2023/24:996 (MP) yrkande 42, 2023/24:1519 (MP) yrkande 34, 2023/24:2342 (V) yrkande 9, 2023/24:2453 (C) yrkande 38, 2023/24:2465 (C) yrkande 51 och 2023/24:2625 (S) yrkande 42.

## Parkeringsfrågor

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om parkeringsfrågor. Utskottet hänvisar bl.a. till gällande regelverk och till att flera frågor är en kommunal angelägenhet.

Jämför reservation 18 (SD), 19 (V), 20 (C) och 21 (MP).

### Motionerna

I kommittémotion 2023/24:414 av Thomas Morell m.fl. (SD) anför motionärerna i yrkande 23 att parkeringsplatser och bilpooler bör tas i beaktande vid samhällsplanering. I yrkande 24 föreslår motionärerna att utfärdandet av parkeringsanmärkningar och kontrollavgifter till s.k. blåljusfordon under pågående uttryckning ska förbjudas. Motionären menar att det är orimligt att blåljuspersonal ska behöva lägga tid och resurser på anmärkningar eller avgifter som utfärdats under pågående uttryckning. Vidare anför motionärerna i yrkande 32 att lagen bör skärpas vad gäller överträdelse av parkeringsförbud vid lastzoner och busshållplatser. I yrkande 92 anföras att införandet av ett nationellt register för parkeringstillstånd för personer med nedsatt rörelseförmåga bör ses över.

I kommittémotion 2023/24:2342 anför Linda W Snecker m.fl. (V) i yrkande 10 att regeringen bör återkomma med förslag som tydligt underlättar för kommunerna när det gäller parkeringsplatser, p-avgifter och uthyrning av elbilar. Vidare anför Linda W Snecker m.fl. (V) i kommittémotion 2023/24:2345 yrkande 7 att regeringen bör utreda möjligheten att förändra parkeringslagstiftningen så att kommuner lättare kan använda parkeringsavgifter för att främja miljövänligare bilar.

I kommittémotion 2023/24:2465 yrkande 63 anför Ulrika Heie m.fl. (C) att den lokala klimatmakten ska stärkas genom att rätten för kommuner att använda differentierade parkeringsavgifter efter fordonstyp ska återinföras, för att stimulera konsumenternas val av de mest klimateffektiva fordonen.

I kommittémotion 2023/24:1519 yrkande 36 av Elin Söderberg m.fl. (MP) föreslås att parkeringsnormen i plan- och bygglagen ska ersättas med en mobilitetsnorm.

Hans Ekström (S) anför i motion 2023/24:1541 att en översyn av parkeringslagstiftningen bör övervägas. Motionären uppmärksammar bristen på konsumentskydd och nämner bl.a. att man kan få parkeringsböter trots att man har betalat och att det är mycket svårt att få rätt mot vinstsökande kommuner och parkeringsbolag, varför konsumentskyddet för dem som försökt göra rätt måste stärkas.

I motion 2023/24:1918 föreslår Magnus Manhammar (S) att förutsättningarna för att inrätta en nationell parkeringsapp för hela landet ska studeras.

I motion 2023/24:48 av Jimmy Ståhl och Dennis Dioukarev (båda SD) föreslås att förutsättningarna för att utveckla parkeringsarkar via ett pilotprojekt för Göteborgs södra skärgård ska utredas.

I motion 2023/24:1456 av Markus Wiechel och Alexander Christiansson (båda SD) föreslås att ett nationellt register för parkeringstillstånd för personer med nedsatt rörelseförmåga införs.

Michael Rubbestad (SD) föreslår i motion 2023/24:1740 att möjligheten till tillfälliga parkeringstillstånd för rörelsehindrade ska utredas. Det finns ett behov av att skyndsamt kunna utfärda tillfälliga parkeringstillstånd för rörelsehindrade för en begränsad period i de fall rörelsehindret är temporärt eller i de fall den sökande behöver ett tillfälligt tillstånd under den tiden handläggningen av ärendet pågår. Vidare föreslår motionären i motion 2023/24:1761 att parkering för rörelsehindrade med tillstånd ska vara kostnadsfri i hela landet.

I motion 2023/24:1762 föreslår Michael Rubbestad (SD) att utfärdandet av parkeringsanmärkningar och kontrollavgifter till s.k. blåljusfordon under pågående utryckning ska förbjudas.

I motion 2023/24:515 av Kristina Axén Olin m.fl. (M) anför i yrkande 1 att kommuner bör ges möjlighet att ta ut en avgift för vissa upplåtelser. Motionärerna anför att kommunerna bör tillåtas ta ut lägre parkeringsavgifter för utsläppsfria bilar men för detta krävs en reformering av lagen (1957:259) om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats m.m.

Niels Paarup-Petersen m.fl. (C) föreslår i motion 2023/24:2607 yrkande 1 att den s.k. kommunala avgiftslagen ska ses över så att den möjliggör differentiering av parkeringsavgifter utifrån fordons miljöegenskaper. Syftet är enligt motionärerna att det ska vara möjligt med lägre parkeringsavgifter för de fordon som är miljöfordon enligt vägtrafikskattelagen, uppfyller särskilda miljökrav eller drivs med ett visst drivmedel, exempelvis el. Vidare föreslår motionärerna i yrkande 2 att kommunallagen ses över så att principen om likabehandling av kommuninvånare medger olika parkeringsavgifter när syftet är att förbättra den gemensamma miljön och på så sätt gynna kommuninvånarna som helhet. Det ska framgå att det inte är invånarna som behandlas olika utan fordonen.

## Bakgrund

### *Frågor om samhällsplanering*

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

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

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

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

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

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

Utredningens betänkande har remissbehandlats och bereds inom Regeringskansliet.

Vidare kan nämnas att SKR har tagit fram stöd för hur kommuner kan arbeta med olika verktyg och styrmedel för parkering, på strategisk nivå och i den övergripande samhällsplaneringen. I skriften *Parkering för hållbara stadskärnor* (oktober 2021) framhålls bl.a. att parkering är ett av flera viktiga styrmedel som en kommun kan använda för att skapa en attraktiv och hållbar stadskärna och att varje bilresa börjar och slutar på en parkeringsplats. Skriften understryker att en genomtänkt parkeringspolitik indirekt kan bidra till minskad miljöpåverkan (från luft, buller och växthusgaser) och förbättrad folkhälsa genom att underlätta för fler att välja att gå, cykla eller åka kollektivt i stället för att ta bilen vid kortare resor. Det anføres att en parkeringsstrategi tas fram av varje kommun som vill arbeta mer riktat med parkeringsfrågor. I SKR:s skrift ”Policy för parkering från 2007” ges en utförligare beskrivning av policyarbete kring parkering.

### *Parkeringsavgifter*

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

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

### *Felparkeringsavgifter och kontrollavgifter*

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

fått en parkeringsanmärkning. Kontrollavgift är den avgift som man kan bli skyldig att betala om man har stannat eller parkerat fel på tomtmark. Enligt lagen (1976:206) om felparkeringsavgift får regeringen ange det högsta och det lägsta belopp som felparkeringsavgifter får fastställas till. Beloppen får variera med hänsyn till skilda slag av parkeringsöverträdelser. Avgiftens belopp fastställs av regeringen eller den myndighet eller kommun som regeringen bestämmer. Enligt förordningen (1976:1128) om felparkeringsavgift fastställer kommunen felparkeringsavgiftens belopp. Avgiftens belopp får fastställas till lägst 75 och högst 1 300 kronor. Felparkeringsavgift ska betalas i den ordning som Transportstyrelsen bestämmer. Enligt lagen (1984:318) om kontrollavgift vid olovlig parkering får en markägare som upplåter ett område för parkering eller förbjuder parkering inom området ta ut en avgift (kontrollavgift) om ett fordon parkerats inom området i strid mot förbud eller villkor som markägaren har beslutat om (olovlig parkering).

### *Konsumentverkets granskning av parkeringsbolag*

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

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

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

### *Parkeringstillstånd för rörelsehindrade*

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



Transportstyrelsen har meddelat föreskrifter och allmänna råd om parkeringstillstånd för rörelsehindrade (TSFS 2009:73).

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

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

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

### *Särskilda parkeringsbestämmelser*

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

### **Tidigare riksdagsbehandling**

Utskottet behandlade senast parkeringsfrågor i betänkande 2022/23:TU10 Vägtrafik- och fordonsfrågor. Utskottet hänvisade bl.a. till pågående arbete på området och kommunernas ansvar för möjligheterna att parkera. Utskottet fann inga skäl att vidta några åtgärder och avstyrkte motionsyrkandena.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet vill inledningsvis påminna om att det är en kommunal angelägenhet att bestämma vilka parkeringsmöjligheter som ska finnas och var parkering ska tillåtas. Det är också kommunerna som avgör vad som ska gälla för tillgången till plats för bilpooler samt för uppställning och parkering av olika typer av andra fordon, så som elsparkcyklar, mopeder, motorcyklar m.m.

Samtidigt vill utskottet uppmärksamma att tillgången till parkeringsplatser är av stor betydelse för valet av transportmedel och att det därför finns stora möjligheter att använda parkering och uppställningsplatser som ett styrmedel.

När det gäller differentierade parkeringsavgifter baserat på fordons miljöegenskaper vill utskottet framhålla att det är viktigt att fortsätta följa frågan om hur ägare av miljöbilar kan premieras i arbetet med omställningen av transportsektorn till fossilfrihet. Även om Högsta förvaltningsdomstolen har fastslagit att kommuner inte får bevilja gratis parkering för miljöbilar vill utskottet uppmärksamma att många kommuner arbetar aktivt med t.ex. flexibla parkeringsnormer och låga parkeringstal med målet att förändra fördelningen av andelen personer som reser med olika färdmedel.

Vad gäller motionsförslagen om parkeringstillstånd för personer med nedsatt rörelseförmåga vill utskottet peka på att det i dag är den kommun där en sökande är folkbokförd eller vistas, som prövar frågor om parkeringstillstånd. Ett parkeringstillstånd för personer med nedsatt rörelseförmåga gäller dock i hela landet och under en begränsad tid som kan sträcka sig upp till fem år. Utskottet påminner om att parkeringsavgiften är en kommunal angelägenhet. Utskottet finner att detta är en lämplig ordning och kan samtidigt konstatera att det i flera kommuner i landet inte tas ut någon parkeringsavgift för personer med parkeringstillstånd för rörelsehindrade.

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

Med anledning av motionsförslaget om överträdelse av parkeringsförbud vill utskottet framhålla den lagreglerade möjligheten att ta ut felparkeringsavgifter eller kontrollavgifter när bilister inte respekterar parkeringsförbud vid lastzoner och busshållplatser.

Utskottet finner avslutningsvis inte skäl att vidta några åtgärder med anledning av motionsförslagen om parkeringsapp eller parkeringsarkar.

Mot denna bakgrund anser utskottet sammanfattningsvis att det inte finns skäl att ta några initiativ med anledning av motionsförslagen. Utskottet avstyrker motionerna 2023/24:48 (SD), 2023/24:414 (SD) yrkandena 23, 24, 32 och 92, 2023/24:515 (M) yrkande 1, 2023/24:1456 (SD), 2023/24:1519 (MP) yrkande 36, 2023/24:1541 (S), 2023/24:1740 (SD), 2023/24:1761 (SD), 2023/24:1762 (SD), 2023/24:1918 (S), 2023/24:2342 (V) yrkande 10, 2023/24:2345 (V) yrkande 7, 2023/24:2465 (C) yrkande 63 och 2023/24:2607 (C) yrkandena 1 och 2.

## Flyttning av fordon

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om flyttning av fordon. Utskottet understryker att flyttning av övergivna fordon är en angelägen fråga och att det är viktigt att tillämpningen av regelverket fungerar så att fordon snabbt kan forslas bort. Utskottet avser att följa utvecklingen på området mycket noga men finner för närvarande inte skäl att ta något initiativ med anledning av motionsförslagen.

Jämför reservation 22 (SD).

### Motionerna

I kommittémotion 2023/24:414 av Thomas Morell m.fl. (SD) anförs i yrkande 86 att man ska kunna forsla bort övergivna fordon snabbare. Motionärerna konstaterar att ett stort problem med stulna bilar är att de blir stående alltför länge på det ställe där de lämnades av förövaren, och motionärerna menar att möjligheten att forsla bort övergivna fordon snabbare därför bör utredas.

Björn Tidland (SD) föreslår i motion 2023/24:7 att klampning ska tillåtas och borttransport av fordon vid felparkering. Motionärerna anför att kommunala parkeringsbolag bör ha möjlighet att klampa fordon, dvs. sätta på en hjulboja, om fordonen ställts upp olovligen på privat mark, kommunal mark eller p-platser.

Per Söderlund m.fl. (SD) vill i motion 2023/24:135 att flytt av fordon som någon parkerat på någon annans mark ska underlättas. Motionärerna uppmärksammar att det i dag är mycket svårt att få tillstånd att flytta ett fordon som någon parkerat eller övergett på någon annans mark, och regelverket bör därför ändras så att en markägare själv kan avgöra vilka fordon som får vara på hans eller hennes mark och också kan begära hjälp från lämplig myndighet med skyndsamt flytt av fordonet.

### Bakgrund

#### *Gällande rätt*

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

Enligt lagen får ett registrerat fordon flyttas också om det har varit parkerat på någon annans mark under minst sju dygn i följd efter det att markägaren underrättat fordonets ägare om att det inte får vara parkerat på platsen. Om

fordonets ägare inte kan anträffas får fordonet flyttas om det varit uppställt under minst en månad i följd efter det att markägaren påbörjat försök att underrätta fordonsägaren. Ägaren av ett fordon som har flyttats med stöd av lagen är skyldig att ersätta kostnaden för flyttningen och de övriga åtgärder som har vidtagits med stöd av lagen. Kostnader som inte tas ut av ägaren ska bäras av staten eller av kommunen om en kommunal myndighet har beslutat om flyttningen. Enligt förordningen ska beslut om flyttning bl.a. föregås av en utredning. Vidare ska beslut om flyttning verkställas omedelbart, om det behövs med hänsyn till ändamålet med flyttningen.

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

### **Pågående arbete**

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

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

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

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

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

### **Tidigare riksdagsbehandling**

Utskottet behandlade senast frågor om flyttning av fordon i betänkande 2022/23:TU10 Vägtrafik- och fordonsfrågor. Mot bakgrund av att utskottet såg med tillförsikt på det arbete som bedrivs fann utskottet inga skäl att ta något initiativ i frågan. Utskottet uttryckte dock att det avsåg att följa utvecklingen på området noga. Motionsyrkandena avstyrktes.

### **Utskottets ställningstagande**

Övergivna fordon orsakar stora besvär för både kommuner och privata markägare eftersom de oftast förknippas med betydande ekonomiska kostnader och är tidskrävande att åtgärda. Fordonsvrak kan även utgöra ett hot mot både miljön och trafiksäkerheten. Samtidigt kan utskottet konstatera att flyttning av övergivna fordon är en komplex fråga och att bestämmelserna skiljer sig åt för olika situationer, och om fordonet är att anse som fordonsvrak eller inte. Utskottet välkomnar det arbete som bedrivs av ansvariga parter och de skärpningar som genomförts i regelverket, exempelvis de ändringar i lagstiftningen om flyttning av fordon som beslutades av riksdagen 2022 och som innebär att fordon ska kunna flyttas i fler fall än tidigare. Utskottet vill även framhålla att Naturvårdsverket sedan hösten 2021 också har möjlighet att upp till en viss gräns kompensera kommunerna för de kostnader som

uppkommer i samband med transport och skrotning av fordonsvrak som övergetts.

Utskottet anser att flyttning av övergivna fordon är en angelägen fråga och att det är viktigt att tillämpningen av regelverket verkligen fungerar så att fordon snabbt kan forslas bort. Utskottet avser att följa utvecklingen på området mycket noga, men mot bakgrund av det arbete som bedrivs finner utskottet inte skäl att för närvarande ta något initiativ med anledning av motionsförslagen. Utskottet avstyrker således motionerna 2023/24:7 (SD), 2023/24:135 (SD) och 2023/24:414 (SD) yrkande 86.

## Vägtrafikregistret

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om vägtrafikregistret. Utskottet hänvisar bl.a. till att regeringen tillsatt en utredning som har i uppdrag att se över grundlagsskyddet för söktjänster som offentliggör personuppgifter om adress och telefonnummer samt andra uppgifter som rör den enskildes personliga förhållanden.

Jämför reservation 23 (SD).

### Motionerna

I kommittémotion 2023/24:414 föreslår Thomas Morell m.fl. (SD) i yrkande 14 att vissa personalgrupper ska erbjudas möjlighet till låsta registreringsnummer, dvs. de ska inte vara synliga för allmänheten. Motionärerna betonar att det finns flera yrkesgrupper som utsätts för hot, misshandel och skadegörelse på egendom och att de och deras anhöriga kan spåras i fordonsregistret som finns tillgängligt för alla. I yrkande 88 anförs att vägtrafikregisteravgiften bör ses över. Motionärerna anser att det inte är rimligt att Trafikverket tar ut en årlig vägtrafikregisteravgift när det mesta av registreringen sker digitalt. Vidare understryker motionärerna i yrkande 90 betydelsen av att skydda känsliga fordonsuppgifter i fordonsregistret. För att minska stöldrisken i fråga om fordon bör möjligheten att söka i fordonsregistret ses över, och motionärerna menar att den som vill få en fordonsuppgift borde legitimera sig.

I motion 2023/24:1840 av Carita Boulwén (SD) yrkande 1 föreslås att regeringen ska verka för att utforma ett lagförslag som i högre grad skyddar fordonsägare från att utsättas för kriminella ligor, genom att det t.ex. finns en spärr för att få tillgång till fordonsägarens uppgifter.

Boriana Åberg (M) anför i motion 2023/24:754 att tillgången till uppgifter i fordonsregistret bör försvåras.

Lars Beckman (M) föreslår i motion 2023/24:2404 att möjligheten att stänga fordonsregistret för allmänheten bör ses över för att försvåra för den organiserade brottsligheten i Sverige.

## Bakgrund

### *Gällande rätt*

Bestämmelser om registrering av ägar- och fordonsuppgifter i vägtrafikregistret finns i lagen (2019:370) om fordons registrering och användning, förordningen (2019:383) om fordons registrering och användning, vägtrafikdatalagen (2019:369) och vägtrafikdataförordningen (2019:382). Vägtrafikdatalagen reglerar personuppgiftsbehandling i Transportstyrelsens verksamhet på vägtrafikområdet när det gäller fordon, behörigheter, tillstånd och tillsyn, medan lagen om fordons registrering och användning reglerar förutsättningarna för ett fordons registrering och användning.

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

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

### *Vägtrafikregistret*

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

Personuppgifter förs in i vägtrafikregistret i samband med registreringar av fordon, körkort, yrkestrafik, förarprov, parkeringsanmärkningar och förarkort för färdskrivare. Transportstyrelsen registrerar folkbokföringsadressen i vägtrafikregistret. Företag, myndigheter och organisationer som i sin verksamhet hanterar fordon eller behöver information om fordon och deras ägare har möjlighet att få åtkomst till vägtrafikregistret. Transportstyrelsens tjänster med direktåtkomst till vägtrafikregistret via dator finns i två versioner, en för enbart sökning i registret och en för direktanmälan till registret. Tjänsterna är avgiftsbelagda. Man kan få tillgång till tjänsterna genom att ansöka hos en s.k. informationsförmedlare. Uppgifterna i vägtrafikregistret är med vissa undantag offentliga. Transportstyrelsen har rätt att sälja uppgifter ur vägtrafikregistret till myndigheter och enskilda enligt 9 § förordningen (2008:1300) med instruktion för Transportstyrelsen.

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

Transportstyrelsen har påbörjat arbetet med att utveckla ett nytt vägtrafikregister, ett arbete som enligt myndigheten kommer att pågå under många år. I budgetpropositionen för 2024 (prop. 2023/24, utg.omr. 22) anför regeringen att Transportstyrelsen behöver bättre förutsättningar för att kunna säkerställa utvecklingen av ett nytt vägtrafikregister. Regeringen påtalar i sammanhanget att det nuvarande komplexa och svårförvaltade systemet innebär en hög risk för avbrott. Transportstyrelsen tilldelades därför ytterligare medel för detta ändamål.

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

I januari 2021 framförde infrastrukturministern i en interpellationsdebatt (ip. 2020/21:287) att när en förfrågan lämnas in till Transportstyrelsen



kontrolleras det först om det finns en sekretessmarkering för uppgifterna i vägtrafikregistret, bl.a. om uppgifterna tillhör någon med skyddad identitet. Om det inte finns någon sådan lämnas uppgifterna ut. Statsrådet underströk vikten av att samhället erbjuder ett skydd mot hot och våld för dem som är i behov av det. Statsrådet betonade även vikten av att uppgifter som är offentliga och lättillgängliga underlättar möjligheten till transparens och insyn. Han betonade att det i grunden är positivt att det finns en öppenhet, en tillgänglighet och till och med automatiserade möjligheter att ur vägtrafikregistret snabbt få reda på exempelvis vem som äger en bil, men självklart måste också samhällets skydd finnas på plats om en person riskerar att utsättas för brott, hat eller hot.

I september 2023 lämnade Transportstyrelsen en framställan till regeringen bl.a. om att få föreskriva om avgift för elektroniskt utlämnande av uppgift ur vägtrafikregistret. Med anledning av Transportstyrelsens framställan tillsatte regeringen en utredning i oktober 2023 (dir. 2023:145). En särskild utredare ska se över grundlagsskyddet för söktjänster som offentliggör personuppgifter om lagöverträdelse och söktjänster som offentliggör personuppgifter om adress, telefonnummer, civilstånd och andra uppgifter som rör enskildas personliga förhållanden. Syftet med uppdraget är att stärka skyddet för den personliga integriteten när personuppgifter offentliggörs i sådana söktjänster. Uppdraget ska redovisas senast den 15 november 2024.

