



## Väg- och fordonsfrågor

---

### Sammanfattning

Utskottet föreslår ett tillkännagivande till regeringen om att den skyndsamt bör utarbeta en strategi för självkörande fordon. Utskottet anser att införandet av denna angelägna transportlösning därigenom kan underlättas och påskyndas. Därmed bifaller utskottet helt eller delvis motionsförslag om detta.

Vidare föreslår utskottet att riksdagen avslår övriga motionsyrkanden om andra väg- och fordonsrelaterade frågor, bl.a. långa och tunga fordon, A-traktorer samt motorhobbyn och historiska fordon, främst med hänvisning till vidtagna åtgärder och pågående beredningsarbete.

I betänkandet finns 11 reservationer (S, M, SD, MP, C, V, L, KD).

#### *Behandlade förslag*

Ett femtiotal yrkanden i motioner från allmänna motionstiden 2017/18.

# Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut .....	3
Redogörelse för ärendet .....	6
Ärendet och dess beredning.....	6
Utskottets överväganden.....	7
Fordonsbesiktning .....	7
Självkörande fordon .....	10
Långa och tunga lastbilar.....	14
A-traktorer .....	19
Främjande av vissa fordonstyper .....	23
Motorhobbyn och historiska fordon .....	25
Några parkeringsfrågor.....	28
Övergivna fordon .....	30
Några registreringsfrågor.....	34
Obesiktigade fordon .....	37
Enskilda vägar .....	38
Halkbekämpning .....	40
Vägbelysning .....	42
Vägskyltning .....	45
Reservationer .....	47
1. Självkörande fordon, punkt 2 (S, MP, V) .....	47
2. Långa och tunga lastbilar, punkt 3 (M, C) .....	50
3. Långa och tunga lastbilar, punkt 3 (L, KD) .....	51
4. Långa och tunga lastbilar, punkt 3 (V) .....	53
5. A-traktorer, punkt 4 (SD) .....	54
6. Främjande av vissa fordonstyper, punkt 5 (SD) .....	55
7. Motorhobbyn och historiska fordon, punkt 6 (M) .....	56
8. Övergivna fordon, punkt 8 (M, C, L, KD).....	56
9. Några registreringsfrågor, punkt 9 (C) .....	57
10. Obesiktigade fordon, punkt 10 (C) .....	58
11. Enskilda vägar, punkt 11 (M, C, L, KD) .....	59
Särskilt yttrande .....	60
Vägskyltning, punkt 14 (M) .....	60
<i>Bilaga</i>	
Förteckning över behandlade förslag .....	61
Motioner från allmänna motionstiden 2017/18 .....	61

# Utskottets förslag till riksdagsbeslut

## 1. Fordonsbesiktning

Riksdagen avslår motion

2017/18:694 av Isak From och Ida Karkiainen (båda S).

## 2. Självkörande fordon

Riksdagen ställer sig bakom det som utskottet anför om att regeringen skyndsamt bör utarbeta en strategi för självkörande fordon och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2017/18:3766 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 5 och

2017/18:3894 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) yrkande 12, bifaller delvis motionerna

2017/18:1251 av Lars Hjalmered (M) och

2017/18:3758 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 33 och avslår motionerna

2017/18:1250 av Lars Hjalmered (M),

2017/18:2255 av Sofia Arkelsten m.fl. (M) yrkande 6 och

2017/18:3110 av Saila Quicklund (M).

*Reservation 1 (S, MP, V)*

## 3. Långa och tunga lastbilar

Riksdagen avslår motionerna

2017/18:1140 av Emma Wallrup m.fl. (V) yrkande 6,

2017/18:1285 av Pål Jonson (M),

2017/18:2614 av Lars Hjalmered (M) yrkandena 1 och 2,

2017/18:3462 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 22,

2017/18:3758 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 20.1 och

2017/18:3766 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 42.

*Reservation 2 (M, C)*

*Reservation 3 (L, KD)*

*Reservation 4 (V)*

## 4. A-traktorer

Riksdagen avslår motionerna

2017/18:266 av Staffan Danielsson (C),

2017/18:726 av Marie Olsson m.fl. (S),

2017/18:1586 av Per Klarberg m.fl. (SD) yrkandena 3 och 4,

2017/18:2157 av Kenneth G Forslund (S),

2017/18:2319 av Cecilia Widegren m.fl. (M) yrkandena 1 och 2 samt

2017/18:3669 av Edward Riedl (M) yrkande 3.

*Reservation 5 (SD)*

**5. Främjande av vissa fordonstyper**

Riksdagen avslår motionerna

2017/18:1204 av Solveig Zander (C),

2017/18:1586 av Per Klarberg m.fl. (SD) yrkande 2 och

2017/18:3665 av Lotta Olsson (M).

*Reservation 6 (SD)*

**6. Motorhobbyn och historiska fordon**

Riksdagen avslår motionerna

2017/18:86 av Sara-Lena Bjälkö (SD),

2017/18:3506 av Johan Hedin (C) yrkandena 1 och 2,

2017/18:3526 av Josef Fransson (SD) yrkande 4 och

2017/18:3833 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 24.

*Reservation 7 (M)*

**7. Några parkeringsfrågor**

Riksdagen avslår motionerna

2017/18:108 av Jimmy Ståhl (SD) och

2017/18:1284 av Pål Jonson (M).

**8. Övergivna fordon**

Riksdagen avslår motionerna

2017/18:624 av Catharina Bråkenhielm (S),

2017/18:1017 av Lotta Finstorp (M),

2017/18:2186 av Hannah Bergstedt m.fl. (S),

2017/18:2724 av Lotta Olsson (M) och

2017/18:3582 av Roger Haddad m.fl. (L) yrkande 16.

*Reservation 8 (M, C, L, KD)*

**9. Några registreringsfrågor**

Riksdagen avslår motionerna

2017/18:390 av Jan Ericson (M),

2017/18:392 av Jan Ericson (M),

2017/18:1648 av Anders Hansson (M) yrkandena 1 och 2 samt

2017/18:3474 av Johan Hedin och Anders Åkesson (båda C) yrkande 5.

*Reservation 9 (C)*

**10. Obesiktigade fordon**

Riksdagen avslår motion

2017/18:3474 av Johan Hedin och Anders Åkesson (båda C) yrkandena 3 och 4.

*Reservation 10 (C)*

**11. Enskilda vägar**

Riksdagen avslår motionerna

2017/18:3462 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 21,  
2017/18:3484 av Per Åsling och Peter Helander (båda C) yrkande 2 och  
2017/18:3894 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) yrkande 5.

*Reservation 11 (M, C, L, KD)*

## **12. Halkbekämpning**

Riksdagen avslår motion

2017/18:393 av Jan Ericson (M).

## **13. Vägbelysning**

Riksdagen avslår motionerna

2017/18:510 av Lars Beckman (M),

2017/18:661 av Jesper Skalberg Karlsson (M) och

2017/18:2865 av Rickard Nordin (C).

## **14. Vägskyltning**

Riksdagen avslår motion

2017/18:2703 av Katarina Brännström (M).

Stockholm den 22 maj 2018

På trafikutskottets vägnar

*Karin Svensson Smith*

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Karin Svensson Smith (MP), Jessica Rosencrantz (M), Pia Nilsson (S), Suzanne Svensson (S), Edward Riedl (M), Lars Mejern Larsson (S), Sten Bergheden (M), Leif Pettersson (S), Anders Åkesson (C), Jasenko Omanovic (S), Per Klarberg (SD), Nina Lundström (L), Emma Wallrup (V), Robert Halef (KD), Johan Andersson (S), Jimmy Ståhl (SD) och Lotta Finstorp (M).

# Redogörelse för ärendet

## Ärendet och dess beredning

I betänkandet behandlar utskottet ett femtiotal motionsyrkanden från allmänna motionstiden 2017/18. Förslagen behandlar en rad olika fordons- och vägtrafikrelaterade frågor som bl.a. självkörande fordon, långa och tunga lastbilar, A-traktorer, motorhobbyn och historiska fordon m.m. En förteckning över behandlade förslag finns i bilaga 1.

Den 22 maj 2018 kommer utskottet även att få information av Trafikverket om arbetet med att upplåta vägnätet för den nya bärighetsklassen BK4 och om arbetet med ett förändrat väghållaransvar av det allmänna vägnätet.

# Utskottets överväganden

## Fordonsbesiktning

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår en motion om konkurrensen på fordonsbesiktningensmarknaden. Utskottet pekar bl.a. på att Transportstyrelsen i sin senaste redovisning av marknadsutvecklingen inte ser något behov av att göra ändringar i det underliggande regelverket.

### Bakgrund

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

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

I fordonsförordningen finns ett bemyndigande för Transportstyrelsen att meddela föreskrifter om sådana saker som fordons beskaffenhet och utrustning, omfattningen av fordonskontrollen, den tekniska kompetensen och utrustningen samt kvalitetssäkringen hos besiktningorgan och provningsorgan enligt fordonslagen (2002:574) samt utbildning och kompetens hos besiktningstekniker. Transportstyrelsen har också utnyttjat sitt bemyndigande och meddelat föreskrifter om bl.a. kontrollbesiktning, teknisk kontrollutrustning hos besiktningorgan, registreringsbesiktning, mopedbesiktning och lämplighetsbesiktning, utbildning och kompetens för certifiering av besiktningstekniker osv.

### Motionen

Isak From och Ida Karkiainen (båda S) yrkar i motion 2017/18:694 på fordonsägarnas rätt till bilprovning till rimligt pris. Motionärerna påminner om att fordonsbesiktningen i Sverige är konkurrensutsatt sedan den 1 juli 2010. Det innebär att även andra företag än AB Svensk Bilprovning kan utföra kontrollbesiktningar av personbilar, lastbilar, maskiner och andra fordon. Vid

avregleringen lyftes flera fördelar fram med avregleringen av fordonsbesiktningen, t.ex. att den fria konkurrensen skulle gynna konsumenterna genom lägre priser. Men resultatet blev någonting helt annat framhåller motionärerna och pekar på att priserna för att besiktiga bilen, enligt färsk statistik från Transportstyrelsen, har stigit med 50 procent efter avregleringen fram till i dag. Därför anser motionärerna att regeringen noggrant bör se över konkurrensen på marknaden och utvärdera effekterna av konkurrensutsättningen i fråga om fordonsbesiktning.

### **Utskottets ställningstagande**

Den 1 juli 2010 upphörde det statliga monolet att bedriva besiktningsverksamhet för fordon i Sverige. Samtidigt ansåg den tidigare regeringen att det med hänsyn till trafiksäkerhet, miljö, prisutveckling, teknikutveckling och tillgänglighet var nödvändigt att övervaka den fria och omreglerade besiktningsmarknaden. Transportstyrelsen fick därför i uppgift att utföra tillsyn i form av stickprov och kontrollera besiktningsföretagen samt bevaka den omreglerade marknaden utifrån ovanstående kriterier och fordonslagens (2002:574) bestämmelser.

Utskottet vill påminna om att både fordonslagen och fordonsförordningen (2009:211) innehåller bestämmelser om kontroll av bl.a. fordon, fordonslast, färdskrivare, taxameter och den verksamhet som bedrivs av de besiktningsorgan som finns på fordonsområdet. I lagen föreskrivs bl.a. att dessa besiktningsorgan ska vara ackrediterade av Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (Swedac). För att kunna ackrediteras som besiktningsorgan måste ett företag utöver tekniska krav också uppfylla vissa krav av annan karaktär, t.ex. krav på oberoende och allmänt gott anseende.

För att tydliggöra Transportstyrelsens roll och arbetsmetoder för branschens aktörer vill utskottet uppmärksamma det inriktningsdokument som har utarbetats av myndigheten. Dokumentet tjänar som vägledning för Transportstyrelsens arbete med stickprov och marknadsövervakning inom fordonsbesiktningsområdet. Detta dokument uppdateras också när det finns skäl för det.

Riksdagen riktade i juni 2014 ett tillkännagivande till regeringen om att en utredning borde tillsättas för att granska hur utförsäljningen av AB Svensk bilprovningens besiktningsstationer har påverkat priser och tillgängligheten på besiktningsmarknaden (bet. 2013/14:TU13, rskr. 2013/14:301). Vidare framhölls att ingen ytterligare avyttring av besiktningsstationer skulle ske innan utredningen var klar. Med anledning av riksdagens tillkännagivande informerade regeringen i budgetpropositionen för 2017 (prop. 2016/17:1) att man den 20 augusti 2015 hade gett Transportstyrelsen i uppdrag att redovisa en nulägesanalys av tillgängligheten till fordonsbesiktning i hela landet, inte minst i glesbygdsområdena. Dessutom skulle myndigheten undersöka möjligheten att besiktiga tunga fordon samt redogöra för om tillgängligheten



hade förändrats efter omregleringen av fordonsbesiktningen 2010. Uppdraget redovisades för Regeringskansliet (Näringsdepartementet) den 27 maj 2016.

I Transportstyrelsens redovisning av fordonsbesiktningensmarknaden under 2015 (dnr TSV 2015:2298) gjorde myndigheten bedömningen att marknaden befinner sig i ett uppbyggnadsskede vad gäller både antalet besiktningstationer och antalet besiktningstekniker. Vidare noterade myndigheten bl.a. följande:

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

I budgetpropositionen för 2017 konstaterade regeringen att tillgängligheten hade ökat i hela landet även om ökningen varit större i de mer tätbefolkade delarna, vilket utskottet också har välkomnat. Ökningen har även varit större för lätta fordon än för tunga fordon. Enligt Transportstyrelsens bedömning fanns det således inte någon grund för oro vad gäller tillgängligheten till fordonsbesiktning i landet. Med detta ansåg regeringen att det aktuella tillkännagivandet var färdigbehandlat.

I Transportstyrelsens senaste redovisning av fordonsbesiktningensmarknaden (dnr TSV 2016:2344) från maj 2017 klargjorde myndigheten att man utöver det ordinarie tillsyns- och marknadsövervakningsuppdraget i större utsträckning kommer att fokusera på fordonsägarnas upplevelse av omregleringen under 2017. Utskottet ser positivt på detta. I rapporten angav myndigheten vidare att man planerade att genomföra en ny konsumentundersökning senare under 2017. Våren 2010 genomförde Transportstyrelsen en undersökning för att ta reda på hur fordonsägarna upplevde den monopoliserade besiktningensverksamheten. Undersökningen var tänkt som en nollmätning för att över tid kunna mäta kundnöjdheten på den omreglerade fordonsbesiktningensmarknaden. Genom att utföra en ny konsumentundersökning och sedan jämföra resultatet från 2010 hoppades Transportstyrelsen få en djupare kunskap om hur omregleringen har upplevts av marknaden viktiga intressent, fordonsägaren. Transportstyrelsen skulle enligt rapporten även arbeta med att vidareutveckla sin tillsynsdatas för att kunna genomföra fördjupade analyser. Utskottet välkomnar detta.

I rapporten konstaterar Transportstyrelsen att snittpriserna på besiktningstjänster stigit mer än konsumentprisindex under 2016. Myndigheten framhåller samtidigt att farhågan om sämre tillgänglighet i glesbygd i form av färre stationer inte har besannats. Vidare pekar Transportstyrelsen på att ett förändrat bemyndigande utöver stickprovskontroller och rapportering till den ackrediterande myndigheten, Swedac, skulle kunna förbättra myndighetens förutsättningar att följa marknaden. Myndighetens avslutande rekommendation i rapporten är att marknaden ska få vidareutvecklas, och man ser inte något behov av att i närtid göra ändringar i det underliggande regelverket.

Mot bakgrund av det som anförts ovan finner utskottet inte skäl att vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslaget och avstyrker därför motion 2017/18:694 (S).

## Självkörande fordon

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen tillkännager för regeringen att den skyndsamt bör utarbeta en strategi för självkörande fordon, och bifaller därmed helt eller delvis motionsförslag om detta. Utskottet anser att arbetet med att införa denna angelägna transportlösning kommer att kunna underlättas och påskyndas med en utvecklad strategi. Övriga motionsförslag om införandet av självkörande fordon avslås.

Jämför reservation 1 (S, MP, V).

### Motionerna

I motion 2017/18:1250 uppmärksammar Lars Hjälmered (M) den snabba utvecklingen inom fordonsindustrin och arbetet med att ta fram transportlösningar för morgondagens samhälle. Det handlar bl.a. om att minska bränsleförbrukningen och utsläppen samt att förbättra trafiksäkerheten med hjälp av olika aktiva och passiva säkerhetssystem, men motionären lyfter även fram arbetet med autonoma fordon. Motionären pekar samtidigt på utmaningarna som den nya tekniken för med sig. Exempelvis kommer de nya transportlösningarna att utnyttjas parallellt med äldre lösningar under överskådlig tid. En annan stor utmaning är att gå från att utveckla enstaka projekt till fungerande helhetslösningar för en stadsdel eller en stad. Motionären anser mot denna bakgrund att man bör överväga möjligheterna att genomföra ett fullskaletest med moderna transportlösningar i någon eller några av landets större städer.

Även i motion 2017/18:1251 uppmärksammar Lars Hjälmered (M) den snabba teknikutvecklingen på fordonsområdet. Motionären framhåller att det till ganska nyligen var förbjudet att över huvud taget använda självkörande fordon i vanlig trafik, men att det nu har blivit möjligt att genomföra

försöksverksamhet. Dock kvarstår frågan om hur användningen av självstyrande och självkörande fordon ska regleras när utvecklingen går från försöks- och forskningsverksamhet till kommersiella produkter på marknaden. Lyckas man inte lösa detta finns det bl.a. en risk för att utvecklingen av denna typ av fordon förläggs till andra länder. Motionären anser att det är bättre om Sverige deltar genom att ta vara på alla nya möjligheter som öppnas och yrkar mot denna bakgrund på att regeringen skyndsamt bör låta utreda hur lagstiftningen på området bör utformas för att underlätta användningen av autonoma fordon i vanlig trafik.

Sofia Arkelsten m.fl. (M) uppmärksammar i motion 2017/18:2255 yrkande 6 digitaliseringens effekter på befolkningens resandemönster. En konsekvens av utvecklingen är att behovet av att äga en egen bil kommer att minska när en självkörande bil finns bara en knapptryckning bort. Tekniken för självkörande bilar finns i dag, men lagstiftningen släpar efter anser motionärerna och pekar på att en statlig utredare har föreslagit fler möjligheter för testverksamhet. Motionärerna vill därför att regeringen underlättar för fler försök med självkörande fordon i trafik för att inte minst Stockholm ska kunna ligga i framkant när det gäller att testa ny teknik och anpassa infrastrukturen för morgondagens bilism.

Saila Quicklund (M) yrkar i motion 2017/18:3110 på att man ska se över möjligheten att prioritera landsbygden vid införande av självkörande fordon. Motionären anser att tekniken i princip är färdigutvecklad och att det är möjligt att utnyttja den i praktiken. Motionären ansluter sig till Landsbygdskommitténs uppfattning om att landsbygdens vägnät erbjuder bättre möjligheter för att utveckla denna teknik och pekar t.ex. på lastbilstrafiken som är avgörande för många företag på landsbygden, inte minst i skogslänen. Självkörande lastbilar som trafikerar vägarna nattetid är därför något som skulle kunna utveckla landsbygden och göra avstånden kortare, anser motionären.

