

Trafikutskottets betänkande 2024/25:TU11

Vägtrafik- och fordonsfrågor

Sammanfattning

Utskottet föreslår att riksdagen avslår motionsyrkanden om olika vägtrafik- och fordonsfrågor, bl.a. om arbetet för en fossilfri fordonsflotta, tillgång till fossilfri tankning, laddinfrastruktur för elfordon, självkörande fordon, marknaden för fordonsbesiktning, bilpooler, parkeringsfrågor och vinterunderhåll av vägar. Utskottet avstyrker yrkandena bl.a. med hänvisning till planerade eller redan vidtagna åtgärder och pågående beredningsarbete.

I betänkandet finns 26 reservationer (S, SD, V, C, MP).

Behandlade förslag

4 yrkanden i följdmotioner väckta med anledning av proposition 2024/25:28 Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera. Cirka 110 yrkanden i motioner från allmänna motionstiden 2024/25.

Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut4

Redogörelse för ärendet9

Ärendet och dess beredning.....9

Utskottets överväganden.....10

En fossilfri fordonsflotta.....10

Tillgång till fossilfri tankning21

Laddinfrastruktur för elfordon.....28

Vissa andra styrmedel i fråga om transportsektorns klimatmål48

Självkörande fordon52

Marknaden för fordonsbesiktning57

Besiktningsregler för gasfordon61

Bilpooler.....63

Parkeringsfrågor66

Flyttning av fordon72

Vägrafikregistret.....75

Fordonsmålvakter.....80

Vissa fordonsbestämmelser86

Historiska fordon och motorhobbyn.....87

Vägskyltning92

Vissa trafikbestämmelser.....95

Vissa vägfrågor.....100

Vinterunderhåll av vägar104

Ideella föreningars kostnader för arrangemang på allmän väg109

Hanteringen av vissa avgifter på trafikområdet.....111

Reservationer113

1. En fossilfri fordonsflotta, punkt 1 (V, MP)113

2. En fossilfri fordonsflotta, punkt 1 (C)114

3. Tillgång till fossilfri tankning, punkt 2 (C).....114

4. Tillgång till fossilfri tankning, punkt 2 (MP).....115

5. Laddinfrastruktur för elfordon, punkt 3 (S)116

6. Laddinfrastruktur för elfordon, punkt 3 (V)117

7. Laddinfrastruktur för elfordon, punkt 3 (C).....118

8. Laddinfrastruktur för elfordon, punkt 3 (MP).....120

9. Vissa andra styrmedel i fråga om transportsektorns klimatmål,
punkt 4 (C).....121

10. Vissa andra styrmedel i fråga om transportsektorns klimatmål,
punkt 4 (MP)122

11. Självkörande fordon, punkt 5 (C)122

12. Marknaden för fordonsbesiktning, punkt 6 (S).....123

13. Besiktningsregler för gasfordon, punkt 7 (C, MP)124

14. Bilpooler, punkt 8 (S)124

15. Bilpooler, punkt 8 (C).....125

16. Bilpooler, punkt 8 (MP).....126

17. Parkeringsfrågor, punkt 9 (S)126

18. Parkeringsfrågor, punkt 9 (SD).....127

19. Parkeringsfrågor, punkt 9 (C)128

20. Parkeringsfrågor, punkt 9 (MP).....129

21. Fordonsmålvakter, punkt 12 (SD)130

22. Vissa vägfrågor, punkt 17 (C)	131
23. Vinterunderhåll av vägar, punkt 18 (S)	131
24. Vinterunderhåll av vägar, punkt 18 (C)	132
25. Ideella föreningars kostnader för arrangemang på allmän väg, punkt 19 (MP)	133
26. Hanteringen av vissa avgifter på trafikområdet, punkt 20 (C)	134
<i>Bilaga</i>	
Förteckning över behandlade förslag	135
Motioner väckta med anledning av proposition 2024/25:28	135
Motioner från allmänna motionstiden 2024/25	135
<i>Tabell</i>	
Tabell Åtgärds paket för omställning till nollutsläppsfordon	17

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. En fossilfri fordonsflotta

Riksdagen avslår motionerna

2024/25:1772 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 12 och 13,
2024/25:2293 av Kjell-Arne Ottosson och Magnus Jacobsson (båda KD),
2024/25:2613 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkandena 112, 113 och 128,
2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 85 i denna del,
2024/25:3071 av Emma Nohrén m.fl. (MP) yrkande 32 och
2024/25:3128 av Sten Bergheden (M).

Reservation 1 (V, MP)

Reservation 2 (C)

2. Tillgång till fossilfri tankning

Riksdagen avslår motionerna

2024/25:2613 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 115 och
2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 85 i denna del, 92 och 93.

Reservation 3 (C)

Reservation 4 (MP)

3. Laddinfrastruktur för elfordon

Riksdagen avslår motionerna

2024/25:2613 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkandena 114, 118 och 119,
2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 79 och 90,
2024/25:2954 av Muharrem Demirok m.fl. (C) yrkandena 4, 5, 24 och 41,
2024/25:3071 av Emma Nohrén m.fl. (MP) yrkande 27,
2024/25:3117 av Eric Westroth (SD),
2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 17–19,
2024/25:3169 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkandena 70 och 71,
2024/25:3234 av Malin Östh m.fl. (V) yrkande 24,
2024/25:3235 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 15 och
2024/25:3239 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 9.

Reservation 5 (S)

Reservation 6 (V)

Reservation 7 (C)

Reservation 8 (MP)

4. Vissa andra styrmedel i fråga om transportsektorns klimatmål

Riksdagen avslår motionerna

2024/25:115 av Rashid Farivar (SD) yrkande 3,

2024/25:2613 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 101 och

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 75.

Reservation 9 (C)

Reservation 10 (MP)

5. Självkörande fordon

Riksdagen avslår motion

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 64.

Reservation 11 (C)

6. Marknaden för fordonsbesiktning

Riksdagen avslår motionerna

2024/25:688 av Eric Palmqvist (SD),

2024/25:2214 av Fredrik Lundh Sammeli (S) och

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 50.

Reservation 12 (S)

7. Besikttningsregler för gasfordon

Riksdagen avslår motion

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 91.

Reservation 13 (C, MP)

8. Bilpooler

Riksdagen avslår motionerna

2024/25:1772 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 9,

2024/25:2613 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 93,

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 96 och 97,

2024/25:3044 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 1,

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 54 och 55 samt

2024/25:3169 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 49.

Reservation 14 (S)

Reservation 15 (C)

Reservation 16 (MP)

9. Parkeringsfrågor

Riksdagen avslår motionerna

2024/25:609 av Jimmy Ståhl och Dennis Dioukarev (båda SD),

2024/25:736 av Magnus Manhammar (S),

2024/25:990 av Rickard Nordin (C) yrkande 7,

2024/25:1425 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 14,

2024/25:1689 av Hans Ekström (S),

2024/25:1854 av Kristina Axén Olin m.fl. (M),
2024/25:2063 av Niels Paarup-Petersen m.fl. (C) yrkandena 1 och 2,
2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 100,
2024/25:3044 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 2 och 3 samt
2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 56.

Reservation 17 (S)

Reservation 18 (SD)

Reservation 19 (C)

Reservation 20 (MP)

10. Flyttning av fordon

Riksdagen avslår motionerna

2024/25:112 av Björn Tidland (SD),
2024/25:574 av Per Söderlund m.fl. (SD) och
2024/25:1528 av Malin Larsson och Peder Björk (båda S).

11. Vägtrafikregistret

Riksdagen avslår motionerna

2024/25:1286 av Carita Boulwén (SD) yrkande 1,
2024/25:1568 av Daniel Bäckström (C),
2024/25:2101 av Lars Beckman (M),
2024/25:2110 av Lars Beckman (M) och
2024/25:2281 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD).

12. Fordonsmålvakter

Riksdagen avslår motionerna

2024/25:564 av David Perez (SD),
2024/25:1385 av Mikael Eskilandersson m.fl. (SD) yrkandena 3, 4, 6
och 7,
2024/25:2056 av Niels Paarup-Petersen (C) yrkandena 2–4 och
2024/25:2418 av Oliver Rosengren m.fl. (M).

Reservation 21 (SD)

13. Vissa fordonsbestämmelser

Riksdagen avslår motionerna

2024/25:556 av Angelica Lundberg (SD),
2024/25:595 av Josef Fransson (SD) och
2024/25:1117 av Marlène Lund Kopparklint (M).

14. Historiska fordon och motorhobbyn

Riksdagen avslår motionerna

2024/25:12 av Josef Fransson (SD) yrkandena 2–5,
2024/25:1108 av Marlène Lund Kopparklint (M),
2024/25:1116 av Marlène Lund Kopparklint (M) och
2024/25:1530 av Marlène Lund Kopparklint (M).

15. Vägs skyltning

Riksdagen avslår motionerna

2024/25:619 av Mathias Bengtsson (KD),

2024/25:965 av Cecilia Rönn (L) och

2024/25:1062 av Christofer Bergenblock (C).

16. Vissa trafikbestämmelser

Riksdagen avslår motionerna

2024/25:101 av Gudrun Brunegård (KD),

2024/25:671 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD),

2024/25:680 av Eric Palmqvist och Mattias Eriksson Falk (båda SD),

2024/25:1092 av Alexandra Anstrell (M),

2024/25:2255 av Mattias Eriksson Falk m.fl. (SD),

2024/25:2268 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD),

2024/25:2690 av Monica Haider och Tomas Eneroth (båda S) och

2024/25:3019 av Markus Wiechel m.fl. (SD) yrkandena 1 och 2.

17. Vissa vägfrågor

Riksdagen avslår motionerna

2024/25:689 av Eric Palmqvist (SD),

2024/25:992 av Rickard Nordin (C),

2024/25:2283 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD),

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 16 och

2024/25:3178 av Bo Broman och Eric Westroth (båda SD).

Reservation 22 (C)

18. Vinterunderhåll av vägar

Riksdagen avslår motionerna

2024/25:1563 av Helena Lindahl och Daniel Bäckström (båda C),

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 17,

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 40 och

2024/25:3236 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 27.

Reservation 23 (S)

Reservation 24 (C)

19. Ideella föreningars kostnader för arrangemang på allmän väg

Riksdagen avslår motion

2024/25:548 av Lars Isacson (S).

Reservation 25 (MP)

20. Hanteringen av vissa avgifter på trafikområdet

Riksdagen avslår motion

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 98.

Reservation 26 (C)

Stockholm den 27 mars 2025

På trafikutskottets vägnar

Ulrika Heie

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Ulrika Heie (C), Aylin Nouri (S), Mattias Ottosson (S), Patrik Jönsson (SD), Sten Bergheden (M), Kadir Kasirga (S), Helena Gellerman (L), Carina Ödebrink (S), Ann-Sofie Lifvenhage (M), Magnus Jacobsson (KD), Oskar Svärd (M), Linus Lakso (MP), Johanna Rantsi (M), Sara-Lena Bjälkö (SD), Birger Lahti (V), Carl Nordblom (M) och Fredrik Stenberg (S).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I betänkandet behandlar utskottet fyra yrkanden i följdmotioner till regeringens proposition 2024/25:28 Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera. Vidare behandlar utskottet 105 yrkanden från allmänna motionstiden 2024/25. Förslagen rör en rad olika vägtrafik- och fordonsrelaterade ämnen, bl.a. en fossilfri fordonsflotta, laddinfrastruktur för elfordon, bilpooler, parkeringsfrågor och fordonsmålvakter. En förteckning över de behandlade förslagen finns i bilagan.

Under hösten 2024 behandlade utskottet frågor som i vissa delar berör vägtrafik och fordon i betänkande 2024/25:TU5 Infrastrukturfrågor. Utskottet avser även att senare under riksmötet behandla frågor som i vissa delar berör vägtrafik och fordon i sitt betänkande om trafiksäkerhet.

Vid utskottets sammanträde den 15 oktober 2024 informerade Transportstyrelsen om sitt arbete med skydd av känsliga registeruppgifter. Vidare informerade företrädare för Drivkraft Sverige om utbyggnaden av laddinfrastruktur vid utskottets sammanträde den 28 januari 2025.

Utskottets överväganden

En fossilfri fordonsflotta

Utskottets förslag i korthet

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

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

Motionerna

I kommittémotion 2024/25:2947 yrkande 85 i denna del anför Ulrika Heie m.fl. (C) att möjligheterna att konvertera bilar till mer miljövänlig drift bör förbättras. Dessa bilar ska då kunna ta del av samma stimulansåtgärder som ges till miljöbilar.

I kommittémotion 2024/25:1772 yrkande 13 föreslår Linus Lakso m.fl. (MP) att det införs ett slutdatum för försäljning av fossila drivmedel. Motionärerna lyfter fram att ett slutdatum kommer att medföra att allt fler som ska köpa nya fordon väljer fordon utan fossila drivmedel. Motionärerna föreslår vidare att det införs ett slutdatum för nyförsäljningen av mopeder med förbränningsmotorer (yrkande 12). Motionärerna framhåller att det i dag finns flera olika modeller av elmopeder på marknaden och att det är angeläget att marknaden inte tillförs nya modeller av elmopeder med förbränningsmotorer.

I kommittémotion 2024/25:2613 yrkande 112 föreslår Elin Söderberg m.fl. (MP) att det införs ett konverteringsstöd från fossildrift för fordon och farkoster. Motionärerna anför bl.a. att en viktig åtgärd för att minska utsläppen från den befintliga fordonsflottan är att konvertera bilar från fossildrift till exempelvis el- eller biogasdrift. Vidare anför motionärerna att man bör fasa ut nybilsförsäljningen av fossilbilar till 2025 (yrkande 113) och att ett slutdatum för försäljning av fossila drivmedel bör införas senast 2030 (yrkande 128).

Även i kommittémotion 2024/25:3071 yrkande 32 föreslår Emma Nohrén m.fl. (MP) att det införs ett stöd vid konvertering från fossildrift för fordon och farkoster.

I motion 2024/25:3128 anför Sten Bergheden (M) att det bör övervägas att ta fram en plan för hur vi ytterligare kan stärka Sveriges fordonskluster och hur vi kan göra Västsverige till ett ännu bättre kluster för utveckling av framtidens elektrifierade fordon. Motionären anser att detta skulle maximera nyttan av att det finns en sådan stor fordonskunskap i Västsverige.

Kjell-Arne Ottosson och Magnus Jacobsson (båda KD) föreslår i motion 2024/25:2293 att det tas ett samlat grepp om etanolens potential som ett

fossilfritt alternativ för bilister. Motionärerna framhåller att man med ett samlat grepp som omfattar att se över beskattningen av E100, justera pumplagen och uppdatera regelverket för konvertering av fordon på ett mycket kostnadseffektivt sätt skulle kunna stimulera fler bilister att börja köra fossilfritt utan att tvinga alla att skaffa en elbil. Motionärerna anför påtalat bl.a. att eftersom denatureringen av etanol för fordonsdrift inte är godkänd som fullständig denaturering innebär det att alkoholskatt skulle läggas på hundraprocentig etanol. I stället används därför etanol i blandad form som E85, vilket får till följd att bränslet inte längre är fossilfritt samt att man får en högre bränsleförbrukning, ett högre literpris och skadliga utsläpp.