### *Vägtrafikregisteravgiften*

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

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

### **Tidigare riksdagsbehandling**

Motionsyrkanden om vägtrafikregistret behandlades senast i utskottets betänkande 2022/23:TU10 Vägtrafik- och fordonsfrågor. Utskottet föreslog då att yrkandena skulle avslås bl.a. mot bakgrund av den lagstiftning som började gälla 2019 och som ger Transportstyrelsen möjlighet att behandla personuppgifter på ett mer ändamålsenligt sätt och i större utsträckning beakta människors rätt till skydd av personuppgifter.

## Utskottets ställningstagande

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

Utskottet kan också konstatera att regeringen tillsatt en utredning som har i uppdrag att se över grundlagsskyddet för bl.a. söktjänster som offentliggör personuppgifter om adress, telefonnummer och civilstånd samt andra uppgifter som rör enskildas personliga förhållanden. Utskottet ser det som betydelsefullt att stärka skyddet för den personliga integriteten i t.ex. vägtrafikregistret och ser därför med stort intresse fram emot utredningens förslag i november 2024.

Vad gäller motionsförslaget om vägtrafikregisteravgiften vill utskottet peka på att denna avgift ska täcka Transportstyrelsens kostnader för att driva och utveckla ett mycket omfattande och komplext register. Utskottet ser för närvarande inga skäl att se över vägtrafikregisteravgiften.

Utskottet finner därmed inte anledning att ta något initiativ med anledning av motionsförslagen om vägtrafikregistret, och motionerna 2023/24:414 (SD) yrkandena 14, 88 och 90, 2023/24:754 (M), 2023/24:1840 (SD) yrkande 1 och 2023/24:2404 (M) avstyrks.

## Fordonsmålvakter

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om fordonsmålvakter. Med hänvisning till redan genomförda insatser och pågående arbete finner inte utskottet att det för närvarande finns anledning att ta något initiativ med anledning av motionsförslagen.

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

## Motionerna

I kommittémotion 2023/24:408 av Mikael Eskilanderesson m.fl. (SD) anförs i yrkande 3 att den som har statliga fordonsrelaterade skulder bör hindras från att bli ägare till fler fordon. Motionärerna menar att bilägare med någon form av statlig oreglerad skuld bör beläggas med nyägandeförbud. Vidare anförs motionärerna i yrkande 4 att Kronofogdemyndigheten bör få möjlighet att ta över ägandeskapet om någon försöker att kringgå ett nyägandeförbude. I yrkande 5 anförs motionärerna att regeringen bör ta fram förslag till hur man

bättre kan arbeta förebyggande med bilägarskap. Motionärerna hänvisar till att det i vissa länder är vanligt att myndigheterna gör hembesök hos personer som äger onormalt många bilar. Slutligen anför motionärerna i yrkande 6 att personer med samordningsnummer bör få registreras som ägare till maximalt ett fordon i Sverige. Motionärerna menar att personer med samordningsnummer inte sällan utnyttjas som bilmålvakter och att bilarna används i brottslig verksamhet.

I kommittémotion 2023/24:414 av Thomas Morell m.fl. (SD) anför motionärerna i yrkande 70 att problematiken med bilmålvakter bör utredas. Motionärerna framhåller att obligatoriska digitala ägarbyten skulle försvåra för bilmålvakterna. Vidare anför motionärerna i yrkande 87 att möjligheten att upplysa om fordonsrelaterade skulder vid ägarbyte bör utredas för att därigenom undvika att köpare ärver skulder vid ägarbyten.

David Perez (SD) anför i motion 2023/24:283 att ett maxtak för ägandet av personbilar för privatpersoner bör utredas. Motionären pekar i sammanhanget på problematiken i fråga om ägarskapet och de personer som ägt bilar i syfte att vilseleda om det verkliga ägarförhållandet för att sedan använda bilen i syfte att undvika avgifter.

Oliver Rosengren m.fl. (M) anför i motion 2023/24:746 att införandet av begränsningsregler för bilinnehav för att försvåra för bilmålvakter bör utredas.

I motion 2023/24:1628 menar Niels Paarup-Petersen (C) i yrkande 2 att antalet bilar man kan äga utan särskild prövning bör begränsas. Motionären framhåller vidare i yrkande 3 att möjligheten att tvångsskriva ägarskap på brukare av bilar bör utredas. Vidare anför motionären i yrkande 4 att det bör införas en säker identifiering av personers identitet när bilar byter ägare, något som skulle lösa problemet med att falska utländska identiteter används.

## **Bakgrund**

### *Fordonsmålvakter*

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

Enligt Kronofogden var det sammanlagda skuldbeloppet för de fordonsrelaterade skulderna närmare 1,4 miljarder kronor 2023. Transportstyrelsen uppger att det inte går att säga exakt hur många fordonsmålvakter det finns i dagsläget, bl.a. på grund av att det inte finns en definition av vad en fordonsmålvakt är och hur omfattande fordonsinnehavet måste vara. I juli 2021 gjorde Transportstyrelsen en sökning i vägtrafikregistret för att få en uppgift om omfattningen av företeelsen efter följande kriterier:

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

Resultatet visade att det finns 226 personer i vägtrafikregistret som uppfyller dessa kriterier. Transportstyrelsen underströk dock att dessa personer inte automatiskt skulle anses vara fordonsmålvakter.

Vad gäller frågan om begränsning av bilinnehav för personer med samordningsnummer tillstyrkte Kronofogden i ett yttrande från oktober 2021 med anledning av betänkandet Om folkbokföring, samordningsnummer och identitetsnummer (SOU 2021:57) utredningens förslag om att samordningsnummer ska markeras med ”säkra uppgifter” respektive ”osäkra uppgifter” i folkbokföringsdatabasen beroende på om identitetsuppgifterna har styrkts eller inte. Genom förslaget bedömde Kronofogden att samordningsnumret skulle bli mer tillförlitligt och användbart samt att risken för missbruk skulle minska. Det är t.ex. i dag vanligt att s.k. bilmålvakter använde sig av falska samordningsnummer.

Riksdagen antog regeringens proposition om ett stärkt system för samordningsnummer i november 2022 (prop. 2021/22:276, bet. 2022/23:SkU4, rskr. 2022/23:40). De nya bestämmelserna syftade bl.a. till att komma till rätta med missbruket av samordningsnummer och gäller fullt ut sedan den 1 september 2023.

### *Fordonsrelaterade skulder*

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

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

### *Rätt att ta fordon i anspråk*

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

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

### *Användningsförbud i fråga om fordon*

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

Den 1 januari 2021 trädde ändringarna i lagen (1976:206) om felparkeringsavgift i kraft. Ett fordon kan ha användningsförbud på grund av en obetald felparkeringsavgift, fordonskatt, trängselskatt, infrastrukturavgift (fordonsrelaterade skulder) eller vägavgift. Användningsförbud innebär att man inte får köra fordonet, och det gäller till dess att den skuld som lett till förbudet har betalats. En polis eller en bilinspektör får ta hand om fordonets registreringsskyltar om användningsförbudet överträds. Reglerna för användningsförbud skiljer sig åt beroende på vilken typ av fordonsrelaterad skuld som fordonet har. Ett användningsförbud inträder t.ex. om fordonsägaren har mer än 5 000 kronor i obetalda felparkeringsavgifter (felparkeringsavgift och

åläggandeavgift) för fordonet och minst sex månader har gått sedan hela beloppet senast skulle ha betalats. Om fordonsskatten inte betalas inom angiven tid inträder också användningsförbud för fordonet, och det får då inte användas.

### *Ägarbyte av fordon*

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

Vid användning av den webbaserade e-tjänsten behöver säljaren kunna legitimera sig via e-legitimation (exempelvis bank-id eller mobilt bank-id). Både säljaren och köparen ska ha ett giltigt svenskt körkort och vara över 18 år, och säljaren ska kunna uppge behörighetskoden från del 1 av fordonets registreringsbevis. Behörighetskoden visar att säljaren har tillgång till det senast utfärdade registreringsbeviset och är dessutom en uppgift som omgående uppdateras i vägtrafikregistret efter ägarbytet.

Ett ägarbyte kan även anmälas via Transportstyrelsens app Mina fordon. För att anmäla ägarbyte via appen behöver säljaren ha tillgång till del 2 av fordonets senast utfärdade registreringsbevis. Både säljaren och köparen ska ha ett giltigt svenskt körkort och vara över 18 år.

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

### *Åtgärder mot fordonsmålvakter*

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

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

I propositionen lämnas följande förslag som syftar till att åtgärda problemen med fordonsmålvakter och den därmed sammanhängande brottsligheten

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

I propositionen anges vidare att regeringen avser att återkomma med ytterligare förslag till lagstiftning och förordningsändringar, som också syftar till att motverka problemen med fordonsmålvakter. Propositionen behandlades i utskottets betänkande 2021/22:TU18, och de föreslagna lagändringarna antogs av riksdagen och trädde i kraft den 1 januari 2023.

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

### **Tidigare riksdagsbehandling**

Utskottet har tidigare behandlat frågan om fordonsmålvakter, senast i betänkande 2022/23:TU10 Vägtrafik- och fordonsfrågor. Med hänvisning till de redan genomförda insatserna och det pågående arbetet fann utskottet inga skäl att ta något initiativ med anledning av de då aktuella motionsförslagen. Utskottet föreslog därför att motionsyrkandena skulle avslås, och riksdagen biföll utskottets förslag.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet påminner inledningsvis om att både riksdagen och regeringen vidtagit en rad olika åtgärder för att skärpa reglerna mot fordonsmålvakter, senast i juni 2022 (prop. 2021/22:239, bet. 2021/22:TU18, rskr. 2021/22:450).

Vidare kan utskottet konstatera att det handlar om ett långsiktigt arbete med en rad komplexa frågor som måste beaktas i lagstiftningsprocessen. Kvarvarande förslag från departementspromemorian (Ds 2020:20) om flyttning av fordon bereds vidare inom Regeringskansliet, och regeringen har aviserat att ytterligare lagstiftningsåtgärder kan behöva övervägas framgent för att komma till rätta med det problem som fordonsmålvakter utgör för det allmänna. Utskottet välkomnar detta.

Utskottet vill även påminna om de genomförda förordningsändringar som har genomförts och som har gett Trafikverket utökade befogenheter att flytta fordon i fler fall än tidigare samt om slopandet av den s.k. fyradagarsregeln. Enligt utskottet handlar det om ändamålsenliga regelskärpningar även vad gäller fordonsmålvakter.

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

Med hänvisning till redan genomförda insatser och pågående arbete finner utskottet att det för närvarande inte finns anledning att ta något initiativ med anledning av de olika motionsförslagen om fordonsmålvakter. Motionerna 2023/24:283 (SD), 2023/24:408 (SD) yrkandena 3–6, 2023/24:414 (SD) yrkandena 70 och 87, 2023/24:746 (M) samt 2023/24:1628 (C) yrkandena 2–4 avstyrks därmed.

## Vissa fordonsbestämmelser

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om vissa fordonsbestämmelser. Utskottet hänvisar bl.a. till gällande regelverk och gemensamma bestämmelser på fordonsområdet inom EU.

Jämför reservation 26 (SD) och 27 (MP).

### Motionerna

I kommittémotion 2023/24:414 av Thomas Morell m.fl. (SD) föreslås i yrkande 47 att möjligheten att framföra terrängfordon på allmän väg bör utredas. Motionärerna menar att det bör finnas möjligheter som underlättar människors vardag och företagande, men som inte nämnvärt påverkar trafiksäkerheten eller miljön. I yrkande 57 anförs att personbilar klass II bör undantas från krav på färdskrivare, då kontrollförfarandet i huvudsak omfattar kommersiell verksamhet inom person- och godsbefordran. Vidare anför



motionärerna i yrkande 93 att man på snöskotrar även bör tillåta att registreringsskylten kan placeras på sidan av bandtunneln.

I kommittémotion 2023/24:2709 av Daniel Helldén m.fl. (MP) föreslås i yrkande 7 att införandet av krav på ett tätortsanpassat gas-/växelläge på bilar ska utredas. Enligt motionärerna behövs en tätortsinställning i nya bilar som gör det lättare att köra mjukt och utan ryck i låga hastigheter.

I motion 2023/24:891 anför Angelica Lundberg (SD) att det bör utredas hur stänkskydd på personbilar kan återinföras.

## Bakgrund

### *Framförande av terrängfordon*

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

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

I april 2019 beslutade regeringen att tillsätta en utredning som skulle lämna förslag om modernisering av lagstiftningen och om hur terrängkörningen i Sverige kan bli hållbar. Sedan regelverket infördes har användningen av terrängfordon ökat markant. Enligt regeringen underlättar möjligheten att använda snöskoter och andra fordon i terrängen det dagliga livet för många och bidrar till många arbetstillfällen, men terrängkörning kan även orsaka buller, störningar och skador på marken. Utredningen lämnade i december 2019 sitt betänkande Hållbar terrängkörning (SOU 2019:67) till regeringen. I utredningen konstateras att fyrhjulingar är terrängfordon som kan vara av olika fordonstyper beroende på vad de har registrerats som, t.ex. terränghjuling, motorcykel, moped, traktor a eller traktor b. Det är fordonets registrering som avgör om det får framföras på allmänna vägar eller inte. Utredningen konstaterade att en fyrhjuling registrerad som terränghjuling inte får framföras på allmänna vägar, utan bara i terräng och på enskilda vägar med ringa trafik.

Övriga fordonstyper får framföras på alla vägar och i terräng under de förutsättningar som föreskrivs i terrängkörningslagstiftningen.

Utredningens förslag har remissbehandlats och bereds inom Regeringskansliet.

### *Krav på färdskrivare*

För fordon och fordonskombinationer som har en högre sammanlagd totalvikt än 3,5 ton samt bussar gäller EU:s regelverk. För dessa transporter används färdskrivare för att säkerställa att reglerna följs. Alla fordon som omfattas av reglerna om kör- och vilotider inom EU ska följaktligen vara utrustade med färdskrivare enligt förordning (EU) nr 165/2014. Förordning (EG) nr 561/2006 fastställer därefter nivåerna för maximal körtid; körtid per dag, körtid per vecka, tvåveckorskörtid och minsta period för dygns- och veckovila, med förbehåll för vissa specifika undantag. Reglerna gäller för flera olika typer av transportverksamheter, dvs. person- och godstransporter, internationella och nationella transporter, samt långa och korta transporter med inhyrda förare, anställda förare eller egenföretagare. Syftet med regelverket är att harmonisera konkurrensvillkoren, och förbättra arbetsförhållandena och trafiksäkerheten inom EU. Liknande regler gäller också i ett stort antal länder utanför EU.

Det finns två sorters undantag från kör- och vilotidsreglerna: gemensamma undantag inom EU och nationella undantag för Sverige. Till de gemensamma undantagen inom EU hör bl.a. vägtransporter med fordon eller en kombination av fordon med en högsta tillåten vikt som inte överstiger 7,5 ton, som används för transport av material, utrustning eller maskiner som föraren använder i sitt arbete och som endast används inom en radie av 100 kilometer från den plats där företaget ligger, på villkor att det inte är förarens huvudsakliga uppgift att köra fordonen. Det finns även ett undantag för fordon eller en kombination av fordon med en högsta tillåten vikt som inte överstiger 7,5 ton och som används för icke-kommersiell transport av gods. Det innebär att husbilar eller bilar med husvagn som inte överstiger denna vikt undantas från kraven på kör- och vilotider samt färdskrivare.

EU:s kör- och vilotidsförordning ger medlemsstaterna även möjlighet att inom sitt eget territorium, eller efter överenskommelse med en annan medlemsstat inom dess territorium, bevilja undantag från vissa av artiklarna i förordningen. Förare som utför transporter som står under nationella undantag omfattas dock fortfarande av vägarbetsdagslagen. I Sverige finns det ett tiotal nationella undantag från kör- och vilotidsreglerna.

Enligt uppgifter från Transportstyrelsen planeras inte någon översyn av krav på färdskrivare och kör- och vilotidsregler för husbilar.

### *Stänkskydd för personbilar*

Enligt Trafikverkets föreskrift (TSFS 2013:63) ska personbilar som tagits i bruk den 1 januari 2005 eller senare som huvudregel uppfylla kraven i direktiv 78/549/EEG om krav på stänkskydd. Direktivet anger att motorfordon ska vara

försedda med hjulskydd som ska vara så konstruerade att de skyddar andra trafikanter mot stenar som kastas upp samt lera, is, snö och vatten i så stor utsträckning som möjligt. Med hjulhus avses delar av karosseriet, stänkskydd osv. Bilar som togs i bruk före den 1 januari 2005 kan istället uppfylla de specifika kraven i 17 kap. 5-8 §§ (TSFS 2023:63).

I sammanhanget bör noteras att Transportstyrelsen 1981 meddelade nya föreskrifter som innebar att s.k. stänklappar på personbilar inte längre var ett krav. Underlaget för de nya bestämmelserna var den dåvarande Typbesiktningssutredningens betänkande som föreslog att Sverige skulle anpassa föreskrifterna till gällande EU-direktiv, vilket i praktiken innebar att stänklappar inte skulle krävas.

### *Om gasreglaget på bilar*

Av 34 kap. 3 § i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om bilar och släpvagnar som dras av bilar (TSFS 2013:63) framgår att ett gasreglage ska vara så placerat att det kan regleras med höger fot eller hand, att det ska vara så anordnat att fordonets hastighet kan varieras lätt och säkert utan att trötta föraren samt att det ska vara av driftsäker konstruktion.

### *Registreringsskyltens placering på snöskotrar*

Av 3 kap. 4 och 6 §§ förordningen (2019:383) om fordons registrering och användning framgår att registreringsskylten på ett terrängmotorfordon ska placeras fram på fordonet. Skylten kan dock placeras på en annan lämplig plats om det medför en avsevärd olägenhet att ha den placerad framtill.

Registreringsskylten ska ha måtten 260×70 mm och vara självhäftande. I samband med att denna skylttyp infördes ändrades regelverket för var registreringsskylten kunde placeras. Tidigare framgick att registreringsskylten även kunde placeras på snöskoterns bandtunnel.

## **Tidigare riksdagsbehandling**

Utskottet behandlade frågan om krav på färdskrivare senast i betänkande 2022/23:TU6 Yrkestrafik och taxi. Utskottet fann då inte anledning att ta något initiativ i frågan utan avstyrkte motionen. Bestämmelser om vissa fordons typer behandlade utskottet senast i betänkande 2022/23:TU10 Vägtrafik- och fordonsfrågor. Utskottet avstyrkte då motionerna med hänvisning till att det befintliga regelverket uppfattades som ändamålsenligt samt till det pågående beredningsarbetet inom Regeringskansliet. Riksdagen biföll utskottets förslag.

## **Utskottets ställningstagande**

När det gäller motionsförslaget om att utreda möjligheten att framföra terrängfordon på allmänna vägar hänvisar utskottet till trafikförordningens bestämmelser och pekar på att detta redan i dag är tillåtet för vissa typer av

terrängfordon. Härutöver kan utskottet konstatera att olika förslag om hur regelverket för terrängkörning ska förändras för närvarande bereds inom Regeringskansliet.

Vidare noterar utskottet att registreringsskylten på terrängfordon, dvs. inklusive snöskotrar, ska placeras fram på fordonen enligt gällande regelverk. Registreringsskylten kan dock placeras på en annan lämplig plats om det medför en avsevärd olägenhet att ha den placerad framtill.

Vad gäller motionsförslaget om att personbilar klass II bör undantas från kravet på färdskrivare vill utskottet inledningsvis framhålla vikten av att vägtransporter med tunga fordon sker på ett trafiksäkert sätt. Utskottet konstaterar att EU har gemensamma regler om kör- och vilotider för vägtransporter med fordon eller fordonskombinationer som har en totalvikt över 3,5 ton och att färdskrivare används för att säkerställa att reglerna följs. Samtidigt undantas vissa fordon, bl.a. husbilar och bilar med husvagn som inte överstiger 7,5 ton, från bestämmelserna. Utskottet vill också peka på att frågor som rör vissa ändringar av nuvarande regler för kör- och vilotider har varit föremål för överväganden inom ramen för EU:s mobilitetspaket. Därmed finner utskottet ingen anledning att i dagsläget ta något initiativ i frågan.

Vad gäller motionsförslaget om stänkskydd på personbilar kan utskottet konstatera att motorfordon enligt gällande EU-direktiv ska vara försedda med hjulskydd som är så konstruerade att de skyddar andra trafikanter mot t.ex. stenar som kastas upp.

Utskottet finner avslutningsvis inte anledning att vidta några åtgärder med anledning av motionsförslaget om gas- och växelreglaget i nya bilar.

Mot bakgrund av det ovan anförda avstyrker utskottet motionerna 2023/24:414 (SD) yrkandena 47, 57 och 93, 2023/24:891 (SD) samt 2023/24:2709 (MP) yrkande 7.

## Historiska fordon och motorhobbyn

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om historiska fordon och motorhobbyn. Utskottet framhåller att det är viktigt att värna det rullande kulturarvet och menar att det är av stor betydelse att det rullande kulturarvet ges goda förutsättningar för sin verksamhet. Utskottet avser att följa frågan mycket noga men finner för närvarande inte skäl att ta något initiativ på området med anledning av motionsförslagen.