I kommittémotion 2017/18:3758 efterlyser Anders Åkesson m.fl. (C) i yrkande 33 åtgärder för att främja autonomi, teknikutveckling och förbättrade mobilitetstjänster inom transportsystemet. Motionärerna betonar i sammanhanget att teknikutvecklingen ofta får stor effekt på transportsystemet och att politiken därför måste ta hänsyn till ny teknik och anpassa lagstiftningen därefter. Motionärerna anser också att utvecklingen med autonoma fordon och en ökad digitalisering och implementeringen av 5G kan få stora konsekvenser för hela transportsystemet och lyfter fram den pågående testverksamheten med självkörande fordon i Göteborg som exempel. Utvecklingen på området visar att Sverige har en stor potential men att det också finns exempel på tröghet från myndigheternas sida när det gäller att tillåta testverksamhet. Motionärerna anser att det är viktigt att lagstiftningen inte förhindrar teknikutvecklingen utan underlättar brukande av ny teknik så länge den uppfyller nödvändiga säkerhetskrav och att funktionalitet bör gå före krav på specifik utrustning.

Robert Halef m.fl. (KD) efterlyser i kommittémotion 2017/18:3766 yrkande 5 en utvecklad strategi för självkörande bilar. Motionärerna pekar på de fördelar som självkörande bilar innebär i form av ökad trafiksäkerhet och smidigare arbetspendling för den som är beroende av bil, men även på att godstransportsektorn skulle gynnas av fler självkörande fordon. De försök som görs i Sverige behöver utökas, och åtgärder måste vidtas för att lösa de utmaningar som den nya tekniken innebär. Därför är det nödvändigt med en heltäckande strategi, anser motionärerna.

I kommittémotion 2017/18:3894 framhåller Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) att utvecklingen av autonoma fordon kan få en genomgripande effekt på hela vägtrafiksystemet. Motionärerna påpekar att teknikutvecklingen ofta påverkar transportsystemet och att det är viktigt att beslutsfattarna tar hänsyn till ny teknik och att lagstiftningen är uppdaterad. För självkörande fordon finns det en rad oklarheter vad gäller de juridiska och trafiksäkerhetsmässiga aspekterna. För att säkerställa att Sverige även fortsättningsvis ligger i framkant på området uppmanar motionärerna i yrkande 12 regeringen att ta fram en strategi för självkörande fordon under innevarande mandatperiod.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet påminner inledningsvis om att frågan om autonoma eller självkörande fordon i trafiken under senare år har behandlats i en rad utredningar av olika myndigheter. Utskottet vill här särskilt uppmärksamma några av de slutsatser som Utredningen om självkörande fordon på väg lade fram i mars 2018 i sitt slutbetänkande Vägen till självkörande fordon (SOU 2018:16). Utredningen pekar på behovet av en del ändringar i det juridiska regelverket för att underlätta en marknadsintroduktion av automatiserade fordon. Det handlar bl.a. om att anpassa reglerna i trafikförordningen, vägmärkesförordningen och kameraövervakningslagen för automatiserad körning. Vidare föreslår utredningen fortsatta analyser och att man uppmuntrar de försök och demonstrationsprojekt som behövs för att underlätta för självkörande fordon i trafiken. Utredningen pekar också på att det kommer att bli nödvändigt med en ökad grad av samverkan mellan inblandade aktörer för att ta fram helhetslösningar för godstransporter och persontrafik i städer och på landsbygden som kan bidra till angelägna transport- och samhällsmål.

I en rapport från 2017 (Framtidsscenarier för självkörande fordon på väg, VTI Notat 18-2017) som Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) har sammanställt behandlas de mer långsiktiga konsekvenserna av autonoma fordon i trafikmiljön. Utredarna pekar på att de långsiktiga samhällsnyttorna med självkörande fordon inte i första hand påverkas av teknologiska framsteg utan i huvudsak av den funktion de självkörande fordonen får i samhället, dvs. vilka effekter de får på trafiksystemet och samhällsplaneringen i stort. Det är därför viktigt att tidigt uppskatta möjliga framtidsscenarier för självkörande fordon, anser VTI. Utifrån dessa scenarier kan man sedan föra en diskussion

kring hur regler och styrmedel bör användas för att största möjliga samhällsnytta ska uppnås.

För att uppnå den största minskningen av antalet fordonskilometer till 2030 krävs enligt VTI:s expertgrupp för persontransporter att man inom ramen för en delningsekonomi tar ett helhetsgrepp kring transport- och samhällsplaneringen utifrån en ambitiös och proaktiv politik. VTI:s expertgrupp för godstransporter gör en mer försiktig bedömning och tror på ett begränsat genomslag för självkörande fordon inom godstransporter till 2030 och ett något större genomslag till 2050. Dock ser expertgruppen för godstransporter att det finns drivkrafter när det gäller kostnadseffektivitet som gör att introduktionen av självkörande fordon kan påbörjas tidigare i fråga om godstransporter än för persontransporter. Utskottet noterar att expertgruppen för godstransporter gör bedömningen att det kommer att vara lättare att ställa om långväga transporter till självkörande än transporter inom citylogistik, då citylogistiken sker i en komplex stadsmiljö med många lastnings- och lossningspunkter. I andra framtidsscenarier som VTI redogör för släpar politiken efter vilket medför en stor risk för att biltrafikträngseln ökar och att landsbygden, småstäderna och ytterförorterna halkar efter, och inte får någon större del av nyttorna med självkörande fordon, en utveckling som enligt utskottets mening inte är önskvärd.

Enligt utskottet kommer utvecklingen med självkörande fordon att få genomgripande konsekvenser för hela vägtrafiksystemet. Det är därför viktigt att den övergripande politiken tar hänsyn till teknikutvecklingen när ny lagstiftning tas fram. Detta gäller inte minst på transportpolitikens område där tekniska framsteg ofta får stor påverkan eftersom utvecklingen för med sig såväl möjligheter som utmaningar i planeringen av transportinfrastrukturen. Utskottet vill därför uppmärksamma att det finns en rad frågor om bl.a. de juridiska och trafiksäkerhetsmässiga aspekterna av självkörande fordon som måste lösas. Det finns också exempel på tröghet när det gäller att få myndighetsgodkännanden för olika former av testverksamheter.

Den pågående testverksamheten med självkörande fordon i Göteborg visar emellertid på att Sverige ligger i framkant av teknikutvecklingen. Utskottet vill i sammanhanget lyfta fram projektet Drive me där ett hundratal familjer kommer att få möjlighet att i vardagslivet testa och använda självkörande bilar. Utskottet vill även framhålla att godstransportsektorn skulle gynnas av fler självkörande fordon, och håller det inte för osannolikt att fler godstransporter skulle kunna automatiseras i en inte alltför avlägsen framtid.

En annan viktig fråga är hur användningen av självstyrande och självkörande fordon ska regleras när utvecklingen går från försöks- och forskningsverksamhet till kommersiella produkter på marknaden. Finns det ingen ändamålsenlig reglering är risken att utvecklingen av dessa moderna fordon i stället förläggs till andra länder. Detta innebär också att nya lösningar och standarder kommer att utvecklas som Sverige måste anpassa sig till i efterhand.

Med hänsyn till de utmaningar som beskrivs ovan och för att säkerställa att Sverige även fortsättningsvis ska kunna hävda sig på området efterlyser utskottet en strategi för självkörande fordon. Med en utvecklad strategi kommer arbetet med att införa denna angelägna transportlösning att kunna underlättas och påskyndas.

Utskottet anser därför att riksdagen bör rikta ett tillkännagivande till regeringen med innebörden att den skyndsamt bör ta fram en strategi för självkörande fordon. Därmed tillstyrker utskottet helt eller delvis motionerna 2017/18:1251 (M), 2017/18:3758 (C) yrkande 33, 2017/18:3766 (KD) yrkande 5 och 2017/18:3894 (M, C, L, KD) yrkande 12 samt avstyrker motionerna 2017/18:1250 (M), 2017/18:2255 (M) yrkande 6 och 2017/18:3110 (M).

## Långa och tunga lastbilar

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om långa och tunga lastbilar. Utskottet konstaterar att Trafikverket förbereder för att öppna upp vägnätet för tyngre lastbilar och att försöksverksamhet med längre fordonsekipage redan pågår i Sverige. Utskottet hänvisar också till pågående beredningsarbete inom Regeringskansliet.

Jämför reservation 2 (M, C), 3 (L, KD) och 4 (V).

### Bakgrund

Den 10 april 2014 fick Transportstyrelsen och Trafikverket i uppdrag av regeringen att senast till augusti 2014 förbereda för att fordonståg med en bruttovikt på upp till 74 ton i framtiden ska kunna trafikera delar av det allmänna vägnätet. Transportstyrelsens uppdrag handlade om att lämna förslag på författningsändringar för att tillåta färd med dessa tyngre fordonståg inom gällande längdbegränsningar enligt trafikförordningen (1998:1276) och de bestämmelser som framgår av rådets direktiv (96/53/EG) om bl.a. största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik. Myndigheten skulle även beskriva konsekvenserna av de föreslagna förändringarna, bl.a. de samhällsekonomiska konsekvenserna i förhållande till de transportpolitiska målen samt de finansiella konsekvenserna för privata och offentliga aktörer.

I Trafikverkets uppdrag ingick bl.a. att identifiera de delar i det statliga vägnätet där det redan var möjligt eller med begränsade åtgärder skulle bli möjligt att tillåta fordonståg med en bruttovikt på upp till 74 ton. Dessutom skulle Trafikverket granska de samhällsekonomiska konsekvenserna kopplade till de transportpolitiska målen samt de finansiella konsekvenserna för privata och offentliga aktörer. Regeringens målsättning var att de föreslagna förändringarna skulle genomföras utan att göra avkall på trafiksäkerheten.

Den 13 maj 2015 fick Trafikverket ett nytt uppdrag av regeringen som handlade om att utreda och göra fördjupade analyser av att tillåta tyngre fordon på det allmänna vägnätet.

Den 3 oktober 2016 uppdrog regeringen åt Trafikverket att redovisa vilka statliga vägar som skulle vara lämpliga att tillhöra en ny bärighetsklass, BK4. Regeringen pekade i uppdraget på att de vägar som kunde bli aktuella för den nya bärighetsklassen var sådana vägar där transporter på järnväg eller med sjöfart inte var ett alternativ eftersom man inte ville riskera att transporter på järnväg och med sjöfart skulle överföras till vägnätet. Dessutom skulle det handla om vägar som redan klarade den högre viktgräns som den nya bärighetsklassen medför.

Trafikverket redovisade uppdraget den 15 november 2016, och enligt myndighetens förslag handlar det om ett vägnät fördelat över fem olika geografiska områden i landet. Det föreslagna vägnätets totala längd uppgick till nästan 800 mil, vilket motsvarar ca 8 procent av det statliga vägnätets totala längd och i genomsnitt ca 17 procent av den totala väglängden i de berörda länen.

I maj 2017 antog riksdagen regeringens lagförslag i proposition 2016/17:112 där en ny bärighetsklass föreslås, BK4, som gör det möjligt att använda tyngre fordon och fordonskombinationer. Lagändringen trädde i kraft den 1 juli 2017. Utskottet motsatte sig dock regeringens uttalanden i propositionen om att upplåtandet av ett vägnät för BK4 skulle vägledas av principen att införandet av en ny bärighetsklass inte fick åsidosätta regeringens ambition att flytta över godstransporter från väg till järnväg och sjöfart. Utskottet ansåg i stället att vägarnas bärighet ska vara avgörande för vilka delar av vägnätet som kan öppnas för fordon eller fordonskombinationer med en maxvikt på 74 ton. Riksdagen biföll utskottets förslag (bet. 2016/17:TU14, rskr. 2016/17:238) och riktade samtidigt ett tillkännagivande till regeringen om att den skyndsamt borde se över hur längre fordonståg i högre utsträckning kan tillåtas på det svenska vägnätet. Riksdagen har även tidigare riktat ett tillkännagivande i frågan om att tillåta längre och tyngre fordon (bet. 2014/15:TU12).

## **Motionerna**

Emma Wallrup m.fl. (V) påpekar i kommittémotion 2017/18:1140 att transportörer kan ansöka om och beviljas dispens av svenska myndigheter för att använda längre och tyngre fordon än vad som normalt är tillåtet för att transportera gods till närmaste kombiterminal eller hamn. Denna typ av transporter benämns high capacity transport (HCT), och genom att utnyttja denna möjlighet kan mer effektiva och hållbara transporter uppnås med mindre miljö- och klimatpåverkan som följd. Problemet som motionärerna pekar på är att dispensererna har beviljats alltför generöst, vilket har medfört en ökning av antalet tunga vägtransporter när i stället järnvägen och sjöfarten borde prioriteras. Mot denna bakgrund föreslår motionärerna i yrkande 6 att

regeringen återkommer med förslag på åtgärder som begränsar sådana transporter till det de är avsedda för, nämligen att en växande andel gods ska transporteras till närmaste kombiterminal eller hamn.

I motion 2017/18:1285 understryker Pål Jonson (M) att det finns en stor efterfrågan på transporter, inte minst för att tillgodose den exportorienterade basindustrins och skogsnäringens behov. Motionären hänvisar till den lagändring som nyligen gjordes för att tillåta 74-tonslastbilar på vissa delar av vägnätet, ett beslut som bedöms ha medfört både näringspolitiska och miljömässiga vinster. Men det finns enligt motionären också förutsättningar för att effektivisera vägtransporterna genom att tillåta längre lastbilar. Motionären påpekar att försök med längre lastbilar har genomförts inom skogsnäringen och att resultatet har varit positivt. Bland annat har det lett till lägre bränsleförbrukning och minskade utsläpp utan att slitaget på vägnätet har ökat. Motionären yrkar därför på att regeringen bör få i uppdrag att låta utreda förutsättningarna för att tillåta längre lastbilar på vägarna.

I motion 2017/18:2614 föreslår Lars Hjälmered m.fl. (M) i yrkande 1 att man bör överväga att göra förstärkningar i vägnätet för att möjliggöra för tyngre lastbilar att använda fler sträckor. Motionärerna framhåller transportnäringens betydelse i ett stort och glesbefolkat land som Sverige är. Genom att använda längre och tyngre lastbilar kan man effektivisera vägtransporterna eftersom en och samma lastbil kan lasta mer, vilket innebär färre vägtransporter som i sin tur bidrar till såväl minskade utsläpp som ökad trafiksäkerhet. I dag går det att använda lastbilar med en vikt upp till 74 ton men endast på en väldigt begränsad del av de svenska vägarna. Motionärerna anser att det vore rimligt att utöka möjligheterna att använda tyngre lastbilar och att Trafikverket därför bör identifiera de vägar och broar som med enkla åtgärder skulle kunna förstärkas för att möjliggöra en utökad användning av tyngre lastbilar. En annan möjlighet för att effektivisera vägtransporterna är att tillåta längre lastbilar, och motionärerna föreslår därför i yrkande 2 att regeringen låter utreda frågan och återkommer med förslag om hur längre lastbilar ska kunna utnyttjas i trafiken.

För att främja ett så stort inslag av intermodalitet i transportsystemet som möjligt vill Nina Lundström m.fl. (L) i kommittémotion 2017/18:3462 yrkande 22 tillåta 74-tonslastbilar på en större del av vägnätet än regeringens ursprungliga förslag på 8 procent av Sveriges vägar. Motionärerna anser att det inte är effektivt att försöka leda över transporterna till andra trafikslag genom att begränsa vägnätet för tyngre lastbilar. Det är i stället vägnätets bärighet som ska avgöra om denna typ av lastbilar ska tillåtas. För näringslivet är det viktigt att få tillgång till sammanhängande stråk, men om vägnätet är för avgränsat kan det krävas omlastning, vilket enligt motionärerna hämmar intermodaliteten. Motionärerna framhåller i sammanhanget att goda vägförbindelser är en förutsättning för att gods ska kunna lastas om till sjöfart och järnväg.

I kommittémotion 2017/18:3758 önskar Anders Åkesson m.fl. (C) i yrkande 20.1 att åtgärder vidtas för att säkerställa att längre och tyngre lastbilar



tillåts på ett tillräckligt, funktionellt och sammanhållet vägnät i hela landet. Motionärerna lyfter fram de fördelar som uppkommer för både miljön och samhället om man kan utnyttja tyngre och längre och därmed mer transporteffektiva fordon på det svenska vägnätet. Motionärerna uppmärksammar i sammanhanget även utskottets tidigare ståndpunkt om att tillåta 74-tonslastbilar på en större del av vägnätet än vad som avsågs i det ursprungliga regeringsförslaget (prop. 2016/17:112).

I kommittémotion 2017/18:3766 anser Robert Halef m.fl. (KD) i yrkande 42 att lastbilar med en vikt upp till 74 ton ska tillåtas på alla de vägar som har bäring för det och att regeringen snabbt bör utarbeta regler för att möjliggöra detta. Motionärerna invänder mot regeringens uttalande om att upplåtandet av ett vägnät för denna typ av tunga lastbilar inte får drabba ambitionen att föra över godstransporter från vägarna till sjöfarten och järnvägen. Motionärerna betonar de positiva effekter som följer av att använda lastbilar på 74 ton, exempelvis lägre utsläpp per ton transporterat gods eftersom mer gods kan transporteras på ett och samma fordon, men även lägre kostnader för inte minst den svenska skogsnäringen, vilket stärker transportsektorns konkurrenskraft.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet har behandlat frågan om att tillåta längre och tyngre lastbilar på vägnätet vid flera tidigare tillfällen, senast i betänkande 2016/17:TU14 med anledning av regeringens proposition 2016/17:112 Godstrafikfrågor. I propositionen föreslog regeringen att en ny bärighetsklass införs som gör det möjligt att använda tyngre fordon och fordonskombinationer än vad som har varit tillåtet tidigare. Riksdagen antog sedermera regeringens förslag om att det ska införas en ny bärighetsklass, BK4, i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner. Regeringen meddelar i sin skrivelse om åtgärder som vidtagits 2017 med anledning av riksdagens skrivelser till regeringen (skr. 2017/18:75) att man den 15 februari beslutade om nödvändiga ändringar i trafikförordningen (1998:1276) och vägmärkesförordningen (2007:90). Dessa ändringar trädde i kraft den 1 april 2018, och gör det möjligt för Trafikverket att börja öppna upp vägnätet för BK4 under sommaren 2018.