Bakgrund

Sveriges miljömål och det klimatpolitiska ramverket

Det övergripande målet för miljöpolitiken är att till nästa generation lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta, utan att orsaka ökade miljö- och hälsoproblem utanför Sveriges gränser. De svenska klimatmålen är en del i miljömålssystemet och de är även en central del i Sveriges arbete med att leva upp till klimatavtalet från Paris. Begränsad klimatpåverkan är ett av de 16 miljökvalitetsmål som riksdagen har antagit. Miljömålen är en utgångspunkt för Sveriges nationella genomförande av FN:s Agenda 2030 med dess 17 globala mål för hållbar utveckling. Miljömålen kopplar även till andra tvärssektoriella mål, som EU:s mål om klimat och energi samt EU:s energi- och klimatramverk.

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

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

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

kommande avsnitt. Riksdagen behandlade skrivelsen i betänkande 2023/24:MJU15 (rskr. 2023/24:191).

Vägtrafikens utsläpp av växthusgaser

Utsläppen från inrikes transporter står för ungefär en tredjedel av Sveriges totala utsläpp av växthusgaser och ungefär hälften av växthusgasutsläppen i den s.k. ESR-sektorn (Effort Sharing Regulation, förordningen om ansvarsfördelning). Det är vägtrafiken som står för den största delen, knappt 95 procent, av utsläppen från transporterna i landet, varav personbilar står för ungefär 66 procent, medan tunga och lätta lastbilar står för drygt 32 procent. Av regeringens klimatredovisning i budgetpropositionen för 2025 (prop. 2024/25:1 bil. 4) framgår att utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter (exklusive inrikes flyg) 2022 uppgick till 13,6 miljoner ton koldioxid-ekvivalenter, vilket innebär att utsläppen var 10 procent lägre än 2021.

Enligt klimatredovisningen hade utsläppen minskat med 34 procent 2022 jämfört med 2010. Utsläppen har minskat trots att mängden trafik på vägnätet och personbilarnas vikt generellt sett har ökat. Bland annat har en ökad andel förnybart i drivmedelsmixen och ökad försäljning av laddbara fordon lett till minskade utsläpp, men även EU:s koldioxidkrav på nya lätta och tunga fordon är styrmedel som stöder omställningen mot minskade utsläpp. Enligt regeringen kan de högre priserna på drivmedel ha bidragit till ökat omställningstryck och minskad försäljning och därmed minskade utsläpp under 2022.

Naturvårdsverket framhåller på sin webbplats att transporter har stor påverkan på klimatet och att förbränning av fossila bränslen står för det största bidraget till klimatförändringarna både i Sverige och i övriga världen. Naturvårdsverket anför vidare att utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter står för knappt en tredjedel av Sveriges totala utsläpp (2024-12-17). Huvuddelen, över 90 procent, av växthusgasutsläppen inom transportsektorn, kommer från vägtrafiken. För att nå Sveriges etappmål för inrikes transporter 2030 anser Naturvårdsverket att det behövs dels ytterligare insatser för att öka andelen biodrivmedel, dels betydligt energieffektivare fordon och ökad elektrifiering, samtidigt som utvecklingen behöver gå mot en ökad transporteffektivitet i transportsystemet.

I Trafikanalys senaste uppföljning (rapport 2024:4) av de transportpolitiska målen konstateras att energieffektiviteten inom transportsektorn har utvecklats positivt sedan 2009 när det gäller person- och godstransporter på väg. Utvecklingstakten är dock låg i förhållande till de förhoppningar som finns om att effektivisering ska bidra till att nå uppställda etappmål. Myndigheten gör sammantaget bedömningen att transportsystemet inte har närmat sig det övergripande målet, även om ett antal av de nyckelmått som ingår i uppföljningen visar att transportsystemet i vissa avseenden har utvecklats i en hållbar riktning. Under 2022 minskade utsläppen från inrikes transporter relativt kraftigt, som en följd av en skärpt reduktionsplikt och den fortsatt starka utvecklingen när det gäller laddbara fordon. Under 2023 förändrades

utsläppen bara marginellt sedan året före. Hösten 2023 beslutade regeringen om styrmedelsförändringar som Trafikanalys bedömer kommer att leda till ökade utsläpp (prop. 2023/24:1). Trafikanalys bedömer därmed att ytterligare åtgärder kommer att behövas både för att kompensera för dessa förändringar och för att sluta det återstående gapet till 2030, om det ska bli troligt att etappmålet nås i tid.

Enligt preliminära siffror från Trafikverket (TRV 2024/14922) var utsläppen av växthusgaser från vägtrafiken i princip oförändrade under 2023 jämfört med 2022. Trafikverket konstaterar att trafikarbetet med lätta fordon (personbilar och lätta lastbilar) preliminärt ökade med 1,2 procent under 2023 jämfört med 2022. Det innebär att trafikarbetet med lätta fordon nästan är uppe i samma nivå som före pandemin. Den tunga trafiken minskade i stället med 2,3 procent under 2023 jämfört med 2022. Trafikverket pekar vidare på att koldioxidutsläppen från nya personbilar minskade under 2023 från 67 gram per kilometer 2022 till preliminärt 61 gram per kilometer 2023. Minskningen beror till största delen på en ökning av andelen elbilar i nybilsregistreringen samt energieffektivare icke-laddbara bilar. Till effektiviseringen av hela personbilsflottan bidrar även utskrotning och minskad användning av äldre, mindre energieffektiva fordon.

Andelen biodrivmedel och el inom vägtransportsektorn var ungefär 31 procent under 2023, vilket var ungefär samma som året före. Enligt Trafikverket var biodrivmedelsanvändningen i princip oförändrad då reduktionsplikten för 2023 var densamma som 2022. Preliminärt användes ca 20 terawattimmar (TWh) biodrivmedel och 1,4 TWh el till vägtrafiken under 2023. Totalt minskade utsläppen av växthusgaser från vägtrafiken under 2023 med ca 20 000 ton, vilket motsvarar 0,2 procent av vägtrafikens totala utsläpp. Fordonsflottan blev mer energieffektiv (inklusive elektrifiering), men samtidigt ökade trafiken, vilket nästan tog ut effektiviseringseffekten.

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

Den 30 januari 2025 publicerade Statistiska centralbyrån (SCB) statistik som visar att utsläppen av växthusgaser från den svenska ekonomin ökade med 6,4 procent under tredje kvartalet 2024 jämfört med samma kvartal 2023. En sektor där utsläppen ökade är transportbranschen, där ökningen uppgick till 7 procent. Enligt SCB kan utsläppsökningarna från den svenska ekonomin i stor utsträckning kopplas till ökade leveranser av fossil diesel i förhållande till den totala dieselanvändningen. Den 1 januari 2024 förändrades reduktionsplikten (andelen biodrivmedel) från 30,5 procent till 6 procent för diesel och från 7,8 procent till 6 procent för bensin.

Fossilfritt Sverige är ett nationellt initiativ som regeringen startade 2015 inför FN:s klimatmöte i Paris. Fossilfritt Sverige samlar företag, kommuner,

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

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

Försäljning av miljöfordon

Enligt Trafikanalys officiella statistik nyregistrerades drygt 277 000 personbilar under 2024, vilket var 7 procent färre än under 2023. De laddbara personbilarna utgjorde en majoritet av nyregistreringarna under 2024. Detsamma gällde 2023. Under 2024 nyregistrerades knappt 95 000 elbilar (ca 34 procent) och drygt 63 000 laddhybrider (ca 23 procent). Andelen laddbara personbilar var därmed 57 procent av alla nyregistrerade, en minskning från 58 procent under 2023.

Trafikanalys korttidsprognos för 2024–2027 visar att det sker en omfördelning från elbilar till laddhybrider. Enligt prognosen kommer andelen laddbara personbilar att öka till 44 procent under prognostiden. Andelen laddhybrider bedöms också öka något och utgöra 25–26 procent av de nyregistrerade personbilarna 2024–2027. År 2027 bedöms således andelen laddbara personbilar vara 69–70 procent av alla nyregistrerade personbilar. Bakgrunden till bedömningen är att främst elbilar påverkas av att bonusen togs bort i slutet av 2022. Därmed får laddhybrider och andra hybridtekniker ett bättre relativpris gentemot elbilar.

EU-bestämmelser om utsläpp från nya lätta fordon

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

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

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

EU:s förordning om koldioxidutsläpp från nya tunga fordon

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

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

Om etanol för fordonsdrift

Klimat- och miljöminister Romina Pourmokhtari (L) konstaterade i mars 2024 i sitt svar på fråga 2023/24:815 om bestämmelserna om denaturering av etanol för fordonsdrift att det av alkohollagen (2010:1622) framgår att teknisk sprit som ska användas eller säljas inom landet ska vara denaturerad på ett sätt som så långt som möjligt hindrar förtäring av spriten utan att hindra den avsedda användningen. Ovanstående innebär enligt statsrådet att det är tillåtet att ha åtminstone 99,95 procent etanol i E100, så länge bränslet smakar tillräckligt illa för att drickas. Skälet till denna bestämmelse i alkohollagen är att värna folkhälsan. Statsrådet framhåller vidare att MTBE och isobutanol inte är godkända för att fullständigt denaturera alkohol, såsom etanol, för att befrias från punktskatt enligt kommissionens förordning (EEG) nr 3199/93 om ömsesidigt erkännande av förfaranden för att fullständigt denaturera alkohol för att erhålla punktskattebefrielse. Dessa ämnen är giftiga för vattenmiljön

och kan orsaka irritation i luftvägarna. Statsrådet pekade också på att det av destillationstekniska skäl dessutom är mycket svårt och framför allt dyrt att rena etanolen, bl.a. att ta bort vatten, till mer än 96 procent, och att det också är därför som den etanol som används i bussar i Sverige och i övriga EU innehåller högst 95 procent etanol. Vidare anförde statsrådet att den främsta anledningen till att fordons- och drivmedelstillverkarna valt att satsa på E85 i stället för E100 är att E85 har bättre köld- och tändningsegenskaper än E100. I Sverige blir E85 under vintertid E75 av denna anledning, vilket innebär att andelen bensin ökar från 15 till 25 procent under vintern. Statsrådet pekade även på att kallstartsutsläppen förbättras vid ökad tillsats av bensin.

Pågående arbete

Budgetpropositionen för 2025

I budgetpropositionen för 2025 (prop. 2024/25:1 utg.omr. 22) framhåller regeringen att ett väl fungerande, långsiktigt hållbart och tillförlitligt transportsystem där alla trafikslag utvecklas och bidrar till de transportpolitiska målen är en förutsättning för att hela Sverige ska fungera. Transportsektorn har också en avgörande roll för Sveriges klimatomställning. Transportsektorns klimatomställning behöver enligt regeringen påskyndas för att Sverige ska nå sina klimatmål och åtaganden inom EU. Genom mer elektrifiering och ökad användning av fossilfria drivmedel ska transportsektorn bidra till klimatomställningen. För att förbättra Transportstyrelsens möjligheter att genomföra EU-reglering med nya fordonskrav som bidrar till klimatomställningen av fordonsflottan, föreslår regeringen i budgetpropositionen att anslaget 1:12 Transportstyrelsen ökas med 40 miljoner kronor.

För att ytterligare bidra till transportsektorns klimatomställning föreslår regeringen även en förlängning av stödet till laddinfrastruktur (utg.omr. 21) och av satsningen på klimatpremier (utg.omr. 20) som får användas för att främja marknadsintroduktion av fordon med låga utsläpp av växthusgaser samt utfasning av fordon med höga utsläpp av växthusgaser. Slutligen införs en elbilspremie (utg.omr. 20) riktad till grupper i behov av stöd t.ex. i glesbygd förutsatt kommissionens godkännande. För en mer detaljerad beskrivning av de olika satsningarna, se avsnittet Laddinfrastruktur för elfordon.

Riksdagen fattade i december 2024 beslut i enlighet med regeringens förslag (bet. 2024/25: MJU1, rskr. 2024/25:119, bet. 2024/25: NU3, rskr. 2024/25:106 och bet. 2024/25: TU1, rskr. 2024/25:101).

Regeringens klimatpolitiska handlingsplan

I regeringens klimatpolitiska handlingsplan (skr. 2023/24:59) som presenterades i december 2023 anför regeringen att utsläppen från inrikes transporter utgör mer än hälften av Sveriges utsläpp inom ansvarsfördelningsförordningen (ESR) och en tredjedel av Sveriges samlade växthusgasutsläpp. Regeringen konstaterar att transportsektorns klimatomställning därför är av avgörande

betydelse för att kunna nå Sveriges åtagande att minska utsläppen inom ESR-sektorn med 50 procent till 2030 jämfört med 2005, liksom Sveriges långsiktiga klimatmål om nettonollutsläpp senast 2045. Målen ska enligt regeringen nås i huvudsak genom en elektrifiering av transportsektorn, men även genom ökad användning av fossilfria drivmedel, såsom etanol, och ökad transporteffektivitet. Vidare anför regeringen att det behövs en stärkt samordning av transportsektorns klimatomställning och att en myndighet bör få i uppgift att samordna sektorns omställningsarbete. Sverige bör även ta en aktiv roll inom internationella klimatsamarbeten på transportområdet för att driva på för en global omställning av transportsektorn till i princip nollutsläpp och för ökad export av svenska produkter och tjänster med liten klimatpåverkan.

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

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

Tabell Åtgärdspaket för omställning till nollutsläppsfordon

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

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

Regeringen föreslår också att det införs en fordonsmärkning för lätta fordon för att främja konsumenters val av klimatsmarta fordon. Utöver utsläpp ur

avgasröret bör märkningen enligt regeringen även redovisa fordonets energieffektivitet och livscykelutsläpp. Vidare bör det enligt regeringen analyseras hur beräkningarna av livscykelutsläpp för fordon kan förbättras liksom hur fordonsmärkningen kan utformas på ett begripligt sätt.

Om utfasning av fossila drivmedel

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

Utredningens förslag har remissbehandlats och ärendet bereds inom Regeringskansliet.

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

Om konverteringsstöd

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

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

inslag i anpassningen till transportsektorns utsläppsmål, såvida bilägarens beslut är välinformerat.