Jämför reservation 28 (SD).

### Motionerna

I kommittémotion 2023/24:414 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 51 understryks behovet av skydd för veteranbilshobbyn. Motionärerna framhåller

att motorhobbyn är en viktig del i samhället och att den inte får ödeläggas av godtyckliga beslut från myndigheter. Vidare föreslås i yrkande 52 att reglerna för ombyggda fordon ska ses över. Motionärerna menar att reglerna måste moderniseras för att underlätta för besiktningsorgan och fordonsägare samt för att säkerställa att fordonen är besiktigade och i omodifierat skick. I yrkande 89 föreslås att dokumentationskraven för historiska fordon ska ses över. Motionärerna pekar på att det kan vara svårt för ägare att uppvisa ett tillverkarintyg när registreringsbevis saknas.

I motion 2023/24:1016 av Josef Fransson (SD) betonas i yrkande 2 behovet av trafiksäkerhet kopplat till motorutövande. Vidare betonar motionären i yrkande 3 betydelsen av teknikutveckling, entreprenörskap och kompetensutveckling kopplat till motorhobby. I yrkande 4 anför motionären att veterankulturen är något som måste värnas. Det kan enligt motionären ske genom att bl.a. skatterna på motorhobby hålls nere samt att det finns tillgång till bränslen som fungerar i äldre fordon. Vidare anför motionären i yrkande 5 att motorintresset bland ungdomar måste värnas.

I motion 2023/24:1120 av Jan Ericson och Lars Beckman (båda M) anføres att framtiden för det rullande kulturarvet bör tryggas. Det behövs enligt motionärerna en samlad genomgång av dåligt fungerande regelverk, och en översyn av de orimliga följderna av gällande regler samt den ibland godtyckliga tolkningen av lagar och regler för att trygga den speciella verksamhet som importörer av utländska veteranfordon för renovering bedriver.

## **Bakgrund**

### *Det rullande kulturarvet*

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

### *Motor- och veteranbilshobbyn*

Ett stort antal personer och föreningar är engagerade i frågor om historiska fordon på ideell folkrörelsebasis. Som exempel kan nämnas att Motorhistoriska Riksförbundet (MHRF) består av 200 klubbar med tillsammans över 100 000 medlemmar. MHRF verkar för att motorhistoriskt intressanta äldre fordon ska användas, restaureras och bevaras inför framtiden.

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

### *Riksdagens tillkännagivande om transporthistoriska museer*

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

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

I mars 2021 redogjorde den dåvarande regeringen i skrivelse 2020/21:75 för vilka åtgärder som vidtagits med anledning av riksdagens tillkännagivande. Regeringen meddelade att Riksantikvarieämbetet i regleringsbrevet för 2018 (KU2017/00942) hade fått i uppdrag att undersöka förutsättningarna för lagstiftning till skydd för det rörliga kulturarvet. Uppdraget rapporterades till regeringen den 19 december 2018 i rapporten Det rörliga kulturarvet – Förutsättningar för en lagstiftning till skydd för det rörliga kulturarvet. Rapportens förslag har beretts i Regeringskansliet.

I syfte att främja bevarandet av det rörliga kulturarvet fick Riksantikvarieämbetet i regleringsbrevet för 2020 i uppdrag att, i samverkan med bl.a. Statens maritima och transporthistoriska museer samt det civila samhällets organisationer, under 2020 och 2021 verka för ökad kunskap och kunskapsspridning om historiska transportmedel. Vidare beslutade regeringen (Ku2019/02020) att Riksantikvarieämbetet under 2020 kunde bidra med högst 1 miljon kronor till insatser som syftade till att stärka bevarandet av historiska transportmedel.

I budgetpropositionen för 2021 (prop. 2020/21:1 utg.omr. 17) angav regeringen att den fortsatt ser frågan om bevarande av det rörliga kulturarvet som angelägen. Regeringen angav vidare att den mot bakgrund av att en lagreglering inte bedömdes vara en lämplig lösning för att uppnå ett skydd för det rörliga kulturarvet, och då andra åtgärder till skydd för det rörliga kulturarvet vidtagits, inte avsåg att vidta ytterligare åtgärder för att ta fram lagstiftning till skydd för det rörliga kulturarvet. Av budgetpropositionen för 2021 framgick också att regeringen således inte skulle tillgodose riksdagens tillkännagivande och att det ansågs som slutbehandlat. Kulturutskottet ställde sig i betänkande 2020/21:KrU1 bakom regeringens bedömningar.

### *Ursprungskontroll och registreringsbevis*

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

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

### *Import och registrering av historiska fordon*

Det importeras mellan 5 000 och 6 000 veteranbilar till Sverige varje år. Lagen (2019:370) om fordons registrering och användning innehåller bestämmelser om registrering av motordrivna fordon och släpfordon hos Transportstyrelsen i vägtrafikregistret. Det handlar om registrering som förutsättning för rätten att använda fordon och undantag från registreringsplikten. Fordon som ska registreras i Sverige måste genomgå en process som Transportstyrelsen fastställt. Det första steget i processen är en ansökan om ursprungskontroll. I

processen fastställs det aktuella fordonets ursprung, att det inte är stulet och att fordonshandlingarna är äkta och giltiga.

Transportstyrelsen remitterade i november 2020 förslag till nya föreskrifter om teknisk identifiering. I remissynpunkterna framkom att reglerna fortfarande var otydliga när det gällde vilken dokumentation som skulle kunna användas vid ursprungskontroll och teknisk identifiering. Det handlade inte minst om lämpliga underlag som kunde användas för äldre fordon där registreringsbeviset med tiden hade kommit bort eller fordonet aldrig tidigare hade registrerats. Efter genomförda ändringar i förslagen reviderades Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2015:63) om registrering av fordon m.m. i vägtrafikregistret den 1 november 2022.

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

Transportstyrelsens reviderade föreskrifter trädde i kraft den 1 februari 2023.

### *EU-kommissionens förslag om hantering av uttjänta fordon*

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

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

Av regeringens faktapromemoria (2022/23:FPM133) framgår att regeringen avser att verka för en lagstiftning med hög miljö- och klimatambition, med en balans mellan bl.a. ett effektivt miljöskydd och en administrativ börda och med beaktande av fordonsägarnas intressen. Förhandlingsarbetet i rådet inleddes under hösten 2023. Förslaget har remissbehandlats i Sverige.



## Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har återkommande behandlat motionsyrkanden om äldre fordon och motorhobbyn, senast i betänkande 2022/23:TU10 Vägtrafik- och fordonsfrågor. Utskottet hänvisade då bl.a. till det arbete som bedrivs inom området och föreslog att yrkandena skulle avslås. Riksdagen biföll utskottets förslag.

## Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis understryka att äldre fordon har ett stort kulturhistoriskt värde och att de berikar det rullande kulturarvet på våra vägar. Motorhobbyn erbjuder även många människor en meningsfull fritidssysselsättning och sociala kontakter med andra som delar intresset. Det finns också ett stort antal organisationer och märkesklubbar som spelar en viktig roll för att bevara och använda det rullande kulturarvet. Utskottet välkomnar därför att regeringen ser frågan om bevarandet av det rörliga kulturarvet som angelägen. I sammanhanget vill utskottet även påminna om det uppdrag som Riksantikvarieämbetet tidigare har fått i syfte att verka för ökad kunskap och kunskapsspridning om historiska transportmedel för att därigenom främja bevarandet av kulturarvet.

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

Enligt utskottet är det viktigt att värna det rullande kulturarvet, och det är av stor betydelse att det rullande kulturarvet ges goda förutsättningar för sin verksamhet. Utskottet följer därför frågan mycket noga men finner inte skäl att för närvarande ta något initiativ på området. Motionerna 2023/24:414 (SD) yrkandena 51, 52 och 89, 2023/24:1016 (SD) yrkandena 2–5 samt 2023/24:1120 (M) avstyrks därmed.

## Vägskyltning

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om vägskyltning. Utskottet uppmärksammar det arbete som bedrivs av Trafikverket för att lyfta fram kulturmiljön i anslutning till det nationella vägnätet. Vidare uppmärksammar utskottet att omkringliggande kommuner kring en rastplats kan få tillstånd att sätta upp kartor och information om besöksmål inom kommunen.

Jämför reservation 29 (SD).

### Motionerna

I kommittémotion 2023/24:414 betonar Thomas Morell m.fl. (SD) i yrkande 18 behovet av att stärka kulturarvet med anknytning till svenska vägar. Motionärerna framhåller att kulturarvet bör premieras vid byggande av infrastruktur och att t.ex. rastplatser kan förses med skyltar eller tavlor som beskriver traktens historia.

Mathias Bengtsson (KD) anför i motion 2023/24:1382 att regeringen bör se över möjligheten att sätta upp landskapsskyltar vid landskapsgränserna.

I motion 2023/24:1235 av Christofer Bergenblock (C) anför motionären att den nuvarande lagstiftningen och regelverket bör ses över för att underlätta skyltningen för verksamheter längs med allmänna vägar.

I motion 2023/24:325 anför Cecilia Rönn (L) att det bör utredas hur trafiksäkerheten kan ökas utmed våra vägar genom att kryphålet för att sätta ut kärror med reklamskyltar utmed vägkanterna täpps till.

### Bakgrund

#### *Tillstånd för skyltning*

Det är regeringen som fastställer Sveriges vägmärken. Den nuvarande vägmärkesförordningen (2007:90) gäller fr.o.m. den 1 juni 2007. Transportstyrelsen har meddelat de föreskrifter som behövs för att verkställa förordningen. Vägvisning är till för att trafikanterna ska kunna orientera sig. En ansökan om vägvisning till en anläggning eller ett turistmål ska skickas till väghållningsmyndigheten och den som vill sätta upp en reklamskylt inom vägområdet till en allmän väg måste ha tillstånd av väghållningsmyndigheten. Trafikverkets regioner är väghållningsmyndigheter för de statliga allmänna vägarna. I övrigt kan kommuner vara väghållare. Utanför vägområdet är det länsstyrelserna som beslutar om tillstånd, förutom inom detaljplanelagt område, där kommunerna beslutar om bygglov inom ramen för plan- och bygglagen. Länsstyrelserna är skyldiga att höra Trafikverkets uppfattning (54 § vägkungörelsen). Kommunerna samråder med Trafikverket i samband med bygglovgivningen. I samråd med väghållningsmyndigheten kan

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

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

### *Kulturarvet och vägar*

Trafikverket har tillsammans med nio andra myndigheter fått i uppdrag att ta fram en vägledande strategi för kulturmiljöarbetet inom respektive myndighet. Trafikverket redovisade i oktober 2019 myndighetens kulturmiljöstrategi (2019:188). I kulturmiljöstrategin konstateras att Trafikverkets planering, byggande och förvaltning av infrastruktursystemen innebär en mycket stor påverkan på kulturmiljöer i hela landet. Myndigheten uppger att det görs stora insatser för kulturmiljön genom t.ex. skötsel av alléer, milstenar, broar och byggnader med höga kultur- och teknikhistoriska värden. Myndigheten arbetar med ett integrerat landskapsperspektiv, där natur- och kulturmiljö samt gestaltning ingår. Strategin har tre huvudinriktningar som har identifierats som avgörande för att nå de nationella kulturmiljömålen: skapa ett effektivt kulturmiljöarbete, uppnå hållbar planering och förvaltning av kulturmiljöer samt tillgängliggöra och förmedla kulturarv och kulturmiljöer. Strategin pekar ut områden där insatser är särskilt angelägna för att uppnå ett framgångsrikt och resurseffektivt kulturmiljöarbete. Vidare beskrivs vilka delar av Trafikverkets organisation och vilka verksamheter som berörs, hur kulturmiljöarbetet bör utvecklas, avvägningar mot andra politikområden, behov av samverkan med externa aktörer och hur frågorna framöver bör synliggöras och kommuniceras. Enligt Trafikverket finns det drygt 350 rastplatser som förvaltas och sköts på uppdrag av Trafikverket. Trafikverket uppger att man ansvarar för bl.a. informationstavlor på dessa rastplatser, och på en del rastplatser har kommunerna fått tillstånd att sätta upp kartor och information om besöksmål i närheten.

### **Tidigare riksdagsbehandling**

Motionsyrkanden om vägskytning behandlades senast i utskottets betänkande 2022/23:TU10 Vägtrafik- och fordonsfrågor. Utskottet uppmärksammade i betänkandet det arbete som Trafikverket bedriver för att lyfta fram

kulturmiljön i anslutning till det nationella vägnätet. Vad gäller olämplig placering av vägmarkeringar hänvisade utskottet till Transportstyrelsens föreskrifter i frågan. Utskottet föreslog att yrkandena skulle avslås, vilket riksdagen biföll.

### **Utskottets ställningstagande**

Inledningsvis kan utskottet konstatera att det är Trafikverket och i vissa fall kommunerna som ger tillstånd för att sätta upp skyltar längs det allmänna vägnätet. Utskottet finner inte skäl att ifrågasätta att de också är väl skickade att göra en väl avvägd bedömning mellan trafiksäkerhet, tillgänglighet och önskemål från bl.a. det lokala näringslivet och turismen.

Utskottet vill även uppmärksamma Trafikverkets arbete för att lyfta fram kulturmiljön i anslutning till det nationella vägnätet. Myndigheten har bl.a. tagit fram en kulturmiljöstrategi för kulturarvet där myndigheten konstaterar att Trafikverkets planering, byggande och förvaltning av infrastruktur-systemen har en mycket stor påverkan på kulturmiljöer i hela landet. Vidare noterar utskottet att Trafikverket förvaltar och sköter drygt 350 rastplatser runt om i Sverige, där myndigheten bl.a. sätter upp informationstavlor. Därutöver kan utskottet konstatera att kringliggande kommuner till en rastplats kan få tillstånd att sätta upp kartor och annan information om besöksmål inom kommunerna.

Utskottet kan i sammanhanget också konstatera att det verkar finnas en efterfrågan på ytterligare möjligheter till skyltning utmed landets vägar och menar att det därför kan bli nödvändigt med en översyn av regelverket.

Mot bakgrund av vad som anförts ovan avstyrker emellertid utskottet motionerna 2023/24:325 (L), 2023/24:414 (SD) yrkande 18, 2023/24:1235 (C) och 2023/24:1382 (KD).

## **Vissa trafikbestämmelser**

### **Utskottets förslag i korthet**

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

Jämför reservation 30 (SD) och 31 (MP).

### **Motionerna**

I kommittémotion 2023/24:414 av Thomas Morell m.fl. (SD) föreslår motionärerna i yrkande 45 att det bör utredas huruvida motorcyklister ska

kunna nyttja kollektivkörfält. Motionärerna menar att motorcyklar tillhör den kategori av fordon som inte nämnvärt försvårar för kollektivtrafiken.

I kommittémotion 2023/24:2705 av Ulrika Westerlund m.fl. (MP) yrkande 46 behandlas eldrivna hjälpmedel. Motionärerna framhåller att det i takt med nya lösningar skapas möjligheter att ta sig fram korta sträckor med t.ex. eldrivna hjälpmedel. Det förutsätter dock att trafikreglerna förbättras för att det ska kännas tryggt.

Robert Stenkvist (SD) föreslår i motion 2023/24:4 ett nationellt förbud och regelverk för när länsstyrelser och polisen får stänga av gator i stadsmiljö vid mindre idrottstävlingar.

Markus Wiechel m.fl. (SD) föreslår i motion 2023/24:1458 yrkande 1 att man ska se över möjligheten att göra en högersväng vid rödlys. Enligt motionärerna skulle detta få trafiken att flyta bättre och minska tomgångskörningen, något som ur ett miljöperspektiv vore ett effektivt sätt att minska koldioxidutsläppen. I yrkande 2 föreslår motionärerna att man ska utreda möjligheten att öka antalet trafikljus med nedräkning. Enligt motionärerna gör dessa det enklare för bilister att anpassa körsättet och hastigheten efter mätarna samtidigt som fotgängare får en bättre möjlighet att avgöra säkerhetsrisken när det är dags att gå över vägen. Detta bidrar också till en smidigare trafik för såväl fotgängare som bilister.

I motion 2023/24:2085 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD) föreslås att regeringen ska se över om hastighetsgränsen för personbilar med släp ska höjas.

Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD) föreslår i motion 2023/24:2087 att Trafikverket ska få i uppdrag att utreda frågan om trafikljus med nedräkning av tid. På flera platser i världen är det vanligt att trafikljus har en klocka som visar tiden tills ett trafikljus för gång- och cykeltrafikanter slår om från t.ex. grönt till rött. Motionärerna framhåller att det gör det tryggare för exempelvis äldre att gå över gatan.

I motion 2023/24:2088 föreslår motionärerna Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD) att regeringen ska överväga att införa möjligheten att svänga höger vid rött ljus.

Eric Palmqvist (SD) föreslår i motion 2023/24:2384 att det ska utredas hur och i vilken omfattning det ska kunna bli tillåtet att parkera mot färdriktningen.

## **Bakgrund**

### *Körfält för kollektivtrafik*

Enligt trafikförordningen (1998:1276) får särskilda trafikregler meddelas genom lokala trafikföreskrifter, bl.a. att ett visst körfält eller en viss körbana ska vara körfält eller körbana för fordon i linjetrafik m.fl. I ett körfält eller en körbana för fordon i linjetrafik m.fl. får endast fordon i linjetrafik framföras samt, om körfältet eller körbanan ligger till höger i färdriktningen, cyklar och mopedder klass II. Vilka fordon som får framföras på de vägar och gator där kommuner är vägghållare regleras i lokala trafikföreskrifter inom ramen för det

kommunala ansvaret. Länsstyrelser har motsvarande mandat för det statliga vägnätet. SKR informerar om hur lokala trafikföreskrifter, dispenser och tillstånd i enlighet med gällande trafiklagstiftning lämpligast kan utformas.

Enligt Trafikverket verkar effekten av att öppna körfält för kollektivtrafik för annan trafik variera beroende på typen av trafikmiljö och trafikflöde och om andra oskyddade trafikanter också är tillåtna. Trafikverket gjorde redan 2007 en sammanställning av forskningsrapporter och artiklar, vilken inte visade några tydliga resultat i fråga om hur säkerheten påverkas för exempelvis motorcyklister när de tillåts att köra i kollektivtrafikkörfält. Trafikverket menar att resultatet av studierna gäller även i dag och inte ger någon tydlig bild av att trafiksäkerheten för motorcyklister förbättras eller försämras när de tillåts att köra i bussfilerna. Att öppna fler bussfiler för motorcyklar är därför enligt Trafikverket ingen prioriterad insats för att öka säkerheten för motorcyklister. Samtidigt finns det ur trafiksäkerhetsperspektiv ingen anledning att förbjuda motorcyklar i de bussfiler där de tillåts att köra i dag.

Trafikverket konstaterar att det är viktigt att se till helheten eftersom det är många som vill nyttja kollektivtrafikkörfält. Det är viktigt att det hårt belastade vägnätet runt större städer nyttjas så effektivt som möjligt. Verket konstaterar att många önskar använda ledig kapacitet i bussfiler på vissa tider och platser, t.ex. bussar i beställningstrafik, skolskjutsar, färdtjänster, taxibilar och varutransporter. Beslut om att motorcyklister får köra i kollektivtrafikkörfält fattas av kommuner och länsstyrelser. På kommunala vägar är det varje kommun som bestämmer om motorcyklar eller andra fordon får köra i kollektivtrafikkörfältet. För statliga vägar är det länsstyrelsen som beslutar. Länsstyrelsernas beslut kan överklagas till Transportstyrelsen.

### *Trafikreglering*

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

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

### *Trafikljus med nedräkning*

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

### *Parkering i fordonets färdriktning*

I trafikförordningen (1998:1276) finns bestämmelser om hur man får stanna och parkera. Parkeringsreglerna bygger på två huvudprinciper: en trafikant får inte stanna eller parkera så att fara uppstår eller så att andra trafikanter hindras eller störs. För att undvika onödiga olyckor är det endast tillåtet att stanna eller parkera på höger sida av vägen i färdriktningen. En bil som parkeras mot färdriktningen kan orsaka olyckor både när föraren ska navigera bilen över till fel sida av vägen och när bilen står parkerad. Fordon som står åt fel håll är även svårare att upptäcka i mörker, eftersom de inte har reflexer framtill. Om vägen är enkelriktad, eller om det finns ett järnvägs- eller spåravagnsspår på höger sida, får man dock parkera på vänster sida av vägen.

### *Avstängning av en allmän väg för idrottsevenemang*

För att få anordna ett arrangemang eller en offentlig tillställning på allmänna statliga vägar krävs det i många fall tillstånd från länsstyrelsen eller polisen. Tillståndsprövningar sker med utgångspunkt i trafikförordningen respektive ordningslagen. Exempel på sådana arrangemang kan vara alltifrån marknader till idrottsevenemang som motionslopp eller tävlingar. I de allra flesta fall är allmänna vägar statliga vägar med Trafikverket som väghållare, men det förekommer också att det är en kommun som är väghållare. I vissa fall kan det även röra sig om en enskild väg med en väghållare som varken är Trafikverket eller en kommun, utan t.ex. en vägsamfällighet. Om ett arrangemang berör en allmän väg kan det behövas åtgärder på eller intill vägen. Det kan handla om åtgärder som arrangören anser behöver vidtas men också om åtgärder som Trafikverket bedömer är nödvändiga för trafiksituationen i övrigt. Det kan också behövas tillstånd från polisen om det kommer att finnas andra arrangemang runt omkring tävlingen.