Under 2017 har Trafikverket arbetat med att analysera vilka delar av vägnätet som kan upplåtas i enlighet med riksdagens beslut för den nya bärighetsklassen BK4. Den 26 mars 2018 remitterade myndigheten sina förslag till berörda intressenter som kommuner, länsplanupprättare, Polismyndigheten, Försvarsmakten m.m. för synpunkter. Trafikverket påpekar att det i ett första skede handlar om de vägar som myndigheten kan upplåta under ansvarsfulla former för BK4. Det innebär att vägkapitalet inte riskeras och att transporter ska kunna genomföras med en bibehållen funktionalitet i termer av säkerhet och framkomlighet i vägsystemet, vilket utskottet finner välvärdigt. Vägnätet med bärighetsklass BK4 kommer till en början att omfatta en begränsad del av det statliga vägnätet, framhåller myndigheten, men därefter kommer vägnätet successivt att utökas i dialog

med näringslivet för att få ut så stor samhällsnytta som möjligt. För att i framtiden kunna upplåta fler vägar för BK4 påtalar Trafikverket att det kommer att krävas en hel del förstärkningsarbeten eftersom ca 10 procent av de statliga vägarna och ca 850 broar behöver åtgärdas för att klara belastningen enligt myndighetens beräkningar. Utskottet välkomnar i sammanhanget regeringens uttalande i den nyligen framlagda landsbygdspropositionen om satsningar på statsbidrag till enskild väghållning för särskilda driftåtgärder på objekt som broar och färjelägen för att förbättra deras funktion och bärighet, särskilt för tyngre fordon.

Vad gäller frågan om längre fordon påminner utskottet om att fordonståg får vara upp till 25,25 meter långa i Sverige. Transportstyrelsen anger att det upp till 24,0 meters längd inte finns några särskilda krav som motiveras av fordonslängden. Om fordonstågets längd överskrider 24,0 meter ställs emellertid särskilda krav på de ingående fordonens dimensioner och utrustning. Kraven på fordonen och övriga bestämmelser återfinns dels i 4 kap. 17 § trafikförordningen, dels i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2012:126) om vändningskrav för fordonståg vars längd överstiger 24,0 meter och utrustningskrav för fordon som ingår i sådant fordonståg. Utskottet konstaterar att regeringen den 30 november 2017 beslutade om ändringar i trafikförordningen (1998:1276) för att möjliggöra färd med längre och tyngre fordon eller fordonståg under en provperiod. Ändringarna, som trädde i kraft den 1 februari 2018, bedöms enligt regeringen ge bättre förutsättningar för att utveckla nya tekniker och konstruktioner. Utskottet välkomnar detta. Regeringen meddelar vidare i skrivelse 2017/18:75 att riksdagens tillkännagivande på området bereds vidare.

Beslutet om att ändra trafikförordningen innebär att Transportstyrelsen kan ge tillstånd till exempelvis lastbilsaktörer att köra längre och tyngre fordonståg under den aktuella provperioden. Utskottet vill i sammanhanget också lyfta fram att infrastrukturminister Tomas Eneroth i december 2017 påpekade att man måste göra det möjligt för den svenska fordonsindustrin och transportbranschen att pröva nya tekniker och konstruktioner på vägarna om Sverige ska nå klimatmålen, och att Transportstyrelsen övervakar detta. Statsrådet underströk att villkoret för ett tillstånd är att framförandet och fordonets konstruktion och utrustning inte utgör någon fara för trafiksäkerheten, skadar vägen eller vållar någon annan väsentlig olägenhet, en uppfattning som utskottet delar. I sammanhanget kan förtydligas att Transportstyrelsen ska kunna begränsa tillståndet till en viss väg eller ett visst vägnät samt ha möjlighet att återkalla tillståndet om så krävs.

Trafikverket framhåller att high capacity transport (HCT) kan vara en del av lösningen för att möta framtidens krav på hållbara transporter. Med mer last i varje fordon, upp till 74 ton, ökas effektiviteten, kostnaderna sänks och koldioxidutsläppen kan minskas med upp till 20 procent enligt myndigheten. I kombination med intelligenta kontrollsystem kan bättre säkerhet uppnås och slitaget på vägarna minskas. Trafikverket påpekar att den största källan till primärdata och ny kunskap när det gäller HCT är de demonstrationsprojekt

som genomförs runt om i landet. Vid slutet av 2016 fanns ungefär 45 HCT-fordon i användning. Av dessa fordon är 20 avsedda för transport av rundvirke. Andra typer av gods som fraktas med HCT är styckegods, flis, papper och stål. Fordonen är utrustade med teknik för att samla in olika mätdata. Främst används data för att optimera fordonens egenskaper och för att minimera bränsleförbrukningen men även för att testa nya tekniska lösningar för HCT-fordon.

Utskottet vill betona att längre och tyngre lastbilar inte står i motsats till de nödvändiga förbättringar av järnvägssystemet som behöver göras liksom de åtgärder som behövs för att främja inlands- och kustsjöfarten. Framtidens godstransporter förutsätter ett väl fungerande transportsystem där samtliga trafikslag har en roll att spela. Utskottet ser i sammanhanget fram emot regeringens aviserade godsstrategi med stort intresse.

Utskottet konstaterar sammanfattningsvis att Trafikverket förbereder för att öppna upp vägnätet under sommaren 2018 för BK4 och att försöksverksamhet med längre fordon redan pågår i Sverige. Vidare pågår beredningsarbete på området inom Regeringskansliet. Utskottet finner därför inte skäl till något nytt tillkännagivande på området och avstyrker därmed motionerna 2017/18:1140 (V) yrkande 6, 2017/18:1285 (M), 2017/18:2614 (M) yrkandena 1 och 2, 2017/18:3462 (L) yrkande 22, 2017/18:3758 (C) yrkande 20.1 och 2017/18:3766 (KD) yrkande 42.

## A-traktorer

### Utskottets förslag i korthet

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

Jämför reservation 5 (SD).

## Bakgrund

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

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

### **Motionerna**

Staffan Danielsson (C) yrkar i motion 2017/18:266 på att man ska ha samma maxhastighet för A- och epatraktorer som för mopedbilar, dvs. 45 kilometer i timmen. Motionären påpekar att Transportstyrelsen planerar att göra en översyn av regelverket för A-traktorer i samband med att säkerhetskraven höjs för dessa fordon. Motionären anser att en sådan översyn också bör ta sikte på en förändring som innebär att A-traktorerna inte längre ska begränsas till maxhastigheten 30 kilometer i timmen som innebär att de måste köras på höga bränsleslukande varvtal och att den aktuella fordonstypen snarast bör likställas med EU-mopeder och mopedbilar vad gäller hastighetsbegränsningen.

I motion 2017/18:726 påminner Marie Olsson m.fl. (S) om att s.k. epatraktorer och A-traktorer i grunden är ombyggda bilar. Motionärerna uppskattar att det fr.o.m. i år införs ett besiktningsskrav för denna typ av fordon, en åtgärd som bedöms gynna trafiksäkerheten. Motionärerna anser därför att regeringen bör ta initiativ till en översyn av hastighetsbegränsningen för denna typ fordon som i dag är begränsad till 30 kilometer i timmen eftersom fordonen i och med besiktningsskravet i många avseenden kan jämföras med s.k. EU-mopeder som får köras i maximalt 45 kilometer i timmen på vägarna.

Per Klarberg m.fl. (SD) vill i kommittémotion 2017/18:1586 yrkande 3 att man ska se över bestämmelserna för varvtalsregleringen för A-traktorer. Motionärerna framhåller att det nuvarande regelverket i huvudsak är anpassat till A-traktorns föregångare, nämligen den s.k. epatraktorn som ursprungligen var tänkt att användas inom jordbruket, men konstaterar att A-traktorer i dag främst utnyttjas av ungdomar på landsbygden för persontransporter. Regelverket innehåller bl.a. krav som innebär att fordonet vid maxhastigheten 30 kilometer i timmen i praktiken körs väldigt nära maximalt varvtal för motorn, vilket leder till hög bränsleåtgång och onödiga utsläpp. I yrkande 4 påpekar motionärerna att krocksäkerheten redan är anpassad för avsevärt högre hastigheter än 30 kilometer i timmen eftersom A-traktorn är en ombyggd personbil. Ur säkerhetssynpunkt finns det därför inte några skäl till varför fordonen inte får köras fortare enligt motionärerna, och de tillägger att A-traktorerna fr.o.m. i år omfattas av krav på kontrollbesiktning, vilket säkerställer att de är trafikdugliga, och pekar på att det därigenom skulle bli både en miljövinst och en trafiksäkerhetsvinst. Motionärerna vill därför höja hastighetsgränsen från dagens 30 kilometer i timmen till den som gäller för mopedbilar, nämligen 45 kilometer i timmen.

Kenneth G Forslund (S) framhåller i motion 2017/18:2157 att de s.k. EU-mopederna får köras i en hastighet av som mest 45 kilometer i timmen, medan en A-traktor eller epatraktor begränsas till 30 kilometer i timmen. Motionären anser att detta är inte är logiskt eftersom det är betydligt säkrare att framföra A-traktorer eller epatraktorer än EU-mopeder. Motionären påpekar också att säkerhetskraven för denna typ av fordon höjs i och med det besiktningsskrav som införs i år och anser att det är rimligt att också höja hastighetsgränsen till minst 40 kilometer i timmen. Motionären yrkar därför på en översyn av den högsta tillåtna hastigheten för de aktuella fordonen.

Cecilia Widegren m.fl. (M) lyfter i motion 2017/18:2319 fram de fördelar som det innebär för unga på landsbygden att ha tillgång till epa- eller A-traktorer för persontransporter. Motionärerna pekar på att det i maj 2018 införs besiktningsskrav för A-traktorer, vilket torde gynna trafiksäkerheten. Den nuvarande hastighetsbegränsningen för denna typ av fordon är begränsad till 30 kilometer i timmen, vilket enligt motionärerna gör att utsläppen blir onödigt höga eftersom motorerna tvingas arbeta på ett högt varvtal och att det dessutom sliter på fordonen och ger upphov till onödigt buller. När säkerhetskraven nu höjs föreslår motionärerna i yrkande 1 att man bör överväga en justering av hastighetsgränsen så att den likställs med den som gäller för EU-mopeder, nämligen 45 kilometer i timmen, vilket också skulle öka dessa fordons användbarhet. I yrkande 2 vill motionärerna att Transportstyrelsen ska få i uppdrag att omgående analysera vilka konsekvenser en ändring av hastighetsbegränsningen skulle innebära för trafiksäkerheten, förarutbildningen m.m.

I motion 2017/18:3669 uppmanar Edward Riedl (M) i yrkande 3 regeringen att göra en översyn av regelverket för A-traktorer för att utvärdera om det är möjligt att höja den högsta tillåtna hastigheten till 45 kilometer i timmen. Motionären påpekar att regelverket har sina rötter långt tillbaka i tiden och att hastigheten då begränsades till 30 kilometer i timmen för ombyggda fordon avsedda att användas som jordbruksmaskiner. Motionären påpekar att denna typ av fordon som i dag benämns A-traktorer används för helt andra ändamål än det ursprungliga och att det därför kan vara motiverat att höja hastighetsbegränsningen för att öka användbarheten och attraktiviteten för denna typ av fordon.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet vill inledningsvis peka på att nya regler för fordonsbesiktning som rör bl.a. A-traktorer började gälla den 20 maj i år till följd av en anpassning av regelverket till EU-lagstiftningen på området. För A-traktorer som tidigare inte har omfattats av besiktningsskravet gäller att fordonet ska besiktigas första gången senast 48 månader efter den månad det togs i bruk för första gången. Därefter senast 24 månader efter den månad då dess föregående godkända kontrollbesiktning utfördes. Besiktningsskravet för denna typ av fordon införs för att öka trafiksäkerheten, något som utskottet ser med gillande på.

Vad gäller frågan om att tillåta högre hastighetsbegränsningar för A-traktorer och epatraktorer vill utskottet hänvisa till det svar som det dåvarande statsrådet Anna Johansson gav den 14 mars 2017 på en skriftlig fråga (fr. 2016/17:1010). Statsrådet meddelade att bestämmelserna om besiktningsskrav för fordon ombyggda till traktorer (A-traktorer) och fordon ombyggda till motorredskap (epatraktorer) ska tillämpas fr.o.m. den 20 maj 2018. Ministern pekade på att det i regel handlar om äldre fordon utan modern säkerhetsutrustning. Enligt regeringens uppfattning är besiktningsskravet därför bra, inte minst för den som köper en begagnad A-traktor eller epatraktor, en uppfattning som utskottet också delar. Vidare framhöll statsrådet att trafiksäkerhet är en prioriterad fråga för regeringen, vilket innebär ett fortgående arbete med nollvisionen som grund, och för att trafiksäkerheten ska kunna upprätthållas krävs bl.a. att fordon som framförs i trafik är säkra. Fordon som får framföras i högre hastigheter än A-traktorer och epatraktorer måste uppfylla strängare trafiksäkerhetskrav. Statsrådet tillade att den konstruktiva hastigheten för A-traktorer regleras på föreskriftsnivå genom Vägverkets föreskrifter (VVFS 2003:19).

Utskottet vill betona att gällande hastighetsgränser har fastställts på grundval av vilken fordonstyp det handlar om. I Sverige finns det tre olika slags traktorer, nationellt typgodkända traktorer som får köras i 30 kilometer i timmen (hit hör A-traktorer och epatraktorer), EU-typgodkända traktorer som får köras i 40 kilometer i timmen (traktor a) respektive i 50 kilometer i timmen (traktor b). Om A-traktorer skulle få framföras i en hastighet som överskrider 40 kilometer i timmen innebär det enligt Transportstyrelsen ett krav på B-körkort för denna typ av fordon. Utskottet anser att det inte är en önskad effekt eftersom det skulle utesluta vissa från att använda A-traktorer som i dag har den möjligheten. Utskottet instämmer därför med myndigheten i att 30 kilometer i timmen för närvarande är det enda realistiska alternativet för A-traktorer.

Transportstyrelsen påpekar också att epatraktorer och A-traktorer inte kan jämföras med mopeder klass I (vanliga mopeder och mopedbilar) som får köras i högst 45 kilometer i timmen eftersom det handlar om helt olika fordonsslag och därmed olika regelverk. Utskottet understryker att en A-traktor tillhör fordonsslaget traktor, och är dessutom en nationellt typgodkänd traktor som inte omfattas av EU-kraven på samma sätt som fordonsslaget moped. En A-traktor omfattas exempelvis inte av kravet på maximal vikt som fallet är för t.ex. mopedbilar. I vissa fall handlar det om lastbilar som byggs om till A-traktorer, vilket får konsekvenser för det rockväld som uppstår om hastighetsbegränsningen höjs till 45 kilometer i timmen, något som kan äventyra trafiksäkerhetsmålen. Vad gäller maximalt varvtal för motorer i A-traktorer förtydligar Transportstyrelsen att detta inte är föremål för någon reglering och pekar på att många ägare har ändrat utväxlingen så att kravet på både lägsta och högsta växel är uppfyllt utan att det innebär ett onödigt högt varvtal eller medför en orimligt hög bränsleförbrukning.

Vad gäller frågan om hastighet anser utskottet att kraven på förarens utbildning och behörighet liksom kraven på fordonets beskaffenhet och utrustning är helt avgörande för trafiksäkerheten. Dessa krav framgår av både nationella och internationella regelverk. Eventuella möjligheter att höja den konstruktiva hastigheten för A-traktorer skulle därför behöva undersökas med förbehållet att dagens trafiksäkerhetsnivå behålls. Utskottet konstaterar i sammanhanget att det för närvarande pågår en översyn av regelverket inom Transportstyrelsen eftersom myndigheten har identifierat ett behov av att modernisera regelverket kring A-traktorer, vilket bl.a. utgörs av Vägverkets föreskrifter (VVFS2003:19) om bil ombyggd till traktor samt bil ombyggd till motorredskap klass II. Ett första steg i arbetet är att analysera olika behov och problemställningar där tillgänglighet, minskade utsläpp, mindre buller och bättre trafiksäkerhet är viktiga aspekter.

Utskottet anser sammanfattningsvis att det bl.a. finns angelägna trafiksäkerhetsskäl bakom den nuvarande hastighetsbegränsningen för A-traktorer och avstyrker följaktligen motionerna 2017/18:266 (C), 2017/18:726 (S), 2017/18:1586 (SD) yrkandena 3 och 4, 2017/18:2157 (S), 2017/18:2319 (M) yrkandena 1 och 2 samt 2017/18:3669 (M) yrkande 3.

## Främjande av vissa fordonstyper

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om främjande av vissa fordonstyper. Utskottet pekar bl.a. på gällande bestämmelser för husbilar och s.k. mopedbilar. Utskottet framhåller också kommunernas möjligheter att underlätta användningen av t.ex. motorcykel i trafiken.

Jämför reservation 6 (SD).

## Motionerna

Solveig Zander (C) konstaterar i motion 2017/18:1204 att antalet husbilar ökar i Sverige och att det blir en allt populärare fritidssysselsättning. Motionären uppmärksammar emellertid de oklarheter som finns vad gäller husbilar, t.ex. var man får köra, parkera eller ställa upp fordonen, och därför vill motionären att initiativ tas för att utreda tydligare skyltning och regler för husbilsanvändarna.

Per Klarberg m.fl. (SD) vill i kommittémotion 2017/18:1586 yrkande 2 låta utreda regelverksförändringar för att tillåta mopedbilar med en högre totalvikt än 425 kilo i körklart skick. Motionärerna framhåller som skäl för sitt yrkande det höga priset för denna typ av fordon som ofta kostar mer än en vanlig småbil. Detta beror delvis på det strikta regelverket som bl.a. föreskriver att vikten maximalt får vara 425 kilo i körklart skick, vilket gör att mopedbilarna måste utformas efter viktoptimeringskrav. Det leder i sin tur till sämre

krocksäkerhet, och därför vill motionärerna att nuvarande regler ändras så att de tillåter tyngre mopedbilar, något som skulle innebära både bättre krocksäkerhet och ett lägre pris då befintliga småbilmodeller kan utnyttjas som grund.

Lotta Olsson (M) yrkar i motion 2017/18:3665 på att en handlingsplan tas fram för hur man kan underlätta för motorcyklar i trafiken liksom förslag på hur en sådan plan kan genomföras. Som skäl för detta pekar motionären på att många personer i dag har möjlighet att välja motorcykeln framför bilen för resor till jobbet och olika aktiviteter. Motorcykeln har många fördelar framför bilen och därför bör det bli ännu lättare att utnyttja detta transportmedel, anser motionären.

### **Utskottets ställningstagande**

Mot bakgrund av vad som anförs i motion 2017/18:1204 (C) om husbilar vill utskottet inledningsvis framhålla att det i Sverige inte existerar någon juridisk definition av husbil. Det innebär att nästan alla sådana fordon numera nyregistreras som personbil klass II och i alla avseenden är just en personbil med t.ex. obegränsad totalvikt. Inga särskilda restriktioner gäller, utan i parkeringshänseende m.m. är det personbilens regler som gäller. I Sverige är flertalet husbilar registrerade som personbil klass II enligt lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner. Dessa får t.ex. framföras med samma hastighet som vanliga personbilar oavsett vikt; det är alltså hastighetsskyltarna som gäller. Om husbilen i stället är registrerad som lastbil med boinredning och har en totalvikt som överstiger 7,5 ton gäller andra hastighetsbestämmelser, och bilen måste vara utrustad med färdskrivare. Föraren måste även följa reglerna om kör- och vilotider. Endast personer som tog körkort före den 1 juli 1996 (och inte fått det indraget) får köra personbil klass II med en totalvikt som överstiger 3,5 ton på B-behörighet. För senare körkort gäller C- eller C1-behörighet.

I förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner finns kompletterande bestämmelser om bl.a. parkering av fordon. I övrigt gäller lokala bestämmelser för parkering eller uppställning av fordon som utfärdats av exempelvis kommuner eller campingägare. Utskottet vill i sammanhanget peka på att allemansrätten aldrig kan åberopas för fordon, och att terrängkörningslagen innebär att normala fordon endast har rätt att framföras och uppställas på vägområdet, vilket innefattar parkeringsplatser och andra ytor i anslutning till vägen. Vägområdet kan vara såväl allmän som enskild väg med biytor. Utskottet vill också påpeka att man inte har rätt att använda privat väg för husbilen om inte markägaren har gett sitt tillstånd eftersom det är väghållaren som beslutar om vilka som får använda vägen.

Vad gäller motionsförslaget om mopedbilar vill utskottet peka på att vad som räknas som moped styrs av såväl maximal hastighet som fordonets vikt i körklart skick. Maximal vikt för fordon är reglerat i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 168/2013 om godkännande av och marktillsyn för två- och trehjuliga fordon och fyrhjulingar. I svenskt regelverk återfinns



bestämmelser för olika fordonstyper i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner. Utskottet vill för övrigt framhålla att tillåten viktgräns för den aktuella fordonstypen höjdes från 350 kilo till 425 kilo den 1 januari 2016. Det bör också påpekas att denna typ av fordon till helt övervägande del utgörs av importprodukter från EU och att det således är EU-rätten som i första hand måste stå i fokus för eventuella regeländringar.

När det gäller frågan om att främja användningen av motorcykel framför bil vill utskottet påminna om att det dåvarande statsrådet Anna Johansson i ett skriftligt svar på fråga 2015/16:1140 den 2 maj 2016 redogjorde för regeringens syn på möjligheten till arbetspendling med motorcykel eller moped. Statsrådet informerade om att bestämmelser om parkering och avgiftsbeläggning av parkering för motorcyklar fastställs av kommunerna. För de kommuner som inte vill ta ut parkeringsavgifter för motorcyklar och moped klass I finns det möjlighet att ordna särskilda parkeringsplatser och reservera dessa för sådana fordon. I tätorter regleras trafiken företrädesvis av allmänna lokala trafikföreskrifter som fastställs av kommunerna, medan Transportstyrelsen ansvarar för det rikstäckande regelverket på vägtrafikområdet.

Utskottet vill också framhålla att regeringen hösten 2016 lanserade en nystart för nollvisionen för att intensifiera arbetet för ökad trafiksäkerhet. En viktig del i arbetet för nollvisionen är att tydligare uppmärksamma och skapa säkerhet för oskyddade trafikanter, däribland motorcyklister, ett initiativ som utskottet ser med gillande på.

Med hänsyn till vad som anförts ovan finner utskottet ingen anledning att vidta några initiativ med anledning av motionsyrkandena. Motionerna 2017/18:1204 (C), 2017/18:1586 (SD) yrkande 2 och 2017/18:3665 (M) avstyrks därmed.

## Motorhobbyn och historiska fordon

### Utskottets förslag i korthet

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

Jämför reservation 7 (M).

### Motionerna

Sara-Lena Bjälkö (SD) lyfter i motion 2017/18:86 fram motorhobbyns roll i samhället. Motionären påpekar att branschen i dag sysselsätter tusentals personer och att detta inte bara genererar arbetstillfällen utan även stora inkomster till staten. Mot denna bakgrund anser motionären att det är befogat att organisationer inom branschen, som t.ex. American Car Club Sweden (ACCS) eller Kungliga Automobilklubben (KAK), ges rätt till insynsplatser i de myndigheter som tar beslut i frågor som påverkar branschen. Motionären

påpekar också att organisationerna även kan utgöra ett nyttigt bollplank eftersom de kan bidra med specialkompetens till olika myndigheters arbete på området.

I motion 2017/18:3506 påpekar Johan Hedin (C) att motorhobbyn är ett stimulerande intresse för många, samtidigt som fordonsrenoveringar och specialbyggen också kan vara en framtidsbransch i delar av landet där jobben blir färre. Motionären framhåller att lagstiftaren därför bör vara vaksam på hur regelverket utformas när någon vill bygga om ett fordon eller bygga ett nytt från grunden, så att inte onödiga hinder uppstår. Därför föreslår motionären i yrkande 1 att Trafikverket i samverkan med andra myndigheter ska få ett brett uppdrag att se över regelverket för ombyggda och amatörbyggda fordon och undanröja onödigt regelkrångel, och i yrkande 2 att regeringen ska utreda vilka lagändringar som bör göras för att det ska bli enklare att bygga och modifiera fordon.

I motion 2017/18:3526 betonar Josef Fransson (SD) i yrkande 4 den viktiga roll i samhället som veteranfordonshobbyn har, och som engagerar många som vill bevara en del av kulturarvet. Denna verksamhet förenar människor över alla generationer, och för att värna denna del av kulturarvet föreslår motionären en rad åtgärder som skulle underlätta för utövarna. Det handlar om enklare regler för import av veteranbilar och reservdelar, tillgång till bränsle och mer förmånliga villkor för registrering av hobbyfordon.

Jessica Rosencrantz m.fl. (M) påminner i kommittémotion 2017/18:3833 om att det s.k. rullande kulturarvet är en viktig del av den svenska kulturen och historien. Motionärerna konstaterar dock att nya lagar, regler och avgifter inte alltid utformas med hänsyn till de förutsättningar som gäller för historiska fordon. Ett av kraven som vållar svårigheter är att ägarna av historiska fordon måste kunna uppvisa ett tillverkarintyg om det inte finns ett registreringsbevis i original eller vidimerade kopior. Ett sådant intyg är svårt och ibland omöjligt att få fram. Detta är olyckligt och riskerar att begränsa möjligheterna att vårda och värna det rullande kulturarvet i Sverige. Motionärerna anser därför i yrkande 24 att regeringen bör ta initiativ till en översyn av dokumentationskraven för historiska fordon.

### **Utskottets ställningstagande**

Frågor om motorhobbyn och historiska fordon har ett flertal gånger tidigare varit föremål för behandling i utskottet, senast i betänkande 2016/17:TU14. Utskottet framhöll då att äldre fordon har ett kulturhistoriskt värde och att motorhobbyn har en stor betydelse i samhället. Utskottet ansåg därför att det är viktigt att regelverket kring fordonshobbyn utformas på ett smidigt sätt som gör att denna verksamhet kan utvecklas i goda former utan att trafiksäkerheten och miljöhänsyn åsidosätts. Utskottet ansluter sig alltså till denna bedömning.

Vad gäller vägfordon kan medlemsstaterna enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/45/EU av den 3 april 2014 om periodisk provning av

motorfordons och tillhörande släpvagnars trafiksäkerhet under vissa förutsättningar medge undantag från direktivets tillämplighet för bl.a. fordon av historiskt intresse. Utskottet vill i sammanhanget påminna om att regeringen i december 2016 beslutade om en ändring i fordonsförordningen. Den tidigare bestämmelsen att fordon av årsmodell 1950 eller äldre inte behöver kontrollbesiktigas ersattes med en befogenhet för Transportstyrelsen att meddela föreskrifter om undantag från kravet på besiktning. Transportstyrelsen föreslog också 2016 ett antal ändringar i myndighetens föreskrifter och allmänna råd om kontrollbesiktning och om undantag från periodisk kontrollbesiktning, förslag som även remissbehandlades. Myndigheten föreslog bl.a. att bilar fr.o.m. det kalenderår som infaller 50 år efter det år som fastställts som fordonsår enligt vägtrafikregistret undantas från periodisk kontrollbesiktning. Likaså föreslogs undantag från periodisk kontrollbesiktning för motorcyklar fr.o.m. det kalenderår som infaller 40 år efter det år som fastställts som fordonsår. Undantaget omfattar också bilar och motorcyklar som används för tävlingsbruk.

Utskottet vill vidare uppmärksamma att Motorhistoriska Riksförbundet (MHRF) på sin webbplats konstaterar att mycket har hänt sedan EU-kommissionens ursprungliga förslag om kontrollbesiktning från 2012 i vilket alla mopeder skulle besiktigas och bara äldre fordon i absolut originalskick kunde behandlas enligt nationella regler. MHRF välkomnade i februari 2017 Transportstyrelsens förslag till nya besiktningregler. Transportstyrelsen informerar på sin webbplats om de nya besiktningreglerna som börjar gälla den 20 maj 2018. Här framgår även att de nya reglerna också innebär att amatörbyggda fordon som tekniskt och utseendemässigt efterliknar fordon som är undantagna kontrollbesiktning p.g.a. ålder, samt sällan eller aldrig används i trafik, undantas från kontrollbesiktning genom att de genomgår registreringsbesiktning.

Utskottet påminner om att enhetliga principer gäller sedan 2011 för finansiering av Transportstyrelsens verksamhet inom alla trafikslag (prop. 2010/11:30, bet. 2010/11:TU6, rskr. 2010/11:58 och rskr. 2010/11:59). Med ett fåtal undantag gäller att Transportstyrelsen ska bestämma avgifternas storlek så att full kostnadstäckning för ärendehandläggning, tillsyn och registerhållning uppnås. Regeringen beslutade den 28 november 2013 om ett undantag från detta krav i bemyndiganden för avgifter för vissa delmarknader som inte bedömdes kunna bära självkostnadsbaserade avgifter, bl.a. kulturhistorisk verksamhet som bedrivs utan vinstsyfte.

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

Utskottet framhöll i betänkande 2016/17:TU14 att det är viktigt att intresseorganisationers kunskap tas till vara och att de ges insyn i beslutsfattandet samt får möjlighet att lämna synpunkter i frågor som berör dem. Enligt utskottets mening är detta ett effektivt tillvägagångssätt, och även myndigheterna gynnas av kontinuerliga kontakter med intresseorganisationerna.

Av redovisningen ovan följer att åtgärder har vidtagits i syfte att underlätta förvaltningen av det s.k. rullande kulturarvet. Utskottet avstyrker därför motionerna 2017/18:86 (SD), 2017/18:3506 (C) yrkandena 1 och 2, 2017/18:3526 (SD) yrkande 4 och 2017/18:3833 (M) yrkande 24.

## Några parkeringsfrågor

### Utskottets förslag i korthet

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

### Bakgrund

Felparkeringsavgift är i Sverige en avgift som en fordonsägare kan bli skyldig att betala enligt lagen (1976:206) om felparkeringsavgift, förkortad LFA, om någon har stannat eller parkerat fel med fordonet på kommunal mark. Parkeringsanmärkning med anmodan att betala avgiften utfärdas av en polisman eller av en parkeringsvakt som förordnat av kommunen. Motiveringen till namnet avgift i stället för böter är att fordonets ägare är ansvarig oberoende av vem som kört. Ursprungligen hette det böter då felparkering tidigare var ett brott.

På privatägd mark (tomtmark) kallas avgiften för kontrollavgift enligt lagen (1984:318) om kontrollavgift vid olovlig parkering, förkortad LKOP. Det är markägaren som utfärdar en sådan, men ofta har markägaren överlåtit kontrollen åt ett parkeringsbolag. Kontrollavgiften får vara samma som, eller lägre än, den som kommunen tar ut för en liknande förseelse.

### Motionerna

I motion 2017/18:108 uppmärksammar Jimmy Ståhl (SD) den olägenhet som drabbar fordonsägare när de på felaktiga grunder har påförts felparkeringsavgifter som en följd av att exempelvis fordonets registreringsskyltar tidigare har stulits. De som drabbas av en felaktigt utfärdad felparkeringsavgift tvingas ägna mycket tid och energi åt att få avgiften återbetald. Att oskyldiga drabbas på detta sätt beror på att parkeringsvakter inte kontrollerar med fordonsregistret att registreringsnumret stämmer överens med bil- och årsmodellen. Motionären menar att en sådan kontroll enkelt kan utföras med hjälp av Transportstyrelsens talsvarstjänst. Motionären yrkar därför på att det

ska regleras i lag att fordonets registreringsnummer liksom bil- och årsmodellen ska anges på parkeringsboten som bevis för att dessa uppgifter är kontrollerade.

Pål Jonson (M) yrkar i motion 2017/18:1284 på att regeringen bör se över förutsättningarna för att driva in felparkeringsavgifter för utlandsregistrerade fordon. Till skillnad mot i många andra europeiska länder är i Sverige en parkeringsbot en felparkeringsavgift, och inte böter som går under straffskalan påpekar motionären. Det medför att Transsportstyrelsen inte kan kräva att ägare av utländska fordon betalar felparkeringsavgifter, något som är relativt välkänt bland många av dessa. Detta har exempelvis medfört att flera kommuner i Bohuslän och Värmland har betydande problem med norska fordon som felparkerat på ett sätt som i vissa fall äventyrat trafiksäkerheten och framkomligheten för utryckningsfordon.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet vill inledningsvis framhålla att frågan om vilka rutiner som tillämpas när parkeringsavgifter utfärdas i första hand är 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 nytopparkering, boendeparkering och parkering för rörelsehindrade.

I Sverige är som konstateras i motion 2017/18:1284 (M) en parkeringsbot en felparkeringsavgift, och inte böter som går under straffskalan som fallet är i många andra EU-länder. Det gör att svenska kommuner inte kan kräva utländska fordon på beloppet. Utskottet noterar att Transportstyrelsen anser att s.k. klampning av utländska parkeringssyndare inte är ett realistiskt sätt att kräva omedelbar betalning. Detta skulle medföra att fordonen står felparkerade onödigt länge innan ägaren gör rätt för sig, och myndigheten anser att bortforsling av ett felparkerat utländskt fordon skulle bli för kostsamt. Transportstyrelsen anser dock att utländska felparkerare bör göra rätt för sig och undersöker vilka åtgärder som kan vidtas. Utskottet välkomnar detta. Ett utökat samarbete med en aviseringspartner är ett alternativ, anser myndigheten, men det skulle kräva förändringar inom ett flertal områden.

Enligt Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) finns det stora utmaningar med att på ett rättssäkert sätt kunna slå fast vem som är ägare till ett utlandsregistrerat fordon, ett problem som har uppmärksammats i anslutning till de utredningar som gjorts om s.k. bilmålvakter liksom den omfattande illegala handeln med falska eller stulna utländska registreringsskyltar och utländska parkeringstillstånd för rörelsehindrade.

Utskottet vill också påminna om att frågan om utlandsregistrerade fordon behandlades av Parkeringsutredningen i betänkandet Ett enhetligt

sanktionssystem för felparkering (SOU 2006:109) från 2006. Utredningen pekade på att det finns flera olika internationella överenskommelser och EG-rättslig normgivning som reglerar internationell indrivning av vissa offentligrättsliga fordringar, såsom skatt, tull, förverkande och socialförsäkringsersättningar. Exempelvis finns det nordiska handräckningsavtalet och Europaråds- och OECD-konventionen om ömsesidig handräckning för indrivning av skatteärenden. Utredningen pekade också på att det finns ett antal företag som erbjuder hjälp med indrivning av utfärdade kontrollavgifter utomlands.

Vad gäller frågan om stulna registreringsskyltar vill utskottet betona att det ser allvarligt på problemet. Utskottet vill också peka på att Polismyndigheten och Transportstyrelsen på sina webbplatser framhåller vikten av att snarast anmäla om man har blivit av med en registreringsskylt.

Utskottet anser sammanfattningsvis att det är viktigt att felparkeringsavgifter påförs fordonsägare på ett tillförlitligt sätt och att fordonsägare, både inhemska och utländska, gör rätt för sig och betalar eventuella felparkeringsavgifter. Utskottet finner dock inga skäl för att i dagsläget vidta några initiativ med anledning av motionsförslagen. Utskottet avstyrker därför motionerna 2017/18:108 (SD) och 2017/18:1284 (M).

## Övergivna fordon

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om övergivna fordon. Utskottet hänvisar till det beredningsarbete som pågår inom Regeringskansliet med Naturvårdsverkets förslag på åtgärder för att minska problemen med övergivna fordon.

Jämför reservation 8 (M, C, L, KD).

### Motionerna

Catharina Bråkenhielm (S) efterlyser i motion 2017/18:624 en översyn av reglerna om övergivna bilar. Motionären påtalar de problem och kostnader som drabbar markägare när fordon överges på privat mark. Markägaren måste i många fall själv försöka spåra ägaren till fordonet och uppmana honom eller henne att flytta det. Handlar det om en skrotbil är det bilägarens ansvar att betala kostnaderna för bortforsling, destruktion m.m. men i verkligheten är det sällan som ägaren är beredd att betala, och då hamnar slutnotan antingen hos kommunen eller hos den privata markägaren.

Lotta Finstorp (M) yrkar i motion 2017/18:1017 på att man ska se över möjligheten att utfärda böter för fordon som överges vid vägrenar, på parkeringsplatser eller i diken. Som grund för sitt yrkande framhåller motionären att det nu har blivit ett utbrett problem med bilar som under längre

tid blir stående på sådana platser och att detta i vissa fall kan äventyra trafiksäkerheten.

Hannah Bergstedt m.fl. (S) uppmärksammar i motion 2017/18:2186 problemet med uttjänta bilar som överges i naturen eller på parkeringar, och betonar i sammanhanget den fara för människor, djur och miljö som dessa fordon utgör. Motionären beklagar också att producentansvaret inte verkar ha haft en tillräcklig effekt eftersom antalet övergivna fordon fortsätter att öka. När varken bilägare eller producenter tar sitt ansvar för uttjänta bilar blir det i sista hand kommunerna som får lägga resurser på hanteringen av dessa fordonsvrak. Motionären yrkar därför på att man se över hur man kan komma till rätta med det problem som övergivna fordon utgör.

Lotta Olsson (M) uppmärksammar i motion 2017/18:2724 den olägenhet som drabbar markägare och vägföreningar när fordon överges på enskilda vägar eller i naturen. Motionären påpekar att lagstiftningen i dag gör ägaren ansvarig för bortforsling av ett uttjänt fordon, men när det inte finns en ansvarstagande ägare eller då bilens identitet inte går att spåra får markägarna och vägföreningarna ta konsekvenserna. Motionären finner det inte rimligt att de ska ta ekonomiskt eller praktiskt ansvar för bortforsling av övergivna fordon och föreslår därför att man bör överväga huruvida kommunen eller staten i sådana fall bör överta ansvaret.