Fordonsstrategisk forskning och innovation

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

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

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

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet behandlade motionsyrkanden om en fossilfri fordonsflotta senast i betänkande 2023/24:TU13 Vägtrafik- och fordonsfrågor. Utskottet konstaterade att det pågår ett omfattande arbete med att skapa förutsättningar för en fossilfri fordonsflotta, och därför såg inte utskottet att det fanns skäl att ta något initiativ med anledning av motionsförslagen. Utskottet avstyrkte motionsförslagen och riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

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

Transportsektorns omställning bör enligt utskottet ske genom elektrifiering, ökad användning av fossilfria drivmedel och ökad transporteffektivitet. Omställningen av fordonsflottan är i hög grad sammanlänkad med elektrifieringen, och utskottet ser därför positivt på att regeringen i den klimatpolitiska handlingsplanen från december 2023 och i budgetpropositionen för 2025 presenterat en rad angelägna åtgärder som syftar till att påskynda omställningen till nollutsläppsfordon. Åtgärderna omfattar bl.a. stora stöd till företag, kommuner och regioner för att skynda på marknadsintroduktion av miljövänliga och eldrivna lätta och tunga lastbilar samt bussar, en ny elbilspremie som ska riktas till grupper i behov av stöd, t.ex. i glesbygd, samt en skrotningspremie för äldre bilar med förbränningsmotor. Utskottet välkomnar åtgärderna och konstaterar att regeringen i och med detta nu påskyndar omställningen av såväl tunga som lätta fordon ytterligare.

För att fordonsflottan ska kunna ställa om krävs det enligt utskottet även att utbyggnaden av laddinfrastrukturen fortsätter. Här pågår ett omfattande arbete, något som berörs närmare i avsnittet Laddinfrastruktur för elfordon. När det gäller frågan om att fasa ut fossila drivmedel delar utskottet regeringens bedömning i den klimatpolitiska handlingsplanen att frågan kräver en utökad samhällsanalys och att tydliga förutsättningar bör ges i god tid. Det behövs en väl avvägd, långsiktig och samhällsekonomiskt hållbar politik som tar hänsyn till både klimatmål och samhällsekonomiska effekter. Utskottet påminner i sammanhanget även om att det fr.o.m. 2035 inte längre kommer att säljas nya personbilar eller lätta lastbilar med förbränningsmotor inom EU, enligt EU:s beslutade koldioxidkrav för lätta fordon.

När det gäller motionsförslagen om konvertering av fordon påminner utskottet om att Konjunkturinstitutet har utrett frågan om att konvertera befintliga fordon till lågutsläppsfordon så att de kan drivas med el eller förnybara drivmedel. Utredningen bereds inom Regeringskansliet och utskottet avser att följa den fortsatta utvecklingen i ärendet.

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

Sammanfattningsvis konstaterar utskottet att det pågår ett omfattande arbete med att skapa förutsättningar för en fossilfri fordonsflotta. Därmed ser utskottet inte skäl att för närvarande ta något initiativ med anledning av motionsförslagen. Utskottet föreslår därför att riksdagen avslår motionerna 2024/25:1772 (MP) yrkandena 12 och 13, 2024/25:2293 (KD), 2024/25:2613

(MP) yrkandena 112, 113 och 128, 2024/25:2947 (C) yrkande 85 i denna del, 2024/25:3071 (MP) yrkande 32 och 2024/25:3128 (M).

Tillgång till fossilfri tankning

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om tillgång till fossilfri tankning. Utskottet hänvisar bl.a. till att det redan pågår ett intensivt arbete med att förbättra tillgången till både biodrivmedel och elektrobränslen i hela landet.

Jämför reservation 3 (C) och 4 (MP).

Motionerna

I kommittémotion 2024/25:2947 yrkande 85 i denna del anför Ulrika Heie m.fl. (C) att pumplagen bör ses över för att möjliggöra fler fossilfria drivmedel. I yrkande 92 anför motionärerna att en nationell plan bör beredas för att identifiera kritiska stråk där nyttjandegraden av bränslecellsfordon väntas vara hög, för att möjliggöra en snabbare utbyggnad av vätgasinfrastrukturen med nationell samordning samt identifiering av strategiska noder för vätgasproduktion. Vidare anför motionärerna i yrkande 93 att regeringen skyndsamt bör återkomma med förslag till en nationell handlingsplan i enlighet med förordningen om infrastruktur för alternativa bränslen.

I kommittémotion 2024/25:2613 yrkande 115 anför Elin Söderberg m.fl. (MP) att det bör tas fram en nationell plan för tankställen för biogas.

Bakgrund

Pumplagen

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

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

I direktiv 2014/94/EU om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen (AFID) ställdes krav på att medlemsstaterna skulle ta fram handlingsprogram för utbyggnaden av infrastruktur för alternativa drivmedel. Som en del av 55-procentspaketet presenterade EU-kommissionen i juni 2021 ett förslag till reviderat direktiv, nu i form av en förordning om utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen (AFIR). Sommaren 2023 antogs Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/1804 om utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel och om upphävande av direktiv 2014/94/EU. AFIR-förordningen tillämpas fr.o.m. den 13 april 2024. AFIR har i huvudsak samma innehåll som det upphävda direktivet. Omfattningen av målen och kraven har emellertid utökats i AFIR jämfört med AFID.

AFIR innehåller mål för omfattningen och placeringen av den infrastruktur för alternativa drivmedel som medlemsstaterna ska uppnå vid olika angivna tidpunkter. Till exempel anges det hur många laddstationer för lätta och tunga motorfordon det ska finnas i en medlemsstat, och vilket avstånd det ska vara mellan stationerna. Det anges mål för antalet av tankstationer för vätgas och flytande metan för vägfordon. Målen och vissa andra krav ska antas av varje medlemsstat i ett nationellt handlingsprogram, som ska utvärderas och följas upp löpande. Utöver mål för utbyggnaden av infrastrukturen innehåller AFIR bestämmelser som ska bidra till att underlätta för konsumenter och andra användare att t.ex. hitta och använda sig av ladd- och tankstationer genom krav på information om stationernas placering och genom reglering av rätten att använda vissa betalningsmetoder. Bindande standarder för laddstationernas och tankstationernas utformning anges också i EU-förordningen.

AFID har genomförts i Sverige genom lagen (2016:915) om krav på installationer för alternativa drivmedel och förordningen (2016:917) om krav på installationer för alternativa drivmedel. Lagen innehåller bestämmelser om hur installationer för alternativa drivmedel ska vara utformade och om information till användarna av sådana installationer. Bland annat anges att avgifter för att ladda elfordon vid laddpunkter som är tillgängliga för allmänheten ska vara skäliga, objektiva och icke-diskriminerande. I december 2023 publicerades departementspromemorian Kompletterande bestämmelser till EU-förordningen om utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel (LI2023/03862). I promemorian föreslås lag- och förordningsändringar som bedöms vara nödvändiga för att komplettera AFIR. Den 23 maj beslutade regeringen sedermera om propositionen Kompletterande bestämmelser till EU-förordningen om utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel och den 31 december 2024 trädde lagen (2024:960) om infrastruktur för alternativa drivmedel i kraft (prop. 2023/24:145, bet. 2024/25:TU3, rskr. 2024/25:19). Den 30 juni 2024 trädde förordningen (2024:460) om infrastruktur för alternativa drivmedel i kraft. Lagen innebär bl.a. att kommunerna ska fortsätta

att ha ansvar för att utöva tillsyn över att kraven på tankstationer för väte uppfylls. I övrigt regleras i lagen möjligheten att överlämna tillsynsuppgifter till en privat aktör samt tillsynsmyndigheternas möjligheter att besluta om förelägganden, rätt att ta ut avgift för tillsyn, ärendehandläggning samt överklagande.

Vätgas som fordonbränsle

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

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

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

Biogas som fordonbränsle

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

I maj 2018 gav regeringen Energimyndigheten i uppdrag att utlysa medel för att utveckla och använda flytande biogas i kombination med inrättandet av ett innovationskluster för flytande biogas (N2018/02934/FÖF). Syftet var bl.a. att främja omställningen till fossilfrihet för tunga transporter men också att

verka för demonstration, tillämpning och spridning av teknik för produktion av flytande biogas, drift med gasfordon i regional- och eller lokaltrafik, och kombinationer av dessa tekniker i Sverige.

Enligt Energimyndigheten har den totala mängden fordonsgas som levereras varit stabil under de senaste åren i Sverige. Statistiken för 2023 visar att den totala mängden fordonsgas minskade med 2 procent jämfört med 2022. Under 2023 ökade samtidigt leveranserna av flytande fordonsgas med 75 procent. Andelen förnybart i fordonsgasen steg från 60 procent 2012 till 96 procent under 2020 och har varit stabil sedan dess. Antalet publika tankställen för gas ökade successivt under perioden 2012–2022. År 2023 minskade dock antalet med en station. Sedan 2012 har antalet publika tankställen ökat med 65 procent, medan antalet icke-publika tankställen har minskat under samma period. Under 2023 skedde dock små ökningar av både icke-publika tankställen och tankställen för bussar.

Pågående arbete

En analys av pumplagen

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

Förslag i departementspromemorian om en ny reduktionsplikt

I september 2024 publicerades departementspromemorian Hållbarhetskriterier för vissa bränslen och en ny reduktionsplikt (KN2024/01751). I promemorian föreslås bl.a. att den nya reduktionsplikten för bensin och diesel ska bli mer teknikneutral och stimulera till fortsatt elektrifiering genom att det blir möjligt att uppfylla reduktionsplikten även med el från publika laddstationer. Nivåerna för de utsläppsminskningar som ska åstadkommas av den nya reduktionsplikten höjs från 6 till 10 procent för både bensin och diesel. Syftet med förslaget är att det s.k. ESR-åtagandet för 2030 ska kunna nås. Promemorians förslag har remissbehandlats och ärendet bereds inom Regeringskansliet.

EU-stöd till infrastruktur för alternativa drivmedel

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

Under 2024 öppnades en ansökningsomgång som rör faciliteten för infrastruktur för alternativ bränslen (Alternative Fuel Infrastructure Facility) som omfattar medfinansiering av infrastruktur för alternativa drivmedel i syfte att bidra till minskade koldioxidutsläpp inom TEN-T. Det finns en direkt koppling till målen inom AFIR. Utlysningen omfattar bl.a. vägar. Under perioden 2021–2023 beviljades medel för bl.a. laddstationer för vätgas.

Nationell handlingsplan för utbyggnad av laddinfrastruktur och tankinfrastruktur för vätgas

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

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

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

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

Med utgångspunkt i målbilden för den framtida infrastrukturen och den genomförda analysen föreslår Energimyndigheten och Trafikverket även ett drygt tiotal åtgärder som rör vätgas för transportsektorn. Numera är Energimyndigheten utsedd till statistikansvarig myndighet för infrastruktur inom energiområdet enligt förordningen (2001:100) om den officiella statistiken. Övriga förslag bereds inom Regeringskansliet.

Regeringens klimatpolitiska handlingsplan

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

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

Under våren 2022 genomförde Energimyndigheten en första utlysning för regionala elektrifieringspiloter för tung trafik. Intresset för utlysningen var stort, och totalt beviljades stöd till 140 laddstationer, 12 vätgastankstationer samt 1 kombinerad ladd- och vätgastankstation för totalt 1,4 miljarder kronor. Efter regeringens förslag i budgetpropositionen för 2025 har satsningen på utbyggnad av ladd- och tankinfrastruktur för tunga fordon förlängts. Satsningen innebär att 930 miljoner kronor anvisats inom utgiftsområde 21 Energi för 2025. För 2026 och 2027 beräknas anslaget till 605 miljoner kronor respektive 1 155 miljoner kronor. Energimyndigheten planerar under 2025 tre utlysningar för laddinfrastruktur: en som avser tunga fordon med inriktningarna laddning vid lastning, lossning och service, en som avser publik laddning för tunga fordon längs ”vita sträckor” och en som avser kapacitetshöjning av publik laddinfrastruktur.

Regeringen bedömer i klimathandlingsplanen att vätgasteknik och tankinfrastruktur är viktigt för att minska utsläppen från bl.a. tunga transporter. Arbetet med att identifiera och bidra till att undanröja hinder så att användning,

produktion, distribution och lagring av vätgas på ett samhällsekonomiskt effektivt sätt kan integreras i energisystemet bör fortsätta, bl.a. för att minska utsläppen i transportsektorn.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har tidigare hanterat frågor om fossilfri tankning och tillgång till laddning i betänkande 2023/24:TU13 Vägtrafik- och fordonsfrågor. Utskottet konstaterade att det pågår ett intensivt arbete med att förbättra tillgången till både biodrivmedel och elektrobränslen i hela landet. Därmed såg inte utskottet att det fanns skäl att ta något initiativ med anledning av motionsyrkandena utan föreslog att riksdagen skulle avslå dem. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis påminna om den lagstadgade skyldighet som finns i den s.k. pumplagen att tillhandahålla förnybara drivmedel för att därigenom förbättra tillgängligheten till sådana drivmedel i hela landet. Det bakomliggande motivet till lagstiftningen var att lagstiftaren ansåg att tillgängligheten var ett av de största hindren för en ökad användning av förnybara drivmedel. Utskottet vill i sammanhanget även påminna om den nya EU-förordning om utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel som tillämpas sedan den 13 april 2024 och där omfattningen av målen och kraven har utökats jämfört med det numera upphävda AFID. Utskottet påminner i sammanhanget också om att EU-förordningen har kompletterats i svensk rätt med en ny lag och förordning om infrastruktur för alternativa drivmedel.

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

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

Utskottet ser positivt på den pågående utbyggnaden av vätgasstationer i landet, som sker med bl.a. investeringsstöd från EU. Utskottet ser också fram emot den fortsatta beredningen av kvarvarande förslag från Energimyndigheten och Trafikverket i den nationella handlingsplan för laddinfrastruktur och tankinfrastruktur för vätgas som myndigheterna redovisade i november 2023. Utskottet noterar vidare att användningen av flytande fordonsgas ökade kraftigt under 2023 jämfört med året före liksom att antalet publika tankställen för gas ökat med ca 65 procent sedan 2012, vilket utskottet ser som en positiv utveckling.

Utskottet kan sammanfattningsvis konstatera att det pågår ett intensivt arbete med att förbättra tillgången till både biodrivmedel och elektrobränslen i hela landet i syfte att underlätta för alternativa bränslen. Enligt utskottet saknas det därför skäl att för närvarande ta något initiativ med anledning av motionsförslagen. Utskottet avstyrker därför motionerna 2024/25:2613 (MP) yrkande 115 och 2024/25:2947 (C) yrkande 85 i denna del.

Laddinfrastruktur för elfordon

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om laddinfrastruktur för elfordon. Utskottet konstaterar att det pågår ett mycket aktivt arbete med att utveckla laddinfrastrukturen för elfordon och välkomnar de initiativ som regeringen tagit på området.

Jämför reservation 5 (S), 6 (V), 7 (C) och 8 (MP).