### *Eldrivna hjälpmedel*

När en eldriven rullstol eller eskoter framförs utomhus ska gällande trafikregler följas. Det innebär att vid färd med gångfart ska brukaren följa de regler som finns för gångtrafikanter. När den eldrivna rullstolen framförs med en hastighet över 6 km/tim jämförs den med en cykel och trafikregler för cyklister gäller.

Den dåvarande regeringen framförde i en proposition 2022 att det borde vara möjligt att begränsa antalet fordon som framförs på gångbanor. I

propositionen konstaterades att gångbanor inte bara används av gående. Även rullstolar och andra eldrivna fordon, utan tramp- eller vevanordning, som är att anse som cyklar får framföras på gångbanor om de framförs i gångfart. Regeringen pekade på att utvecklingen av små eldrivna fordon hade gått snabbt och att det hade gått flera år sedan definitionerna och bestämmelserna för bl.a. gående och cyklister senast ändrades. Regeringen konstaterade att antalet små eldrivna fordon som framförs på gångbanor hade ökat kraftigt, vilket försämrat framkomligheten för gångtrafikanter och ökat risken för olyckor. För att minska antalet fordon som får framföras på gångbana menade regeringen att regleringen kan behöva ändras, t.ex. genom att trafikförordningen ändrades. Regeringen underströk i sammanhanget att personer som har svårt att förflytta sig dock fortfarande borde ha möjlighet att framföra vissa fordon på gångbanor.

### **Tidigare riksdagsbehandling**

Utskottet behandlade motionsförslag om trafikbestämmelser senast i betänkande 2022/23:TU10 Vägtrafik- och fordonsfrågor. Då konstaterade utskottet bl.a. att frågan om att öppna kollektivtrafikkörfält för någon annan typ av trafik är något som beslutas på lokal nivå med beaktande av de trafikförhållanden som råder på plats. När det handlar om utformningen av trafiksignaler hänvisade utskottet till befintligt regelverk. Mot denna bakgrund ansåg inte utskottet att det fanns skäl att ta några initiativ med anledning av motionsyrkandena. Utskottet föreslog därmed att riksdagen skulle avslå motionerna, och riksdagen biföll utskottets förslag.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet kan inledningsvis konstatera att frågan om att öppna kollektivtrafikkörfält för någon annan typ av trafik beslutas på lokal nivå med beaktande av de trafikförhållanden som råder på plats. Utskottet anser att detta är en lämplig ordning och vill samtidigt understryka att det är en komplex fråga, som utskottet följer noga. Vägnätet behöver användas så effektivt som möjligt, men trafiksäkerhetsaspekter måste prioriteras.

Vad gäller motionsyrkandet om förändrade trafikregler för att ta sig fram kortare sträckor med eldrivna hjälpmedel kan utskottet konstatera att det är trafikreglerna för gångtrafikanter respektive cyklister som gäller. Det innebär att en person som har svårt att förflytta sig har möjlighet att framföra ett eldrivet fordon på gångbanor vid färd i gångfart.

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



förekommer trafiksignaler som tillåter högersväng vid rött ljus i specifika trafikmiljöer.

Slutligen anser utskottet att det saknar skäl att föreslå ändringar i gällande ordning i fråga om avstängning av allmänna vägar för idrottsevenemang, hastighetsgränsen för personbilar med släp och parkering mot färdriktningen.

Utskottet finner därmed inte skäl att för närvarande ta några initiativ med anledning av motionsförslagen. Utskottet avstyrker motion 2023/24:4 (SD), 2023/24:414 (SD) yrkande 45, 2023/24:1458 (SD) yrkandena 1 och 2, 2023/24:2085 (SD), 2023/24:2087 (SD), 2023/24:2088 (SD), 2023/24:2384 (SD) samt 2023/24:2705 (MP) yrkande 46.

## Vissa vägfrågor

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om vissa vägfrågor. Utskottet påminner bl.a. om att det finns fastslagna riktlinjer för väginfrastrukturens utformning som Trafikverket tillämpar i verksamheten. Vidare konstaterar utskottet att det finns föreskrifter om lägsta ljudnivå för elbilar och att det pågår ett arbete med att höja säkerheten på rastplatser.

Jämför reservation 32 (SD) och 33 (C).

## Motionerna

I kommittémotion 2023/24:375 av Beatrice Timgren m.fl. (SD) yrkande 2 framhåller motionärerna behovet av att omvandla äldre oanvända vägar till säkra ridvägar.

Thomas Morell m.fl. (SD) anför i kommittémotion 2023/24:414 yrkande 25 att rondellers utformning ska baseras på säkerhet och hänvisar till att det finns brister i utformningen av cirkulationsplatser. I yrkande 26 i samma motion anför motionärerna att vägarbeten ska slutföras snabbt och i yrkande 28 att vägbeläggning och skyltar ska inventeras. Därtill tar motionärerna i yrkande 44 upp frågan om elfordon och en lägsta ljudnivå för dessa. Motionärerna menar att det är rimligt att alla eldrivna fordon ger ifrån sig ett varnande ljud när de körs med en hastighet under 20 kilometer per timme.

I kommittémotion 2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) anför i yrkande 58 att regeringen bör överväga att tillskjuta ytterligare medel för att Trafikverket i samverkan med kommuner och regioner ska kunna förbättra det svenska vägbelysningsnätets omfattning och standard.

I kommittémotion 2023/24:2485 av Stina Larsson m.fl. (C) framhåller motionärerna i yrkande 5 behovet av att ljusföreningar övervakas och motverkas.

Eric Palmqvist (SD) anför i motion 2023/24:131 att tillgängligheten och tryggheten på landets rastplatser bör öka. Motionären anser att Trafikverket

bör ges i uppdrag att inventera landets rastplatser och vidta nödvändiga åtgärder för att beivra det missbruk som sker där.

I motion 2023/24:1806 understryker Rickard Nordin (C) behovet av att minska effekterna från ljusföroreningar. Motionären framhåller att ljusföroreningar är ett växande problem men att det finns olika åtgärder att vidta för att minska dessa.

## **Bakgrund**

### *Vägarbeten*

Trafikverket ansvarar för underhåll och åtgärder i det allmänna vägnätet när det gäller de statliga vägarna, medan landets kommuner agerar väghållare för den övriga delen. Därutöver finns det enskilda väghållare. Trafikverket uppger att det är många faktorer som styr planeringen av vägarbeten, men ambitionen är enligt verket att arbetet ska påverka boende och trafikanter så lite som möjligt. Vid större vägarbeten har Trafikverket ibland möjlighet att ge entreprenören bonus om byggtiden förkortas väsentligt. Vissa arbeten, t.ex. beläggningsarbeten, är säsongsberoende och kan bara utföras under den varma årstiden. Trafikverket uppger att deras entreprenörer ofta arbetar på natten eftersom det ibland är det enda alternativet för att minska störningar i framkomligheten och klara säkerheten för trafikanterna när man arbetar på trafikintensiva vägar. Samtidigt innebär nattarbete att entreprenörens och Trafikverkets kostnader blir betydligt högre. Det finns också begränsningar i lagstiftningen i fråga om tillåtna ljudnivåer nattetid. Trafikverket upprättar förteckningar över bl.a. tidsrestriktioner som anger när arbeten inte får pågå på en viss sträcka. Restriktionerna är till för att undvika onödiga köer med risk för körockar som skulle försämra framkomligheten ytterligare.

I ett frågesvar (fr. 2023/24:297) den 6 december 2023 anförde infrastruktur- och bostadsministern att Trafikverket på regeringens uppdrag sedan årsskiftet 2022/2023 genomför en handlingsplan för ökad säkerhet i och runt vägarbeten. Handlingsplanen ska bidra till att stärka säkerheten såväl för dem som har vägen som arbetsplats som för trafikanter och övriga som påverkas av ett vägarbete. Aktiviteterna i handlingsplanen ska vara genomförda senast 2025. Vidare har Trafikverket rutiner för hur trafik ska ledas om i samband med t.ex. vägarbeten, där det är viktigt att beakta säkerhet och framkomlighet, enligt statsrådet.

### *Cirkulationsplatsers utformning*

Trafikverket arbetar med utformningsfrågor och menar att gestaltungsprogram är viktiga för att tydliggöra ambitionerna i ett specifikt infrastrukturprojekt. Trafikverket har tagit fram regelverket VGU (Vägars och gators utformning) för gestaltungsarbete och gestaltungsprogram. Verket har också redovisat olika projekt som har syftat till att lyfta fram arkitektur, form och design. Bland annat har fyrvägs korsningar byggts om till cirkulationsplatser,

inte minst för att skapa gatumiljöer med estetiska värden och material av hög kvalitet. Trafikverket har även tagit fram praktiska råd när det gäller växtlighet i vägmiljöer, bl.a. vid cirkulationsplatser. Cirkulationsplatser har på senare år blivit ett allt vanligare alternativ till vanliga korsningar. Trafikverket betonar att de ofta fungerar mycket bra, med hög trafiksäkerhet och god kapacitet.

### *Vägbeläggning*

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

I Statens väg- och transportforskningsinstituts (VTI) rapport Friktions- och texturutveckling på nya beläggningar från 2019 görs en fördjupad granskning av beläggningar på det svenska vägnätet. VTI understryker att det är viktigt att vägbanan har en tillfredsställande friktionsnivå redan när en väg öppnas för att den ska upplevas som säker av trafikanterna oavsett vilket väglag som råder. I rapporten konstateras dock att det finns begränsad dokumenterad kunskap om hur en väg förändras den första tiden efter en beläggningsåtgärd.

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

### *Vägskyltar*

Det är regeringen som fastställer Sveriges vägmärken och andra anordningar. Den nuvarande vägmärkesförordningen (SFS 2007:90) gäller från den 1 juni 2007, och Transportstyrelsen har meddelat de föreskrifter som behövs för verkställigheten av denna förordning. Av vägmärkesförordningen framgår bl.a. vem som får sätta upp och ta bort vägskyltar samt vem som ansvarar för skyltarnas underhåll.

### *Vägbelysning*

Trafikverket arbetar långsiktigt med sina belysningsanläggningar och konstaterar att utvecklingen har gått fort på området. Tekniken i såväl fordon

som belysning och kunskapen om var och när belysning gör mest nytta – eller skada för t.ex. djur och natur – förändras kontinuerligt. Ambitionen är att belysningen ska finnas där den gör mest nytta för trafikanternas trafiksäkerhet och trygghet. Belysningen ska vara energieffektiv och minska kostnader på sikt, och samma bedömningsgrunder ska gälla i hela landet. Det är antingen kommunen eller staten genom Trafikverket som äger och ansvarar för belysningsanläggningar vid statliga vägar. Även enskilda eller privata anläggningar finns, men det är en liten andel. Varje kommun har olika strategier för förvaltning och underhåll av vägbelysning. Om det är staten som äger belysningsanläggningen är det Trafikverkets uppgift att utreda om anläggningen uppfyller kriterierna för var belysning behövs. Visar det sig att belysningen inte uppfyller kriterierna utreder Trafikverket möjligheten att ta bort belysningen med huvudskälet att minska energibehovet och även störningar för djur och natur. Vidare finansierar och följer Trafikverket forskningsprojekt som syftar till att minska ljusföroreningar. Myndigheten deltar även i arbetet med att utveckla metoder för att identifiera känsliga området (med belysningsplaneverktyget) och samarbetar med belysning- och miljöspecialister inom teknikområdet.

Svenska krav och råd för vägbelysning återfinns i regelverket VGU och konkretiseras i Vägbelysningshandboken 2022 (2022:194). Regelverkets kravdel är styrande för det statliga vägnätet, dvs. de vägar som Trafikverket ansvarar för. För kommunerna fungerar VGU som ett rådgivande dokument. Utöver VGU har Trafikverket tagit fram tekniska kravdokument för vägbelysning. Enligt Trafikverket är det förenat med stora kostnader att rusta upp, montera eller demontera vägbelysning. Trafikverket kommer inte att tvinga kommuner att ta bort befintlig belysning eller rusta upp den så länge anläggningen uppfyller trafik- och elsäkerhetskrav. Myndighetens krav gäller när en belysningsanläggning monteras och för större ombyggnader.

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

Infrastruktur- och bostadsministern underströk i ett frågesvar (fr. 2023/24:188) den 7 november 2023 att frågor om belysningsanläggningar utefter det statliga vägnätet har varit föremål för ett antal utredningar de senaste åren och att Trafikverket tillsammans med bl.a. Sveriges kommuner

och Regioner gemensamt har enats om ett antal frivilliga förhållningsregler, bl.a. regelverket för vägars och gators utformning.

### *Rastplatser*

Trafikverket ansvarar för ca 270 rastplatser runt om i landet. Rastplatserna har olika standard och utrustning, och det är Trafikverkets driftentreprenör i området som ansvarar för tillsyn, skötsel och städning av dem. Rastplatserna är till för att ge alla trafikanter möjlighet till rast och vila, inte för långtids-uppställda husbilar och husvagnar. Det krävs därför tillstånd för att stanna längre än 24 timmar på en rastplats. För att få tillstånd behövs ett godtagbart syfte, och trafiksäkerheten får inte riskeras. Exempel på ett sådant syfte kan enligt Trafikverket vara service till trafikanter eller underhållsåtgärder. På varje rastplats finns information om var en trafikant kan ringa för att lämna synpunkter på rastplatsens underhåll och utrustning.

### *Ridvägar*

Hästverksamhet är en betydelsefull näring i många kommuner och även en meningsfull fritidssysselsättning för både barn och vuxna. Planläggning är en kommunal uppgift. Det finns flera exempel på att kommuner arbetar med bl.a. ridvägar och hästrelaterad samhällsplanering, inte minst tillsammans med ridsportföreningar. Boverket har i en rapport (2012:22) konstaterat att hästar i allt större utsträckning finns inom eller nära tätorter. I rapporten redovisades det bl.a. att ridning är en mycket populär idrott och att många kommuner satsar en del pengar på nödvändig infrastruktur som ridstigar, ridvägar och anläggningar för att underlätta denna form av idrott. Naturvårdsverket har presenterat en folder om ridning i natur. Av den framgår att allemansrätten gäller för ryttare, men ridning ställer större krav på hänsyn från ryttarens sida än om man t.ex. tar sig fram till fots i naturen. Detta beror på att ridning kan skada marken. Ridning är tillåten på enskild väg så länge det inte orsakar betydande slitage. Om slitaget är stort och skadorna blir omfattande kan väghållaren ansöka om att få införa ett förbud mot ridning och/eller hästfordon på vägen. Länsstyrelsen eller kommunen kan besluta om förbud enligt 10 kap. 3 § trafikförordningen (1998:1276). Om vägen ligger inom tätbebyggt område är det kommunen som fattar beslut om förbud. Om den inte gör det är det länsstyrelsen som beslutar.

### *En lägsta ljudnivå för elfordon*

AVAS är akustiska fordonsvarningssystem som är framtagna för att tystare eldrivna bilar ska kunna uppfattas bättre i trafiken. I Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 540/2014 om motorfordons ljudnivå finns bl.a. de administrativa och tekniska kraven för EU-typgodkännande av nya fordon i fråga om deras ljudnivå. Enligt artikel 8 skulle tillverkare installera akustiska fordonsvarningssystem (AVAS) i nya typer av fordon med elhybriddrift eller med endast eldrift senast den 1 juli 2019. Tillverkarna skulle också installera

AVAS i alla nya fordon med elhybriddrift eller med endast eldrift senast den 1 juli 2021. Om en tillverkare valde att installera AVAS i fordon före dessa datum skulle de säkerställa att systemen uppfyllde kraven. Kommissionen gavs befogenhet att anta delegerade akter i syfte att se över och införa mer detaljerade krav på de akustiska fordonsvarningssystemens prestanda eller på aktiva säkerhetssystem. Enligt bilaga VIII ska AVAS automatiskt generera ljud inom ett minsta fordons hastighetsintervall från start och upp till ca 20 kilometer per timme samt vid backning. Det ljud som genereras av AVAS ska vara kontinuerligt och ge fotgängare och andra trafikanter information om ett fordon framförande. Ljudet bör ha en tydlig koppling till fordonets gång och bör likna ljudet från ett fordon i samma kategori som är försett med en förbränningsmotor.

Det finns sedan juli 2016 krav i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2016:22) om bilar och släpvagnar som dras av bilar som tagits i bruk den 1 juli 2010 eller senare. Kraven innebär att bilar som drivs med enbart el och elhybrider ska vara utrustade med AVAS när de ska tas i bruk från juli 2021 och framåt. Kraven i föreskrifterna är dock mycket generella och anger att systemen ska låta som en bil i upp till 20 kilometer per timme men inte mer än en personbil i motsvarande hastighet, vilket öppnar för en subjektiv bedömning. Systemen får också vara avstängningsbara.

### **Tidigare riksdagsbehandling**

Utskottet har återkommande behandlat motionsyrkanden om vissa vägfrågor, senast i betänkande 2022/23:TU10 Vägtrafik- och fordonsfrågor. I det betänkandet påminde utskottet bl.a. om att det finns fastslagna riktlinjer för väginfrastrukturens utformning som Trafikverket tillämpar i verksamheten. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, vilket riksdagen biföll.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet vill inledningsvis påminna om att det finns fastslagna riktlinjer för väginfrastrukturens utformning i bl.a. VGU som Trafikverket tillämpar i verksamheten. Det kan t.ex. handla om lämplig utformning av en korsning eller cirkulationsplats för att möta olika trafiksäkerhetskrav. Utskottet är också väl medvetet om att vägbeläggningens tillstånd under specifika omständigheter kan medföra risker för trafikanterna. Det problemet har dock redan uppmärksamats och förslag på åtgärder har tagits fram.

Utskottet är även medvetet om att pågående vägarbeten vållar trafikanter besvär men förutsätter att Trafikverket kontinuerligt verkar för att minimera de negativa effekterna på trafiken under byggarbetstiden.

Vidare vill utskottet framhålla att rastplatser längs våra vägar är till för att trafikanter ska kunna få rast och vila och för att yrkesförare ska kunna följa regler om vilotider för yrkestrafiken. Utskottet kan konstatera att det finns regler för hur länge man har rätt att vara på en rastplats och förutsätter att allt

görs för att upprätthålla regelverket. I det sammanhanget vill utskottet även betona vikten av att arbetet med att höja säkerheten på rastplatserna fortsätter.

När det gäller frågan om olämplig vägbelysning som kan ha en störande inverkan på miljön kan utskottet konstatera att vägbelysning används för att förbättra synförhållandena i trafikmiljön men också för att skapa trygghet, trivsel och tillgänglighet. Belysningen underhålls och ses kontinuerligt över utifrån gällande krav. Utskottet har även noterat att Trafikverket tar upp vikten av att minimera mängden ljusföroreningar samt att Trafikverket och SKR samarbetar i denna fråga eftersom drift och underhåll av belysningsanläggningar är kostsamt för väghållaren och överflödiga anläggningar därför monteras ned. Utskottet har inte skäl att ifrågasätta det arbete som görs för att säkerställa att vägbelysningsanläggningar uppfyller både trafiksäkerhetskrav och miljöhänsyn.

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

Mot bakgrund av vad som anförts ovan avstyrker utskottet motionerna 2023/24:131 (SD), 2023/24:375 (SD) yrkande 2, 2023/24:414 (SD) yrkandena 25, 26, 28 och 44, 2023/24:1806 (C), 2023/24:2465 (C) yrkande 58 samt 2023/24:2485 (C) yrkande 5.

## Underhåll av vinterväg

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om underhåll av vinterväg. Utskottet understryker att en välfungerande vinterväghållning är en viktig förutsättning för att säkerställa framkomligheten på vägarna vintertid men också för trafiksäkerhetens skull. Det är allvarligt att vinterväghållningen fortfarande fungerar otillfredsställande, och utskottet kommer att följa frågan noga men vidtar för närvarande inga åtgärder med anledning av motionsförslagen.

Jämför reservation 34 (SD, C).

### Motionerna

I kommittémotion 2023/24:414 anför Thomas Morell m.fl. (SD) i yrkande 41 att Trafikverkets upphandling av vinterväghållning bör ses över. Motionärerna menar att en av anledningarna till att vinterväghållningen på enskilda vägar är undermålig är Trafikverkets regelverk som har inneburit att entreprenörer allt oftare undviker parallella snöröjningsuppdrag.

I yrkande 59 i kommittémotion 2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) anför motionärerna att det bör ses över hur Trafikverket kan få i uppdrag att utforma upphandlingar med entreprenörer så att det är möjligt att inom en rimlig

tidsram utföra snöröjning såväl åt staten som åt andra, t.ex. enskilda vägsamfälligheter. Motionärerna anser att nuvarande regelverk missgynnar snöröjning av enskilda vägar.

Margareta Cederfelt (M) anför i motion 2023/24:111 att det bör genomföras en översyn av reglerna kring snöröjning av enskilda vägar.

Helena Lindahl och Daniel Bäckström (båda C) anför i motion 2023/24:1618 att Trafikverket bör få i uppdrag att utforma upphandlingar med underleverantörer så att det är möjligt att inom en rimlig tidsram utföra snöröjning åt såväl staten som enskilda vägsamfälligheter. Motionärerna menar att det är ett samhällsproblem om upphandlingen i Trafikverkets regi leder till ett system som riskerar att gå ut över boende i norra Sverige.

## Bakgrund

### *Upphandling av vinterväghållning*

Trafikverket ansvarar för skötsel och underhåll av det statliga vägnätet och upphandlar all underhållsverksamhet i konkurrens. Övriga vägar sköts av kommunala eller enskilda väghållare.