Roger Haddad m.fl. (L) föreslår i kommittémotion 2017/18:3582 yrkande 16 att ändringar bör göras i regelverket för att göra det enklare för kommunerna att vidta åtgärder mot övergivna bilar. Motionärerna anför att det i många fall handlar om fordon som har förekommit i samband med brottslighet eller försäkringsbedrägerier.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet vill inledningsvis uppmärksamma att frågan om övergivna fordon och de svårigheter som markägare möter när övergivna fordon ska avlägsnas från de egna markerna behandlades i en interpellationsdebatt (2017/18:48) den 14 november 2017. Miljöminister Karolina Skog betonade då att det handlade om en ur rättslig synpunkt komplicerad fråga. Statsrådet påpekade också att förutsättningarna för att kunna flytta övergivna fordon har utretts vid ett flertal tillfällen, senast av Naturvårdsverket i rapporten Omhändertagande av övergivna, uttjänta fordon samt flyttning av fordon i vissa fall (NV-06341-14). Rapporten har sin grund i ett regeringsuppdrag från hösten 2014 och överlämnades till Miljö- och energidepartementet i november 2015.

Naturvårdsverket har i rapporten bl.a. gått igenom olika lösningar för att finansiera kostnaderna för flyttning och omhändertagande av övergivna fordon, och statsrådet framhöll att de förslag till ersättningsmodeller som redovisas i Naturvårdsverkets rapport syftar till att förenkla arbetet med bortforsling. Bland Naturvårdsverkets förslag ingår även förebyggande åtgärder för att förhindra att fordon överges, upplyste statsrådet och pekade på att förslagen för närvarande bereds inom Regeringskansliet. Frågan om hur

bortforslingen ska finansieras är invecklad, och det beror delvis på att det berör statsstödsregler, vilket gjort att en lösning på problemet har dröjt. Naturvårdsverkets senaste förslag innebär att en producentfinansierad fond inrättas, men myndigheten har även övervägt alternativa finansieringsformer. Statsrådet framhöll även att andra myndigheter har inkommit med förslag på finansieringslösningar. Det handlar exempelvis om ersättning via trafikförsäkringen, höjd avgift för hållbarhetskontroll, en insamlingskampanj eller att man använder någon av de registreringsavgifter som redan finns och gör ett tillägg i bestämmelserna.

Det aktuella uppdraget utfördes i samarbete med Transportstyrelsen och Trafikverket, och i rapporten konstaterar Naturvårdsverket att det i dag inte finns någon tillförlitlig statistik över antalet bilar som överges. Däremot visar bl.a. Transportstyrelsens statistik att allt fler nya bilar registreras, men att allt färre bilar skrotas i förhållande till antalet nyregistreringar. Antalet avställda bilar har också ökat kraftigt påpekar Naturvårdsverket och bedömer att det finns en påtaglig risk för att antalet övergivna, uttjänta bilar kommer att öka i framtiden. Detta innebär enligt myndigheten i så fall växande kostnader för kommuner och stat för att ta hand om bilarna och en ökad risk för att vattendrag förorenas liksom skador på djur och natur.

Utskottet noterar att uppdraget behandlar ersättning till stat och kommuner för omhändertagande av fordon men även ersättning för den del som avser förebyggande åtgärder. I rapporten framhåller Naturvårdsverket att de förebyggande åtgärderna kommer att minska det framtida behovet av ersättning till stat och kommun. För att skapa en helhetssyn kring problemet med övergivna och uttjänta bilar valde myndigheten att utarbeta en sammanhållen finansieringslösning som kan hantera båda dessa delar. Enligt Naturvårdsverket skulle en producentfinansierad lösning i form av en särskild fond öka incitamenten för producenterna att styra mot ökad resurseffektivitet och återvinning inom bilindustrin. Enligt myndighetens förslag skulle en sådan fond bestå av två delar. Den ena delen finansierar ersättningen till kommuner och till staten (Trafikverket och Polismyndigheten) för omhändertagandet av övergivna och uttjänta bilar. Producenterna betalar in en årlig avgift till fonden, som i denna del uppgår till 60 miljoner kronor per år. Den andra delen av fonden finansierar åtgärder som förebygger att uttjänta bilar överges. Den förebyggande delen av fonden ska underlätta för berörda aktörer att vidta olika typer av åtgärder, främst insatser riktade till bilägare. Åtgärderna ska göra det lättare för bilägare att följa regelverket för skrotning och kan t.ex. omfatta erbjudanden om kostnadsfri hämtning av bilar som är skrotningsfärdiga. Producenternas avgift till denna del av fonden ska uppgå till 70 miljoner kronor per år föreslår Naturvårdsverket. Myndigheten har även undersökt möjligheten att införa en generell premie riktad till bilägare som lämnar in bilen till skrotning, men bedömer inte detta som samhällsekonomiskt försvarbart. En generell premie skulle bli dyr att finansiera, och flertalet bilar lämnas redan i dag in till skrotning på ett korrekt sätt utan någon premie konstaterar myndigheten. Naturvårdsverkets slutsats är



således att det är lämpligare med riktade, förebyggande åtgärder inom ramen för systemet med en producentfinansierad fond.

Vid sidan av att utreda finansieringslösningar för omhändertagande av övergivna, uttjänta fordon och att lämna förslag på en lämplig ersättningsmodell, ingick det också i myndighetens uppdrag att göra en konsekvensanalys av en ändring av förordningen (1982:198) om flyttning av fordon i vissa fall. Naturvårdsverket lyfter i sin rapport fram ett förslag som hade lämnats i en tidigare utredning av myndigheten, Uttjänta bilar och miljön, från 2011. Naturvårdsverket har bearbetat det ursprungliga förslaget och föreslår att en ny flyttgrund införs som innebär att fordon ska få flyttas om det innebär risk för skada på växt- och djurliv eller annan skada på naturmiljön. I sin rapport lyfter Naturvårdsverket även fram några andra förslag som lämnades i utredningen från 2011 som innebär

- att uppställningstiden förkortas för omhändertagna fordon med begränsat värde, som inte klassas som fordonsvrak; uppställningstiden föreslås bli sex veckor för fordon med ett värde under hälften av prisbasbeloppet
- att registrerad fordonsägare i stället för civilrättslig ägare blir direkt betalningsansvarig enligt flyttlagstiftningen
- att möjligheterna till interkommunalt samarbete kring beslut enligt flyttlagstiftningen utökas.

Naturvårdsverkets förslag bereds för närvarande inom Regeringskansliet. Utskottet vill i sammanhanget också peka på att regeringen ser ett behov av att vidta olika åtgärder i syfte att minska förekomsten av s.k. fordonsmålvakter. Bland annat avser regeringen att se över hur lagstiftningen kan skärpas för att minska förekomsten av fordonsmålvakter. I budgetpropositionen för 2018 (prop. 2017/18:1 utg.omr. 22) föreslogs därför att 25 miljoner kronor per år anvisas under perioden 2018–2020 som ett riktat statsbidrag till kommunerna. Regeringens avsikt är att dessa medel ska användas för att öka bortforslingen, uppställningen och skrotningen av de aktuella fordonen.

Sammanfattningsvis är utskottet väl medvetet om den olägenhet som bortforsling av övergivna fordon vållar såväl enskilda markägare som kommuner, och att dessa fordon även utgör ett hot mot miljön. Utskottet ser positivt på att frågan har blivit föremål för utredning och vill inte föregripa det pågående beredningsarbetet. Utskottet avstyrker mot denna bakgrund motionerna 2017/18:624 (S), 2017/18:1017 (M), 2017/18:2186 (S), 2017/18:2724 (M) och 2017/18:3582 (L) yrkande 16.

## Några registreringsfrågor

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om olika registreringsfrågor med fokus på bl.a. stöld av fordon. Utskottet hänvisar till vidtagna åtgärder på området och till de ansträngningar som görs för att stävja fordonrelaterad brottslighet.

Jämför reservation 9 (C).

### Motionerna

I motion 2017/18:390 yrkar Jan Ericson (M) på att regeringen ska se över möjligheten att avskaffa avgiften för av- och påställning av fordon. Motionären hänvisar till att Transportstyrelsen numera tar ut en avgift av den som ställer på sitt fordon efter att det har varit avställt en tid. Motionären anser dock att kostnaden för myndigheten att registrera en avställning eller påställning är försumbar i dagens digitala samhälle. Vidare påpekar motionären att många väljer att ställa av sina fordon under vintern, inte minst ägare till veteranfordon, och att varje avställt fordon bidrar till att minska utsläppen och belastningen på miljön.

Jan Ericson (M) föreslår vidare i motion 2017/18:392 att avregistrering av skrotbilar endast bör kunna ske genom en auktoriserad bilskrotare. Skrotbilar som dumpas i naturen är ett tilltagande miljöproblem framhåller motionären, ett problem som dessutom kostar både staten och kommunerna stora pengar. Om avregistreringen endast kan ske genom en auktoriserad bilskrotare blir det ett incitament att lämna in fordonet om ägaren vill slippa att betala fordonsskatten, eftersom avregistreringen innebär att beskattningen av fordonet upphör.

I motion 2017/18:1648 uppmärksammar Anders Hansson (M) problemet med organiserade ligor och omfattande stölder av entreprenadmaskiner i Sverige. Stöldgodset förs i stor utsträckning ut ur landet för att säljas på en illegal och lukrativ andrahandsmarknad. För att stävja utvecklingen föreslår motionären i yrkande 1 att regeringen undersöker möjligheten att införa registreringskrav för nya entreprenadmaskiner och traktorer över en viss vikt eftersom krav på registrering skulle underlätta spårbarheten och försvåra försäljningen av utrustningen utomlands. För att göra åtgärden mer effektiv finner motionären i yrkande 2 det angeläget att Sverige även inom EU agerar för att införa ett motsvarande register för entreprenadmaskiner.

I motion 2017/18:3474 föreslår Johan Hedin och Anders Åkesson (båda C) i yrkande 5 att man inför e-legitimering för att få tillgång till fordonsuppgifter. Motionärerna anser att möjligheten att söka i trafikregistret bör ses över för att minska risken för stölder av attraktiva fordon. Krav på legitimering för att få ut uppgifter från fordonsregistret skulle kunna få en avhållande effekt på de

som planerar tillgrepp av eftertraktade fordon, men det skulle inte hindra ett legitimt bruk av en sådan söktjänst.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet vill inledningsvis påminna om att bestämmelser om registrering av ägar- och fordonsuppgifter m.m. finns i lagen (2001:558) om vägtrafikregister och förordningen (2001:650) om vägtrafikregister. Transportstyrelsen är ansvarig myndighet för frågor som rör fordonsregistrering. Utskottet vill peka på att det av 5 § lagen om vägtrafikregister framgår att vägtrafikregistret bl.a. har som ändamål att tillhandahålla uppgifter om fordonsägare för sådan verksamhet som staten eller en kommun ansvarar för (t.ex. uppbörd av fordonsskatt eller felparkeringsavgifter), för trafiksäkerhets- eller miljöändamål och för att förebygga brott i den allmänna omsättningen av fordon.

Transportstyrelsen informerar på sin webbplats om att ett motorfordon måste vara påställt för att få köras. Det innebär att ägaren måste ha en trafikförsäkring och betala fordonsskatt för fordonet. Ett avställt fordon som ägaren vill börja använda måste först ställas på, och fordonet kan börja användas från påställningsdatumet. Utskottet vill här också påminna om att Transportstyrelsen sedan den 1 januari 2015 inte längre tar ut någon avgift för att ställa på ett fordon.

Vidare vill utskottet förtydliga att avregistrering innebär att fordonet tas bort permanent från vägtrafikregistret. Den vanligaste orsaken till en avregistrering är att fordonet har skrotats. Avregistrering ska därför inte förväxlas med avställning. Avregistrering av ett fordon sker när det lämnas in på ett mottagningsställe eller hos en auktoriserad bilskotare. Information om auktoriserade bilskotare tillhandahålls på branschorganisationen Sveriges Bilåtervinnarens Riksförbunds webbplats. När ägaren överlämnar fordonet utfärdar mottagaren ett mottagningsbevis som ska skickas in till Transportstyrelsen. Mottagningsbeviset innebär att äganderätten till fordonet övergår till mottagaren som sedan ansvarar för att fordonet skrotas på ett riktigt sätt. Utskottet noterar dock att Transportstyrelsen i undantagsfall godkänner avregistrering av andra skäl än skrotning. Det gäller främst avregistrering av personbilar som skrotats men där ägaren inte kan styrka detta genom ett skrotningsintyg. Ett exempel är personbilar som används inom folkrace.

Vad gäller stölder och utförelse av entreprenadmaskiner påminner utskottet om att dåvarande statsrådet, Anders Ygeman, den 18 november 2015 med anledning av en skriftlig fråga (fr. 2015/16:292) påpekade att stölder av entreprenadmaskiner, verktyg, diesel och kapitalvaror är ett tilltagande problem, och inte bara i Sverige utan i hela EU, samt att dessa brott inte sällan är kopplade till internationell organiserad brottslighet och kringresande ligor. Fordonsstölder handlar ofta om beställningsjobb där huvudmännen vanligtvis inte befinner sig i landet och kurirer för fordonen ut ur landet. Statsrådet påpekade att EU:s gränskodex förhindrar Sverige från att utföra gränskontroll vid den inre gränsen. En medlemsstat kan dock införa tillfälliga

gränskontroller om det bedöms finnas ett allvarligt hot mot den allmänna ordningen eller inre säkerheten. Statsrådet tillade i sammanhanget att polisen förutom under sådana exceptionella situationer kan genomföra kontroller vid den inre gränsen om det finns information eller erfarenheter som talar för sådana kontroller. De måste också genomföras på ett sådant sätt att de skiljer sig från normala gränskontroller. För att kunna bekämpa de organiserade stölderna av bl.a. entreprenadmaskiner måste polisen inrikta sig mot underrättelsestyrt arbete med fokus på de ligor och organisationer som bedriver sådan verksamhet, framhöll statsrådet. Utskottet är positivt till detta. Statsrådet underströk att omorganisationen av polisväsendet har förbättrat polisens förutsättningar att arbeta mer enhetligt, samordnat och effektivt över hela landet mot bl.a. denna typ av brottslighet. Statsrådet Anders Ygeman påminde också om att Polismyndigheten under senare år har satsat betydande resurser på att motverka kriminell verksamhet med hjälp av strategisk utveckling, utökat internationellt samarbete och riktade insatser på både lokal och regional nivå.

Mot bakgrund av motionsförslaget om tillgången till fordonsuppgifter påminner utskottet om att trafikregistret innehåller personuppgifter som gör det möjligt att identifiera ägaren till ett visst fordon. Utskottet konstaterar att detta tyvärr har medfört att denna information i flera fall har utnyttjats för bilstölder av särskilt attraktiva fordon. I slutbetänkandet Så stärker vi den personliga integriteten (SOU 2017:52) som överlämnades till Justitiedepartementet i juni 2017 har Integritetskommittén kartlagt och analyserat sådana faktiska och potentiella risker för intrång i den personliga integriteten som kan uppkomma i samband med användning av informationsteknik i såväl privat som offentlig verksamhet. Utredningen konstaterade att det pågår flera olika utredningar och satsningar i Sverige och på EU-nivå som syftar till att förbättra integritetsskyddet i samhället. Utredningen pekade bl.a. på att EU:s nya dataskyddsförordning kommer att ställa krav på de personuppgiftsansvariga och personuppgiftsbiträdena när det gäller såväl tekniska som organisatoriska informationssäkerhetsåtgärder. Utskottet vill här lyfta fram att Integritetskommittén också bl.a. betonade att det är av största betydelse att den myndighet som får det samlade ansvaret för digitaliseringen av offentlig sektor även får i uppgift att beakta skyddet för den personliga integriteten. I instruktionen för den myndigheten bör det därför anges att denna myndighet ska främja skyddet av den personliga integriteten, med särskilt fokus på införandet av integritetsskyddande teknik och arbetssätt, ansåg utredningen.

Utskottet vill avslutningsvis påminna om att regeringen den 7 december 2017 beslutade om en utredning för att förbereda och genomföra bildandet av en ny myndighet för digitaliseringen av den offentliga sektorn (dir. 2017:117). I utredningsdirektivet framhålls vikten av att säkerställa behovet av informationssäkerhet och skyddet av den personliga integriteten i arbetet med den nationella digitala infrastrukturen.

Sammanfattningsvis konstaterar utskottet att ett flertal åtgärder redan har genomförts för att underlätta av- och påställning av fordon samt avregistrering

i samband med skrotning. Utskottet är också införstått med de utmaningar som finns vad gäller stölder och integritetsaspekter i anslutning till fordonsregistret. Mot bakgrund av vad som anförts ovan finner utskottet dock inte skäl att i dagsläget vidta några initiativ med anledning av motionsförslagen. Utskottet avstyrker därför motionerna 2017/18:390 (M), 2017/18:392 (M), 2017/18:1648 (M) yrkandena 1 och 2 samt 2017/18:3474 (C) yrkande 5.

## Obesiktigade fordon

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om obesiktigade fordon. Utskottet hänvisar i första hand till gällande bestämmelser och vidtagna åtgärder för att förhindra trafikbrott.

Jämför reservation 10 (C).

### Motionen

Johan Hedin och Anders Åkesson (båda C) uppmärksammar i motion 2017/18:3474 de utmaningar som finns vad gäller lagöverträdelser i trafiken som kan äventyra trafiksäkerheten. Motionärerna föreslår därför i yrkande 3 att man ska utöka kriminaliseringen av framförandet av obesiktigade fordon och i yrkande 4 att man även ska utreda utökade möjligheter att förverka fordon som inte har besiktigats.

### Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis klargöra att ett körförbud inträder automatiskt om ett fordon inte har besiktigats i tid enligt nuvarande bestämmelser. I sådana fall får fordonet bara köras kortast lämpliga väg till en verkstad för reparation och till en anläggning för kontrollbesiktning under förutsättning att fordonet är påställt. Om fordonet är avställt är det bara tillåtet att köra kortast lämpliga väg till en besiktningssanläggning. Utskottet vill också betona att ett fordon likaså kan beläggas med körförbud om det vid en poliskontroll eller vid en kontrollbesiktning visar sig vara i så dåligt skick att det utgör en fara för trafiksäkerheten. Fordonet måste då bärgas från platsen. Fordonet får därefter endast köras kortast lämpliga väg till närmaste besiktningssanläggning. Om fordonet har sådana brister att det inte kan godkännas vid en kontrollbesiktning men bristerna inte är så allvarliga att det blir aktuellt med ett körförbud föreläggs ägaren i stället att göra en efterkontroll. Bristerna bör åtgärdas så snart som möjligt och ägaren återkomma till en efterkontroll inom viss tid. Om efterkontrollen inte görs inom utsatt tid beläggs fordonet automatiskt med körförbud. Bötesbeloppet för att framföra ett obesiktigat fordon uppgår till 1 500 kronor.

I sammanhanget vill utskottet även påminna om att riksdagen den 18 februari 2015 antog regeringens proposition Skärpta regler om förverkande av fordon vid trafikbrott (prop. 2014/15:26, bet. 2014/15:JuU10, rskr. 2014/15:112) som innebär en skärpning av lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott. Regeringen framhåller att ett viktigt led i arbetet med att förhindra återfall i trafikbrott och därigenom förbättra trafiksäkerheten är att det finns möjlighet att förverka fordon som har använts vid trafikbrott. Detta är en uppfattning som utskottet också delar. I propositionen föreslogs därför ökade möjligheter att förverka fordon som använts vid trafikbrott, om gärningsmannen tidigare gjort sig skyldig till olovlig körning eller rattfylleribrott.