Motionerna

I partimotion 2024/25:2954 yrkande 4 anför Muharrem Demirok m.fl. (C) att man behöver se över möjligheten att bygga ut Sveriges laddinfrastruktur med incitament för hem, bostadsrättsföreningar och arbetsplatser samt på parkeringsplatser, vägar och farleder samt se över regelverken för bidrag och installation. Vidare anför motionärerna att knutpunkter på landsbygden, såsom bemannade mackar och lanthandlare, bör få möjlighet att bli snabbladdpunkter samtidigt som ideella föreningar med svag ekonomi, som bygdegårdar eller kyrkor, måste kunna undantas från krav på laddpunkter där det blir ekonomiskt orimligt. Motionärerna betonar att en förutsättning för fortsatt elektrifiering och omställning av fordonsflottan är att infrastrukturen för att ladda och tanka grönt är väl utbyggd. Motionärerna pekar även på behovet av stöd för installation av laddpunkter, incitament för laddmöjligheter på arbetsplatser och ett statligt ansvar för laddinfrastruktur i hela landet, utan vita fläckar. Motionärerna tar även upp behovet av att införa en ”rätt till laddning” i anslutning till privatägda lägenheter med möjlighet att installera en laddpunkt på egen bekostnad med ett mål om minst 150 000 offentliga laddpunkter till 2030 (yrkande 5). Vidare anser motionärerna att snabbladdning ska erbjudas

för fordon på Trafikverkets alla rastplatser runt om i landet, så att externa leverantörer snabbt kan bygga ut laddinfrastrukturen (yrkande 24). Slutligen anför motionärerna att regeringen i förhandlingar ska verka för att alla laddoperatörer inom EU ska erbjuda enkla betalningslösningar (yrkande 41).

I kommittémotion 2024/25:3126 yrkande 17 betonar Gunilla Svantorp m.fl. (S) behovet av en snabb, smart och samhällsekonomiskt effektiv elektrifiering för att transportsektorn ska ställa om till i princip nollutsläpp av växthusgaser till 2045 och därmed bidra till att Sverige når klimatmålen. Vidare anför motionärerna att laddinfrastrukturen måste byggas ut i en sådan takt att den inte blir ett hinder för elektrifieringen av transportsektorn (yrkande 18). Slutligen efterfrågar motionärerna en översyn av möjligheterna att samordna information om elbilsaddare längs vägarna för att underlätta för användarna (yrkande 19).

I kommittémotion 2024/25:3234 yrkande 24 anför Malin Östh m.fl. (V) att regeringen bör återkomma med ett finansierat förslag till en satsning på elektrifiering av transportsektorn med en fungerande laddinfrastruktur i hela Sverige. Motionärerna framhåller att de delar regeringens bedömning att elektrifiering av transportsektorn är en viktig del av de kraftfulla åtgärder som behövs för att utsläppen från transporter ska minska i snabbare takt än hittills för att nå transportsektorns klimatmål 2030. Motionärerna anser därför att det är märkligt att regeringens infrastrukturproposition (prop. 2024/25:28) inte innehåller några konkreta förslag på detta område.

I kommittémotion 2024/25:2947 yrkande 79 anför Ulrika Heie m.fl. (C) att man behöver verka för en nationell strategi för en ökad elektrifiering av Sveriges transporter, med elinfrastruktur till det aktuella vägnätet, en utbyggnadsplan för lastbilsanpassad laddinfrastruktur, översyn av beslutsprocesser och samarbete med andra länder för att sätta en standard. Motionärerna betonar bl.a. att det är viktigt med fortsatta satsningar på elektrifiering och att Trafikverket i högre utsträckning än i dag måste prioritera kommersialisering och utrustning av system för eldrift. Vidare pekar motionärerna på behovet av att underlätta laddning av elfordon genom att den privatperson, det företag eller den bostadsrättsförening som äger en laddpunkt enkelt ska kunna tillgängliggöra den för uthyrning (yrkande 90).

I kommittémotion 2024/25:3169 yrkande 70 efterlyser Rickard Nordin m.fl. (C) en översyn av möjligheten att införa nationella mål för täthet av laddpunkter. Vidare pekar motionärerna på att publika laddstationer måste möjliggöra betalning via roaming, ha öppna gränssnitt och vara redo för V2X (vehicle-to-everything) samt ge tydlig och jämförbar information om priser vid betalning för laddning (yrkande 71).

I kommittémotion 2024/25:3239 yrkande 9 anför Ulrika Heie m.fl. (C) att det bör tas fram en nationell strategi för elektrifiering av de tunga godstransporterna. Motionärerna betonar att detta är något som även branschen efterfrågar.

I kommittémotion 2024/25:2613 yrkande 114 anför Elin Söderberg m.fl. (MP) att Energimyndighetens och Trafikverkets åtgärdslista för utbyggnaden

av laddinfrastruktur i hela landet (ER 2023:23) bör genomföras samt framhåller behovet av ett ökat statligt ansvar för s.k. vita fläckar på kartan över laddstolpar. Vidare tar motionärerna upp behovet av att underlätta för långsamladdning och att utreda hur en lagstiftning som ger ”tillträde till laddning” kan utformas (yrkande 118). Slutligen tar motionärerna upp behovet av att utveckla riktade stöd för ladd- och tankinfrastruktur, byte av batterier och transport av batterier till arbetsmaskiner (yrkande 119).

I kommittémotion 2024/25:3071 yrkande 27 tar Emma Nohrén m.fl. (MP) också upp behovet av att utveckla riktade stöd för ladd- och tankinfrastruktur, byte av batterier och transport av batterier till arbetsmaskiner.

I kommittémotion 2024/25:3235 yrkande 15 betonar Linus Lakso m.fl. (MP) behovet av att säkerställa laddplatser för såväl lätta fordon som tung trafik. Motionärerna anför att detta är helt nödvändigt för att klara klimatomställningen.

I motion 2024/25:3117 anför Eric Westroth (SD) att det bör införas en lagstiftning som gör det obligatoriskt för tankstationer att tydligt skylta priset för el per kilowattimme (kWh) på samma sätt som man är skyldig att skylta priset för bensin och diesel. Motionären betonar att detta stärker konsumentskyddet och främjar en rättvis övergång till eldrivna fordon.

Bakgrund

Allmänt om elfordon och laddning

Elfordon är ett samlingsbegrepp för fordon som på något sätt kan drivas med en elmotor. Ett laddbart fordon är ett fordon som kan ladda sitt batteri med el från elnätet. Det finns två olika typer av laddbara fordon: helelektriska och laddhybrider. Laddbara fordon består främst av personbilar, men det finns även elbussar, elfärjor och andra typer av elfordon.

Elfordon kan laddas konduktivt (med kabel) eller induktivt (trådlöst). De kan vidare laddas genom statisk laddning (som snabbaddning eller hemma-laddning) eller genom dynamisk laddning (som elvägar).

Det finns olika typer av laddstationer. Det kan handla dels om icke-publik laddning, dvs. en laddstation som är placerad vid bostaden eller vid arbetsplatsen, dels om publik laddning, dvs. en laddstation som står placerad där vem som helst kan ladda bilen. En laddstation består av en eller flera individuella laddpunkter. Enligt Statistikdatabasen ELIS – Elbilen i Sverige fanns det 45 159 publika laddpunkter i Sverige i december 2024.

Det finns vidare två typer av laddeffekter: normalladdning (mindre än 22 kilowatt) och snabbaddning (mer än 22 kilowatt). Enligt klimathandlingsplanen från december 2023 är 80–90 procent av elbilsaddningen icke-publik laddning.

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

Det finns även batteribytessystem som innebär att man byter elbilens batteri på en batteribytarstation, vilket bara tar några minuter. I Sverige finns det i dag endast ett mindre antal sådana batteribytarstationer.

Gällande rätt

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

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

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

Stödssystem för att möjliggöra utbyggnaden av laddinfrastruktur

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

När det gäller Trafikverkets ekonomiska stöd för att skynda på utbyggnaden på de platser där snabbaddare saknas kan det konstateras att Trafikverket har beviljat stöd i olika omgångar. I augusti 2023 beviljades stöd till 17 nya snabbaddstationer, motsvarande ca 96 miljoner kronor. I april 2024 delades ca 100 miljoner kronor ut till nya snabbaddstationer på 29 sträckor. Senaste gången då stöd beviljades var under sommaren 2024. De nya

stationerna ska enligt Trafikverket vara färdigställda och i drift senast 2025. De ska kunna leverera minst 150 kilowatt under tre timmar. De flesta beviljade stöden går till att bygga snabbladdare i de nordligaste länen. Förutom de 61 som redan är i drift ska 43 till öppna senast 2025 enligt Trafikverkets webbplats (2024-05-21). Trafikverket betonar att alla ska kunna köra genom hela landet med elfordon, och snabbladdning behövs för att det ska vara möjligt att göra längre resor. Trafikverket menar att längre etableringstid, lägre driftskostnader och bättre möjligheter till elnätsanslutning, tack vare energilager, har gjort det mer attraktivt att bygga snabbladdstationer. Det önskade avståndet mellan snabbladdstationer på en sträcka kan variera från sex till tio mil. Det kortare avståndet är en del i en EU-överenskommelse om att ska finnas laddstationer för lätta och tunga fordon på max 60 kilometers avstånd inom TEN-T. Där ingår Europavägar och vissa riksvägar.

För tunga godstransporter har utbyggnaden av ladd- och tankinfrastruktur inlets genom stöd till regionala elektrifieringspiloter med syftet att påskynda elektrifieringen av regionala tunga godstransporter på väg. Energimyndigheten administrerar stödet. Fram till 2023 hade 140 laddstationer beviljats medel, och myndigheten avsåg att besluta om stöd till ytterligare ett hundratal laddstationer för tunga fordon under 2023. Under 2025 planerar Energimyndigheten tre nya utlysningar för laddinfrastruktur för tunga fordon.

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

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

Några tidigare initiativ när det gäller elektrifiering

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

Hösten 2020 inrättade den dåvarande regeringen en elektrifieringskommission för att påskynda arbetet med elektrifiering av de tunga vägtransporterna och transportsektorn som helhet. I december 2021 överlämnade Elektrifieringskommissionen sin handlingsplan för elektrifiering av de mest trafikerade vägarna i Sverige. Handlingsplanen pekade ut den övergripande inriktningen för hur eldrivna fordon ska kunna laddas och hur vätgas ska kunna tankas längs större vägar genom att tydliggöra ansvarsfördelning och redovisa åtaganden från berörda aktörer. I september 2022 publicerade Regeringskansliet en sammanfattning av utvecklingen på elektrifieringsområdet och Elektrifieringskommissionens arbete under de två åren. Där konstateras det bl.a. att under de två år som kommissionen verkade ökade takten i elektrifieringen av transportsektorn dramatiskt. Nya tekniska landvinningar och en ökad medvetenhet om behovet av att minska transporternas klimatpåverkan har varit viktiga förutsättningar för utvecklingen. Både privata och offentliga aktörer arbetar för att öka takten i omställningen. Elektrifieringskommissionen arbetade bl.a. med att undanröja hinder för övergången till laddbara personbilar, mobilisera aktörer, undanröja hinder för övergången till ellastbilar, bidra med kunskap som är viktig i arbetet med offentlig upphandling, föra dialog med aktörer om hur takten kan öka samt utveckla det institutionella ramverk som krävs inför en utbyggnad av elvägar.

I juni 2022 beslutade den dåvarande regeringen att tillsätta ett elektrifieringsråd, bl.a. för att säkerställa ett helhetsperspektiv och för att effektivt genomföra den ovannämnda elektrifieringsstrategin. Rådets uppgift var att vara rådgivande till regeringen och stödja genomförandet av elektrifieringsstrategin. Elektrifieringsrådets uppdrag gällde för perioden juni 2022–december 2024. Elektrifieringsrådet skulle utgöra en plattform för bred samverkan vid genomförandet av vissa åtgärder i elektrifieringsstrategin, stödja regeringens arbete med att utvärdera elsystemets förutsättningar att utvecklas i takt med behoven samt tydliggöra behov och insatser som görs eller planeras i olika delar av samhället och som kan bidra till en gynnsam utveckling.

Utöver befintliga stödprogram har Energimyndigheten och Trafikverket haft i uppdrag att ta fram ett handlingsprogram för en snabb, samordnad och samhällsekonomiskt effektiv utbyggnad av ändamålsenlig publik och icke-publik laddinfrastruktur samt tankinfrastruktur för vätgas för lätta och tunga fordon. I uppdraget ingick det bl.a. att analysera olika aktörers ansvar och roller i utbyggnaden och vid behov lämna förslag om och hur ansvar och roller kan förtydligas, exempelvis mellan kommuner, fastighetsägare, näringsidkare och myndigheter. I februari 2023 presenterade Energimyndigheten och Trafikverket sin första delrapport (ER 2023:06) med analys och förslag på åtgärder. I november 2023 lämnade myndigheterna sitt förslag till handlingsprogram (ER 2023:23). Parallellt har arbetet pågått med ett regeringsuppdrag där Energimyndigheten, Energimarknadsinspektionen, Affärsverket svenska kraftnät och Trafikverket haft i uppdrag att följa upp samhällets elektrifiering och utvecklingen av elsystemet inklusive elproduktionen. Inom ramen för

detta har Energimyndigheten haft i uppdrag att ta fram statistik för publik och icke-publik laddinfrastruktur och bedöma om det finns brister i utbyggnaden av laddinfrastruktur och tankinfrastruktur för vätgas som utgör hinder för transportsektorns elektrifiering. Uppdraget slutredovisades 2024 genom huvudrapporten Myndighetsgemensam uppföljning av samhällets elektrifiering (ER 2025:03).

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

Regeringens klimathandlingsplan

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

- otillräcklig samordning och mobilisering av aktörer
- otillräcklig lönsamhet och bristande affärsmodeller
- infrastrukturella hinder såsom otillräcklig tillgång till mark och nät-kapacitet.

Inriktningen för utbyggnaden av laddinfrastruktur

Regeringen bedömer att eldrivna transporter bör möjliggöras i hela landet genom en snabb, samordnad och samhälls-ekonomiskt effektiv utbyggnad av en ändamålsenlig laddinfrastruktur. Regeringen förslog i budgetpropositionen

för 2024 att medel skulle tillföras för ändamålet. Laddinfrastrukturen bör byggas ut i en sådan takt att den bidrar till en snabb elektrifiering av transportsektorn. En viktig utgångspunkt bör vara att det ska vara lätt att ladda i nära anslutning till hemmet oavsett boendeform. Elektrifieringen av tunga transporter bör enligt klimathandlingsplanen främjas genom en utbyggnad av laddinfrastrukturen på t.ex. depåer och terminaler och genom möjlighet att snabbbladda längs större vägar i hela landet. Regeringen konstaterar bl.a. att takten i utbyggnaden av laddinfrastruktur har ökat de senaste åren, men det behöver säkerställas att laddinfrastrukturen byggs ut i hela landet under de kommande åren i en sådan takt att Sverige uppfyller de bindande kraven i AFIR, att den bidrar till elektrifieringen av transportsektorn och att nya och förändrade behov fångas upp.