Alla statliga vägar har en standardklass. När det gäller vinterväghållning uppger Trafikverket att standardklassen avgör hur snabbt en väg ska plogas och om den ska vara snöfri eller inte en viss tid efter att det har slutat snöa. Klassningen baseras på vägens trafikmängd, och Trafikverket uppger att man prioriterar högtrafikerade vägar. På vissa vägsträckor som kan vara extra besvärliga vintertid sätter man in ytterligare resurser, t.ex. vid backar där tunga fordon ofta får stopp eller vid avsnitt som ofta sätts igen av snödräv. Vägglagskameror underlättar arbetet med att identifiera och planera åtgärder för att minska risken för halka och snödräv.

Trafikverket upphandlar allt sitt underhåll av det statliga vägnätet i konkurrens. Av myndighetens årsredovisning för 2022 framgår att kostnaderna för drift och underhåll av vägar det året uppgick till 10 023 miljoner kronor varav 2 376 miljoner kronor handlade om s.k. vintertjänster. Det innebär en viss ökning jämfört med 2021, då Trafikverkets kostnader uppgick till 2 170 miljoner kronor.

Varje kontrakt gäller drift och underhåll, dvs. daglig skötsel, av vägar inom ett visst geografiskt område. Kontrakten varar normalt i fyra år, med möjlighet till förlängning i ett eller två år. Trafikverket uppger att man arbetar med att förbättra uppföljningen av utförda entreprenader. Leverantörsuppföljning är en del av Trafikverkets arbete med att förbättra kontrakten och samarbeten med entreprenörer. Trafikverket har handlat upp en tredje part som följer upp leveranserna från entreprenörerna. De kontrollerar bl.a. att entreprenörerna startar och blir klara i rätt tid och att resultatet blir som avtalat. Entreprenörernas fordon är försedda med gps-sändare som gör det möjligt för både kontrollanten och Trafikverket att i efterhand se var de har varit.

Väghållare för enskilda vägar ansvarar själva för vinterväghållningen, antingen i egen regi eller genom att upphandla plogning och halkbekämpning.



Trafikverket betonar att det inte finns något som hindrar att samma entreprenörer som Trafikverket upphandlat arbetar för flera väghållare. Trafikverket har tidigare framfört att verket är medvetet om att enskilda väghållare på en del platser i landet har haft problem med att ordna sin snöröjning. De har haft svårt att hitta entreprenörer som kan ta ytterligare plogningsuppdrag. Trafikverket uppger att ett fåtal av mer än 23 000 enskilda väghållare har saknat en ordnad vinterväghållning de senaste vintrarna. Enskilda väghållare får enligt Trafikverket information av myndigheten i god tid när det är dags att upphandla en ny entreprenör, och verket ger entreprenörer bättre förutsättningar att planera sina uppdrag så att de kan samordna körningar på enskilda vägar.

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

Statsrådet Andreas Carlsson (KD) svarade vidare den 6 februari 2024 på en skriftlig fråga om bristande vinterunderhåll och skolskjutsar (fr. 2023/24:527). Han framhöll då åter att Trafikverket har regeringens uppdrag att ansvara för vinterväghållningen på de statliga vägarna och att det har tagit fram krav för vad som ska gälla för genomförandet. Kraven ser olika ut beroende på vägtyp och trafikering, men kraven gäller lika i alla delar av landet. Vidare anförde statsrådet att Trafikverket upphandlar genomförandet av vinterväghållningen av entreprenörer, och för att kunna följa upp verksamheten har Trafikverket utvecklat metoder och arbetssätt. Bland annat används gps i fordonen som gör det möjligt att följa upp det utförda arbetet på en detaljerad nivå. Trafikverket anlitar även en tredje part som följer entreprenörernas utförda arbete och kontrollerar att insatser både startas och slutförs i rätt tid och med rätt kvalitet. Vidare har 14,8 miljarder kronor avsatts för drift och underhåll av de statliga vägarna under 2024, vilket enligt statsrådet borde skapa förutsättningar för att kunna bedriva nödvändig vinterväghållning.

### *Riksdagens tillkännagivande*

I betänkande 2021/22:TU7 tillstyrkte utskottet ett antal motionsyrkanden om Trafikverkets upphandling av vinterväghållning och föreslog att riksdagen skulle rikta ett tillkännagivande till regeringen med innebörden att den bör se över hur Trafikverket utformar upphandlingar med entreprenörer så att det är möjligt att, inom rimliga tidsramar, utföra snöröjning såväl åt staten som åt

enskilda vägsamfälligheter. Riksdagen beslutade i enlighet med utskottets förslag (rskr. 2021/22:152). I betänkandet betonade utskottet att vinterväghållning är en viktig förutsättning för att säkerställa framkomlighet men också för trafiksäkerheten vintertid, och utskottet framhöll därför att det är av stor betydelse att vinterväghållningen håller en hög kvalitet i hela landet. När det gäller upphandling av vinterväghållning konstaterade utskottet bl.a. att det uppstår återkommande problem med snöröjningen på vägarna i Sverige och ansåg vidare att en effektiv samordning i fråga om statliga, kommunala och enskilda vägar skulle kunna underlätta och sänka kostnaderna för väghållarna. Av regeringens skrivelse 2023/24:75 framgår bl.a. att Regeringskansliet remitterade trafikutskottets betänkande till Trafikverket för att myndigheten skulle få lämna synpunkter på hanteringen av tillkännagivandet. Som svar på remissen inkom Trafikverket i augusti 2022 med en skrivelse till Regeringskansliet. I skrivelsen redogör Trafikverket för hur vinterväghållning utförs och hur upphandlingar utformas och genomförs för att säkerställa en väl fungerande snöröjning av de statliga vägarna samtidigt som hänsyn tas till de enskilda vägarna. Regeringskansliet (Landsbygds- och infrastrukturdepartementet) analyserar för närvarande rapporten. Ärendet bereds vidare.

### **Tidigare riksdagsbehandling**

Utskottet behandlade motionsförslag om underhåll av vinterväg senast i betänkande 2022/23:TU10 Vägtrafik- och fordonsfrågor. I betänkandet underströk utskottet att en välfungerande vinterväghållning är en viktig förutsättning för att säkerställa framkomligheten på vägarna vintertid men också för trafiksäkerheten. Dessutom noterade utskottet att Trafikverkets svar med anledning av riksdagens tidigare tillkännagivande i frågan bereds inom Regeringskansliet. Mot den bakgrunden fann inte utskottet några skäl att vidta ytterligare åtgärder på området. Utskottet föreslog därför att motionsyrkandena skulle avslås, vilket riksdagen biföll.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet vill liksom föregående år betona vikten av en väl fungerande vinterväghållning. Det är en förutsättning för att säkerställa framkomligheten på vägarna vintertid men också för trafiksäkerhetens skull. Utskottet vill också framhålla att det är av stor betydelse att vinterväghållningen håller en hög kvalitet i hela landet.

När det gäller upphandling av vinterväghållning har utskottet tidigare uppmärksammat återkommande problem med snöröjningen på vägarna i Sverige. Det handlade inte minst om vinterväghållningen på enskilda vägar som vanligtvis förvaltas av samfälligheter. Utskottet såg allvarligt på den uppkomna situationen eftersom viktiga samhällsfunktioner riskerar att inte nå fram till människor som bor längs vägar som förvaltas av samfälligheter

vintertid. Detta var också motivet till att riksdagen riktade ett tillkännagivande till regeringen 2022 om att den borde se över hur Trafikverket utformade upphandlingar med entreprenörer så att det blev möjligt att inom rimliga tidsramar utföra snöröjning.

Utskottet har noterat att Trafikverket med anledning av tillkännagivandet inkom med en skrivelse till Regeringskansliet i augusti 2022 med en redogörelse för hur vinterväghållningen utfördes och hur upphandlingarna utformades.

Härutöver uppmärksammar utskottet att Trafikverket i januari 2024 redovisade ett inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037. En del av redovisningen omfattade Trafikverkets pågående arbete med att stärka arbetssätt och metoder för underhållsverksamheten i syfte att förbättra genomförandet utifrån ett kostnads- och kapacitetsperspektiv. Det handlar bl.a. om att utnyttja digitala verktyg för en högre och mer kostnads-effektiv beredskap inom vinterväghållning. Utskottet har också erfarit att Trafikverket har utvecklat metoderna för att följa upp att de leverantörer som sköter vägarna uppfyller det som avtalats i kontrakten. Utskottet välkomnar detta.

Slutligen konstaterar utskottet att det ser allvarligt på att vinterväghållningen fortfarande inte fungerar tillfredsställande och därför avser att följa frågan mycket noga. Mot bakgrund av det pågående arbetet inom området vidtar utskottet dock för närvarande inte några åtgärder med anledning av motionsförslagen. Motionerna 2023/24:111 (M), 2023/24:414 (SD) yrkande 41, 2023/24:1618 (C) och 2023/24:2465 (C) yrkande 59 avstyrks således.

## Vägrenar och biologisk mångfald

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om vägrenar och biologisk mångfald. Utskottet lyfter fram de insatser som Trafikverket gör på området samt att Trafikverket samarbetar med SLU och Svenska kraftnät för att gynna den biologiska mångfalden längs vägarna. Vidare noterar utskottet att Trafikverket även bedriver ett forskningsarbete som syftar till att landskapsanpassa infrastrukturen.

Jämför reservation 35 (MP).

### Motionen

I kommittémotion 2023/24:677 av Daniel Helldén och Rebecka Le Moine (båda MP) föreslår motionärerna i yrkande 1 att slätterprinciper bör införas för att hantera det nationella vägnätets vägrenar. Motionärerna framhåller att det genom en förändrad hantering av vägrenarna går att på ett relativt enkelt sätt skapa en artrik miljö som bidrar till ett levande landskap och en större

biologisk mångfald. I yrkande 2 anför motionärerna att Trafikverket bör få i uppdrag att aktivt arbeta med skötsel av vägkanter på ett sätt som ökar och värnar den biologiska mångfalden. Motionärerna anför också i yrkande 3 att Trafikverket bör få medel för att kunna arbeta aktivt och med att praktiskt genomföra de fyra områdena som har prioriterats av Trafikverket (barriärer/mortalitet, störningar, artrika miljöer samt invasiva arter). I yrkande 4 föreslår motionärerna att Trafikverket ska få i uppdrag att upprätta ett kontrollprogram där åtgärder för biologisk mångfald följs upp. Vidare anför motionärerna i yrkande 5 att Trafikverket bör få i uppdrag att tillsammans med SLU bygga upp en kunskapsbank som är lättillgänglig och kan användas av planerare för att aktivt arbeta med att förbättra skötsel som värnar den biologiska mångfalden.

## Bakgrund

Trafikverket slårtrår årligen ca 20 000 mil väggkant med det huvudsakliga syftet att ge fri sikt och bättre säkerhet för trafikanter. Trafikverket arbetar också kontinuerligt med att införa krav på landskapsanpassad infrastruktur i regelverk och processer. I sin klimatrappport (2022:008) från 2021 skriver Trafikverket att transportinfrastrukturen äger möjligheterna och har potential att göra skillnad för den biologiska mångfalden. Samtidigt kan landskapsanpassad infrastruktur bidra till många andra samhällsnyttor som minskad klimatpåverkan, motverkad spridning av invasiva arter, ökad trafiksäkerhet, samt förbättrad punktlighet och robusthet.

Trafikverket anför att myndigheten med ett målinriktat och systematiskt arbete inom forskning, innovation och utveckling har kunnat identifiera fyra fokusområden där man anser sig kunna bidra positivt till samhället och den biologiska mångfalden. Det handlar om barriärer/mortalitet, störningar, artrika miljöer och invasiva arter. Myndigheten pekar på att den genom att fokusera på dessa områden och anpassa infrastrukturen enligt beslutade krav kan lägga grunden för ett kostnadseffektivt arbete som bidrar till stärkt biologisk mångfald. Det innebär enligt myndigheten bl.a. att sidoområden bidrar till landskapets gröna infrastruktur genom att vara bra livsmiljöer, att gräsmarksmiljöer, brynzoner och allémiljöer kopplas samman och att invasiva arter hindras från att spridas via infrastrukturens miljöer.

En fortsatt och utökad anpassning av skötseln för att den stärka biologiska mångfalden ger enligt Trafikverket mångfalt tillbaka till samhället och tydliggörs när den beskrivs i en bredare kontext. Trafikverkets artrika miljöer längs med vägar och järnvägar inventeras och följs upp regelbundet av myndigheten. Artrika vägkanter inventeras löpande utifrån en beslutad metod sedan 2012. De driftsområden som ska upphandlas framöver inventeras för att uppdatera tillstånd och åtgärdsbehov. Av totalt 108 driftsområden upphandlas ca 20 årligen, vilka därmed inventeras. Kännedomen om artrika miljöer är enligt Trafikverket god samtidigt som det pågår en viss aktiv nyetablering av artrika miljöer. Sammantaget hade drygt 3 700 artrika väggkantsobjekt

redovisats vid årsskiftet 2020/21, vilket motsvarar ungefär 1 700 mil eller ca 6 000 hektar. Samtidigt finns det nästan 1 600 objekt som inte är klassade som befintligt artrika, men de bedöms kunna bli artrika med viss restaurering, s.k. hänsynsobjekt. Av de ca 3 700 objekt som klassas som artrika, bedöms ca 25 procent ha en god skötselstatus. Trafikverket konstaterar att det pågår en spridning av invasiva arter i befintliga anläggningar och att olika typer av markstörning och schaktning är effektiva spridningsvektorer för invasiva arter. Frågan påverkar anläggningsarbeten för Trafikverkets verksamhet i stort, men motverkar också flera av de åtgärder som myndigheten vidtar för att bidra till den biologiska mångfalden. Framtida klimatteffekter kommer att förstärka denna problembild och behöver enligt myndigheten hanteras proaktivt i verksamheten. Trafikverket har under lång tid bedrivit ett aktivt forskningsarbete för att kunna svara på hur infrastrukturen ska bli landskapsanpassad. Merparten av detta arbete har sedan länge bedrivits kontinuerligt inom forskningsprogrammet Triekol, vilket även i fortsättningen är en viktig förutsättning för det långsiktiga arbetet inom området. Det pågår också ett tiotal andra parallella forskningssatsningar och internationella forsknings- och utvecklingsprojekt. Exempel på detta är: Insekter och infrastruktur – När kan vägkanter vara viktiga miljöer för insekter? och Biologiskt kulturarv – Vägkanter del i det historiska landskapet.

Vidare kan nämnas att Trafikverket inom ramen för ett forskningsprojekt testar en ny slåttermetod i Skåne. Projektet syftar till att öka den biologiska mångfalden i vägkanterna samtidigt som det slåtrade gräset omvandlas till biogas. Förhoppningen är att återkommande slåtter med insamling av frön även ska begränsa spridningen av invasiva arter, exempelvis lupiner, som ofta sprids längs vägarna och konkurrerar ut den inhemska floran.

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

### **Tidigare riksdagsbehandling**

Utskottet har tidigare behandlat frågor om biologisk mångfald i anslutning till vägnätet, senast i betänkande 2022/23:TU10 Vägtrafik- och fordonsfrågor. Med hänvisning till de mycket omfattande insatser som Trafikverket gör på området, inte minst vad gäller skötsel och underhåll av vägkanter och vägrenar, fann utskottet inte skäl att ta något initiativ. Utskottet föreslog därmed att motionsyrkandena skulle avslås, och riksdagen biföll utskottets förslag.

## Utskottets ställningstagande

Vad gäller åtgärder i syfte att främja biologisk mångfald i anslutning till vägnätet vill utskottet lyfta fram de omfattande insatser som Trafikverket gör på området. Det gäller inte minst skötseln och underhållet av vägkanter och vägrenar. Utskottet noterar att Trafikverket årligen slårtrar ca 20 000 mil vägkant och kontinuerligt arbetar med att införa krav på landskapsanpassad infrastruktur i regelverk och processer. Det bedrivs även ett löpande arbete med att bekämpa invasiva arter, barriäreffekter och bullerstörningar i trafikmiljön.

Utskottet kan konstatera att Trafikverket regelbundet inventerar och följer upp artrika miljöer längs vägar och järnvägar. Artrika vägkanter inventeras löpande utifrån en beslutad metod sedan 2012. Kännedomen om artrika miljöer är enligt Trafikverket god samtidigt som det pågår en viss aktiv nyetablering av artrika miljöer.

Vidare noterar utskottet att Trafikverket samarbetar med såväl SLU som Svenska kraftnät i syfte att identifiera särskilt artrika miljöer och anpassa skötseln av vissa av dem för att gynna den biologiska mångfalden längs vägar och kraftledningar. Utskottet vill också lyfta att Trafikverket under lång tid bedrivit ett aktivt forskningsarbete för att kunna svara på hur infrastrukturen ska kunna bli landskapsanpassad. Det pågår dessutom flera parallella forskningssatsningar och internationella forsknings- och utvecklingsprojekt.

Mot denna bakgrund anser inte utskottet att det finns skäl att ta några initiativ med anledning av motionsyrkandena. Därmed avstyrker utskottet motionen 2023/24:677 (MP) yrkandena 1–5.

# Reservationer

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

av Linda W Snecker (V).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion  
2023/24:2342 av Linda W Snecker m.fl. (V) yrkandena 1 och 4,  
bifaller delvis motionerna  
2023/24:1519 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 42 och  
2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 87 i denna del och  
avslår motionerna  
2023/24:996 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkande 46 och  
2023/24:1519 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 49.

### *Ställningstagande*

Utsläppen från trafiken är en av Sveriges största klimatutmaningar. En snabb omställning av nya fordon till eldrift är avgörande för att nå målet att till 2030 minska transportsektorns klimatpåverkan med 70 procent jämfört med 2010. För en sådan omställning krävs ökade anslag till hållbara transportslag och införande av nya styrmedel. Men för att verkligen driva på omställningen krävs att Sverige inför ett förbud mot försäljning av nya bilar som drivs med fossila bränslen efter 2025. Regeringen bör därför återkomma med ett sådant förslag. Som en konsekvens av försäljningsförbudet bör inte heller fossilt drivna bilar få importeras till Sverige efter 2025. Vi i Vänsterpartiet vill också införa ett klimatomställningsstöd för personbilar, som bl.a. ska omfatta ett stöd till konvertering från bensin- och dieselbil till drift med förnybara bränslen.

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

av Ulrika Heie (C).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 87 i denna del,  
bifaller delvis motion

2023/24:2342 av Linda W Snecker m.fl. (V) yrkande 4 och  
avslår motionerna

2023/24:996 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkande 46,

2023/24:1519 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkandena 42 och 49 samt

2023/24:2342 av Linda W Snecker m.fl. (V) yrkande 1.

### *Ställningstagande*

Centerpartiet driver på för att Sverige ska nå målet om en fossiloberoende fordonsflotta och utsläppsminskningar på 7 procent till 2030 från våra inrikes transporter. Jag anser i detta sammanhang att det bl.a. finns skäl att se över möjligheten till stöd för konvertering från fossil till förnybar drift. De bilar som konverteras ska då självklart kunna ta del av de stimulansåtgärder som ges till miljöbilar. Om en bilägare väljer att konvertera sin bil bör hen även kunna finansiera omställningen inom ramen för Centerpartiets förslag till grönt avdrag.

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

av Linus Lakso (MP).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2023/24:996 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkande 46 och

2023/24:1519 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkandena 42 och 49 samt  
avslår motionerna

2023/24:2342 av Linda W Snecker m.fl. (V) yrkandena 1 och 4 samt

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 87 i denna del.

### *Ställningstagande*

Miljöpartiets mål är att utsläppen från transportsektorn ska vara nära noll 2030. För detta krävs att bl.a. fossildrivna och energislukande fordon fasas ut. Fordonen måste bli mer effektiva och drivas med förnybara drivmedel. Därför vill vi i Miljöpartiet fasa ut nybilsförsäljningen av fossilbilar snarast och införa ett slutdatum för försäljning av fossila drivmedel till senast 2030. Vi vill också att det sätts ett slutdatum för nyförsäljning av mopeder med förbränningsmotorer till senast 2025.



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

av Ulrika Heie (C).

##### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion  
2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 87 i denna del, 93 och 94  
samt  
avslår motion  
2023/24:1519 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 45.

##### *Ställningstagande*

Jag anser att den s.k. pumplagen bör ses över för att möjliggöra fler fossilfria drivmedel. Vidare anser jag att det bör beredas en nationell plan för att identifiera kritiska stråk där nyttjandegraden av bränslefordon väntas vara hög för att därigenom möjliggöra en snabbare utbyggnad av vätgasinfrastruktur med nationell samordning. Strategiska noder för vätgasproduktion bör även identifieras. Jag vill också att regeringen skyndsamt återkommer med förslag till en nationell handlingsplan i enlighet med förordningen om infrastruktur för alternativa bränslen.

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

av Linus Lakso (MP).

##### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion  
2023/24:1519 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 45 och  
avslår motion  
2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 87 i denna del, 93 och 94.

##### *Ställningstagande*

För att minska transportsektorns klimatpåverkan måste det enligt min uppfattning bli enklare att tanka fossilfritt. Jag anser därför att regeringen bör ta fram en nationell plan för tankställen för biogas.

## **6. Vissa andra styrmedel i fråga om transportsektorns klimatmål, punkt 3 (SD)**

av Thomas Morell (SD) och Jimmy Ståhl (SD).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2023/24:414 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 17 och avslår motionerna

2023/24:2458 av Muharrem Demirok m.fl. (C) yrkande 2 och 2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 76.