Utskottet påminner också om att justitieminister Morgan Johansson i ett skriftligt svar (2016/17:1741) på en fråga om skärpning av lagstiftningen för upprepade trafikbrott anförde att förare som begår trafikbrott innebär en stor trafiksäkerhetsrisk, och att man från regeringens sida därför anser att det är angeläget att förhindra återfall i trafikbrott, vilket också gynnar trafiksäkerheten. Likaså underströk statsrådet att det är viktigt att samhällets markering mot återfall i brott blir konsekvent och tydlig och att den som är dömd och begår nya brott riskerar att drabbas av en strängare påföljd. Vidare påminde statsrådet om att regleringen skärptes den 1 juli 2016 när det gäller återfall på så sätt att fler gärningar ska behandlas som återfall och därmed följas av strängare straffrättsliga åtgärder. Statsrådet pekade på att möjligheten att låta en tidigare påföljd omfatta ytterligare brott har begränsats. Numera måste domstolen döma ut en ny påföljd vid återfall (prop. 2015/16:151, bet. 2015/16 JuU30, rskr. 2015/16:241). Möjligheterna för polis och åklagare att ingripa mot den som begår trafikbrott har genom dessa åtgärder förbättrats framhöll justitieministern och meddelade att regeringen kommer att fortsätta att noga följa utvecklingen på området. Utskottet välkomnar detta.

Med hänvisning till vad som anförts ovan anser utskottet att det saknas skäl att vidta några initiativ med anledning av de behandlade motionsförslagen. Utskottet avstyrker därför motion 2017/18:3474 (C) yrkandena 3 och 4.

## Enskilda vägar

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om enskilda vägar. Utskottet noterar att de enskilda vägarnas betydelse är väl uppmärksammasad.

Jämför reservation 11 (M, C, L, KD).

### Motionerna

Nina Lundström m.fl. (L) lyfter i kommittémotion 2017/18:3462 fram den betydelse de enskilda vägarna har eftersom de underlättar framkomligheten för både allmänheten och godstrafiken. Jord- och skogsbrukens transporter är

i många fall hänvisade till de enskilda vägarna. Detta finmaskiga vägnät måste vara hållbart och ha en bra standard för bärighet och belastning, och av denna anledning vill motionärerna i yrkande 21 att regelverket ses över för statsbidrag till broar på enskilda vägar.

I motion 2017/18:3484 yrkande 2 efterfrågar Per Åsling och Peter Helander (båda C) en översyn av vilka enskilda vägar som bör omklassificeras till allmänna vägar. Detta bör enligt motionärerna ske genom att Trafikverket får i uppdrag att identifiera vilka enskilda vägar som fungerar som allmänna vägar eller nyttjas av andra än andelsägarna i sådan omfattning att de snarast bör betraktas som allmänna.

Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) uppmärksammar i kommittémotion 2017/18:3894 de enskilda vägarna och deras betydelse för befolkningen, transportsektorn och besöksnäringen. För att de enskilda vägarna som får statsbidrag ska ha en bra standard, rätt sträckning och god bärighet betonar motionärerna i yrkande 5 behovet av goda förutsättningar i form av regelverk och tillämpningen av detta men även av ett bra bemötande från ansvariga myndigheter.

### **Utskottets ställningstagande**

En stor del av vägnätet på landsbygden utgörs av enskilda vägar. Utskottet vill inledningsvis understryka att ett väl fungerande enskilt vägnät är av stor vikt för att främja en positiv utveckling i hela landet, inte minst för sysselsättning och tillväxt. Många människor och företag, i synnerhet på landsbygden, är beroende av att det finns en god framkomlighet på de enskilda vägarna. Dessa vägar har också en stor och viktig roll i vägtransportnätet eftersom de ansluter till de större statliga vägarna. Staten medfinansierar byggande och drift av ca 7 700 mil av det enskilda vägnätet. Utskottet anser att fortsatta satsningar på bl.a. bärighet och tjälsäkring är nödvändiga på de vägar som bedöms som viktiga för näringslivet i syfte att kunna upprätthålla full bärighet året runt. I sammanhanget kan nämnas att utskottet avser att behandla motionsyrkanden om behovet av satsningar på de enskilda vägarna i samband med beredningen av ett infrastrukturbetänkande (bet. 2017/18:TU18) senare under 2018.

Vad gäller regelverket kring enskilda vägar har utskottet behandlat motionsförslag om detta tidigare, senast i betänkande 2016/17:TU14. Utskottet uppmärksammade då de åtgärder som vidtagits för att förenkla regelverket för enskilda vägar, inte minst genom de förändringar som regeringen föreslog i proposition 2014/15:71 Förenklingar i anläggningslagen. Propositionen innehåller förslag om bl.a. ändringar i anläggningslagens regler om gemensamhetsanläggningar och enskilda vägar. Regeringens avsikt med förslagen var att göra rätten till ersättning mer enhetlig och handläggningen av ärenden om gemensamhetsanläggningar och enskilda vägar mer rationell. Riksdagen biföll de föreslagna ändringarna (bet. 2014/15:CU12, rskr. 2014/15:211).

Utskottet noterar att Riksförbundet enskilda vägar (REV) i sitt remissvar till Näringsdepartementet med anledning av den parlamentariska landsbygdskommitténs slutbetänkande (SOU 2017:1) bl.a. pekar på att reformen 2010 av de regionala länsplanerna dessvärre har lett till mycket ojämna satsningar på det enskilda vägnätet; i vissa län har inte en krona anslagits, medan det i andra län har funnits medel för t.ex. broinvesteringar. För att kunna hålla en jämn och likställig nivå över landet föreslår REV att investeringsanslaget återgår till Trafikverket och att Trafikverket själv får fördela medlen till de mest angelägna investeringsobjekten.

Utskottet kan i sammanhanget konstatera att Trafikverket har lämnat ett förslag till en revidering av förordningen (1989:891) om statsbidrag till enskild väghållning. Trafikverket föreslår bl.a. att det förtydligas att planeringen av enskilda vägar ska beaktas när man tar fram förslag till objekt som ska ingå i länsplanen. Utskottet konstaterar att Trafikverkets förslag ligger i linje med vad Landsbygdskommittén föreslår, och myndighetens förslag bereds för närvarande inom Regeringskansliet. I propositionen En sammanhållen politik för Sveriges landsbygder – för ett Sverige som håller ihop (prop. 2017/18:179) betonar regeringen att de enskilda vägarna är en viktig del av transportnätet på landsbygden. Likaså anser regeringen att det är viktigt att man i länsplanerna tar hänsyn till drift, underhåll och planeringen av enskilda vägar. Regeringen uppmärksammar också i propositionen att det finns ett uppdämt behov av underhållsåtgärder för broar och färjelägen på det vägnät som får statsbidrag för enskild väghållning, vilket inte minst har framkommit vid Trafikverkets inspektioner. Regeringen anger att man av denna anledning gör en satsning på statsbidrag till enskild väghållning för särskilda driftåtgärder på objekt som broar och färjelägen för att förbättra deras funktion och bärighet, särskilt för yngre fordon. Detta är något som utskottet ser positivt på.

Utskottet anser mot denna bakgrund att de enskilda vägarnas betydelse är väl beaktad. Utskottet avstyrker därför motionerna 2017/18:3462 (L) yrkande 21, 2017/18:3484 (C) yrkande 2 och 2017/18:3894 (M, C, L, KD) yrkande 5.

## Halkbekämpning

### **Utskottets förslag i korthet**

Riksdagen avslår en motion om att se över alternativen vid halkbekämpning. Utskottet ser positivt på de ansträngningar som görs för att minska saltanvändningen på vägarna men pekar samtidigt på att det finns viktiga trafiksäkerhetskrav att beakta när det råder vinterväglag.



## Motionen

I motion 2017/18:393 yrkar Jan Ericson (M) på att regeringen ska se över alternativen till salt för halkbekämpning på Sveriges vägar. Motionären framhåller att vägsalt under många år har varit det främsta medlet för halkbekämpning på vägarna. Samtidigt medför användningen av vägsalt många oönskade effekter på miljön och hälsan och bidrar även till korrosion på fordon, broar och andra konstruktioner. Sverige behöver mer forskning om alternativ till vägsaltet anser motionären och framhåller att det är en viktig ekonomisk fråga men också en viktig miljöfråga.

## Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis påpeka att Trafikverket ansvarar för nästan 10 000 mil statliga vägar och att ca 25 procent av dem saltas vintertid. Av Trafikverkets uppdrag framgår att myndigheten ska utföra halkbekämpning av det statliga vägnätet. För att minska antalet stopp i trafiken används salt som halkbekämpningsmetod där det inte finns andra alternativ, dvs. på högtrafikerade vägar och vägar med prioriterad trafik, t.ex. kollektivtrafik.

På Trafikverket är man medveten om att salt har negativa miljöeffekter och att salt kan påverka växtlighet, vegetation och vatten närmast vägbanan. Salt kan också öka problemet med korrosion. I uppdraget att bekämpa halkan på de högtrafikerade vägarna finns för närvarande inga alternativ som har mindre påverkan på miljön enligt myndigheten även om man arbetar med att förbättra metoderna och försöker att minska saltmängden. Utskottet är positivt till dessa ansträngningar. Utskottet konstaterar samtidigt att det inte fungerar att använda sand på högtrafikerade vägar med snabba temperaturväxlingar eftersom den blåser bort eller körs bort av trafiken. För att säkra framkomligheten på sådana vägar skulle man tvingas att använda så stora mängder sand att det skulle få en väldigt negativ miljöpåverkan, uppger Trafikverket.

Det pågår dock en ständig utveckling av metoder och utrustning samtidigt som Trafikverkets kunskap ökar på området. I dag behövs en allt mindre mängd salt för att uppnå samma resultat som tidigare. Myndigheten arbetar med att hitta alternativ till salt, och ett exempel är kalciummagnesiumacetat, CMA. Hittills har alternativen tyvärr visat sig vara mycket kostsammare, upp till 20 gånger dyrare än saltet. På en del sträckor där man tidigare kunde sanda är den metoden inte längre tillräckligt effektiv. Hur stor del av vägarna som behöver saltas beror på trafikvolym, hur snörika vintrarna blir och inte minst om behovet av halkbekämpning förändras, t.ex. om det blir vanligare med underkylt regn, påpekar Trafikverket.

Utskottet är medvetet om de negativa effekter som vägsalt har på miljön men anser också att det finns viktiga trafiksäkerhetsaspekter att beakta när vinterväglag råder i Sverige. Utskottet ser dock positivt på de ansträngningar som görs för att minimera saltanvändningen på det svenska vägnätet. Utskottet avstyrker mot denna bakgrund motion 2017/18:393 (M).

## Vägbelysning

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om vägbelysning. Utskottet hänvisar bl.a. till det arbete som görs av berörda parter i syfte att klargöra ansvaret för drift och underhåll av en effektiv vägbelysning, ett arbete som också tar fasta på trafiksäkerhet och miljöhänsyn.

### Bakgrund

Vägbelysningens huvudsakliga funktion är att förbättra synförhållandena i trafiken under dygnets mörka timmar. Väg- och gatubelysning kan bidra till att minska risken för mörkerolyckor, öka komforten, tillgängligheten och framkomligheten, ge en tryggare miljö, motverka brottslighet och skadegörelse samt skapa trivsel och atmosfär.

Vägbelysning används i huvudsak i tätbebyggda områden där trafikmiljön är komplex och där många oskyddade trafikanter vistas. Olycksstatistik och forskning talar för att väg- och gatubelysning förbättrar trafiksäkerheten. Framför allt bidrar belysning till en säkrare och mer framkomlig trafikmiljö för oskyddade trafikanter.

Huvudprincipen är att vägbelysning ska användas där man kan förvänta sig att den fyller en funktion för trafikanterna, till en rimlig kostnad. En annan grundläggande princip är att vägbelysningen ska vara energi- och miljöeffektiv, dvs. goda synförhållanden ska uppnås med så låg energiåtgång och så liten miljöpåverkan som möjligt.

### Motionerna

Lars Beckman (M) uppmärksammar i motion 2017/18:510 vikten av att vägarna är ordentligt upplysta på kvällar och nätter, inte minst av trafiksäkerhetsskäl. Motionären pekar på att de boende i vissa delar av landet upplever att vägbelysningen försämras. Därför efterlyser motionären att en översyn görs av vägbelysningen i landet för att säkerställa att de boende, framför allt på landsbygden, har upplysta vägar.

Jesper Skalberg Karlsson (M) anser i motion 2017/18:661 att Trafikverket bör få i uppdrag att se över möjligheten att säkerställa ändamålsenlig gatubelysning på Gotland. Motionären pekar på förhållandet som råder på Gotland där regionen tagit hand om merparten av gatubelysningen medan väghållaren, ursprungligen Vägverket, endast ansvarade för en mindre del av belysningen. Nya bestämmelser har under åren tillkommit vad gäller gatubelysning, men regionen saknar möjligheter att vidta nödvändiga åtgärder eftersom SKL (Statens Kommuner och Landsting) har kommit överens med Trafikverket om att det är väghållaren som ska stå för gatubelysningen.

I motion 2017/18:2865 uppmärksammar Rickard Nordin (C) de problem som uppstår på grund av ljusföroreningar och som försämrar hälsan för både djur och människor. Det är därför enligt motionären angeläget att åtgärder vidtas för att komma till rätta med ljusföroreningar som till stor del orsakas av belysning på bilvägar och cykel- och gångbanor. Motionären anser att trafikkontoren har möjlighet att välja nya tekniska lösningar som kan utnyttjas för att släcka belysningen när vägarna inte trafikeras och att kommunerna kan arbeta mer med frågan i detaljplanerna.

### **Utskottets ställningstagande**

Vad gäller det statliga vägnätets anläggningar för vägbelysning är utskottet införstått med att ansvar och ägarförhållanden mellan inblandade parter kan vara komplicerade. Många av dagens belysningsanläggningar på det statliga vägnätet bottnar i olika lokala initiativ i syfte att tillhandahålla kommuninvånarna belysning. Utskottet vill här påminna om att ansvaret för belysningsanläggningarna under mitten av 1990-talet i stor utsträckning övergick från kommunerna till det dåvarande Vägverket, bl.a. med anledning av förändringar i lagstiftningen.

Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) har tillsammans med Trafikverket arbetat fram en gemensam inriktning för hur kommunal belysning på de statliga vägarna ska ägas och förvaltas. Många belysningsanläggningar, framför allt i glesbygden, uppfyller inte dagens krav på trafiksäkerhet och miljöhänsyn. Under de närmaste tio åren kommer därför Trafikverket att i samarbete med kommunerna se över äldre belysningsanläggningar längs det statliga vägnätet för att säkerställa att de uppfyller moderna krav. Efter avslutad översyn kommer Trafikverket att ta över ägandet och förvaltningen. Processen för övertagandet beräknas pågå under en tioårsperiod, och enligt SKL:s bedömning berörs ca 30 till 50 procent av den kommunala belysningen i landet. Syftet med arbetet är att få ett mer enhetligt ägande som kommer att förenkla och effektivisera underhållet och förbättra säkerheten men också minimera miljöpåverkan, vilket utskottet ser positivt på.

Utskottet vill påminna om att de flesta belysningsanläggningarna byggdes när bilismen stod i fokus. I dag prioriteras i stället oskyddade trafikanter, resenärer i kollektivtrafiken och olika tillgänglighetsaspekter men också minskad klimatpåverkan. Detta medför en förändring av behovsbilden. SKL pekar på att forskningen inom området har tillfört ny kunskap om hur belysning fungerar. En del belysningsanläggningar gör mer skada än nytta, och vissa äldre anläggningar är placerade på ett felaktigt sätt. Det försämrar trafiksäkerheten för såväl bilister som oskyddade trafikanter eftersom synförmågan inte hinner anpassa sig mellan ljus och mörker. Detta kan få trafikanterna att tro att de ser bättre än vad de faktiskt gör, vilket påverkar trafiksäkerheten negativt.

SKL framhåller att en belysningsanläggning, oavsett ålder, är en miljöbelastning som till mellan 80 och 90 procent utgörs av elförbrukning. Det finns

därför stora möjligheter att minska energiförbrukningen i samband med att äldre anläggningar byts ut. Många armaturer är gamla och i dåligt skick, vilket gör att det snabbt blir lönsamt att byta hela armaturen. SKL påpekar vidare att energibesparingen blir så stor att investeringen betalar sig på några år, och den största besparingen i fråga om klimat, miljö och energi uppnås genom att släcka anläggningar som inte längre behövs. Utskottet är positivt till detta.

Följande kriterier ska enligt SKL gälla för när en statlig väg på landsbygden ska vara försedd med vägbelysning:

- Vägen går genom en tätort (enligt gällande definition från Statistiska centralbyrån).
- Det finns en kommunal detaljplan eller byggnadsplan med en statlig genomfartsväg där det förekommer blandtrafik.
- Det förekommer inrättningar som genererar oskyddade trafikanter i närheten av vägen, t.ex. skolor, kyrkor, samlingslokaler, idrottshallar, vårdcentraler, museer, tågstationer, färjelägen eller liknande.
- Det förekommer gång- och cykelpassager eller hastighetsdämpande åtgärder längs vägen.
- Det förekommer pendlingshållplatser, inklusive tåg och båt.
- Gällande ÅDT-krav (årsdygnstrafik) är uppfyllda som anges i styrdokumentet Vägars och gators utformning (VGU).

Det är kommunerna som i sista hand avgör om belysningsanläggningar ska tas ned om de inte lever upp till de gemensamma kriterierna. För att Trafikverket ska ta över en belysningsanläggning måste den ha minst halva den tekniska livslängden kvar enligt SKL. Kommunerna bekostar upprustning av belysningsanläggningarna som faller inom de nya riktlinjerna till en standard motsvarande minst halva livslängden eftersom Trafikverket inte tar över dåliga eller fallfärdiga anläggningar.

Utskottet noterar också att Trafikverket i samarbete med VTI (Statens väg- och transportforskningsinstitut) har sammanställt den s.k. Vägbelysningshandboken som kompletterar de krav och råd för vägbelysning som ges i dokumentet Vägars och gators utformning (VGU). Avsikten är att denna handbok ska fungera som ett stöd vid planering och projektering av vägbelysningsanläggningar samt erbjuda nödvändig kunskap och vägledning som förklarar och konkretiserar de övergripande riktlinjer som anges i VGU.

Sammanfattningsvis ser utskottet positivt på de ansträngningar som görs av inblandade parter för att säkerställa en effektiv vägbelysning längs det statliga vägnätet i både trafiksäkerhetssyfte och av miljöhänsyn. Utskottet avstyrker därför motionerna 2017/18:510 (M), 2017/18:661 (M) och 2017/18:2865 (C).

## Vägskyltning

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsförslag om vägskyltning. Utskottet förutsätter att vägar skyltas på ett sätt som främjar trafiksäkerheten och tillgängligheten samtidigt som det är önskvärt att man försöker tillgodose önskemål från det lokala näringslivet och turismen.