Samordnad och effektiv styrning och uppföljning

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

respektive verksamhetsområden kan bidra till att bygga ut laddinfrastrukturen för att säkerställa utbyggnaden av en samhällsekonomiskt effektiv och ändamålsenlig laddinfrastruktur. Enligt regeringen kräver utbyggnaden av laddinfrastruktur mobilisering av aktörer som inte tidigare har varit involverade i att leverera laddtjänster till transportsektorn. Inom ramen för det utökade samordningsansvaret bör Energimyndigheten mobilisera bostads- och fastighetsbolag för en kraftfull utbyggnad av hemma- och depåladdning.

Lätt att ladda elfordon oavsett boendeform

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

I städerna används kommunal gatuparkering på allmän platsmark som parkering för boende i området. På dessa parkeringsplatser saknas det dock i regel laddinfrastruktur. För att underlätta för kommunerna gav regeringen i juni 2023 Transportstyrelsen i uppdrag att göra en översyn av de regelverk som är relevanta för laddning av uppställda fordon på allmän platsmark, dvs. en gata, en park eller ett annat område som enligt detaljplanen ska användas gemensamt. Syftet med översynen var att förenkla reglerna och påskynda elektrifieringen av vägtransporter. I april 2024 presenterade Transportstyrelsen en rapport som ska ge vägledning till kommunerna om hur lagstiftningen bör tolkas när de ska fatta beslut om laddplatser vid flerbostadshus. Transportstyrelsen konstaterar att nuvarande lagstiftning är

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

Tillgång till publik snabbladdning för lätta fordon

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

Laddinfrastruktur för tunga fordon

Regeringen bedömer i klimathandlingsplanen att utbyggnaden av en ändamålsenlig laddinfrastruktur för tunga transporter bör öka för att gå i takt med marknadsutvecklingen. I budgetpropositionen för 2024 föreslog regeringen därför en ökad satsning på stöd till sådan laddinfrastruktur. Stödnivåerna bör enligt regeringen ses över för att upprätthålla hög kostnadseffektivitet. Regeringen menar att en utbyggnad av laddinfrastrukturen för lastbilar behövs vid t.ex. depåer, terminaler och längs vägar i hela landet, med början för de regionala godstransporterna, för att sedan successivt bilda sammanhängande stråk i hela landet. I AFIR finns bindande krav på medlemsstaterna att säkerställa tillräcklig omfattning och kapacitet hos den publika laddinfrastrukturen för tunga fordon. Längs TEN-T-vägar ska det finnas ett sammanhängande nät av laddstationer för tunga fordon från 2025 med successivt skärpta krav till 2027 och 2030. Regeringen menar att utbyggnaden

av publika snabbbladdstationer går snabbare tack vare stödet till regionala elektrifieringspiloter för tung trafik och möjliggör för åkerier och transportföretag att växla över till eldrivna fordon.

Nätanslutning av laddinfrastruktur underlättas

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

Förutsättningar för markåtkomst förbättras

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

Elvägssystem kan komplettera annan laddinfrastruktur

Regeringen bedömer i klimathandlingsplanen att elvägar kan bli ett komplement till annan laddinfrastruktur för både lätta och tunga eldrivna fordon. Arbetet med erfarenhetsutbyte genom innovationspartnerskapen med Tyskland och Frankrike bör enligt regeringen fortsätta. Dynamisk laddning, dvs. laddning under färd på elväg, kan bli ett komplement till stationär laddning. Laddning under färd kan innebära dels högre energieffektivitet eftersom batterivolymen kan bli mindre, dels minskat behov av höga laddningseffekter jämfört med stationär snabbladdning. Olika tekniker för elvägar testas i allt fler länder. Regeringen följer utvecklingen inom området, och erfarenhetsutbyte genom den samverkan om elvägar som finns inom innovationspartnerskapen med Tyskland och Frankrike är en del av detta arbete. I beslutet om Nationell plan 2022–2033 framgår det att man fullföljer planeringen för att bygga Sveriges första permanenta elväg på sträckan Hallsberg–Örebro. I augusti 2023 meddelade dock Trafikverket att myndigheten avbryter upphandlingen på grund av högre kostnader än väntat.

I december 2024 slutredovisade Trafikverket ett uppdrag från regeringen att se över en framtida utbyggnad av elvägar i Sverige (TRV 2024/125466). Trafikverket framför här att det under rådande förutsättningar sannolikt inte är samhällsekonomiskt lönsamt att etablera elvägar i en större omfattning på det statliga vägnätet i Sverige. Rekommendationen från Trafikverket är därför att Sverige i nuläget inte ska planera för en större utbyggnad av elvägar på det

statliga vägnätet. Det finns dock enligt Trafikverket framtida osäkerheter som gör att det finns skäl att följa utvecklingen kring elvägsteknologin och fortsätta att bygga kunskap om förutsättningarna skulle förändras i framtiden.

Trafikutskottets studie av laddinfrastrukturen för vägtrafiken

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

Rapporten fokuserar på planeringen och utvecklingen av laddinfrastruktur för vägtrafiken och innehåller bl.a. regelverk, direktiv och aktuella policyförändringar som påverkar utbyggnaden av laddinfrastruktur. Den innehåller också information om nationella handlingsprogram, regional och lokal planering för utbyggd laddinfrastruktur samt olika aktörers övergripande roller i – och ansvar för – detta arbete. I rapporten återfinns även tekniska lösningar som olika aktörer har bedömt vara effektiva och olika hinder för utbyggnad av laddinfrastrukturen. Ett annat tema som behandlas i rapporten är forskning om hur människor agerar i relation till olika former av laddinfrastruktur och hur de påverkas av dem.

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

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

I februari 2024 anordnade utskottet ett offentligt sammanträde om trafikens elektrifiering. Vid sammanträdet behandlades bl.a. frågor om elektrifieringens betydelse för klimatmålen, fordonsflottans och laddinfrastrukturens utveckling och nuläge, framtidens laddinfrastruktur, totalförsvars- och

krisberedskapsperspektiv, tillgång till nätkapacitet samt internationella exempel. En utskrift från sammanträdet finns i rapporten Offentligt sammanträde om trafikens elektrifiering (rapport 2023/24:RFR12).

Pågående arbete

Ny plan för Sveriges transportinfrastruktur

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

I januari 2024 presenterade Trafikverket inriktningsunderlaget inför den kommande planperioden, och samtidigt skickades det ut på remiss. Där understryks att elektrifieringen av transportsystemet är den långsiktigt viktigaste inriktningen för att minska växthusgasutsläppen till noll. För att åstadkomma en snabb elektrifiering av vägtrafiken krävs både elfordon, en laddinfrastruktur och tillräcklig kapacitet i elnäten. Utbyggnaden av laddinfrastrukturen bedöms i huvudsak äga rum på marknadsmässiga grunder där statens insatser fokuseras på att samordna och följa upp. Visst stöd kan dock behövas där marknadsmässiga förutsättningar för publika laddplatser initialt saknas. En ökad batteristorlek kan också leda till att en större andel av resorna kan genomföras utan publik laddning. Dubbelriktad laddning och elvägar bedöms inte ha någon betydande påverkan på behovet av laddplatser eller elektrifieringstakten under det kommande decenniet. Elektrifiering, digitalisering och automatisering bedöms leda till att infrastrukturen inom alla trafikslag kan användas effektivare. Utbyggnad av kapaciteten i elnätet, laddpooler och industrins förmåga till omställning är exempel på omständigheter som enligt Trafikverket är avgörande för en ökad elektrifiering av vägtransportsystemet. Även tankstationer för vätgas kan enligt Trafikverket spela en roll, främst för vissa tunga fordon.

Inriktningsunderlaget låg till grund för den infrastrukturproposition som regeringen presenterade under hösten 2024 (prop. 2024/25:28) och som riksdagen ställde sig bakom i december 2024 (bet. 2024/25:TU5, rskr. 2024/25:102). Efter riksdagens beslut fortsätter arbetet med åtgärdsplaneringen, vilket innebär att man identifierar de åtgärder som bör prioriteras i den nationella planen och i länsplanerna. Utifrån den föreslagna inriktningen och riksdagens beslut om ekonomiska ramar avser regeringen att ge Trafikverket i uppdrag att ta fram förslag till en ny nationell plan och erbjuda länsplaneupprättarna möjlighet att ta fram länsplaner för den regionala transportinfrastrukturen. Regeringen planerar att fatta beslut om fastställelse av den nationella planen och de ekonomiska ramarna för länsplanerna under 2026.

Budgetpropositionen för 2025

I budgetpropositionen för 2025 (prop. 2024/25:1 utg.omr. 22) framhåller regeringen att ett väl fungerande, långsiktigt hållbart och tillförlitligt transportsystem där alla trafikslag utvecklas och bidrar till de transportpolitiska målen är en förutsättning för att hela Sverige ska fungera. Transportsektorn har också en avgörande roll för Sveriges klimatomställning. Transportsektorns klimatomställning behöver enligt regeringen påskyndas för att nå Sveriges klimatmål och åtaganden inom EU. Genom mer elektrifiering och ökad användning av fossilfria drivmedel ska transportsektorn bidra till klimatomställningen.

För att ytterligare bidra till transportsektorns klimatomställning föreslår regeringen i budgetpropositionen en förlängning av stödet till laddinfrastruktur och anvisar 930 miljoner kronor till anslaget 1:8 Laddinfrastruktur (utg.omr. 21) för 2025. Regeringen fortsätter även satsningen på klimatpremier inom anslaget 1:17 (utg.omr. 20) där 2 130 miljoner kronor anvisas och får användas för utgifter för att främja marknadsintroduktion av fordon med låga utsläpp av växthusgaser samt utfasning av fordon med höga utsläpp av växthusgaser. Vidare ökar och förlänger regeringen satsningen på klimatinvesteringar under anslaget 1:16 (utg.omr. 20) där 3 495 miljoner kronor anvisas som får användas för bl.a. stöd till installation av laddinfrastruktur för elfordon.

För att säkerställa att klimatomställningen blir rättvis och inkluderande har EU skapat en social klimatfond (SKF). Fonden kommer att hjälpa utsatta hushåll, mikroföretag och transportanvändare som är särskilt drabbade av höga energi- och transportkostnader. Inom utgiftsområde 20 föreslår regeringen att det införs en elbilspremie riktad till grupper i behov av stöd, t.ex. i glesbygd. Detta förutsätter ett godkännande från kommissionen. Stödet beräknas omfatta totalt 800 miljoner kronor, där 75 procent finansieras av SKF. Regeringen avsätter 10 miljoner kronor under 2025 för att tillsammans med berörda myndigheter kunna förbereda genomförandet av den sociala klimatfonden, som inrättas den 1 januari 2026.

Riksdagen fattade i december 2024 beslut i enlighet med regeringens förslag (bet. 2024/25:NU3, rskr. 2024/25:106 och bet. 2024/25:MJU1, rskr. 2024/25:119).

Utkast till handlingsprogram enligt AFIR

Regeringen beslutade den 16 januari 2025 att överlämna ett utkast till handlingsprogram enligt AFIR till EU-kommissionen. Utkastet till handlingsprogram bygger på regeringens klimathandlingsplan och visar att utbyggnaden av laddinfrastruktur i Sverige i princip uppfyller kravet i AFIR på att det ska finnas publika snabbladdstationer för personbilar på max sex mils avstånd längs större vägar. Sverige ligger också långt fram när det gäller minimikraven på möjligheter att snabbladda tunga fordon längs större vägar.

EU-kommissionen ska nu bedöma medlemsstaternas nationella handlingsprogram och får utfärda specifika rekommendationer till respektive medlemsstat innan de slutgiltiga handlingsprogrammen ska lämnas in senast den 31 december 2025.

Utredning om elektrifierade transporter

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

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

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

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

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

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

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

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet har remitterat betänkandet, och remissvaren ska ha kommit in senast den 14 maj 2025.

Vissa relevanta myndighetsuppdrag

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

Energimyndigheten fick i augusti 2024 ett uppdrag från regeringen om effektivare stöd för laddinfrastruktur (KN2024/01680). Energimyndigheten ska bl.a. lämna förslag till hur stödgivningen för laddinfrastruktur kan administreras, samlas och utvecklas för att på ett bättre sätt kunna främja en snabb, samordnad och samhällsekonomiskt effektiv utbyggnad av ändamålsenlig laddinfrastruktur som möjliggör eldrivna transporter i hela landet.

Vidare kan nämnas att regeringen i regleringsbrevet för 2024 beslutade om flera uppdrag för att påskynda elektrifieringen av transportsektorn, bl.a. följande:

- Trafikanalys skulle ta fram ett kunskapsunderlag om en storskalig elektrifiering av transportsektorn. Kunskapsunderlaget skulle bl.a. omfatta en kartläggning av konsekvenser för t.ex. markanvändning, elnät och beredskap. Uppdraget redovisades i en rapport i november 2024 (rapport 2004:9).
- Energimarknadsinspektionen ska utreda och ta fram en metod för att hantera och använda nätutvecklingsplaner i energiplaneringssyfte, bl.a. för

att kunna möjliggöra en skyndsam elektrifiering av alla trafikslag. Uppdraget ska redovisas senast den 31 augusti 2025.

- Energimyndigheten ska redovisa hur myndigheten avser att bygga upp och utveckla den nationella samordningen för laddinfrastruktur.
- Länsstyrelserna skulle vidta åtgärder för att främja utbyggnaden av hemmaladdning för elfordon för hushåll i flerfamiljshus. Länsstyrelserna skulle leda och samordna det regionala genomförandet av energi- och klimatpolitiken genom att bl.a. främja klimatåtgärder såsom att vidta åtgärder för att främja utbyggnaden av hemmaladdning för elfordon för hushåll i flerfamiljshus. Uppdraget skulle redovisas senast den 21 februari 2025.

Infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson (KD) betonar i en kommentar till myndighetsuppdragen att elektrifieringen av transportsektorn är central för att nå Sveriges klimatmål och viktig för industrins konkurrenskraft och att regeringen nu tar viktiga steg för att förbereda samhället för en storskalig elektrifiering av alla trafikslag.

Uppdrag till Trafikverket om laddning på rastplatser

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

Enligt uppdraget ska Trafikverket göra en uppskattning av hur många rastplatser som är aktuella för att etablera möjlighet till laddning samt hur dessa kompletterar annan utbyggnad av laddinfrastruktur för att bidra till ett nationellt nätverk av laddinfrastruktur för såväl tunga som lätta fordon. Myndigheten ska även analysera marknadens intresse av att tillhandahålla laddning samt föra dialoger med berörda myndigheter och aktörer i näringslivet.