### *Ställningstagande*

Det nya styret i Stockholms stad har meddelat att de tänker genomföra ett förbud för alla bilar som inte drivs med el eller en kombination av el och bensin i delar av Stockholms innerstad. Effekterna av denna åtgärd kommer enligt vår mening att allvarligt drabba näringslivet eftersom en stor del av varutransporterna i dag sker med bensin- eller dieseldrivna bilar. Dessutom innebär förslaget att trafik med bussar till olika besöksmål blir en omöjlighet eftersom det inte finns några bussar i beställningstrafik som går på el eller annat alternativt bränsle. Effekterna för privatpersoner som behöver ta sig till arbetet kommer sannolikt också att bli mycket allvarliga. Även en stor grupp människor som inte bor i Stockholms kommun men som arbetar inne i Stockholm kommer att drabbas negativt. Vi vill därför att möjligheten att stifta lagar mot att kommuner skadligt begränsar biltrafiken på kommunal nivå ska utredas.

## **7. Vissa andra styrmedel i fråga om transportsektorns klimatmål, punkt 3 (C)**

av Ulrika Heie (C).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2023/24:2458 av Muharrem Demirok m.fl. (C) yrkande 2 och 2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 76 och

avslår motion

2023/24:414 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 17.

### *Ställningstagande*

Jag efterfrågar en teknikneutral miljöbilsdefinitionen som fokuserar på fordonets utsläpp ur ett livscykelperspektiv (well-to-wheel). Att som i dag endast räkna utsläppen ur avgasröret ger en missvisande bild av utsläppen från fordonssektorn och ger inte den mest effektiva politiken för utbytet av fordons-parken. Eftersom leasingmarknaden står för en stor andel av det totala bil-ägandet vill jag också att man ser över möjligheterna till att göra det billigt att leasa både nya bilar och miljöbilar.

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

av Thomas Morell (SD) och Jimmy Ståhl (SD).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2023/24:414 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 43 och 49 samt

avslår motionerna

2023/24:709 av David Josefsson (M) och

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 64.

### *Ställningstagande*

Ny teknik ger nya möjligheter att lösa framtidens transportbehov både i stad och på landsbygd. Tekniken behöver dock testas så att den uppfyller de krav som man rimligen kan ställa på tillförlitlighet, säkerhet och inte minst uppfyllande av framtida miljökrav. Regellättnader måste till för att fordons-tillverkare och systemutvecklare ska få ett så bra underlag som möjligt i sina forskningsstudier. Vid ny teknik, t.ex. autonoma fordon, bör det också vara enklare att få testa dessa i verklig trafikmiljö. Vi anser att det behövs ett snabbare och förenklat tillståndsförfarande för tekniska tester i verklig trafikmiljö för att främja utvecklingen. Att det uppfyller högt ställda säkerhetskrav gentemot andra trafikanter är en given förutsättning.

Vidare kan vi konstatera att självkörande fordon skapar nya möjligheter och kan förväntas innebära en ökad frihet för både personer och företag, samt fördelar för samhället i sin helhet. Med all rätt finns emellertid en del frågeställningar när det gäller hur tekniken kommer att klara trafikens alla olika situationer, t.ex. vem som bär ansvaret vid en olycka och hur tekniken

klarar av att hantera olika oundvikliga scenarier. Vi anser att ansvarsfrågan behöver utredas, dvs. huruvida det är fordonstillverkaren, fordonsägaren, väghållaren eller den som för tillfället vistas i fordonet som ska ställas till svars för eventuella tillbud.

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

av Ulrika Heie (C).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion  
2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 64 och  
avslår motionerna  
2023/24:414 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 43 och 49 samt  
2023/24:709 av David Josefsson (M).

### *Ställningstagande*

Teknikutveckling får ofta stor effekt på transportsystemet. Det är därför viktigt att politiken tar hänsyn till ny teknik och utvecklar en lagstiftning som anpassas därefter. Utvecklingen med autonoma fordon och en ökad digitalisering i och med sakernas internet (Internet of things, IoT) och införande av 5G, den femte generationens internet, kan få en genomgripande effekt på hela transportsystemet. Tidigare genomförda testverksamheter visar att Sverige har stor potential men också att det finns exempel på en tröghet i att få myndigheters godkännande på plats för att möjliggöra testverksamhet. Vi anser att det är viktigt att lagstiftning inte förhindrar teknikutvecklingen utan möjliggör brukande av ny teknik så länge den uppfyller kravställda säkerhetsaspekter. Principiellt sett anser vi att funktionalitet går före krav på specifik utrustning. Lagstiftningen bör följa teknikutvecklingen och inriktas mer på funktionalitet i stället för att ställa tekniskspecifika krav som lätt blir daterade när utvecklingen går fort.

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

av Mattias Ottosson (S), Åsa Karlsson (S), Kadir Kasirga (S), Carina Ödebrink (S) och Inga-Lill Sjöblom (S).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2023/24:2625 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 39 och avslår motion

2023/24:130 av Eric Palmqvist (SD).

### *Ställningstagande*

År 2010 avreglerade den dåvarande moderatledda regeringen bilprovningen i Sverige med löften om ökad tillgänglighet, mer valfrihet och lägre priser. Vi i Socialdemokraterna motsatte oss avregleringen och varnade för att det skulle leda till sämre tillgänglighet i glesbygd och ökade priser för landets bilägare. Nu ser vi resultatet. Medelavståndet till närmaste besiktningstation i glesbefolkade kommuner har ökat från 25,9 kilometer till 37,5 kilometer, och priserna har ökat med närmare 60 procent. Det är angeläget att medborgarna ska kunna lita på att samhällsviktig service finns i hela landet och därför bör det övervägas om ett samhällsuppdrag bör knytas till AB Svensk Bilprovning. Ett alternativ kan vara att besiktningens verksamhet i Sverige återregleras.

## **11. Vissa fordonsbesiktningfrågor, punkt 6 (SD)**

av Thomas Morell (SD) och Jimmy Ståhl (SD).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2023/24:282 av David Perez (SD) och

2023/24:414 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 54 och avslår motionerna

2023/24:701 av Lars Beckman (M) och

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 92.

### *Ställningstagande*

Allt fler utländska fordon dyker upp på svenska vägar, vilket ställer tuffa krav på både trafikpolis och tull för att säkerställa att fordonen uppfyller grundläggande säkerhetskrav eller om de är i kördugligt skick, något som tillgodoses vid en fordonsbesiktning. Dessa myndigheter saknar dessvärre både resurser och personal. Det finns således fordon i trafik som enligt gemensamma EU-regler kan utgöra en fara i trafiken. Detta skulle kunna motverkas om det fanns en gemensam databas för fordonsbesiktning på EU-nivå i likhet med det som finns i respektive medlemsland. På så sätt skulle

behöriga myndigheter snabbt kunna se om fordonen besiktigats och vid behov ta fordonet ur trafik. Vi vill därför att regeringen ska verka för en gemensam databas för besiktigade fordon inom EU.

## **12. Vissa fordonsbesiktningfrågor, punkt 6 (C)**

av Ulrika Heie (C).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 92 och avslår motionerna

2023/24:282 av David Perez (SD),

2023/24:414 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 54 och

2023/24:701 av Lars Beckman (M).

### *Ställningstagande*

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

## **13. Tyngre och längre fordon, punkt 7 (S)**

av Mattias Ottosson (S), Åsa Karlsson (S), Kadir Kasirga (S), Carina Ödebrink (S) och Inga-Lill Sjöblom (S).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2023/24:2625 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 33, bifaller delvis motion

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 45 och avslår motionerna

2023/24:414 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 19 och

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 56.

### *Ställningstagande*

Vi anser att det är angeläget att längre lastbilar på upp till 34,5 meter tillåts på utpekade vägar. Det innebär en vinst för klimatet samtidigt som svensk industri stärks genom lägre transportkostnader och effektivare godstrafik på väg.

#### **14. Tyngre och längre fordon, punkt 7 (SD)**

av Thomas Morell (SD) och Jimmy Ståhl (SD).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2023/24:414 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 19,

bifaller delvis motion

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 45 och avslår motionerna

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 56 och

2023/24:2625 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 33.

### *Ställningstagande*

Trafikverket har sedan några år tillbaka möjligheten att öppna en begränsad del av vägnätet för en ny typ av bärighetsklass (BK4). Jämfört med den tidigare gränsen på 64 ton, tillåts nu fordonsekipage med bruttovikter upp mot 74 ton att köra på dessa vägar. Med rätt fordonskombination och axelkonfiguration på dessa ekipage kan trycket minskas på vägarna, men det kan även generera mer miljövänliga transporter än i dag. Trafikverket har i uppdrag att ta fram vägar där BK4-fordon får framföras. Enligt Trafikverket beräknas 70–80 procent av de viktigaste statliga vägarna vara öppna för BK4 år 2029, vilket är alltför lång tid om transportsystemet ska effektiviseras. Vi anser att takten för införandet av BK4 måste höjas avsevärt. I och med införandet av BK4 finns även anledning att skylta om vägar som har en lägre bärighetsklass.

#### **15. Tyngre och längre fordon, punkt 7 (C)**

av Ulrika Heie (C).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 45 och 56 samt bifaller delvis motionerna

2023/24:414 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 19 och

2023/24:2625 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 33.

### *Ställningstagande*

Transportsektorn är en nyckel för att minska Sveriges totala klimatpåverkan. Det finns stora miljö- och samhällsnyttor att tillvarata genom att möjliggöra transporter med tyngre, längre och mer transporteffektiva fordon på det svenska väg- och järnvägsnätet. Genom att möjliggöra för tyngre fordon att rulla på Sveriges vägar och järnvägar skulle näringar spara miljontals kronor samtidigt som det skulle skapa miljövinster. Jag vill därför att åtgärder vidtas för att med stöd av genomförda utredningar och fattade beslut säkerställa att längre och tyngre lastbilar och tåg skyndsamt tillåts på ett tillräckligt, funktionellt och sammanhållet väg- och järnvägsnät i hela Sverige.

Många kommunala vägar där det i dag fraktas mycket gods till olika noder är BK1-vägar och kan därför ofta relativt lätt klassas om till BK4 även om undantag förekommer. Emellertid är de flesta kommuner inte i tillräcklig grad involverade i planeringen av regionala transportstråk, varför de inte heller känner till alla samhällsnyttor kopplade till införandet. Att införandet i de flesta fall inte kräver åtgärder i infrastrukturen utan främst är en administrativ åtgärd är heller inte välkänt. Jag vill därför att regeringen ger Trafikverket i uppdrag att inleda en dialog med kommuner, varuägare och godstransportörer i syfte att bistå kommuner i omklassningen av det primärkommunala vägnätet i anslutning till terminaler, hamnar och industrier m.m. från BK1 till BK4.

### **16. Bilpooler, punkt 8 (S, V, MP)**

av Mattias Ottosson (S), Åsa Karlsson (S), Kadir Kasirga (S), Carina Ödebrink (S), Linda W Snecker (V), Linus Lakso (MP) och Inga-Lill Sjöblom (S).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2023/24:996 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkande 42,

2023/24:1519 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 34,

2023/24:2342 av Linda W Snecker m.fl. (V) yrkande 9 och



2023/24:2625 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 42 och avslår motionerna

2023/24:2453 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 38 och

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 51.

### *Ställningstagande*

En genomsnittlig svensk bil står oanvänd mer än 95 procent av tiden. Vi anser därför att framväxten av bildelningstjänster behöver främjas. Förutom att bildelning medför att behovet av att äga en egen bil minskar, så frigörs plats och utsläppen minskar. Det finns beräkningar som visar att en delad bil ersätter 15 bilar. Ett första steg för att främja bildelning är att ändra på parkeringslagstiftningen så att kommuner får tilldela gatumark till sådana tjänster. Dessutom behöver frågor om bl.a. parkeringsavgifter och sänkt momssats för bilpooler utredas. Vi anser att Sverige behöver skynda på delningsekonomin och att vi aktivt ska underlätta och stötta framväxten av bilpooler. Vi vill därför att en strategi för kombinerad och delad mobilitet tas fram och att regeringen återkommer med förslag som gör bildelning enklare och smidigare.

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

av Ulrika Heie (C).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2023/24:2453 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 38 och

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 51 och

avslår motionerna

2023/24:996 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkande 42,

2023/24:1519 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 34,

2023/24:2342 av Linda W Snecker m.fl. (V) yrkande 9 och

2023/24:2625 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 42.

### *Ställningstagande*

En vanlig personbil står stilla 97 procent av tiden och ett ökat nyttjande av fordonen, t.ex. genom att man delar dem med andra, bidra till att resurserna används mer effektivt. Bilpooler är ett exempel som kan vara ett viktigt steg för att minska utsläppen och samtidigt öka mobiliteten. I dag saknas dock en juridisk definition av begreppet bilpool, vilket försvårar i bl.a. moms- och regelfrågor. En annan konsekvens är att kommuner inte kan skapa

parkeringsytor för bilpoolsbilar eftersom kommuner inte kan tilldela platser till fristående bolag. Vi vill därför se över möjligheten att underlätta bildelning genom att införa en enhetlig juridisk definition av begreppet bilpool, alternativt fordonspool.

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

av Thomas Morell (SD) och Jimmy Ståhl (SD).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2023/24:414 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 23, 24, 32 och 92,  
2023/24:1456 av Markus Wiechel och Alexander Christiansson (båda SD) och  
2023/24:1762 av Michael Rubbestad (SD) samt

avslår motionerna

2023/24:48 av Jimmy Ståhl och Dennis Dioukarev (båda SD),

2023/24:515 av Kristina Axén Olin m.fl. (M) yrkande 1,

2023/24:1519 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 36,

2023/24:1541 av Hans Ekström (S),

2023/24:1740 av Michael Rubbestad (SD),

2023/24:1761 av Michael Rubbestad (SD),

2023/24:1918 av Magnus Manhammar (S),

2023/24:2342 av Linda W Snecker m.fl. (V) yrkande 10,

2023/24:2345 av Linda W Snecker m.fl. (V) yrkande 7,

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 63 och

2023/24:2607 av Niels Paarup-Petersen m.fl. (C) yrkandena 1 och 2.

### *Ställningstagande*

Parkeringsplatser utgör hårdvaluta i dagens städer, för centrumhandeln, för företagandet i sin helhet och för boende. Fler och fler föreningar överväger att starta bilpooler och efterfrågan ökar bland boende bl.a. eftersom det blir allt svårare att få en egen parkeringsplats. Vi vill därför lyfta fram att parkeringsplatser och bilpooler bör tas i beaktande vid samhällsplanering för att man ska kunna planera och generera största möjliga samhällsnytta.

Vidare föreslår vi att det görs en ändring av relevanta lagar, regler och förordningar så att blåljusfordon i tjänst inte får beläggas med parkeringsanmärkning eller kontrollavgift. Det är enligt vår mening orimligt att blåljuspersonal och Polismyndigheten ska behöva ägna tid och resurser åt detta i de fall en parkeringsanmärkning eller kontrollavgift utfärdats när de varit i tjänst.

Fler och fler bilister parkerar på lastzoner, trots att det råder parkeringsförbud för andra trafikanter än de som har ett uppdrag att lasta eller lossa gods. Detsamma gäller busshållplatser för linjetrafiken och särskilda parkeringsplatser för bussar i beställningstrafik. För att stävja missbruket bör påföljden för överträdelse av parkeringsförbud skärpas. Vi anser därför att möjligheten att öka parkeringsböterna och övriga påföljder vid dessa överträdelse bör utredas.

Vi vill också att det införs ett nationellt register för parkeringstillstånd för personer med nedsatt rörelseförmåga. Ökad tillgänglighet och full delaktighet i samhället för personer med funktionsnedsättning är en viktig fråga där möjligheten att transportera sig i en egen bil kan skapa förutsättningar för delaktighet. För att möjliggöra för rörelsehindrade att enklare kunna använda sig av en egen bil finns särskilda parkeringstillstånd och reserverade parkeringsplatser, vilket anges i trafikförordningen (1998:1276). I flera år har det dock framkommit uppgifter om att dessa tillstånd har missbrukats och att personer som inte lider av en funktionsnedsättning använt sig av systemet. Motverkandet av fusk har gradvis förbättrats, men det finns fortfarande mycket kvar att göra.

## **19. Parkeringsfrågor, punkt 9 (V)**

av Linda W Snecker (V).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2023/24:2342 av Linda W Snecker m.fl. (V) yrkande 10 och

2023/24:2345 av Linda W Snecker m.fl. (V) yrkande 7,

bifaller delvis motionerna

2023/24:515 av Kristina Axén Olin m.fl. (M) yrkande 1,

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 63 och

2023/24:2607 av Niels Paarup-Petersen m.fl. (C) yrkande 2 och

avslår motionerna

2023/24:48 av Jimmy Ståhl och Dennis Dioukarev (båda SD),

2023/24:414 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 23, 24, 32 och 92,

2023/24:1456 av Markus Wiechel och Alexander Christiansson (båda SD),

2023/24:1519 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 36,

2023/24:1541 av Hans Ekström (S),

2023/24:1740 av Michael Rubbestad (SD),

2023/24:1761 av Michael Rubbestad (SD),

2023/24:1762 av Michael Rubbestad (SD),

2023/24:1918 av Magnus Manhammar (S) och

2023/24:2607 av Niels Paarup-Petersen m.fl. (C) yrkande 1.

### *Ställningstagande*

Kommunerna har en viktig roll att spela i elbilsomställningen. Ett verktyg som brådskar för att kommunerna ska kunna gå före i omställningen är en uppdaterad lagstiftning så att kommuner får reservera parkeringsplatser för laddbara bilar. Ett annat verktyg är att underlätta för kommunerna att använda parkeringsavgifter som styrmedel. En kommun bör t.ex. kunna differentiera avgiften på parkeringsplatser utifrån fordonens miljöegenskaper. För att kommunerna ska kunna använda parkeringsavgifterna som ett redskap för transporteffektivare, mer klimatvänliga tätorter krävs dock förändringar i lagstiftningen. En sådan förändring behöver samtidigt ta hänsyn till att alla inte har råd med miljövänligare bilar, varför förslaget bör utredas.

Jag vill därför att regeringen utreder möjligheten att förändra parkeringslagstiftningen så att kommuner lättare kan använda parkeringsavgifter för att främja konsumenternas val av miljövänligare bilar. Vidare anser jag att parkeringsnormen i plan- och bygglagen bör ersättas med en mobilitetsnorm.

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

av Ulrika Heie (C).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 63 och

2023/24:2607 av Niels Paarup-Petersen m.fl. (C) yrkandena 1 och 2,

bifaller delvis motionerna

2023/24:515 av Kristina Axén Olin m.fl. (M) yrkande 1 och

2023/24:2345 av Linda W Snecker m.fl. (V) yrkande 7 och

avslår motionerna

2023/24:48 av Jimmy Ståhl och Dennis Dioukarev (båda SD),

2023/24:414 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 23, 24, 32 och 92,

2023/24:1456 av Markus Wiechel och Alexander Christiansson (båda SD),

2023/24:1519 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 36,

2023/24:1541 av Hans Ekström (S),

2023/24:1740 av Michael Rubbestad (SD),

2023/24:1761 av Michael Rubbestad (SD),

2023/24:1762 av Michael Rubbestad (SD),

2023/24:1918 av Magnus Manhammar (S) och

2023/24:2342 av Linda W Snecker m.fl. (V) yrkande 10.

### *Ställningstagande*

Det bör vara möjligt att ha lägre parkeringsavgifter för de fordon som är miljöfordon enligt vägtrafikskattelagen, uppfyller kraven för supermiljöbilspremie eller drivs med ett visst drivmedel, exempelvis el eller gas. Det gäller bilar såväl som motorcyklar och andra fordon. Kommunallagen bör därför ses över så att grundregeln att kommuninvånare ska behandlas lika inte förhindrar olika parkeringsavgifter beroende på fordon, om syftet är att förbättra den gemensamma miljön och på så sätt gynna kommuninvånarna som helhet. Jag vill således stärka den lokala klimatkraften genom att återinföra rätten för kommuner att använda differentierade parkeringsavgifter efter fordonstyp för att stimulera konsumenternas val av de mest klimateffektiva fordonen.

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

av Linus Lakso (MP).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2023/24:1519 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 36 och avslår motionerna

2023/24:48 av Jimmy Ståhl och Dennis Dioukarev (båda SD),

2023/24:414 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 23, 24, 32 och 92,

2023/24:515 av Kristina Axén Olin m.fl. (M) yrkande 1,

2023/24:1456 av Markus Wiechel och Alexander Christiansson (båda SD),

2023/24:1541 av Hans Ekström (S),

2023/24:1740 av Michael Rubbestad (SD),

2023/24:1761 av Michael Rubbestad (SD),

2023/24:1762 av Michael Rubbestad (SD),

2023/24:1918 av Magnus Manhammar (S),

2023/24:2342 av Linda W Snecker m.fl. (V) yrkande 10,

2023/24:2345 av Linda W Snecker m.fl. (V) yrkande 7,

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 63 och

2023/24:2607 av Niels Paarup-Petersen m.fl. (C) yrkandena 1 och 2.

### *Ställningstagande*

Enligt Trafikverket är hälften av alla bilresor i tätorter kortare än fem kilometer. Att få ned utsläppen från dessa resor till nära noll är inte bara en lågt hängande frukt i klimatarbetet, utan ger även positiva sidoeffekter som minskade luftföroreningar i städer, förbättrad folkhälsa och mer attraktiva

stadsmiljöer. Bilåkandet i våra städer måste minska. Jag anser därför att parkeringsnormen i plan- och bygglagen bör ersättas med en mobilitetsnorm.