Jämför det särskilda yttrandet (M).

### Motionen

I motion 2017/18:2703 anser Katarina Brännström (M) att människor ska kunna finna sin utkomst även utanför städer och större samhällen och påpekar att turistverksamhet, gårdsförsäljning och besöksnäringar blir allt viktigare för att utveckla landsbygdens näringsliv. Om verksamheterna ska ha en chans att locka till sig besökare måste det finnas rimliga regler för att underlätta skyltning till dessa verksamheter, understryker motionären. I dag är regelverket snårigt och upplevs av många som godtyckligt och ofta mycket restriktivt vad gäller skyltning. Mot denna bakgrund yrkar motionären på att man bör göra en översyn av lagar och regelverk samt tillämpningen av dessa för att underlätta för näringsverksamheten på landsbygden.

### Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis påminna om att det är regeringen som fastställer Sveriges vägmärken, och att det är till vägghållningsmyndigheten som en ansökan om vägvisning till en anläggning eller turistmål ska göras. För större vägar och på landsbygden är det oftast Trafikverket. I centrala delar och vid namngivna gator kan det vara kommunen som är vägghållare. Transportstyrelsen är den myndighet som förvaltar regelverket.

Vägvisning är till för att trafikanterna ska kunna orientera sig, och Trafikverket framhåller att en fordonsförare måste ha tid att läsa och förstå skyltarna och välja rätt färdväg utan att det medför risker för medtrafikanterna. Det får därför inte finnas för många skyltar på samma ställe, och de ska vara konsekventa och lättbegripliga.

Det är den som ansökt om vägvisning till en allmän inrättning, serviceanläggning eller turistmål som ska betala för tillverkning och uppsättning. En variant av vägvisning till företag eller andra anläggningar är s.k. förenklad vägvisning. Det kan fungera på mindre vägar vid säsongsbetonade verksamheter som bara har öppet i dagsljus. Förenklad vägvisning innebär att man får sätta upp skylten själv och att den bara ska sitta uppe så länge som verksamheten pågår, något som utskottet anser vara en smidig lösning i dessa fall.

Enligt Trafikverkets uppfattning innebär skyltar som avleder uppmärksamheten från bilkörningen en förhöjd olycksrisk. På högtrafikerade vägar är det vanligt med kortare tidsavstånd till framförvarande fordon än två sekunder, och olycksrisken ökar därför påtagligt om fordonsförare håller blicken vid sidan av vägen mer än ett par sekunder. Trafikmiljöer som redan är komplexa och som ställer höga krav på förarna ska enligt Trafikverket inte kompliceras ytterligare med onödig information, en bedömning som utskottet delar. Exempel på sådana miljöer är korsningar, trafikplatser eller strax före tunnar. Reklam får inte heller sitta så att den skymmer sikten eller bländar förarna. Det är därför viktigt att reklam intill vägar har så kort text som möjligt, och telefonnummer eller webbadresser bör helst undvikas eftersom föraren ska ha tittat färdigt på mindre än en sekund enligt Trafikverkets rekommendationer.

Utskottet vill avslutningsvis påminna om att reklamskyltar betraktas som en s.k. anläggning enligt 43 § väglagen. Den som vill sätta upp en reklamskylt inom vägområdet till en allmän väg måste därför ha tillstånd av vägghållningsmyndigheten för en statlig väg. Utanför vägområdet är det länsstyrelsen som beslutar om tillstånd, förutom inom detaljplanlagt område, där kommunen beslutar om bygglov inom ramen för plan- och bygglagen. Vidare är länsstyrelsen skyldig att höra Trafikverkets uppfattning (54 § vägkungörelsen). Kommunen samråder med Trafikverket i samband med att bygglov ges. I samråd med vägghållningsmyndigheten kan kommunerna också utarbeta riktlinjer för skyltning utanför planlagt område. Det är också kommunen som ansvarar för tillsyn av skyltar utan tillstånd.

Utskottet förutsätter att vägar skyltas på ett sätt som främjar trafiksäkerheten och tillgängligheten samtidigt som det är önskvärt att man försöker tillgodose önskemål från det lokala näringslivet och turismen. Utskottet avstyrker därför motion 2017/18:2703 (M).

# Reservationer

## 1. Självkörande fordon, punkt 2 (S, MP, V)

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

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

Riksdagen avslår motionerna

2017/18:1250 av Lars Hjalmered (M),

2017/18:1251 av Lars Hjalmered (M),

2017/18:2255 av Sofia Arkelsten m.fl. (M) yrkande 6,

2017/18:3110 av Saila Quicklund (M),

2017/18:3758 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 33,

2017/18:3766 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 5 och

2017/18:3894 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) yrkande 12.

### *Ställningstagande*

Vi vill inledningsvis peka på att utvecklingen inom transportområdet när det gäller smart mobilitet och nya transportlösningar går snabbt, inte minst vad gäller utvecklingen av förarstödjande och självkörande system. Vi välkomnar denna utveckling och bedömer att självkörande och uppkopplade fordon i trafiken kommer att kunna föra med sig stora fördelar. Det handlar exempelvis om bättre kapacitetsutnyttjande, lägre utsläpp och därmed minskad påverkan på miljön och klimatet. Dessutom anser vi att trafiksäkerheten kommer att gynnas eftersom den mänskliga faktorn är den överlägset största bakomliggande orsaken till trafikolyckor.

Vi vill framhålla att frågan om autonoma eller självkörande fordon under de senaste åren har behandlats grundligt i ett antal sammanhang. Exempelvis har Transportstyrelsen, Trafikanalys och Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) ingående belyst olika aspekter kopplade till införandet av denna nya transportlösning. I rapporten *Autonom körning* (dnr TSG 2014-1316) har Transportstyrelsen undersökt det utrymme som lagstiftningen ger för testverksamhet i verklig trafik med fordon av högre automatiseringsgrad. Trafikanalys har i rapporten *Självkörande bilar – utveckling och möjliga effekter* (2015:6) bedömt hur styrmedel och lagstiftning kan påverka fordonsflottans sammansättning och användning. VTI har i rapporten *Framtidsscenarioer för självkörande fordon på väg* (VTI

Notat 18-2017) tittat på de mer långsiktiga konsekvenserna av autonoma fordon i trafikmiljön.

Vi vill också påminna om att regeringen i november 2015 beslutade om att tillsätta en utredning om självkörande fordon på väg. Regeringen ville få svar på vilka regelförändringar som behövdes för att införa förarstödande teknik och tillåta helt eller delvis självkörande fordon på väg. I uppdraget ingick att överväga och lämna författningsförslag i syfte att skapa bättre rättsliga förutsättningar för dels försök med självkörande fordon i allmän trafik, dels introduktion av sådana fordon i allmän trafik. Regeringen efterfrågade även en konsekvensanalys av förslagen inklusive de finansiella konsekvenserna.

I utredningens slutbetänkande Vägen till självkörande fordon (SOU 2018:16), som överlämnades i mars 2018, konstateras inledningsvis att transportsektorn blir alltmer uppkopplad, digitaliserad och automatiserad. Den tekniska utvecklingen av fordon med automatiska körsystem som tar över en allt större del av förarens uppgifter går snabbt framåt liksom utvecklingen av affärsmodeller och tjänster där automatiserade fordon ingår som en del.

För att möjliggöra en stegvis marknadsintroduktion av automatiserade fordon föreslås i slutbetänkandet bl.a. vissa ändringar i förordningen (2017:309) om försöksverksamhet med självkörande fordon i syfte att underlätta försöksverksamhet med ett större inslag av automatiserad körning. Vidare föreslås en ny lag och en ny förordning om automatiserad fordonstrafik för att reglera frågor om förarbegrepp, förarens skyldigheter, kraven på automatiserade fordon, ägaransvar m.m.

I fråga om infrastruktur för automatiserad körning är utredningens slutsats att befintliga bemyndiganden, vägmärken och informationsskyltar kan användas för den nödvändiga trafikregleringen som sker med stöd av lokala trafikföreskrifter. Utredningen ser dock ett behov av att anpassa reglerna i trafikförordningen, vägmärkesförordningen och kameraövervakningslagen för automatiserad körning.

Vi vill betona att många av de frågor och områden som berör automatiserade fordon till stor del redan gäller för andra typer av fordon. Många regelverk är redan i dag teknikneutrala i fråga om fordonens automatiseringsnivå. Vi är dock medvetna om att det finns vissa frågor som behöver analyseras närmare när det gäller införandet av automatiserade fordon, inte minst det statliga åtagandet om digitaliseringen av transportsystemet eller tillgången, åtkomsten och användningen av data kopplade till fordonen.

Enligt slutbetänkandet bör en anpassning av det svenska regelverket göras inom de närmaste fem åren för att förbereda för automatiserad körning samt för att underlätta införandet av högt eller helt automatiserade fordon i trafik. Under denna period handlar det främst om att möjliggöra en marknadsintroduktion av vissa automatiserade fordon och underlätta försök med avancerade automatiserade funktioner för kolonnkörning (platooning), godstransporter och persontransporter. Vidare föreslår utredningen fortsatta analyser och att man uppmuntrar de försök och demonstrationsprojekt som



behövs för att underlätta en introduktion. Det kommer också att bli nödvändigt att inblandade aktörer samverkar i syfte att ta fram helhetslösningar för godstransporter och persontrafik i städer och på landsbygden som kan bidra till angelägna transport- och samhällsmål. Det är också slutsatser som vi kan ansluta oss till. Vi ser även med stort intresse fram emot utfallet av den pågående beredningen av slutbetänkandet.

På längre sikt kommer det att behövas en hel del arbete, framför allt på myndighetsnivå, för att förverkliga en storskalig marknadsintroduktion av automatiserade fordon. I första hand handlar det om en fortsatt konstruktiv medverkan i det internationella arbetet som bedrivs på området, samt att man i ett senare skede inför och anpassar fordonsrelaterade föreskrifter och allmänna råd som främjar utvecklingen av automatisering och digitalisering av transportsystemet. I sammanhanget vill vi påminna om att Transportstyrelsen i oktober 2017 utfärdade en föreskrift (TSFS 2017:92) om tillstånd att bedriva försök med självkörande fordon. Denna föreskrift innehåller närmare bestämmelser om vad som gäller för ansökan om tillstånd för försöksverksamhet, styrning av försöksverksamhet och rapportering och utvärdering av verksamheten när den avslutas. Föreskriften kompletterar regeringens förordning (2017:309) om försöksverksamhet med självkörande fordon som trädde i kraft den 1 juli 2017.

Det har sedan flera år tillbaka pågått ett intensivt arbete inom Regeringskansliet, på olika myndigheter och hos andra intressenter med att förbereda Sverige för självkörande fordon i trafik i stor skala. Av särskilt intresse enligt vår mening är det storskaliga pilotprojektet för autonom körning som påbörjades i Göteborg 2017. Inom ramen för projektet kommer 100 självkörande personbilar att trafikera vissa utvalda vägsträckor. Projektet, Drive me – självkörande bilar för hållbar mobilitet, är ett gemensamt initiativ av Volvo Car Group, Trafikverket, Transportstyrelsen, Lindholmen Science Park och Göteborgs stad. Projektet fokuserar på ett antal områden, t.ex. hur autonoma fordon kan ge samhällliga och ekonomiska fördelar i form av förbättringar av trafikflödet, miljön och säkerheten. De första testfamiljerna i Drive me har redan börjat använda bilar försedda med Volvos teknik för förararassistans. Efter en specialutbildning kommer familjerna successivt att få prova på alltmer avancerade system för assisterad körning.

Det kan tilläggas att ett omfattande arbete också pågår inom EU med självkörande fordon. Den s.k. Amsterdamdeklarationen som presenterades våren 2016 utgör en avsiktsförklaring i syfte att uppnå ett mer koordinerat arbete inom EU med att utveckla uppkopplade och automatiserade fordon. Målet ska uppnås genom nära samarbete mellan medlemsstaterna, EU-kommissionen och industrin i syfte att främja utvecklingen inom uppkopplad och automatisk körning av vägfordon. I deklarationen anges även att EU-kommissionen bör ta fram en gemensam strategi, stimulera forskning och innovation och underlätta samarbete genom att tillhandahålla en plattform för att medlemsstater tillsammans med industrin gemensamt ska ta fram lösningar för uppkopplad och automatiserad körning och självkörande fordon. Vi vill i

detta sammanhang framhålla att infrastrukturminister Tomas Eneroth har bjudit in övriga transportministrar inom EU till ett högnivåmöte i juni 2018 i Göteborg för att diskutera uppkopplade, samverkande och automatiserade fordon. Inför mötet förbereder därför regeringen en hearing som ska hållas den 4 juni 2018 för att den på så vis ska kunna ta del av berörda aktörers synpunkter på utvecklingen. Hearingen syftar till att få en uppfattning om hur utvecklingen av automatiserad och uppkopplad körning kan påverka arbetsmarknadens parter, näringslivet och användarna. Hearingen fokuserar på interaktionen mellan människa och maskin, men också på industrins förutsättningar att utveckla nya tillämpningsområden. Vi ser positivt på detta initiativ.

Av redovisningen ovan framgår att frågan om självkörande fordon är väl uppmärksammat och att angelägna initiativ vidtagits på området. Mot denna bakgrund bör riksdagen enligt vår mening avslå samtliga här behandlade motionsförslag.

## **2. Långa och tunga lastbilar, punkt 3 (M, C)**

av Jessica Rosencrantz (M), Edward Riedl (M), Sten Bergheden (M), Anders Åkesson (C) och Lotta Finstorp (M).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2017/18:1285 av Pål Jonson (M),

2017/18:2614 av Lars Hjälmered (M) yrkandena 1 och 2 samt

2017/18:3758 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 20.1,  
bifaller delvis motionerna

2017/18:3462 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 22 och

2017/18:3766 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 42 och  
avslår motion

2017/18:1140 av Emma Wallrup m.fl. (V) yrkande 6.

### *Ställningstagande*

Väl fungerande vägtransporter är helt avgörande för många av Sveriges företag och branscher. Genom att använda både längre och tyngre lastbilar kan vi effektivisera transporter på våra vägar eftersom ett och samma fordon kan transportera mer. Därmed behövs färre lastbilar i trafiken, något som vi anser bidrar till minskade utsläpp och därmed till minskad klimatpåverkan liksom bättre trafiksäkerhet.

Det är nu tillåtet att använda lastbilar med en vikt upp till 74 ton, och riksdagen har tydliggjort att det är vägarnas bärighet som ska vara avgörande för vilka delar av vägnätet som öppnas upp för dessa fordon. Vi konstaterar dock att möjligheterna att använda tyngre lastbilar i dagsläget är kraftigt begränsade eftersom det handlar om en så liten del av vägnätet som görs tillgängligt. Det rimliga anser vi i stället vore att utöka möjligheterna att använda tyngre lastbilar. Trafikverket vet exempelvis vilka vägar som med enkla åtgärder skulle kunna förstärkas för att möjliggöra tyngre transporter. Om fler vägavsnitt öppnas upp för 74-tonslastbilar blir det också mer förmånligt för åkare att investera i en ny fordonspark.

En annan möjlighet för att effektivisera vägtransporterna som vi vill lyfta fram är att tillåta längre lastbilar. Vi påminner om att riksdagen redan tidigare har riktat ett tillkännagivande till regeringen i denna fråga, senast i april 2017, då regeringen uppmanades att skyndsamt se över hur längre fordonståg i högre utsträckning kan tillåtas på det svenska vägnätet (bet. 2016/17:TU14, rskr. 2016/17:238). Vi noterar att regeringen har beslutat om ändringar i trafikförordningen för att möjliggöra färd med längre och tyngre fordon eller fordonståg under en provperiod. Enligt vår mening är detta dock inte tillräckligt. Försök med längre ekipage har gjorts inom skogsindustrin med mycket gott resultat, och försök genomförs även med långa ekipage för omlastning mellan tåg och lager inom handeln i Västergötland. All erfarenhet visar för övrigt på ett mycket gott resultat i fråga om lägre bränsleförbrukning, ökad lönsamhet och minskade utsläpp utan något ökat slitage på vägnätet. Längre lastbilar stärker således konkurrenskraften för svenska företag och för svensk ekonomi. Vi anser det därför motiverat att rikta ett nytt tillkännagivande till regeringen om att utreda införandet av längre lastbilar och återkomma till riksdagen med nödvändiga förslag.

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

### **3. Långa och tunga lastbilar, punkt 3 (L, KD)**

av Nina Lundström (L) och Robert Halef (KD).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna  
2017/18:3462 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 22 och  
2017/18:3766 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 42,  
bifaller delvis motionerna  
2017/18:1285 av Pål Jonson (M),  
2017/18:2614 av Lars Hjälmered (M) yrkandena 1 och 2 samt

2017/18:3758 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 20.1 och avslår motion  
2017/18:1140 av Emma Wallrup m.fl. (V) yrkande 6.

### *Ställningstagande*

Regeringens ursprungliga förslag om vilket vägnät som ska upplåtas för den nya bärighetsklassen BK4 innebar i praktiken att 74-tonslastbilar endast skulle få utnyttjas på 8 procent av det svenska vägnätet. Vi anser i stället att man skyndsamt bör utarbeta ett regelverk som tillåter 74-tonsfordon på de delar av det allmänna vägnätet som har tillräcklig bärighet i enlighet med vad riksdagen sedermera beslutade (bet. 2016/17:TU14, rskr. 2016/17:238).

Att som regeringen föreslog begränsa vägnätet för tyngre lastbilar för att inte i onödan uppmuntra vägtransporter på bekostnad av järnvägen och sjöfarten är enligt vår uppfattning fel väg att gå. I stället är det bärigheten som ska vara avgörande för om 74-tonslastbilar ska tillåtas eller inte. För näringslivets del är det av central betydelse att sammanhängande stråk kan upplåtas eftersom ett alltför avgränsat vägnät tvingar transportörerna att göra omlastningar, vilket hämmar intermodaliteten i transportsystemet. En annan konsekvens är att användningsmöjligheterna för dessa fordon begränsas, vilket inte uppmuntrar transportörerna att investera i nya tyngre lastbilar.

Självklart är det bra om järnväg och sjöfart används i större utsträckning för godstransporter där så är lämpligt och möjligt, men Sverige och de svenska basnäringarna behöver alla trafikslag i kombination. Vi vill understryka att överflyttningen mellan olika trafikslag sker i flera riktningar, och ofta är goda vägförbindelser en förutsättning för att gods ska kunna lastas om till sjöfart och järnväg.

Vi vill också peka på de positiva miljöeffekterna med att utnyttja tyngre fordon som kan lasta mer. Lastbilar på 74 ton reducerar utsläppen per ton transporterat gods eftersom mer gods kan transporteras per körning. Vi är med andra ord övertygade om att färre lastbilar på vägarna bidrar till att minska miljöförstöringen och till att hålla nere transportsektorns koldioxidutsläpp, vilket är nödvändigt för att vi ska nå målet om en fossiloberoende fordonsflotta 2030.