Trafikverket ska redovisa uppdraget senast den 1 november 2025.

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om infrastrukturen för elfordon

Motionsyrkanden om infrastrukturen för elfordon behandlades senast i utskottets betänkande 2023/24:TU18 Infrastrukturfrågor. Utskottet välkomnade de initiativ som regeringen tagit och slog fast att elektrifieringen av transporter är central för klimatomställningen. Utskottet uttryckte att det utgår från att regeringen arbetar vidare med att underlätta utbyggnaden av laddinfrastrukturen. Utskottet konstaterade att de frågor som togs upp i de då

aktuella motionerna var väl uppmärksammade och att det inte fanns skäl att vidta någon åtgärd. Utskottet föreslog därför att motionsyrkandena skulle avslås, och riksdagen biföll utskottets förslag.

Riksdagens tillkännagivande 2021

Riksdagen gjorde i juni 2021 ett tillkännagivande till den dåvarande regeringen som innebar att den dels snarast borde återkomma till riksdagen med ett finansierat förslag till en satsning på elektrifiering av transportsektorn med en fungerande laddinfrastruktur i hela Sverige, dels sätta tydliga mål för 2030 för utbyggnaden av laddinfrastruktur i anslutning till vägar, rastplatser, tankställen, hamnar, företag och bostäder och dels arbeta aktivt inom ramen för EU för en harmonisering av elektrifiering av all infrastruktur (bet. 2020/21:TU16, rskr. 2020/21:409).

I budgetpropositionen för 2024 (prop. 2023/24:1 utg.omr. 22) anförde regeringen att den i budgetpropositionen för 2022 (prop. 2021/22:1 utg.omr. 20) hade föreslagit att Klimatklivet kraftigt skulle förstärkas, för bl.a. stöd till laddinfrastruktur. Regeringen hade vidare i propositionen föreslagit att medel skulle tillföras för att genomföra en elektrifieringsstrategi (prop. 2021/22:1 utg.omr. 21). I propositionen hade regeringen dessutom föreslagit att tidigare aviserade stöd på 550 miljoner kronor under 2022 skulle tillföras insatser för att påskynda elektrifieringen av tunga vägtransporter inom de mest trafikerade områdena och 50 miljoner kronor för stöd till publika stationer för snabbbladdning av elfordon för tillgänglighet längs större vägar (prop. 2021/22:1 utg.omr. 21, bet. 2022/23:NU3, rskr. 2022/23:78).

Vidare påminde regeringen om att Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033 innehåller en redogörelse för hur den plan för elektrifiering av delar av det statliga vägnätet som Trafikverket hade redovisat i februari 2021 fortsättningsvis borde genomföras. Dessutom anförde regeringen att Elvägsutredningen hade överlämnat sitt betänkande Regler för statliga elvägar (SOU 2021:73) och att det hade remissbehandlats. I februari 2022 beslutades om en nationell strategi för elektrifiering av transportsystemet (I2022/00299 m.fl.), vilken enligt regeringen tydliggjorde inriktningen för det fortsatta arbetet under 2022–2024. Vidare angavs i budgetpropositionen för 2024 att regeringen avsåg att initiera en översyn av befintliga uppdrag, regelverk, statliga stöd, avdrag och krav på laddinfrastruktur.

Den dåvarande regeringen beslutade i februari 2022 om förordningen (2022:107) om statligt stöd till regionala elektrifieringspiloter för tunga transporter. Samma månad fick Energimyndigheten i uppdrag att bl.a. hantera ansökningar om och utbetalningar av statligt stöd till regionala elektrifieringspiloter för tunga transporter. Vidare fick Energimyndigheten och Trafikverket i juli 2022 i uppdrag att ta fram ett handlingsprogram för laddinfrastruktur och tankinfrastruktur för vätgas (I2022/01562). Uppdraget slutredovisades i november 2023.

Riksdagen har beslutat att 1,09 miljarder kronor under 2023 skulle avsättas för utbyggnad av laddinfrastruktur (prop. 2022/23:1 utg.omr. 21, bet. 2022/23:NU3, rskr. 2022/23:78). Vidare beräknade regeringen i budgetpropositionen för 2023 att 1 miljard kronor skulle avsättas för 2024 och 505 miljoner kronor för 2025 för samma ändamål. Därutöver har riksdagen beslutat att 400 miljoner kronor skulle avsättas under 2023 för ytterligare investeringar i laddinfrastruktur genom Klimatklivet (prop. 2022/23:1 utg.omr. 20, bet. 2022/23:MJU1, rskr. 2022/23:97). I budgetpropositionen för 2023 beräknade regeringen att 500 miljoner kronor skulle avsättas för 2024 och 2025 för ändamålet.

I budgetpropositionen för 2024 hänvisade regeringen vidare till AFIR, som bl.a. innebär att medlemsstaterna ska säkerställa att den publika laddinfrastrukturen för vägfordon byggs ut. I samma proposition föreslog regeringen också förlängda och förstärkta satsningar på laddinfrastruktur för både lätta och tunga fordon (utg.omr. 21).

Med detta anförde regeringen att tillkännagivandet var slutbehandlat. Utskottet hade inget att invända mot regeringens redovisning (bet. 2023/24:TU1).

Utskottets ställningstagande

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

Utskottet konstaterar med tillfredsställelse att inriktningen på regeringens insatser är att laddinfrastrukturen behöver byggas ut och att det är viktigt med tillgänglighet till laddinfrastruktur och ökad laddkapacitet i hela landet. Utskottet ser därför mycket positivt på det omfattande stöd som finns för utbyggnad av laddinfrastrukturen för att ytterligare bidra till transportsektorns klimatomställning, såväl för privata och publika laddstationer som för snabbladdare till både lätta och tunga fordon. Utskottet vill framhålla att riksdagens beslut med anledning av regeringens budgetproposition för 2025 innebär att det finns medel tillgängliga för att bygga ut laddinfrastrukturen i hela landet.

Utskottet vill vidare särskilt uppmärksamma att den utredning om elektrifierade transporter som regeringen tillsatte under 2023 lämnade sitt slutbetänkande i januari 2025. Utskottet noterar att utredningen nu är ute på remiss och utskottet kommer att följa den fortsatta beredningen med stort intresse. Därutöver välkomnar utskottet de uppdrag som regeringen under

2024 gav Naturvårdsverket och Energimyndigheten för att göra främjandet av och stödgivningen till laddinfrastruktur effektivare.

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

När det gäller frågan om en strategi för elektrifieringen respektive mål för laddpunkter vill utskottet uppmärksamma att AFIR redan innebär att alla EU:s medlemsländer omfattas av flera olika mål för såväl laddinfrastrukturens omfattning som dess kapacitet. Utskottet vill i sammanhanget peka på att regeringen i januari 2025 tog fram ett handlingsprogram enligt kraven i AFIR som visar att utbyggnaden av laddinfrastruktur i Sverige i princip redan uppfyller EU-kraven om att det ska finnas publika snabbbladdstationer för personbilar på max sex mils avstånd längs större vägar. Utskottet konstaterar även att Sverige redan ligger långt fram när det gäller minimikraven på möjligheter att snabbladda tunga fordon längs större vägar.

När det gäller motionsförslagen om laddning på Trafikverkets rastplatser konstaterar utskottet att regeringen nyligen gett Trafikverket i uppdrag att analysera och redovisa förutsättningarna för stationär laddning på Trafikverkets rastplatser. Uppdraget ska redovisas i november 2025 och utskottet ser fram emot att följa den fortsatta processen noggrant. När det gäller motionsförslaget om att genomföra Energimyndighetens och Trafikverkets åtgärdslista för utbyggnaden av laddinfrastruktur noterar utskottet att myndigheterna under 2023 avslutade arbetet med det regeringsuppdrag från 2022 som låg till grund för åtgärdsplanen. Utskottet kan konstatera att regeringen redan vidtagit flera av de åtgärder som framkommit inom ramen för uppdraget. Utskottet kommer att följa den vidare beredningsprocessen med stort intresse.

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

Sammanfattningsvis konstaterar utskottet att det pågår ett mycket aktivt arbete med att utveckla de olika delarna av laddinfrastrukturen för elfordon. Utskottet välkomnar de initiativ som regeringen tar och konstaterar att frågan om transportsektorns elektrifiering är mycket väl uppmärksammat. Det finns därför inte skäl att för närvarande vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslagen. Riksdagen bör därför avslå motionerna 2024/25:2613 (MP) yrkandena 114, 118 och 119, 2024/25:2947 (C) yrkandena 79 och 90,

2024/25:2954 (C) yrkandena 4, 5, 24 och 41, 2024/25:3071 (MP) yrkande 27, 2024/25:3117 (SD), 2024/25:3126 (S) yrkandena 17–19, 2024/25:3169 (C) yrkandena 70 och 71, 2024/25:3234 (V) yrkande 24, 2024/25:3235 (MP) yrkande 15 samt 2024/25:3239 (C) yrkande 9.

Vissa andra styrmedel i fråga om transportsektorns klimatmål

Utskottets förslag i korthet

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

Jämför reservation 9 (C) och 10 (MP).

Motionerna

Ulrika Heie m.fl. (C) anför i kommittémotion 2024/25:2947 yrkande 75 att miljöbilsdefinitionen ska vara teknikneutral och fokusera på fordonets utsläpp, ”well-to-wheel”. Enligt motionärerna bör hänsyn tas till utsläppen från ett fordon ur ett livscykelperspektiv. Att endast räkna utsläppen ur avgasröret ger en missvisande bild av fordonssektorns utsläpp, anser motionärerna.

I kommittémotion 2024/25:2613 yrkande 101 anför Elin Söderberg m.fl. (MP) att kommunal kontroll av efterlevnaden av dubbdäcksförbud och miljözoner ska möjliggöras. Motionärerna menar att det ökar genomslaget för reglerna och avlastar polisen om kommunerna tillåts kontrollera att reglerna om dubbdäcksförbud och miljözoner följs.

Rashid Farivar (SD) anför i motion 2024/25:115 yrkande 3 att miljöbilsdefinitionen ska vara teknikneutral och omfatta hela bilens livscykel. Motionären anser att detta skulle ge en mer rättvis bild av bilens totala miljöpåverkan.

Bakgrund

Myndigheternas upphandling och miljöbilsdefinitionen

Förordningen (2020:486) om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar trädde i kraft den 1 juli 2020 och innehåller bestämmelser om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters inköp och leasing av bilar samt för myndigheters upphandling av bilhyra och taxiresor. Förordningen syftar till att främja användningen av miljöanpassade och trafiksäkra bilar och gäller för myndigheter under regeringen. Förordningen omfattar bl.a. en ny miljöbilsdefinition, som när den trädde i kraft innebar en skärpning av klimatkraven på de fordon som myndigheter köper in. Under 2024 fattade regeringen beslut om ändringar i den aktuella förordningen som innebär en stegvis ytterligare

skärpning av miljöbilsdefinitionen fram till 2030. Miljöbilsdefinitionen enligt förordningen har stora likheter med regelverket för klimatbonusbilar.

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

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

Kommunala miljözoner och dubbdäcksförbud

Miljözoner används för att begränsa användningen av bensin- och dieselfordon som inte har fullgod utsläppsklass inom tätorter där luftkvaliteten har överstigit EU:s gränsvärden. Därigenom ska luftkvaliteten i områden där människor bor och arbetar förbättras. Miljözoner regleras i 4 kap. 22–24 a §§ trafikförordningen (1998:1276). Den tidigare regeringen beslutade hösten 2018 att möjliggöra för kommuner att fr.o.m. den 1 januari 2020 införa särskilda miljözoner för lätta fordon med miljörelaterade krav som styr vilka fordon som får köra inom ett visst område. Det är kommunerna själva som avgör om och var miljözoner ska införas. Systemet med miljözoner innebär att kommuner kan besluta att vissa fordon stängs ute från särskilt miljö känsliga områden. Sedan den 1 januari 2020 kan kommuner införa miljözoner i tre olika klasser. I Transportstyrelsens regleringsbrev för 2018 fick myndigheten bl.a. i uppdrag att föreslå hur man kan säkerställa att bestämmelserna om miljözoner följs. Transportstyrelsen har sedan redovisat uppdraget i rapporten Hur ska regelefterlevnaden av miljözonsbestämmelser säkerställas? (TSG 2018-148). Transportstyrelsen framhåller på sin webbplats att den kommun som överväger att införa en miljözon behöver göra avvägningar mellan nyttan och de konsekvenser som reglerna får. Myndigheten har därför ställt samman generella rekommendationer på området. Transportstyrelsen ska löpande, när så är påkallat, föreslå ändringar av miljözonsbestämmelserna.

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

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

Pågående arbete

Regeringen gav 2021 Energimyndigheten i uppdrag att analysera möjligheten att förbättra vägledningen till konsumenter om lätta fordons energianvändning och koldioxidutsläpp vid försäljning och marknadsföring. I uppdraget ingick att ta fram ett förslag på en vägledning, exempelvis i form av en märkning, som väger in energianvändning och koldioxidutsläpp och som tar hänsyn till fordonets hela livscykel. Uppdraget redovisades i april 2022 i rapporten Vägledning om lätta fordons energianvändning och koldioxidutsläpp (dnr 2020-25875). Myndigheten föreslår i rapporten en märkning som till utseendet liknar den europeiska energimärkningen, med de mest relevanta delarna synliga på märkningen och en QR-kod som leder vidare till en landningssida med mer fördjupad information. Märkningen är uppdelad i två kategorier. Den övre delen, med en tydlig rangordning av fordon, gäller fordonets användningsfas. Den nedre delen, med mer generell information, gäller fordonets hela livscykel. För fordonets användningsfas finns det standardiserade och fordonsspecifika uppgifter som möjliggör detaljerad konsumentinformation. För övriga faser av fordonets livscykel saknas detta eftersom det inte finns några standardiserade metoder för att beräkna livscykelanalysen. Energimyndighetens förslag har remissbehandlats och bereds inom Regeringskansliet.

I sin klimatpolitiska handlingsplan (skr. 2023/24:59) anför regeringen att en fordonsmärkning för lätta fordon bör införas för att främja konsumenters val av klimatsmarta fordon. Märkningen bör enligt regeringen utöver utsläpp ur avgasröret även redovisa fordonets energieffektivitet och livscykelutsläpp. Den 2 maj 2024 gav regeringen sedermera Energimyndigheten i uppdrag att analysera och föreslå en fordonsmärkning för lätta fordon. Förutom utsläppen ur avgasröret ska fordonsmärkningen även visa fordonets energieffektivitet och livscykelutsläpp. Uppdraget ska redovisas senast den 30 oktober 2025.