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

av Thomas Morell (SD) och Jimmy Ståhl (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 motion  
2023/24:414 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 86 och  
avslår motionerna  
2023/24:7 av Björn Tidland (SD) och  
2023/24:135 av Per Söderlund m.fl. (SD).

### *Ställningstagande*

Ett stort problem med stulna bilar är att de blir stående alltför länge på det ställe där de lämnats. Polisen undersöker i dessa fall fordonet, konstaterar att fordonet är stulet och placerar därefter ett märkt band på bilen. Om en bil blir stående för länge uppstår risken att den blir vandaliserad eller plundrad eller sätts i brand. För att undvika detta behöver fordonet forslas bort snarast. I dag är regelverket snårigt och det är inte självklart att ett övergivet fordon kan flyttas av myndigheterna. Vi vill därför att möjligheten att snabbare forsla bort övergivna fordon ska utredas.

## **23. Vägtrafikregistret, punkt 11 (SD)**

av Thomas Morell (SD) och Jimmy Ståhl (SD).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion  
2023/24:414 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 14, 88 och 90,  
bifaller delvis motionerna  
2023/24:754 av Borian Åberg (M) och  
2023/24:1840 av Carita Boulwén (SD) yrkande 1 och  
avslår motion  
2023/24:2404 av Lars Beckman (M).

### *Ställningstagande*

Det finns flera yrkesgrupper som utsätts för hot, misshandel och skadegörelse på egendom, t.ex. poliser, åklagare och anställda inom känsliga förvaltningar i kommuner, regioner och stat. Dessa yrkesgrupper och deras anhöriga kan lätt spåras i fordonsregistret som finns tillgängligt för alla via Transportstyrelsens webbplats. Privatpersoners uppgifter lämnas inte ut via webbplatsen, men man kan i stället beställa uppgifterna via bl.a. e-post. Det är således lätt att hitta en person man vill hota, skrämja eller påverka med våld. Vi vill att vissa personalgrupper ska erbjudas möjlighet till låsta registreringsnummer för att förhindra att deras personuppgifter är synliga för allmänheten.

Vidare bör möjligheten att söka i fordonsregistret ses över för att minska risken för stöld av fordon. Åtkomsten till fordonsuppgifter bör begränsas, speciellt om det är fråga om exklusiva eller i övrigt eftertraktade fordon. Ett effektivt sätt att begränsa möjligheten att söka efter eftertraktade fordon är att den som vill hämta ut en fordonsuppgift måste legitimera sig, exempelvis genom bank-id. Vi menar att en sådan åtgärd skulle begränsa möjligheten för den som har onda avsikter, samtidigt som ett legitimt bruk av en sådan söktjänst inte skulle hindras.

Slutligen anser vi att vägtrafikregisteravgiften behöver ses över. I dagsläget får innehavare av bilar, motorcyklar, motorredskap, tunga terrängvagnar och släpvagnar årligen betala en avgift till vägtrafikregistret för en registrerings-skyld. Vägtrafikregisteravgiften har som syfte att täcka Transportstyrelsens kostnader för att driva och utveckla vägtrafikregistret. För fordon så som moped klass I, terrängsläp och annat terrängmotorfordon eller tung terrängvagn tas det ut en engångsavgift för registerhållningen. Vi anser att det är rimligt med en avgift för att nyregistrera ett fordon, men att årligen ta ut en avgift då det mesta av registreringen sker digitalt är enligt vår mening inte befogat.

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

av Thomas Morell (SD) och Jimmy Ståhl (SD).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2023/24:408 av Mikael Eskilandersson m.fl. (SD) yrkandena 3–6 och  
2023/24:414 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 70 och 87 samt  
avslår motionerna

2023/24:283 av David Perez (SD),

2023/24:746 av Oliver Rosengren m.fl. (M) och

2023/24:1628 av Niels Paarup-Petersen (C) yrkandena 2–4.

### *Ställningstagande*

Bilmålvakter är ett stort problem, och åtgärder för att motverka dessa är något som har diskuterats flitigt. Ett sätt att förhindra att nya bilmålvakter tillkommer eller att redan existerande målvakter registreras som ägare till fler bilar är att begränsa det antal bilar som en person har tillåtelse att äga. Genom att förändra tillvägagångssättet vid ägarbyten och endast tillåta obligatoriska digitala ägarbyten, med möjlighet att spärra ägarbyten till olämpliga nya ägare, kan man försämrå förutsättningarna för bilmålvakterna. Vi anser därför att regeringen bör utreda tillvägagångssättet för byte av ägare till bilar och ta fram förslag på ett system där det endast är möjligt att registrera ägarbyten av fordon digitalt.

Vidare anser vi att en bilägare som har någon form av statlig oregerad skuld, vare sig det är felparkeringsavgifter, obetalda fordonsskatter eller trängselavgifter, inte ska ha tillåtelse att stå som ägare till fler bilar innan skulderna är reglerade. Bilägaren ska således beläggas med nyägandeförbud. Om en skuldbelagd person försöker att registrera sig som ägare till ytterligare fordon bör ägandeskapet dessutom kunna överföras till Kronofogden till dess att skulden är reglerad, antingen genom att myndigheten säljer fordonet eller att den skuldsatte på något annat sätt reglerar sin skuld.

I dag kan ett begagnat fordon ha skatteskulder som den nya ägaren ärver. De som har kunskap om detta kan kontrollera om fordonet har skulder, men de som inte har dessa kunskaper kan få en otrevlig överraskning. Detta är ytterligare ett skäl till att digitala ägarbyten bör införas. När säljaren skrivit in sina uppgifter kan köparen få en varning via en applikation om det finns skulder på ett fordon. Genom att köparen får uppgifterna kan priset justeras, alternativt kan köparen dra sig ur köpet. Vi anser därmed att regeringen bör utreda hur fordonsköpare automatiskt ska kunna få tillgång till information om fordonsrelaterade skulder före köp.

Personer med samordningsnummer utnyttjas inte sällan som bilmålvakter, och bilarna används i brottslig verksamhet. I dag finns det ingen begränsning i fråga om hur många fordon som kan registreras på ett samordningsnummer, och en och samma person, som inte är svensk medborgare, kan skapa flera samordningsnummer. Vi anser att personer med samordningsnummer bör få registreras som ägare till maximalt ett fordon i Sverige.

Slutligen anser vi att regeringen bör ta fram förslag till hur man bättre kan arbeta förebyggande med bilägarskap. I vissa länder är det vanligt att myndigheterna gör hembesök hos personer som äger onormalt många bilar. Syftet är att säkerställa att bilarna förvaras korrekt och inte tar parkeringsplatser i anspråk samt att kontrollera att ingen misstänkt olaglig verksamhet pågår.



## 25. Fordonsmålvakter, punkt 12 (C)

av Ulrika Heie (C).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2023/24:1628 av Niels Paarup-Petersen (C) yrkandena 2–4 och avslår motionerna

2023/24:283 av David Perez (SD),

2023/24:408 av Mikael Eskilandersson m.fl. (SD) yrkandena 3–6,

2023/24:414 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 70 och 87 samt

2023/24:746 av Oliver Rosengren m.fl. (M).

### *Ställningstagande*

Problemet med bilmålvakter har varit känt i årtal. För drygt fyra år sedan infördes ny lagstiftning som skulle göra det svårare att vara bilmålvakt, men både antalet bilar som bilmålvakterna äger och målvakternas skulder till samhället har ökat. Bilmålvakterna och gången hör ihop. Både utländska ligor och inhemska gäng använder bilar från bilmålvakter. I dag har polisen tillgång till Transportstyrelsens register över fordonsrelaterade skulder, men jag anser att fler förändringar behövs. Det antal bilar som man kan äga utan särskild prövning bör begränsas. Det bör också utredas om det kan bli möjligt att tvångsskriva ägarskapet på brukare av bilar som ägs av misstänkta bilmålvakter. Jag anser även att man bör införa digitala ägarbyten via bank-id eller en liknande lösning för att säkra att identiteten är korrekt samt att det inte går att använda bortförklaringar om att papper med ägarbyten har försvunnit hos posten. Det skulle även lösa problemet med att falska utländska identiteter används.

## 26. Vissa fordonsbestämmelser, punkt 13 (SD)

av Thomas Morell (SD) och Jimmy Ståhl (SD).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 13 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2023/24:414 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 47, 57 och 93 samt

avslår motionerna

2023/24:891 av Angelica Lundberg (SD) och

2023/24:2709 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkande 7.

### *Ställningstagande*

Tunga fordon som används för transport av personer eller gods omfattas av krav på färdskrivare. Till detta kommer en rad undantag som befriar fordon och förare från kravet på att använda färdskrivare. En personbil omfattas dock inte av detta undantag om fordonet har en totalvikt överstigande 7,5 ton. Det spelar ingen roll om fordonet är ett så kallat campingfordon. Kravet på färdskrivare finns ändå, enligt Transportstyrelsen, även om ingen gods- eller persontransport utförs. Vi anser att när det gäller krav på färdskrivare i en personbil klass II över 7,5 ton är det en övertolkning av regelverken från Transportstyrelsens sida. Hela kontrollförfarandet bygger på kommersiell verksamhet där någon utför ett transportuppdrag. Vi anser därför att en personbil klass II bör undantas från kravet på färdskrivare oavsett vilken totalvikt den har, givet att fordonet inte nyttjas för kommersiell verksamhet.

Vidare konstaterar vi att en terrängskoter eller lätt terrängvagn inte får framföras på allmänna vägar utan bara på enskilda vägar, med vissa undantag. Vi anser att utökade möjligheter att framföra terrängfordon på allmänna vägar bör utredas.

Snöskotern är ett terrängfordon med band och skidor, avsett att framföras i snö. Snöskotern används såväl som ett arbetsredskap som för rekreation. Av 3 kap. 6 § förordningen (2019:383) om fordons registrering och användning, framgår det att registreringsskylten ska placeras framtill på ett terrängmotorfordon. I samma paragraf stipuleras också att registreringsskylten kan placeras på en annan lämplig plats om det medför en avsevärd olägenhet att ha den placerad framtill. Vad som är en avsevärd olägenhet beskrivs emellertid inte. Den typ av registreringsskylt som är avsedd för snöskoter är sedan ett antal år enradig och av självhäftande typ. I samband med att denna skylttyp infördes ändrades regelverket kring var på snöskotern registreringsskylten ska vara placerad. Tidigare lagstiftning medgav att registreringsskylten kunde placeras på snöskoterns bandtunnel som, i de allra flesta fall, erbjuder den största plana ytan på fordonstypen. Moderna snöskotrars utformning är sådan att det ofta är mycket svårt, eller rent av omöjligt, att placera en registreringsskylt framtill. Detta leder till att många snöskoteråterförsäljare och fordonsägare placerar registreringsskylten efter bästa förmåga även om det i många fall i strikt mening är i strid med det som lagen föreskriver. Följaktligen är det också många skoterförare som årligen bötfälls av polisen för att registreringsskylten på deras fordon inte är korrekt placerad. Då snöskotern är en fordonstyp som endast undantagsvis framförs på allmänna vägar torde en placering av registreringsskylten på bandtunneln inte ge upphov till några problem. Vi vill därför att det ska vara tillåtet att placera snöskotrars registreringsskylt på sidan av bandtunneln.

## **27. Vissa fordonsbestämmelser, punkt 13 (MP)**

av Linus Lakso (MP).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 13 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion  
2023/24:2709 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkande 7 och  
avslår motionerna

2023/24:414 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 47, 57 och 93 samt  
2023/24:891 av Angelica Lundberg (SD).

### *Ställningstagande*

Vid lägre hastigheter i tätorter är det många gånger svårt för en bilförare att köra mjukt. I en tätort kan man behöva köra i 7 km/tim på en gågata eller ett gångfartsområde. Vid hastigheter runt 20–30 km/tim, som är vanliga nivåer, förlorar reglagen i moderna bilar möjligheten till annan utväxling. Det behövs en möjlighet att ställa in en annan känslighet för gaspedalen vid tätortskörning, precis som när en växlad bil körs med låg växel. Det bör införas krav på en möjlig tätortsinställning i nya bilar som gör det lättare att köra mjukt och utan ryck i låga hastigheter. Vi föreslår att frågan utreds eftersom den sannolikt kräver en samordning inom EU.

## **28. Historiska fordon och motorhobbyn, punkt 14 (SD)**

av Thomas Morell (SD) och Jimmy Ståhl (SD).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 14 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion  
2023/24:414 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 51, 52 och 89,  
bifaller delvis motion

2023/24:1120 av Jan Ericson och Lars Beckman (båda M) och  
avslår motion

2023/24:1016 av Josef Fransson (SD) yrkandena 2–5.

### *Ställningstagande*

Motorhobbyn har en viktig uppgift i att bevara vårt motorhistoriska arv. Bilismen har varit en viktig del i uppbyggnaden av vårt välfärdssamhälle, och många motorentusiaster vill därför bevara viktiga fordonsmodeller för framtiden. Inte sällan importeras bilar från t.ex. USA för att sedan renoveras till värdefulla samlarbilar. Av någon anledning har enskilda tjänstemän vid länsstyrelsernas miljöskyddsavdelningar fattat beslut om att värdefulla renoveringsobjekt inte får importeras utan ska betraktas som miljöfarligt avfall och därmed skrotas. Mot bakgrund av motorhobbyns betydelse i samhället får den inte ödeläggas av godtyckliga myndighetsbeslut, vilka under inga som helst omständigheter får vila på så vaga grunder som en enskild tjänstemans godtyckliga uppfattningar.

Vi vill understryka att det rullande kulturarvet i form av veteranfordon är en viktig del av den svenska kulturen och historien. Vid sidan av det historiska värdet skapas arbetstillfällen runt om i landet då människor lägger ned tid och pengar på att reparera och underhålla äldre fordon eller sköta en museiverksamhet. Det blir därför ett problem när t.ex. nya regler och avgifter utformas utan hänsyn till de förutsättningar som gäller för historiska fordon. Det är olyckligt och det riskerar att begränsa möjligheterna att vårda och värna det rullande kulturarvet. Mot den bakgrunden anser vi att det bör genomföras en översyn av kraven på dokumentation kring historiska fordon.

Vidare vill vi påtala att när det gäller ombyggda fordon är reglerna krångliga och besiktningmännen inom SFRO, Sveriges fordonsbyggares riksorganisation, är få. För att underlätta för besiktningorgan och fordonsägare och för att säkerställa att de fordon som körs på vägarna är besiktade och i omodifierat skick måste reglerna ses över och moderniseras. Vi anser att den svenska kulturen kring amatörbyggda fordon behöver värnas och regel-förenklingar därmed införas för att göra det lättare att bygga om fordon på ett trafiksäkert och miljömässigt korrekt sätt.

### **29. Vägskyltning, punkt 15 (SD)**

av Thomas Morell (SD) och Jimmy Ståhl (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  
2023/24:414 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 18 och  
avslår motionerna  
2023/24:325 av Cecilia Rönn (L),  
2023/24:1235 av Christofer Bergenblock (C) och  
2023/24:1382 av Mathias Bengtsson (KD).

### *Ställningstagande*

Vi vill att det svenska kulturarvet stärks på svenska vägar. Vi anser på så vis att nationellt eller lokalt kulturarv bör premieras vid byggnation av exempelvis vägar eller övrig infrastruktur. En rastplats kan exempelvis utsmyckas med skyltar eller tavlor som beskriver traktens historia eller annat som berikar orten. En rondell kan utformas till att hedra ett för orten anrikt företag. Detta får dock inte ske på bekostnad av säkerheten eller så att blickfånget blir för stort. Andra värden som kan marknadsföras är exempelvis det lokala näringslivet, kända personer eller kommunen i sin helhet. En kommun kan på så sätt med stolthet visa upp vad som har åstadkommit i ett historiskt eller mer sentida perspektiv.

### **30. Vissa trafikbestämmelser, punkt 16 (SD)**

av Thomas Morell (SD) och Jimmy Ståhl (SD).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 16 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2023/24:414 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 45 och  
avslår motionerna

2023/24:4 av Robert Stenkvis (SD),

2023/24:1458 av Markus Wiechel m.fl. (SD) yrkandena 1 och 2,

2023/24:2085 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD),

2023/24:2087 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD),

2023/24:2088 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD),

2023/24:2384 av Eric Palmqvist (SD) och

2023/24:2705 av Ulrika Westerlund m.fl. (MP) yrkande 46.

### *Ställningstagande*

I större städer byggs allt fler körfält endast avsedda för kollektivtrafik. Enligt vår uppfattning används dessa körfält inte optimalt utan kan utnyttjas i större utsträckning. Motorcyklar är en kategori fordon som inte nämnvärt försvårar för kollektivtrafiken. Vi vill därför att motorcyklisters möjlighet att utnyttja kollektivkörfält där det är möjligt utreds.

**31. Vissa trafikbestämmelser, punkt 16 (MP)**

av Linus Lakso (MP).

*Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 16 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2023/24:2705 av Ulrika Westerlund m.fl. (MP) yrkande 46 och avslår motionerna

2023/24:4 av Robert Stenkvist (SD),

2023/24:414 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 45,

2023/24:1458 av Markus Wiechel m.fl. (SD) yrkandena 1 och 2,

2023/24:2085 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD),

2023/24:2087 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD),

2023/24:2088 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD) och

2023/24:2384 av Eric Palmqvist (SD).

*Ställningstagande*

I takt med nya lösningar finns skapas möjligheter att ta sig fram korta sträckor med t.ex. eldrivna hjälpmedel. Vi vill att trafikreglerna förbättras för att underlätta för detta och för att det ska kännas tryggt att ta sig fram med eldrivna fordon.

**32. Vissa vägfrågor, punkt 17 (SD)**

av Thomas Morell (SD) och Jimmy Ståhl (SD).

*Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2023/24:414 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 25, 26, 28 och 44 samt avslår motionerna

2023/24:131 av Eric Palmqvist (SD),

2023/24:375 av Beatrice Timgren m.fl. (SD) yrkande 2,

2023/24:1806 av Rickard Nordin (C),

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 58 och

2023/24:2485 av Stina Larsson m.fl. (C) yrkande 5.

### *Ställningstagande*

Vi vill understryka att när det gäller utformningen av våra vägar ska cirkulationsplatsers utformning baseras på säkerhet. Vi kan dock konstatera att det i dag finns brister i utformningen av cirkulationsplatser. Det finns t.ex. stora konstverk som kan störa förarens koncentration och därmed utgöra en säkerhetsrisk. Vi anser att en cirkulationsplats ska vara utformad med säkerhet som absolut fokus, vilket innebär att alla hårda och siktskymmande installationer bör tas bort och att lampor och vägskyltar ska vara av eftergivligt material.

Vidare anser vi att det bör genomföras en inventering av vägbeläggningar och skyltar. När det gäller vägbeläggningar är det av stor vikt att de har hög friktion. Blödande asfalt är välkänt och ett vedertaget begrepp när man beskriver en beläggning som kan vara livsfarlig för tvåhjuliga fordon. Vi anser därför att Trafikverket snarast måste inventera och åtgärda de vägar som har alltför låg friktion i syfte att höja säkerheten för förare av tvåhjuliga fordon. Vägmärken är viktiga inslag i trafikmiljön, men tyvärr uppstår ibland allvarliga misstag vid placering av vägmärken. Vägmärken är i regel tillverkade av aluminium och har skarpa kanter och hörn, vilket gör att t.ex. en fotgängare som går rakt in i dem kan skadas. Vi vill därför att Trafikverket ges i uppdrag att tillsammans med Sveriges Kommuner och Regioner inventera beståndet av vägmärken och att de skyltar som är placerade i strid med gällande regelverk tas bort.

När nya vägar ska byggas anser vi att det ska ske snabbt och inte pågå under lång tid. Det samma ska gälla även vid renovering och underhåll. Det är dock vanligt förekommande, även på högbelastade vägar, att arbetet pågår under normal arbetstid, kl. 7–16, trots att avstängda körfält eller omledning av trafik skapar stora problem samt ökar risken för olyckor. Vi anser att högre krav på kortast möjliga tid för byggande och underhåll bör vara en parameter vid upphandling av projekt som orsakar stora besvär för trafiken.

Slutligen vill vi uppmärksamma elfordon och behovet av en lägsta ljudnivå för dessa. EU:s regelverk ställer krav på att alla el- och hybridbilar som säljs i Europa ska vara försedda med ett akustiskt fordonsvarningssystem. Fordonet ska sända ut ljud när bilen är i rörelse, och ljudet ska aktiveras automatiskt och låta i hastigheter från 0 upp till 20 kilometer per timme och när bilen backar. Kravet på varnande ljud gäller för nya bilar som säljs fr.o.m. den 1 juli 2021. Vi anser att alla elbilar bör ge ifrån sig ljud för att göra trafikanter uppmärksamma, ett behov som i synnerhet berör personer med synnedsättning. Med hänsyn till människor med funktionsnedsättning är det rimligt att samtliga eldrivna fordon som används i en allmän trafikmiljö och vid hastigheter understigande 20 kilometer per timme ger ifrån sig ett varnande ljud.

### 33. Vissa vägfrågor, punkt 17 (C)

av Ulrika Heie (C).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2023/24:1806 av Rickard Nordin (C),

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 58 och

2023/24:2485 av Stina Larsson m.fl. (C) yrkande 5 och

avslår motionerna

2023/24:131 av Eric Palmqvist (SD),

2023/24:375 av Beatrice Timgren m.fl. (SD) yrkande 2 och

2023/24:414 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 25, 26, 28 och 44.