Med anledning av utskottets tidigare tillkännagivande i frågan om att tillåta längre fordonståg på det svenska vägnätet noterar vi de ändringar i trafikförordningen som regeringen har gjort för en generösare dispensgivning för fordonsekippage på upp till 30 meter, något vi har efterlyst under en längre tid. I en internationell konkurrens måste de svenska företagen erbjudas goda förutsättningar att hävda sig mot andra länder. Vi konstaterar också att regeringen i sin årliga redovisning av hanteringen av riksdagens skrivelser (skr. 2017/18:75) meddelar att ärendet bereds vidare, och vi finner i dagsläget därför inte skäl att föregripa detta arbete.

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

#### **4. Långa och tunga lastbilar, punkt 3 (V)**

av Emma Wallrup (V).

##### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2017/18:1140 av Emma Wallrup m.fl. (V) yrkande 6 och avslår motionerna

2017/18:1285 av Pål Jonson (M),

2017/18:2614 av Lars Hjalmered (M) yrkandena 1 och 2,

2017/18:3462 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 22,

2017/18:3758 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 20.1 och

2017/18:3766 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 42.

##### *Ställningstagande*

Enligt EU-direktiv 96/53/EG kan transportörer ansöka om dispens för att använda längre och tyngre lastbilar, s.k. HCT (high capacity transport), än vad som normalt är tillåtet för att transportera gods till närmaste kombiterminal eller hamn. Genom detta undantag kan mer effektiva och hållbara transporter uppnås som minskar miljö- och klimatpåverkan samtidigt som transportföretagen får marknadsfördelar. Eftersom dessa transporter kräver tillstånd ger det också bättre kontroll över vilka aktörer som genomför transporterna. HCT tillämpas redan i Sverige, och Transportstyrelsen är den myndighet som ger tillstånd till denna typ av transporter.

Problemet som jag ser det är att direktivet inte tillämpas tillräckligt restriktivt, vilket leder till onödigt många landsvägstransporter med HCT-fordon. Vänsterpartiets ståndpunkt är att godstrafiken i största möjliga mån ska överföras till järnvägen och sjöfarten. För att uppnå detta bör därför HCT-direktivet tillämpas mer restriktivt enligt vår mening. Vi i Vänsterpartiet vill därför att regeringen återkommer med förslag på åtgärder som endast möjliggör tillstånd till high capacity transport för att främja att en ökad andel gods transporteras till närmaste kombiterminal eller hamn som det ursprungligen var tänkt i direktivet.

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

## 5. A-traktorer, punkt 4 (SD)

av Per Klarberg (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 motionerna  
2017/18:266 av Staffan Danielsson (C),  
2017/18:726 av Marie Olsson m.fl. (S),  
2017/18:1586 av Per Klarberg m.fl. (SD) yrkandena 3 och 4,  
2017/18:2157 av Kenneth G Forslund (S),  
2017/18:2319 av Cecilia Widegren m.fl. (M) yrkande 1 och  
2017/18:3669 av Edward Riedl (M) yrkande 3 och  
avslår motion  
2017/18:2319 av Cecilia Widegren m.fl. (M) yrkande 2.

### *Ställningstagande*

Epatraktorn var från början avsedd att fungera som ett enkelt och kostnadseffektivt motorredskap inom jordbruksnäringen, men nu för tiden är detta syfte i princip obefintligt. I stället används i dag A-traktorerna främst av ungdomar och förekommer oftast på landsbygden där avstånden är långa och kollektivtrafiken gles. För många ungdomar innebär A-traktorerna frihet, och fordonen främjar samtidigt ansvarstagande och motorintresse från ungdomarnas sida. Därför anser vi Sverigedemokrater att det är viktigt att möjligheten kvarstår.

Vi vill betona att reglerna för A-traktorer alltså i huvudsak är utformade i enlighet med epatraktorernas ursprungliga syfte. Bland annat stipulerar regelverket krav på varvtal som gör att fordonet vid maxhastigheten 30 kilometer i timmen i praktiken körs väldigt nära maximalt varvtal för motorn. Detta är extremt ineffektivt och drar långt mer bränsle och leder till större utsläpp än vad som är nödvändigt, anser vi. Regelverket för varvtalsreglering av A-traktorer bör därför se över.

Vidare vill vi peka på att eftersom A-traktorn måste byggas av en godkänd personbil är krocksäkerheten redan säkerställd för avsevärt högre hastigheter än 30 kilometer i timmen. Vad gäller förare och passagerare menar vi därför att det ur säkerhetssynpunkt inte borde föreligga någon grund för att fordonen inte får köras snabbare. Ur trafiksäkerhetssynpunkt är det dessutom önskvärt med en högre hastighet eftersom en relativt bred A-traktor på vanliga vägar skapar frustration och ofta lockar till farliga omkörningar av bakomvarande trafikanter. Vi vill i sammanhanget också påpeka att även A-traktorerna fr.o.m.

den 20 maj 2018 kommer att omfattas av kontrollbesiktning – ett tvingande krav från EU – vilket säkerställer att fordonen är trafikdugliga.

Vi anser sammanfattningsvis att det uppstår både en miljövinst och en trafiksäkerhetsvinster med att höja hastighetsgränsen från dagens 30 kilometer i timmen till 45 kilometer i timmen. Dessutom finns det i dag mopedbilar som får köra i 45 kilometer i timmen med körkort som gäller även för A-traktor, så ur utbildningssynpunkt torde inga hinder föreligga.

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

## **6. Främjande av vissa fordonstyper, punkt 5 (SD)**

av Per Klarberg (SD) och Jimmy Ståhl (SD).

### *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

2017/18:1586 av Per Klarberg m.fl. (SD) yrkande 2 och avslår motionerna

2017/18:1204 av Solveig Zander (C) och

2017/18:3665 av Lotta Olsson (M).

### *Ställningstagande*

Sverigedemokraterna ser positivt på användandet av s.k. mopedbilar som ett sätt för unga att, under säkra former, få körvana och utveckla ett motorintresse samtidigt som det bidrar till den personliga friheten. Tyvärr är mopedbilar i regel dyra, och ofta överstiger priset till och med det för de billigaste småbilarna. Detta beror delvis på det strikta regelverket som bl.a. föreskriver att vikten maximalt får vara 425 kilo i körklart skick, vilket gör att mopedbilarna måste utformas efter viktoptimeringskrav. Det leder i sin tur till att krocksäkerheten är låg. Vi vill att nuvarande regler ändras för att tillåta tyngre mopedbilar. Detta skulle innebära både högre krocksäkerhet och lägre pris eftersom vi anser att det skulle bli möjligt att använda befintliga småbils-konstruktioner som grund.

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

## **7. Motorhobbyn och historiska fordon, punkt 6 (M)**

av Jessica Rosencrantz (M), Edward Riedl (M), Sten Bergheden (M) och Lotta Finstorp (M).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2017/18:3833 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 24 och avslår motionerna

2017/18:86 av Sara-Lena Bjälkö (SD),

2017/18:3506 av Johan Hedin (C) yrkandena 1 och 2 samt

2017/18:3526 av Josef Fransson (SD) yrkande 4.

### *Ställningstagande*

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

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

## **8. Övergivna fordon, punkt 8 (M, C, L, KD)**

av Jessica Rosencrantz (M), Edward Riedl (M), Sten Bergheden (M), Anders Åkesson (C), Nina Lundström (L), Robert Halef (KD) och Lotta Finstorp (M).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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



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

Därmed bifaller riksdagen motion  
2017/18:3582 av Roger Haddad m.fl. (L) yrkande 16,  
bifaller delvis motionerna  
2017/18:624 av Catharina Bråkenhielm (S),  
2017/18:2186 av Hannah Bergstedt m.fl. (S) och  
2017/18:2724 av Lotta Olsson (M) samt  
avslår motion  
2017/18:1017 av Lotta Finstorp (M).

### *Ställningstagande*

Vi inom Alliansen vill uppmärksamma de problem som kommunerna ställs inför när det gäller bortforsling av övergivna fordon på kommunal mark. Dagens bestämmelser gör arbetet onödigt svårt för kommunerna, vilket gör att det i många fall tar lång tid att avlägsna fordonsvrak. Vi anser därför att regelverket bör ändras så att kommunerna lättare kan agera mot bilar som har övergetts, eller i vissa fall förstörts, vilket kan ske i samband med brottslighet eller försäkringsbedrägerier.

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

## **9. Några registreringsfrågor, punkt 9 (C)**

av Anders Åkesson (C).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion  
2017/18:3474 av Johan Hedin och Anders Åkesson (båda C) yrkande 5 och  
avslår motionerna  
2017/18:390 av Jan Ericson (M),  
2017/18:392 av Jan Ericson (M) och  
2017/18:1648 av Anders Hansson (M) yrkandena 1 och 2.

### *Ställningstagande*

Bilstölder är ett stort problem för de fordonsägare som drabbas, och det blir allt vanligare att kriminella utnyttjar trafikregistrets digitala söktjänst för att få uppgifter om särskilt stöldbegärliga bilar. Dessa uppgifter används sedan för att vid ett lämpligt tillfälle stjäla fordonet. För att minska risken för stölder av

attraktiva fordon anser jag att möjligheten att söka i trafikregistret bör ses över. Ett förslag är att den som vill hämta ut en fordonsuppgift måste kunna legitimera sig, exempelvis med e-legitimation. Detta anser jag skulle kunna avhålla personer med ont uppsåt samtidigt som förslaget inte lägger hinder i vägen för ett legitimt utnyttjande av en sådan söktjänst.

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

## **10. Obesiktigade fordon, punkt 10 (C)**

av Anders Åkesson (C).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2017/18:3474 av Johan Hedin och Anders Åkesson (båda C) yrkandena 3 och 4.

### *Ställningstagande*

Vi inom Centerpartiet värnar om en god trafiksäkerhet på våra vägar, men dessvärre tvingas jag konstatera att trafikrelaterade brott i många avseenden äventyrar arbetet med att nå de trafiksäkerhetspolitiska målen. I många sammanhang handlar det om bilförare som kör obesiktigade och därmed kanske trafikfarliga fordon, vilket innebär en risk för medtrafikanterna. Jag anser mot denna bakgrund att man bör låta utreda olika åtgärder för att komma till rätta med detta problem. Det kan exempelvis handla om skärpta straff för att köra med ett obesiktigt fordon samt utökade möjligheter att förverka obesiktigade fordon och möjligen också fordon som disponeras av den som gör sig skyldig till upprepade brott som rattonykterhet och olovlig körning för att minimera riskerna i trafiken.

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

## **11. Enskilda vägar, punkt 11 (M, C, L, KD)**

av Jessica Rosencrantz (M), Edward Riedl (M), Sten Bergheden (M), Anders Åkesson (C), Nina Lundström (L), Robert Halef (KD) och Lotta Finstorp (M).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2017/18:3462 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 21 och

2017/18:3894 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) yrkande 5 och avslår motion

2017/18:3484 av Per Åsling och Peter Helander (båda C) yrkande 2.

### *Ställningstagande*

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

En väl fungerande infrastruktur utgör en grundläggande förutsättning för en levande landsbygd. Den gemensamma uppfattningen inom Alliansen är att de enskilda vägarna är en viktig del i detta eftersom de gör det möjligt för ca 1 miljon människor att varje dag ta sig till och från hem och arbete. De enskilda vägarna underlättar också tillgången till friluftsliv för allmänheten liksom besöksnäringens förutsättningar i landet. De utgör även en viktig tillgång för transportnäringen som i många fall är beroende av enskilda vägar.

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

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

## Särskilt yttrande

### Vägskyltning, punkt 14 (M)

Jessica Rosencrantz (M), Edward Riedl (M), Sten Bergheden (M) och Lotta Finstorp (M) anför:

Det är många som har olika typer av enklare verksamheter längs med svenska vägar. Det kan exempelvis handla om gårdsförsäljning, loppmarknader och caféer. Verksamheterna erbjuder en bra möjlighet till extra inkomster samtidigt som de tillför den lokala bygden ett värde. Många av dessa verksamheter behöver kunna sätta upp skyltar i syfte att ge information och skapa synlighet. I dag är dock reglerna för skyltning längs allmän väg restriktiva och många av de skyltar som i dag sitter längs vägarna är otillåtna. Den som ändå väljer att söka tillstånd för sin skylt möter både regelverk och avgifter.

I vissa delar är regelverken väl motiverade. Vaghållaren behöver kunna hålla vägområdet rent från såväl snö som växtlighet. Förare som färdas i hög fart och förlorar uppmärksamheten löper större olycksrisk. Det finns samtidigt inslag i regelverket som förefaller mindre motiverade. I utskottets ställningstagande förutsätts att vägar skyltas på ett sätt som främjar trafiksäkerheten och tillgängligheten samtidigt som det är önskvärt att man försöker tillgodose önskemål från det lokala näringslivet och turismen. I detta sammanhang anser vi att det för att det ska bli enklare att skylta för verksamhet längs väg utanför detaljplanlagt område inte bör krävas tillstånd för skyltar som ger upplysningar om affärsrörelse eller annan verksamhet i nära anslutning till platsen för verksamheten. En sådan skylt måste givetvis utformas på ett sätt som är säkert och passar in i sin omgivning.

BILAGA

## Förteckning över behandlade förslag

## Motioner från allmänna motionstiden 2017/18

*2017/18:86 av Sara-Lena Bjälkö (SD):*

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

*2017/18:108 av Jimmy Ståhl (SD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda utfärdandet av felparkeringsavgifter och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:266 av Staffan Danielsson (C):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att likställa maxhastigheten för mopedbilar och A- och epatraktorer till 45 kilometer i timmen och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:390 av Jan Ericson (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att avskaffa avgiften för av- och påställning av fordon och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:392 av Jan Ericson (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att avregistrering av en skrotbil endast bör kunna ske via en auktoriserad bilskrotare, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

*2017/18:393 av Jan Ericson (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över alternativen till salt för halkbekämpning på våra vägar och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:510 av Lars Beckman (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av vägbelysning i hela landet och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:624 av Catharina Bråkenhielm (S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en översyn av reglerna gällande övergivna bilar och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:661 av Jesper Skalberg Karlsson (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att se över möjligheten att säkerställa ändamålsenlig gatubelysning på Gotland och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:694 av Isak From och Ida Karkiainen (båda S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om fordonsägares rätt till bilprovning till rimligt pris och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:726 av Marie Olsson m.fl. (S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om översyn av hastighetsgränserna för epatraktorer och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:1017 av Lotta Finstorp (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att utfärda böter för fordon som överges vid vägren, parkeringsplats eller dike och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:1140 av Emma Wallrup m.fl. (V):*

6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag på åtgärder som endast möjliggör tillstånd till high capacity transport (HCT) om det inte står i konflikt med att ökad andel gods transporteras till närmaste kombiterminal eller hamn där så är lämpligt, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

*2017/18:1204 av Solveig Zander (C):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda tydligare skyltning och regler för husbilsanvändare och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:1250 av Lars Hjalmered (M):*

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

*2017/18:1251 av Lars Hjalmered (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda och återkomma till riksdagen med nödvändiga förslag till lagändringar för att göra

det möjligt att använda självstyrande och självkörande fordon och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:1284 av Pål Jonson (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör se över förutsättningarna för att driva in felparkeringsavgifter för utlandsregistrerade fordon och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:1285 av Pål Jonson (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda och återkomma med förslag om längre lastbilar och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:1586 av Per Klarberg m.fl. (SD):*

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda regelverksförändringar för att tillåta mopedbilar med större totalvikt än 425 kilo i körklart skick och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över regelverket för varvtalsreglering av A-traktorer och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillåta en maxhastighet för A-traktorer på 45 km/tim och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:1648 av Anders Hansson (M):*

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

*2017/18:2157 av Kenneth G Forslund (S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över fartgränserna för epa- och A-traktorer och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:2186 av Hannah Bergstedt m.fl. (S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över hur problemet med skrotbilsdumpning kan adresseras och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:2255 av Sofia Arkelsten m.fl. (M):*

6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om självkörande bilar, digitalisering och stadsplanering och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:2319 av Cecilia Widegren m.fl. (M):*

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

*2017/18:2614 av Lars Hjalmered (M):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att göra förstärkningar i vägnätet för att möjliggöra för tyngre lastbilar att använda fler delar av det och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda och återkomma med förslag om längre lastbilar och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:2703 av Katarina Brännström (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en översyn av lagar och regelverk samt hur tillämpning sker för att underlätta för näringsverksamhet på landsbygden och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:2724 av Lotta Olsson (M):*

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

*2017/18:2865 av Rickard Nordin (C):*

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

*2017/18:3110 av Saila Quicklund (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att prioritera landsbygden vid införande av självkörande fordon och tillkännager detta för regeringen.



*2017/18:3462 av Nina Lundström m.fl. (L):*

21. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vägar och enskilda vägar och tillkännager detta för regeringen.
22. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om intermodalitet och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:3474 av Johan Hedin och Anders Åkesson (båda C):*

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utöka kriminaliseringen av framförande av obesiktigade fordon och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utöka möjligheterna till förverkande av obesiktigade fordon och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa e-legitimering för att få tillgång till fordonsuppgifter och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:3484 av Per Åsling och Peter Helander (båda C):*

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

*2017/18:3506 av Johan Hedin (C):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Trafikverket i samverkan med andra myndigheter ett brett uppdrag att se över regelverket för ombyggda och amatörbyggda fordon, syftande till att ta bort onödigt regelkrångel, samt att utifrån gällande lagstiftning se över hur regelverket kan göras enklare och tydligare, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utifrån uppdraget i yrkande 1 utreda vilka lagändringar som bör göras för att det ska bli enklare att bygga och bygga om fordon och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:3526 av Josef Fransson (SD):*

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

*2017/18:3582 av Roger Haddad m.fl. (L):*

16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om kommunernas möjligheter att ingripa mot övergivna fordon och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:3665 av Lotta Olsson (M):*

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

*2017/18:3669 av Edward Riedl (M):*

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

*2017/18:3758 av Anders Åkesson m.fl. (C):*

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

*Förslaget behandlas i den del som avser längre och tyngre lastbilar.*

33. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om åtgärder för att främja autonomi, teknikutveckling inom transportsystemet och förbättrade mobilitets tjänster och att lagstiftningen bör följa teknikutvecklingen och inriktas på funktionalitet framför tekniskspecifika krav och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:3766 av Robert Halef m.fl. (KD):*

5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en utvecklad strategi för självkörande bilar och tillkännager detta för regeringen.
42. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att lastbilar på upp till 74 ton ska tillåtas på alla de vägar som har bäring för det och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:3833 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M):*

24. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör göra en översyn av kraven på historiska fordon i syfte att underlätta dokumentationshanteringen och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:3894 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD):*

5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge rätt förutsättningar i form av regelverk och myndigheternas tillämpning

och bemötande för att de enskilda vägar som får statsbidrag ska ha en bra standard, rätt sträckning, god bärighet och erforderlig vinterväghållning, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ta fram en strategi för självkörande fordon under innevarande mandatperiod och tillkännager detta för regeringen.