I februari 2023 presenterade Mobility Sweden en energimärkning för bilar som ska vara ett frivilligt initiativ från fordonsbranschens sida inom ramen för färdplanen för fossilfri konkurrenskraft. Avsikten är att informera konsumenter om personbilars bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp. I referensgruppen för utformandet av märkningen har Motorbranschens Riksförbund och Konsumentverket ingått. Energideklarationen bygger

på koldioxidutsläpp i gram per kilometer, enligt WLTP-värdet under blandad körning. WLTP är det globalt harmoniserade provningsförfarandet för lätta fordon (worldwide harmonised light vehicles test procedure).

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet behandlade senast motsvarande frågor om andra styrmedel när det gäller transportsektorns klimatmål i betänkande 2023/24:TU13 Vägtrafik- och fordonsfrågor. Utskottet pekade bl.a. på de olika initiativ som tagits i frågorna och föreslog att riksdagen skulle avslå motionsyrkandena. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis uppmärksamma att regeringen i sin klimatpolitiska handlingsplan anför att en fordonsmärkning för lätta fordon bör införas för att främja konsumenters val av klimatsmarta fordon. Märkningen bör enligt regeringen utöver utsläpp ur avgasröret även redovisa fordonets energieffektivitet och livscykelutsläpp. Utskottet konstaterar vidare att regeringen därefter har gett Energimyndigheten i uppdrag att analysera och föreslå en sådan fordonsmärkning. Utskottet ser med stort intresse fram emot myndighetens förslag som ska redovisas senast i slutet av oktober 2025.

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

Utskottet vill i sammanhanget även uppmärksamma det initiativ som Fossilfritt Sverige tog 2017 genom Tjänstebilsutmaningen för att främja att företag, organisationer, kommuner och regioner enbart ska köpa eller leasa miljöbilar, som tjänstebilar och förmånsbilar. Utskottet vill också framhålla det initiativ som Mobility Sweden tog i februari 2023 om en energimärkning av bilar. Det rör sig om ett frivilligt initiativ från fordonsbranschens sida inom ramen för färdplanen för fossilfri konkurrenskraft. Utskottet ser positivt på dessa initiativ.

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

Därmed finner utskottet inte skäl att vidta några åtgärder med anledning av motionsförslagen och avstyrker motionerna 2024/25:115 (SD) yrkande 3, 2024/25:2613 (MP) yrkande 101 och 2024/25:2947 (C) yrkande 75.

Självkörande fordon

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsförslag om självkörande fordon. Utskottet framhåller att självkörande fordon kommer att vara en viktig del i framtidens hållbara transportsystem. Med hänvisning till det arbete som pågår och de initiativ som tagits finner utskottet emellertid inte skäl att för närvarande vidta någon åtgärd.

Jämför reservation 11 (C).

Motionen

I kommittémotion 2024/25:2947 yrkande 64 framhåller Ulrika Heie m.fl. (C) behovet av åtgärder för att främja autonomi och teknikutveckling inom transportsystemet och förbättrade mobilitetstjänster över hela landet. Motionärerna vill att lagstiftningen ska följa teknikutvecklingen och inriktas på funktionalitet framför tekniskspecifika krav. Motionärerna framhåller att teknikutvecklingen ofta får stor effekt på transportsystemet och att tidigare tester visar att Sverige har stor potential på området.

Gällande rätt

Bestämmelser i Wienkonventionen och EU-rätten

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

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

I juni 2022 antog EU-kommissionen genomförandeförordning (EU) 2022/1426 om tillämpningsföreskrifter för förordning (EU) 2019/2144 vad gäller enhetliga förfaranden och tekniska specifikationer för typgodkännande av automatiska körsystem i helautomatiserade fordon. Genomförandeförordningen innebär att automatiserade fordon som motsvarar vissa tekniska

specifikationer nu kan sättas ut på marknaden. Genomförandeförordningen är bindande och direkt tillämplig i Sverige.

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

Ytterligare bestämmelser i svensk rätt

Även i svensk rätt finns bestämmelser om autonoma fordon. I förordningen (2017:309) om försöksverksamhet med automatiserade fordon finns krav på tillstånd för att få bedriva försöksverksamhet med automatiserade fordon. Det är Transportstyrelsen som prövar frågor om tillstånd. Reglerna för prövningen finns i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2021:4) om tillstånd att bedriva försök med automatiserade fordon. Ett av grundvillkoren för att få tillstånd är att bevisa att försöksverksamheten kan bedrivas på ett trafiksäkert sätt. Det innebär att alla risker med försöket ska vara omhändertagna.

Bakgrund

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

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

Utredningen om självkörande fordon på väg

I november 2015 gav regeringen en särskild utredare i uppdrag att analysera vilka regelförändringar som behövs för att introducera förarstödjande teknik och helt eller delvis självkörande fordon på väg. I mars 2018 överlämnade utredaren slutbetänkandet Vägen till självkörande fordon – introduktion (SOU 2018:16).

Utredningens utgångspunkt var att Sverige i så stor utsträckning som möjligt ska bejaka en snabb introduktion av fordon med automatiserade funktioner. För att möta utvecklingen på området med automatiserad,

elektrifierad och digitaliserad mobilitet så att denna kan ske på ett säkert och hållbart sätt krävs det enligt utredningen en regelutveckling i flera steg. Utredningens förslag var avsett att påbörja en anpassning av regelverken, så att dessa inte hindrar utvecklingen av nya lösningar för en förbättrad transportpolitisk målluppfyllelse.

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

Trafikverkets uppdrag om teknikens krav på infrastrukturen

I oktober 2021 fick Trafikverket i uppdrag att redogöra för vilka krav som ska ställas på den statliga väginfrastrukturens tillstånd samt att bedöma och redogöra för behov av åtgärder för att möjliggöra användning av automatiserade fordon med förarstödjande teknik. I juni 2022 redovisade Trafikverket sina slutsatser i rapporten Vägens stöd till automatiserade fordon (rapport 2022:087).

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

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

Trafikverkets färdplan för ett digitaliserat vägtransportsystem

Under 2024 tog Trafikverket fram en uppdaterad färdplan för ett digitaliserat vägtransportsystem. Färdplanen följer upp innehållet i 2022 års färdplan i syfte att klargöra det nuvarande läget och identifiera aktuella utvecklingsbehov. För att dra nytta av digitaliseringen i vägtransportsystemet efterlyser Trafikverket en utveckling inom fyra fokusområden: fysisk väginfrastruktur, uppkoppling och kommunikationskanaler, former för datautbyte samt data- och informationsmängder. Inom respektive område utvecklar sedan Trafikverket olika utvecklingsbehov, t.ex. tillhandahållande av digitala trafikregler och uppkoppling längs hela vägnätet.

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

Pågående arbete

Ansvarsregler vid automatiserad körning

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

Departementspromemorian har remissbehandlats och bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

Kompletteringar i svensk lagstiftning till följd av EU:s genomförandeförordning

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

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

Förslaget till ny förordning har remissbehandlats och bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

Sveriges genomförande av det reviderade ITS-direktivet

I november 2024 tog Regeringskansliet fram promemorian Intelligentas transportsystem – genomförande av ändringsdirektiv. Promemorian innehåller förslag till lag- och förordningsändringar i syfte att genomföra det reviderade ITS-direktivet. De föreslagna ändringarna utvidgar tillämpningsområdet så att fler datatyper och tjänster för intelligenta transportsystem omfattas. Datatyperna ska göras tillgängliga via en nationell åtkomstpunkt i digitala maskinläsbara format och ha en viss geografisk täckning senast vid bestämda datum.

I promemorian föreslås att lag- och förordningsändringarna ska träda i kraft den 15 december 2025. Promemorian bereds inom Regeringskansliet.

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om självkörande fordon

Motionsyrkanden om självkörande fordon behandlades senast i utskottets betänkande 2023/24:TU13 Vägtrafik- och fordonsfrågor. Utskottet hänvisade bl.a. till pågående arbete och initiativ som tagits på området och föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Tillkännagivanden från riksdagen

Frågor om självkörande fordon har vidare gett upphov till två tillkännagivanden från riksdagen enligt nedan.

Våren 2018 riktade riksdagen ett tillkännagivande till regeringen om att den skyndsamt bör utarbeta en strategi för självkörande fordon (bet. 2017/18:TU15, rskr. 2017/18:324). Som grund för tillkännagivandet hänvisade utskottet till de utmaningar som är förknippade med införandet av självkörande fordon och att det är nödvändigt att säkerställa att Sverige även fortsättningsvis ska kunna hävda sig på området. Med en utvecklad strategi ansåg utskottet att arbetet med att införa denna angelägna transportlösning kommer att underlättas och påskyndas. I proposition 2024/25:28 redovisade regeringen ett antal av de åtgärder den vidtagit till följd av tillkännagivandet samt vissa strategiska överväganden som följer av det. Regeringen anförde med det att riksdagens tillkännagivande är slutbehandlat. I sin beredning av propositionen hade utskottet inget att invända mot regeringens redovisning (bet. 2024/25:TU5).

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

Utskottets ställningstagande

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

Utskottet konstaterar att det i internationell rätt, EU-rätten och svensk rätt redan finns bestämmelser om automatiserade fordon samt att storskaliga försök på väg har varit möjliga i många år. Därtill är det nu möjligt för typgodkända automatiska körsystem i helautomatiserade fordon att sättas ut på marknaden inom EU. Utskottet noterar också att det för närvarande pågår

ett stort arbete för att se till att frågor om kraven på infrastrukturen samt juridiska och regulatoriska frågor i samband med automatiserad körning tas om hand. Utskottet vill här uppmärksamma det omfattande arbete som de ansvariga myndigheterna på området gör och ser positivt på om fler försök och testområden kan utformas. Utskottet avser även att fortsättningsvis följa utvecklingen på området noga.

Mot bakgrund av det arbete som pågår och de initiativ som tagits på området finner utskottet emellertid inte skäl att för närvarande vidta någon åtgärd. Utskottet anser därmed att riksdagen bör avslå motion 2024/25:2947 (C) yrkande 64.

Marknaden för fordonsbesiktning

Utskottets förslag i korthet

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

Jämför reservation 12 (S).

Motionerna

I kommittémotion 2024/25:3126 yrkande 50 vill Gunilla Svantorp m.fl. (S) se över hur en återreglering av besiktningssmarknaden i Sverige skulle kunna gå till. Som skäl anför motionärerna att avregleringen av bilbesiktningen har resulterat i höjda priser och sämre tillgänglighet i glesbygd.

I motion 2024/25:2214 föreslår Fredrik Lundh Sammeli (S) att konsekvenserna av privatiseringen av bilprovningen ska ses över i syfte att säkerställa en bilprovning i hela landet. Motionären framhåller att privatiseringen har misslyckats och lett till att tillgängligheten till bilprovning har blivit sämre och kostnaden för bilprovning ökat på många håll.

Eric Palmqvist (SD) föreslår i motion 2024/25:688 att man utreder möjligheten att införa en besiktningssgaranti. Mot bakgrund av de svårigheter som finns att besiktiga vissa fordon i olika delar av landet skulle en besiktningssgaranti kunna utformas så att fordonsägare har rätt till en tid för besiktning av sitt fordon, oavsett fordonstyp, inom en fastställd tid från dagen då de först försöker boka tid och inom en viss sträcka från hemorten.

Bakgrund

Omregleringen av besiktningmarknaden och statens avyttrande

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

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

Riksrevisionens granskning av omregleringen

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

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

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

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

Regeringen redovisade vidare i skrivelsen att Opus Bilprovning AB i maj 2021 hade aviserat att de avsåg att etablera mobila enheter för besiktning i glesbygden med start under 2022 och att regeringen avsåg att följa besiktningens utveckling när det gällde tillgängligheten till besiktning, med särskilt fokus på hur denna tillgänglighet är geografiskt fördelad över landet.

Transportstyrelsens årliga granskning av marknaden

I samband med omregleringen 2010 fick Transportstyrelsen i uppdrag att kontrollera att besiktningens verksamhet fungerar väl i fråga om trafiksäkerhet, miljö, prisutveckling, teknikutveckling och tillgänglighet. Transportstyrelsen publicerar således årliga rapporter om marknaden sedan 2011.

I den senaste rapporten från september 2024 konstaterar Transportstyrelsen att marknaden i stort fungerar väl (TSG 2023-8565). Enligt rapporten var elva företag ackrediterade för fordonsbesiktning under 2023, vilket var ett företag mer än året före. Priserna för kontrollbesiktning och efterkontroll har haft en blandad utveckling jämfört med konsumentprisindex. Enligt Transportstyrelsens rapport finns det dock delar som kan förbättras, såsom oegentligheter där fordon som kan antas vara bristfälliga har godkänts vilket påverkar trafiksäkerheten och miljön.

Svar på interpellation om tillgänglighet i fordonsbesiktningen

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

ministern att marknaden har gjort att tillgängligheten till besiktning ökat markant i hela landet.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet behandlade senast motionsyrkanden om besiktningmarknaden för fordon i betänkande 2023/24:TU13 Vägtrafik- och fordonsfrågor. Utskottet avstyrkte då motionsförslagen därför att det inte fann anledning att vidta några åtgärder på området.

Under 2022 behandlade utskottet regeringens skrivelse 2021/22:32 med anledning av Riksrevisionens rapport om omregleringen av besiktningmarknaden av fordon i betänkande 2021/22:TU7 Väg- och fordonsfrågor. I sitt ställningstagande ställde sig utskottet bakom Transportstyrelsens rekommendation att låta marknaden få vidareutvecklas utan ändringar i det bakomliggande regelverket. Utskottet avstyrkte de följdmotioner som lämnats med anledning av regeringens skrivelse.

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar inledningsvis att Transportstyrelsen årligen kontrollerar att marknaden för fordonsbesiktning fungerar väl när det gäller trafiksäkerhet, miljö, prisutveckling, teknikutveckling och tillgänglighet. Utskottet noterar att Transportstyrelsen i sin senaste redovisning av besiktningmarknaden från september 2024 bedömer att marknaden i stort fungerar väl. Därutöver vill utskottet lyfta fram att Riksrevisionen i sin granskning av besiktningmarknaden från 2021 anför att tillgängligheten för konsumenterna har förbättrats sedan omregleringen beräknat för landet som helhet.

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

Enligt utskottet finns det därmed inte skäl att i dagsläget vidta några åtgärder med anledning av motionsförslagen. Riksdagen bör därför avslå motionerna 2024/25:688 (SD), 2024/25:2214 (S) och 2024/25:3126 (S) yrkande 50.

Besikttningsregler för gasfordon

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsförslag om att utvärdera besikttningsreglerna för gasfordon. Utskottet hänvisar till att frågan har utretts grundligt av den ansvariga myndigheten.

Jämför reservation 13 (C, MP).

Motionen

I kommittémotion 2024/25:2947 yrkande 91 föreslår Ulrika Heie m.fl. (C) att Transportstyrelsen ska få i uppgift att utvärdera de besikttningsregler som gäller för gasfordon för att se över om de är proportionerliga.