#### *Ställningstagande*

Vägbelysning på landsvägar är både en trafiksäkerhetsfråga och en jämställdhetsfråga, men dessvärre kan vi konstatera att det ser illa ut på många håll i landet på detta område. Frågan har utretts i studien ”Belysning där det behövs”, som SKR och staten lade fram gemensamt 2017. I utredningen konstaterades det att många anläggningar av olika anledningar hade ett eftersatt underhåll, och den totala underhållsskulden bedömdes då vara 5–10 miljarder kronor. Mot denna bakgrund anser jag att regeringen bör tillskjuta ytterligare medel för att Trafikverket i samverkan med kommuner och regioner ska kunna förbättra det svenska vägbelysningsnätets omfattning och standard.

Vidare vill jag påtala behovet av att ljusföroreningar övervakas och motverkas. Det bör finnas särskilt goda förutsättningar för detta i tätorter och städer. Jag vill understryka att ljusföroreningarna har betydelse för den biologiska mångfalden och innebär negativa konsekvenser för bl.a. insekter. Vi behöver därför minska den påverkan som artificiellt ljus har genom att exempelvis låta belysningen styras av mänsklig närvaro där det fungerar.

### 34. Underhåll av vinterväg, punkt 18 (SD, C)

av Ulrika Heie (C), Thomas Morell (SD) och Jimmy Ståhl (SD).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 18 borde ha följande lydelse:

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



Därmed bifaller riksdagen motionerna  
2023/24:414 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 41,  
2023/24:1618 av Helena Lindahl och Daniel Bäckström (båda C) och  
2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 59 och  
bifaller delvis motion  
2023/24:111 av Margareta Cederfelt (M).

### *Ställningstagande*

Vinterväghållningen är undermålig på en del samfällt förvaltade enskilda vägar. En av anledningarna till detta är Trafikverkets nya regelverk för snöröjning, där konsekvensen blivit att snöröjningsentreprenörer allt oftare undviker parallella snöröjningsuppdrag. Om en entreprenör tar på sig uppdrag från en vägsamfällighet som ligger ”längs vägen” kan det i värsta fall leda till en försening som numera riskerar att resultera i att Trafikverket delar ut dryga viten gentemot entreprenören. Det har uppmärksammats att många vägsamfälligheter nu måste göra en separat upphandling eller beställning av vinterväghållning, vilket i praktiken leder till att entreprenörerna i många fall kör flera mil med upplyft plog, så kallad tomkörning, innan de kan åtgärda den aktuella vägsamfällighetens behov. Detta är naturligtvis extra kostsamt för vägsamfälligheten, och det är logistiskt irrationellt och ett dåligt utnyttjande av samhällsresurser. Dessutom leder det till brist på plogbilar och är inte särskilt miljövänligt.

De statliga bidrag som Trafikverket delar ut till föreningarna för att de ska hålla de enskilda samfälligheterna öppna räcker inte långt. Följden kan bli att viktiga samhällsfunktioner riskerar att inte nå fram till medborgare, om de bor längs en väg som vinterväghålls av en vägsamfällighet och som har drabbats av ovannämnda problem. Trafikverkets sätt att upphandla vinterväghållning medför således en uppenbar risk för att samhällsproblem som riskerar att gå ut över boende längs vägar vars huvudman är en vägsamfällighet. Regeringen bör därför se över hur Trafikverket utformar upphandlingar med entreprenörer så att det är möjligt att inom rimliga tidsramar utföra snöröjning såväl åt staten som åt enskilda vägsamfälligheter.

### **35. Vägrenar och biologisk mångfald, punkt 19 (MP)**

av Linus Lakso (MP).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 19 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2023/24:677 av Daniel Helldén och Rebecka Le Moine (båda MP) yrkandena 1–5.

### *Ställningstagande*

Vägrenarna längs det nationella vägnätet hanteras i dag huvudsakligen som en yta som klipps ren från växtlighet. Det främsta syftet är att förhindra att växligheten blir yvig, skymmer sikten och döljer djur i anslutning till vägarna. För många växter är detta precis vad de behöver. Klippningen av vägkanterna bidrar till samma funktion som den årliga slåttern gjorde i det traditionella jordbruket. Trafikverket slåtrar årligen ca 200 000 kilometer. Genom att ändra hur vägrenarna hanteras kan vi på ett relativt enkelt sätt skapa en artrik miljö som bidrar till ett levande landskap och en större biologisk mångfald.

Det som ligger närmast till hands är att hantera vägrenarna som ängsmark och med anpassade maskiner slå av växtligheten vid rätt tidpunkt efter blomning och samla upp det som slås av. Det som samlas upp vid slåttern kan sedan användas som en resurs för bl.a. produktion av biogas och därmed bidra till att göra slåttern mer kostnadseffektiv. I ett projekt i Skåne som kallas för ”artrik energiutvinning” har det gjorts framgångsrika försök med specialanpassade slåtteraggregat för vägrensslätter som samtidigt samlar upp resterna. För att värna och bibehålla den biologiska mångfalden krävs det enligt Trafikverkets egen utvärdering bättre förutsättningar för ett strukturerat och framgångsrikt arbete. Om Trafikverket går över till ekologiskt anpassade slåtterprinciper får vi en standard för maskiner och arbetssätt som inte bara kommer att användas på det nationella vägnätet utan också på de enskilda och kommunala vägarna. Detta skulle betyda en stor vinst för den biologiska mångfalden.

Sammanfattningsvis anser jag att Trafikverket, som har ansvaret för det nationella vägnätet, ska gå över till ovannämnda slåtterprinciper. Vidare bör Trafikverket få i uppdrag att, anpassat efter lokala förhållanden, aktivt arbeta med en förbättrad skötsel som värnar den biologiska mångfalden. Trafikverket bör även ges medel för att kunna arbeta aktivt med att praktiskt genomföra de fyra områden som har prioriterats av myndigheten (barriärer/mortalitet, störningar, artrika miljöer samt invasiva arter). Vidare bör Trafikverket också få i uppdrag att upprätta ett kontrollprogram där åtgärder för biologisk mångfald följs upp och utvärderas samt ett uppdrag att tillsammans med SLU bygga upp en kunskapsbank som är lättillgänglig och kan användas av planerare för att aktivt arbeta med förbättrad skötsel som värnar den biologiska mångfalden.

BILAGA

## Förteckning över behandlade förslag

### Motioner från allmänna motionstiden 2023/24

*2023/24:4 av Robert Stenkvist (SD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ett nationellt förbud och regelverk för när länsstyrelser och polisen får stänga av gator i stadsmiljö vid mindre idrottstävlingar och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:7 av Björn Tidland (SD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillåta klampning och borttransport av fordon vid felparkering och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:48 av Jimmy Ståhl och Dennis Dioukarev (båda SD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda förutsättningarna för att utveckla parkeringsarkar via ett pilotprojekt för Göteborgs södra skärgård och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:111 av Margareta Cederfelt (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en översyn av reglerna kring snöröjning av enskilda vägar och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:130 av Eric Palmqvist (SD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten att införa en besiktningsgaranti och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:131 av Eric Palmqvist (SD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att öka tillgängligheten och tryggheten på landets rastplatser och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:135 av Per Söderlund m.fl. (SD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att underlätta flytt av fordon som någon parkerat på annans mark och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:282 av David Perez (SD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för en gemensam databas för besiktigade fordon inom EU och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:283 av David Perez (SD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda ett maxtak för ägandet av personbilar för privatpersoner och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:325 av Cecilia Rönn (L):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda hur trafiksäkerheten kan ökas utmed våra vägar genom att täppa till kryphålet med att man sätter ut kärror med reklamskyltar utmed vägkanterna, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

*2023/24:375 av Beatrice Timgren m.fl. (SD):*

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att omvandla äldre oanvända vägar till säkra ridvägar och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:408 av Mikael Eskilandersson m.fl. (SD):*

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förhindra att den som har statliga fordonsrelaterade skulder blir ägare till flera fordon, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att möjliggöra för Kronofogdemyndigheten att ta över ägarskapet vid försök att kringgå nyägandeförbudet och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ta fram förslag till hur man bättre kan arbeta förebyggande gällande bilägarskap och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att samordningsnummer bör få registreras som ägare till maximalt ett fordon i Sverige och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:414 av Thomas Morell m.fl. (SD):*

14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att vissa personalgrupper ska erbjudas möjlighet till låsta registreringsnummer och tillkännager detta för regeringen.

17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten att stifta nationella lagar mot att kommuner skadligt begränsar biltrafiken på kommunal nivå, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stärka kulturarvet med anknytning till svenska vägar och tillkännager detta för regeringen.
19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att högre bärighetsklass BK4 bör införas skyndsamt på fler anpassade vägar och tillkännager detta för regeringen.
23. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att parkeringsplatser och bilpooler bör tas i beaktande vid samhällsplanering och tillkännager detta för regeringen.
24. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förbjuda utfärdandet av parkeringsanmärkning och kontrollavgift till blåljusfordon och tillkännager detta för regeringen.
25. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att rondellers utformning ska baseras på säkerhet och tillkännager detta för regeringen.
26. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att vägarbeten ska slutföras snabbt och tillkännager detta för regeringen.
28. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inventera vägbeläggning och skyltar och tillkännager detta för regeringen.
32. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skärpa lagen gällande överträdelse av parkeringsförbud vid lastzoner och busshållplatser och tillkännager detta för regeringen.
41. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör se över hur Trafikverket utformar upphandlingar av vinterväghållning och tillkännager detta för regeringen.
43. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skapa tekniska testområden för utprovning av ny teknik och tillkännager detta för regeringen.
44. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om elfordon och en lägsta ljudnivå för dessa och tillkännager detta för regeringen.
45. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda huruvida motorcyklar ska kunna nyttja kollektiva körfält och tillkännager detta för regeringen.
47. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda utökad möjlighet att framföra terrängfordon på allmän väg och tillkännager detta för regeringen.
49. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda juridiska frågeställningar gällande självkörande fordon och tillkännager detta för regeringen.
51. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om skydd för veteranbilshobbyn och tillkännager detta för regeringen.

52. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över reglerna för ombyggda fordon och tillkännager detta för regeringen.
54. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för en gemensam databas för besiktigade fordon inom EU och tillkännager detta för regeringen.
57. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att undanta personbil klass II från krav på färdskrivare och tillkännager detta för regeringen.
70. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda problematiken med bilmålvakter och tillkännager detta för regeringen.
86. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att snabbare kunna forsla bort övergivna fordon och tillkännager detta för regeringen.
87. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten att upplysa om skuld på fordon vid ägarbyte och tillkännager detta för regeringen.
88. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över vägtrafikregisteravgiften och tillkännager detta för regeringen.
89. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över dokumentationskraven för historiska fordon och tillkännager detta för regeringen.
90. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skydda känsliga fordonsuppgifter i bilregistret och tillkännager detta för regeringen.
92. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över införandet av ett nationellt register för parkeringstillstånd för personer med nedsatt rörelseförmåga och tillkännager detta för regeringen.
93. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att på snöskoter även tillåta att registreringsskylt placeras på sidan av bandtunneln och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:515 av Kristina Axén Olin m.fl. (M):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge kommuner möjlighet att ta ut avgift för vissa upplåtelse i enlighet med motiveringen och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:677 av Daniel Helldén och Rebecka Le Moine (båda MP):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa slätterprinciper för hantering av det nationella vägnätets vägrenar och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Trafikverket i uppdrag att aktivt arbeta med skötsel av vägkanter på ett sätt som ökar och värnar den biologiska mångfalden, anpassat efter lokala förhållanden, och tillkännager detta för regeringen.

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Trafikverket medel för att kunna arbeta aktivt och med praktiskt genomförande av de av Trafikverket fyra prioriterade områdena (barriärer/mortalitet, störning, artrika miljöer samt invasiva arter) och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Trafikverket i uppdrag att upprätta ett kontrollprogram där åtgärder för biologisk mångfald följs upp och utvärderas och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Trafikverket i uppdrag att tillsammans med SLU bygga upp en kunskapsbank som är lättillgänglig och kan användas för planerare för att aktivt arbeta med en förbättrad skötsel som värnar den biologiska mångfalden och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:701 av Lars Beckman (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se till att Transportstyrelsen överväger att uppdatera föreskrifterna för en effektiv miljökontroll vid fordonsbesiktning och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:709 av David Josefsson (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av tydliga regelverk, en strategi för testverksamhet och användande av autonoma och elektrifierade fordon och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:746 av Oliver Rosengren m.fl. (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda ett införande av begränsningsregler för bilinnehav för att försvåra för bilmålvakter och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:754 av Boriana Åberg (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillgången till uppgifter i fordonsregistret ska försvåras och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:891 av Angelica Lundberg (SD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda hur stänkskydd på personbilar kan återinföras och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:996 av Per Bolund m.fl. (MP):*

42. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att revidera regelverk och ta fram en strategi för kombinerad och delad mobilitet

(MaaS) och skapa bättre förutsättningar för bilpooler och tillkännager detta för regeringen.

46. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att genom slutdatum för försäljning fasa ut nyförsäljning av mopeder med förbränningsmotorer till senast 2025 och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:1016 av Josef Fransson (SD):*

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om trafiksäkerhet kopplat till motorutövande och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om teknikutveckling, entreprenörskap och kompetensutveckling kopplat till motorhobby och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om veteranfordonshobby och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om motorhobby för ungdomar och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:1120 av Jan Ericson och Lars Beckman (båda M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att trygga framtiden för det rullande kulturarvet och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:1235 av Christofer Bergenblock (C):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över nuvarande lagstiftning och regelverk i syfte att underlätta skyltning för verksamheter längs med allmänna vägar och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:1382 av Mathias Bengtsson (KD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör se över möjligheten att sätta upp landskapsskyltar vid landskapsgränserna och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:1456 av Markus Wiechel och Alexander Christiansson (båda SD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa ett nationellt register för parkeringstillstånd för personer med nedsatt rörelseförmåga och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:1458 av Markus Wiechel m.fl. (SD):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillåta högersvängar vid rödljus och tillkännager detta för regeringen.



2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om trafikljus med nedräkning och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:1519 av Elin Söderberg m.fl. (MP):*

34. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att revidera regelverk och ta fram en strategi för kombinerad mobilitet (MAAS) samt genomföra en offentlig satsning på bilpooler och tillkännager detta för regeringen.
36. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ersätta parkeringsnormen i plan- och bygglagen med en mobilitetsnorm och tillkännager detta för regeringen.
42. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att genom slutdatum för försäljning fasa ut nybilsförsäljning av fossilbilar till snarast och tillkännager detta för regeringen.
45. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta fram en nationell plan för tankställen för biogas och tillkännager detta för regeringen.
49. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa ett slutdatum för försäljning av fossila drivmedel senast 2030 och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:1541 av Hans Ekström (S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att se över parkeringslagstiftningen och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:1618 av Helena Lindahl och Daniel Bäckström (båda C):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Trafikverket i uppdrag att utforma upphandlingar med underentreprenörer så att det är möjligt att inom rimlig tidsram utföra snöröjning åt såväl staten som enskilda vägsamfälligheter och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:1628 av Niels Paarup-Petersen (C):*

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att begränsa antalet bilar man kan äga utan särskild prövning och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten att tvångsskriva ägarskap på brukare av bilar och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om säker identifiering av personers identitet vid ägarbyte av bil och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:1740 av Michael Rubbestad (SD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten till tillfälliga parkeringstillstånd för rörelsehindrad och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:1761 av Michael Rubbestad (SD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att parkering för rörelsehindrad med tillstånd ska vara kostnadsfri i hela landet och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:1762 av Michael Rubbestad (SD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förbjuda utfärdandet av parkeringsanmärkning och kontrollavgift till blåljusfordon under pågående utryckning och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:1806 av Rickard Nordin (C):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att arbeta för minskade effekter av ljusföroreningar genom att ta inspiration av den tyska lagstiftningen och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:1840 av Carita Boulwén (SD):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska verka för att utforma ett lagförslag som i högre grad skyddar fordonsägare från att utsättas för kriminella ligor genom att det exempelvis finns någon form av spärr för att få tillgång till fordonsägarens uppgifter, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

*2023/24:1918 av Magnus Manhammar (S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att studera förutsättningarna för att inrätta en nationell parkeringsapp för hela landet och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:2085 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör se över om hastighetsgränsen för personbil med släp ska höjas och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:2087 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Trafikverket ett uppdrag att utreda frågan om trafikljus med nedräkning av tid och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:2088 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör överväga att införa möjligheten att svänga höger vid rött ljus och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:2342 av Linda W Snecker m.fl. (V):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med ett förslag om att införa ett förbud mot försäljning av nya bilar som drivs av fossila bränslen efter 2025 och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ett konverteringsstöd och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag som gör bildelning enklare och smidigare och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag som tydligt underlättar för kommunerna angående parkeringsplatser, p-avgifter och uthyrning av elbilar, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

*2023/24:2345 av Linda W Snecker m.fl. (V):*

7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör utreda möjligheten att förändra parkeringslagstiftningen så att kommuner lättare kan använda parkeringsavgifter för att främja miljövänligare bilar, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

*2023/24:2384 av Eric Palmqvist (SD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda hur och i vilken omfattning parkering mot färdriktningen ska kunna bli tillåten och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:2404 av Lars Beckman (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att stänga fordonsregistret för allmänheten för att försvara för den organiserade brottsligheten i Sverige och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:2453 av Rickard Nordin m.fl. (C):*

38. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att underlätta bildelning genom att införa en enhetlig definition av bilpooler och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:2458 av Muharrem Demirok m.fl. (C):*

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna att göra det billigt att leasa både nya och begagnade miljöbilar och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C):*

45. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att åtgärder ska vidtas för att med stöd i genomförda utredningar och fattade beslut säkerställa att längre och tyngre lastbilar och tåg skyndsamt tillåts på ett tillräckligt, funktionellt och sammanhållet väg- och järnvägsnät i hela Sverige och tillkännager detta för regeringen.
51. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa en juridisk definition av begreppet bilpool, alternativt fordonspool, i syfte att ge kommuner större rådföring över att avdela gatumark till delningstjänster inom transportsektorn och tillkännager detta för regeringen.
56. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att inleda en dialog med kommuner, varuägare och godstransportörer i syfte att bistå kommuner i omklassningen av det primärkommunala vägnätet i anslutning till terminaler, hamnar och industrier m.m. från BK1 till BK4, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
58. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör överväga att tillskjuta ytterligare medel för att Trafikverket i samverkan med kommuner och regioner ska förbättra omfattning och standard på det svenska vägbelysningsnätet och tillkännager detta för regeringen.
59. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över hur Trafikverket kan få i uppdrag att utforma upphandlingar med entreprenörer så att det är möjligt – inom rimlig tidsram – att utföra snöröjning, såväl åt staten som åt andra, t.ex. enskilda vägsamfälligheter, och tillkännager detta för regeringen.

63. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stärka den lokala klimatomakten genom att återinföra rätten för kommuner att använda differentierade parkeringsavgifter efter fordonstyp för att stimulera de mest klimateffektiva fordonen och tillkännager detta för regeringen.
64. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om åtgärder för att främja autonomi och teknikutveckling inom transportsystemet, att förbättra mobilitetstjänster över hela landet samt att lagstiftningen bör följa teknikutvecklingen och inriktas på funktionalitet framför tekniskspecifika krav och tillkännager detta för regeringen.
76. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att miljöbilsdefinitionen ska vara teknikneutral och fokusera på fordonets utsläpp, ”well to wheels”, och tillkännager detta för regeringen.
87. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förbättra möjligheterna till konvertering av bilar till mer miljövänlig drift samt se över pumpslagen för att möjliggöra fler fossilfria drivmedel och tillkännager detta för regeringen.
92. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Transportstyrelsen i uppgift att utvärdera de besiktningsregler som gäller för gasfordon i syfte att se över om de är proportionerliga och tillkännager detta för regeringen.
93. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en nationell plan bör beredas för att identifiera kritiska stråk där nyttjandegraden av bränslecellsfordon väntas vara hög, för att möjliggöra en snabbare utbyggnad av vätgasinfrastruktur med nationell samordning samt bör identifiera strategiska noder för vätgasproduktion och tillkännager detta för regeringen.
94. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen skyndsamt bör återkomma med förslag till nationell handlingsplan i enlighet med förordningen om infrastruktur för alternativa bränslen och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:2485 av Stina Larsson m.fl. (C):*

5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av att ljusföroreningar övervakas samt motverkas, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

*2023/24:2607 av Niels Paarup-Petersen m.fl. (C):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över den s.k. kommunala avgiftslagen så att den möjliggör att differentiera parkeringsavgifter utifrån fordons miljöegenskaper, så att det är möjligt med lägre parkeringsavgifter för de fordon som är miljöfordon enligt vägtrafikskattelagen, uppfyller särskilda miljökrav eller drivs

med ett visst drivmedel, exempelvis el, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över kommunallagen så att principen om likabehandling av kommuninvånare medger olika parkeringsavgifter om syftet är att förbättra den gemensamma miljön och på så sätt gynna kommuninvånarna som helhet och så att det framgår att det inte är invånarna som behandlas olika utan fordonen, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

*2023/24:2625 av Gunilla Svantorp m.fl. (S):*

33. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att längre lastbilar innebär en vinst för klimatet samt kan stärka svensk industri och tillkännager detta för regeringen.
39. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över hur en återreglering av besiktningmarknaden i Sverige ska kunna gå till och tillkännager detta för regeringen.
42. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att underlätta framväxten av bildelningstjänster och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:2705 av Ulrika Westerlund m.fl. (MP):*

46. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om eldrivna hjälpmedel och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:2709 av Daniel Helldén m.fl. (MP):*

7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda införandet av krav på tätortsanpassat gas-/växelläge på bilar och tillkännager detta för regeringen.