Gällande rätt

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

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

I maj 2018 införde Transportstyrelsen krav på utökad kontroll av gastanken på gasdrivna bilar i samband med kontrollbesiktning mot bakgrund av att EU:s besikttningspaket genomfördes i svensk rätt. Syftet med kontrollen är att säkerställa att tanken är fastsatt, att det inte finns några skador på den och att den inte läcker.

För att kontrollen ska kunna utföras vid besiktningen behöver bilens gastank friläggas. Som ett alternativ till att bilägaren själv frilägger gastanken finns det bestämmelser om att kontrollen kan utföras på en verkstad. Vid godkänd kontroll utfärdar verkstaden ett intyg som sedan visas upp när bilen besiktigas. Intyget är giltigt i 15 månader och kan därför användas upp till två besiktningar.

Bakgrund

Uppdrag att se över merkostnader för besiktning av gasbilar

Kraven på att frilägga gastanken innebär att ägare av en gasbil i regel betalar mer än andra bilägare för att kunna kontrollbesiktiga sin bil. Regeringen gav därför den 15 april 2021 Transportstyrelsen i uppdrag att utreda förutsättningarna för åtgärder som gör att ägare av gasdrivna bilar kan betala samma pris vid besiktning av bilen som ägare till andra typer av bilar. I uppdraget ingick att utreda möjligheterna att ta bort den merkostnad som det innebär att besiktiga bilar som drivs av gas. Om det inte är möjligt att ta bort merkostnaden skulle Transportstyrelsen enligt uppdraget föreslå hur en full ekonomisk kompensation för denna merkostnad kan utformas. I redovisningen av uppdraget skulle nödvändiga författningsförslag ingå.

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

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

Införandet och avskaffandet av en premie för besiktning av gasbilar

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

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

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet behandlade besiktningsfrågor senast i betänkande 2023/24:TU13 Vägtrafik- och fordonsfrågor. Utskottet hänvisade till det arbete som ansvariga myndigheter bedriver och gällande bestämmelser i frågorna, och föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis betona att fordonsbesiktning är viktigt för att säkerställa att fordon är trafiksäkra, och konstaterar att gasdrivna fordon medför en något högre besiktningsekstnad för ägaren jämfört med andra fordon eftersom gastanken behöver friläggas. Utskottet noterar dock att Transportstyrelsen grundligt utrett besiktningssreglerna för gasfordon och gjort bedömningen att den särskilda kontrollen inte bör tas bort. Efter att den tidigare premien nu avvecklats i syfte att möjliggöra för Naturvårdverket att uppfylla fler centrala arbetsuppgifter avser utskottet att följa utvecklingen på området noga. Utskottet finner dock inte anledning att i nuläget ta några initiativ med anledning av motionsförslaget. Riksdagen bör därmed avslå motion 2023/24:2465 (C) yrkande 91.

Bilpooler

Utskottets förslag i korthet

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

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

Motionerna

Gunilla Svantorp m.fl. (S) betonar i kommittémotion 2024/25:3126 yrkande 54 vikten av att stärka förutsättningarna för cirkulär ekonomi, inklusive en utvecklad delningsekonomi inom trafikområdet. Vidare anför motionärerna att framväxten av bildelningstjänster bör underlättas (yrkande 55).

I kommittémotion 2024/25:2947 yrkande 96 anför Ulrika Heie m.fl. (C) att regeringen bör ta fram en strategi för delad mobilitet i Sverige. Motionärerna framhåller bl.a. att alltför länder och städer tar fram en sådan strategi som behövs för att främja utvecklingen på området och hantera utmaningar och målkonflikter. Vidare anser motionärerna att det ska införas en juridisk definition av begreppet bilpool, alternativt fordonspool, för att ge kommunerna större rådhghet att avdela gatumark till delningstjänster inom transportsektorn (yrkande 97). Motionärerna anför att regeringen bör få i uppdrag att ta fram en sådan definition för att göra bilpooler mer lättillgängliga.

I kommittémotion 2024/25:3169 yrkande 49 anför Rickard Nordin m.fl. (C) att möjligheten att underlätta bildelning genom att införa en enhetlig definition av bilpooler bör ses över.

I kommittémotion 2024/25:1772 yrkande 9 anför Linus Lakso m.fl. (MP) att man bör revidera regelverket och ta fram en strategi för kombinerad och

delad mobilitet (mobility as a service, MAAS) och skapa bättre förutsättningar för bilpooler.

I kommittémotion 2024/25:2613 yrkande 93 anför Elin Söderberg m.fl. (MP) att regelverket bör revideras, en strategi för MAAS bör tas fram och en offentlig satsning på bilpooler bör genomföras.

I kommittémotion 2024/25:3044 yrkande 1 betonar Linus Lakso m.fl. (MP) att det bör införas definitioner av motorfordonspooler och delningsfordon enligt förslagen i betänkandet Motorfordonspooler – på väg mot ökad delning av motorfordon (SOU 2020:22).

Bakgrund

Definitionen av bilpoolstjänster och kombinerad mobilitet

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

Kombinerad mobilitet eller mobilitet som tjänst (MAAS) är ett innovationsområde där fokus flyttas från själva transporten till mobilitet. Kombinerad mobilitet är ett koncept som innebär att en resenär köper eller prenumererar på en kombination av möjligheter till mobilitet i stället för, eller som komplement till, att köpa eller äga egna transportmedel.

Utredningen om motorfordonspooler

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

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

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

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

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

Sammanställning över bildelningstjänster

Vissa kommuner publicerar en sammanställning över de bildelningstjänster som förekommer i kommunen. Stockholms stad har exempelvis tagit fram en karta över alla bilpoolsstationer i kommunen med detaljer om vilket eller vilka företag som erbjuder bilpool på den aktuella platsen. I december 2024 fanns ca 1 600 bilpoolsbilar på fasta platser i Stockholm.

Pågående arbete

Trafikverket fick i mars 2019 ett uppdrag från regeringen att föra informations- och kunskapshöjande insatser inom området mobilitet som tjänst. Uppdraget bestod av två delar, dels att utreda möjligheten till en gemensam nationell åtkomstpunkt för kombinerade mobilitetstjänster, dels att genomföra ett demonstrationsprojekt av minst en bytespunkt som stöder kombinerad mobilitet som tjänst.

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

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

Rapporten bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om bilpooler behandlades senast i utskottets betänkande 2023/24:TU13 Vägtrafik- och fordonsfrågor. Utskottet hänvisade till pågående arbete och föreslog att riksdagen skulle avslå motionsyrkandena. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Enligt utskottet finns det stora möjligheter att effektivisera personbilstrafikens resursutnyttjande i Sverige, inte minst via bildelning och bilpooler. Utskottet ser därför positivt på den stora potential som mobilitetstjänster såsom bilpooler erbjuder. För många kan bilpooler vara ett fullgott alternativ till det personliga bilinnehavet och bilpoolstjänster kan på så sätt bidra till att minska antalet fordon i framför allt stadsmiljöer och därigenom göra resandet mer hållbart.

Utskottet noterar att Bilpoolsutredningen överlämnade sitt betänkande i april 2020. Utredningens uppdrag var bl.a. att lämna förslag om hur bilpoolstjänster ska kunna främjas och att ta fram juridiska definitioner av bilpoolstjänst. Enligt uppgift från Regeringskansliet har beredningen av utredningens förslag avslutats utan att regeringen lämnat något förslag.

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

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

Utskottet ser dock inte att det för närvarande finns något skäl att ta initiativ med anledning av motionsförslagen. Riksdagen bör därför avslå motionerna 2024/25:1772 (MP) yrkande 9, 2024/25:2613 (MP) yrkande 93, 2024/25:2947 (C) yrkandena 96 och 97, 2024/25:3044 (MP) yrkande 1, 2024/25:3126 (S) yrkandena 54 och 55 samt 2024/25:3169 (C) yrkande 49.

Parkeringsfrågor

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om parkeringsfrågor. Utskottet hänvisar bl.a. till gällande regelverk och påminner om att det är en kommunal angelägenhet att bestämma vilka parkeringsmöjligheter som ska finnas och var parkering ska tillåtas.

Jämför reservation 17 (S), 18 (SD), 19 (C) och 20 (MP).

Motionerna

I kommittémotion 2024/25:3126 yrkande 56 understryker Gunilla Svantorp m.fl. (S) behovet av att ändra parkeringslagstiftningen, bl.a. för att underlätta

för kommunerna att differentiera parkeringstaxorna i miljöstyrande riktning, inklusive främja bildelningstjänster.

I kommittémotion 2024/25:1425 yrkande 14 anför Thomas Morell m.fl. (SD) att förutsättningarna för att utveckla parkeringsarkar bör utredas. Motionärerna menar bl.a. att det kan ge möjlighet att lösa parkeringsproblematiken för samtliga berörda bilister.

I kommittémotion 2024/25:2947 yrkande 100 anför Ulrika Heie m.fl. (C) att den lokala klimatmakten ska stärkas genom ett återinförande av kommunernas rätt att använda differentierade parkeringsavgifter efter fordonstyp, för att stimulera konsumenternas val av de mest klimateffektiva fordonen.

I kommittémotion 2024/25:3044 yrkande 2 framhåller Linus Lakso m.fl. (MP) behovet av att möjliggöra för kommuner att reservera vissa parkeringsplatser till delningsfordon. Motionärerna menar bl.a. att förslag i betänkandet Motorfordonspooler – på väg mot ökad delning av motorfordon (SOU 2020:22) således behöver genomföras. Motionärerna anser även att kommunerna ska få rätt att införa differentierade parkeringstaxor för miljöfordon och delningsfordon för att sänka utsläppen från trafiksektorn och få en mer trivsamt stadsmiljö (yrkande 3).

I motion 2024/25:736 föreslår Magnus Manhammar (S) att förutsättningarna för att inrätta en nationell parkeringsapp för hela landet ska studeras. Motionären anser att en sådan app skulle underlätta tillvaron för många bilister i hela landet.

Hans Ekström (S) anför i motion 2024/25:1689 att en översyn av parkeringslagstiftningen bör övervägas. Motionären uppmärksammar bristen på konsumentskydd och nämner bl.a. att man kan få parkeringsböter trots att man har betalat och att det är mycket svårt att få rätt mot vinstsökande kommuner och parkeringsbolag, varför konsumentskyddet för dem som försökt göra rätt måste stärkas.

I motion 2024/25:609 föreslår Jimmy Ståhl och Dennis Dioukarev (båda SD) att förutsättningarna för att utveckla parkeringsarkar via ett pilotprojekt för Göteborgs södra skärgård ska utredas. Motionärerna menar att det skulle underlätta för öborna men även för sommargäster, hantverkare och besökare till de bofasta öarna.

I motion 2024/25:1854 anför Kristina Axén Olin m.fl. (M) att lagen (1957:259) om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats, m.m. bör reformeras så att det blir tillåtet för kommuner att ta ut lägre parkeringsavgifter för utsläppsfria bilar. Motionärerna anser att de lokala möjligheterna till grön omställning därmed skulle öka.

I motion 2024/25:990 yrkande 7 tar Rickard Nordin (C) upp frågan om slopade s.k. p-tal, dvs. parkeringsnormer som sätts vid nybyggnation. Enligt motionären finns det många anledningar att begränsa möjligheten för kommunerna att ställa krav på p-tal vid nybyggnation; bl.a. är det en subvention till bilåkande och innebär ökande kostnader för bostadsbyggande.

Niels Paarup-Petersen m.fl. (C) föreslår i motion 2024/25:2063 yrkande 1 att den s.k. kommunala avgiftslagen ska ses över så att den möjliggör differentiering av parkeringsavgifter utifrån fordons miljöegenskaper. Syftet är enligt motionärerna att det ska vara möjligt med lägre parkeringsavgifter för de fordon som är miljöfordon enligt vägtrafikskattelagen, uppfyller särskilda miljökrav eller drivs med ett visst drivmedel, exempelvis el. Vidare föreslår motionärerna att kommunallagen ses över så att principen om likabehandling av kommuninvånare tillåter olika parkeringsavgifter när syftet är att förbättra den gemensamma miljön och på så sätt gynna kommuninvånarna som helhet (yrkande 2). Det ska framgå att det inte är invånarna som behandlas olika utan fordonen.

Gällande rätt

Bestämmelser om upplåtelse av mark för parkering

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

Bestämmelser om avgifter för parkering

Kommunernas möjlighet att ta ut avgift för parkering regleras i lagen (1957:259) om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats, m.m. Av lagen framgår att en kommun får ta ut ersättning för rätten att parkera i den omfattning som behövs för att ordna trafiken. Bestämmelsen innebär att alla trafikanter ska behandlas lika och betala avgift enligt samma villkor. De enda undantag som en kommun kan besluta om gäller för nyttoparkering, boendeparkering eller rörelsehindrade.

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

Bestämmelser om felparkerings- och kontrollavgifter

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

Enligt lagen (1976:206) om felparkeringsavgift får regeringen ange det högsta och det lägsta belopp som felparkeringsavgifter får fastställas till. Beloppen får variera med hänsyn till skilda slag av parkeringsöverträdelser.

Avgiftens belopp fastställs av regeringen eller den myndighet eller kommun som regeringen bestämmer. Enligt förordningen (1976:1128) om felparkeringsavgift fastställer kommunen felparkeringsavgiftens belopp. Avgiftens belopp får vara lägst 75 och högst 1 300 kronor. Felparkeringsavgiften ska betalas på det sätt som Transportstyrelsen bestämmer.

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

Bakgrund

Differentierade parkeringsavgifter och upplåtelse av mark för parkeringsplatser

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

Bilpoolsutredningen behandlade vidare frågan om upplåtelse av mark för parkeringsplatser för delningsfordon. Utredningen föreslog ändringar i trafikförordningen i syfte att ge kommunerna möjlighet att reservera parkeringsplatser för delningsfordon på allmän platsmark genom lokala trafikföreskrifter.

Boverkets vägledning till kommuner om parkering

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

I vägledningen framhåller Boverket bl.a. att kommunerna vid översiktsplaneringen bör ta fram en parkeringspolicy som stödjer planeringen där gång-, cykel- och kollektivtrafik är normen samt att kommunerna bör jobba aktivt med parkeringsnormer och parkeringstal, dvs. det tal som anger hur många parkeringsplatser som måste byggas vid exploatering. Enligt Boverket

bör parkeringstal vara flexibla och anpassade så att fastighetsägare uppmuntras till att medverka till beteendeförändringar vid transportval. Kommunen har då möjlighet att tillåta färre bilparkeringsplatser än vad riktlinjerna säger under vissa förutsättningar.

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

Sveriges Kommuner och Regioners stöd till kommunerna om parkering

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

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

I oktober 2021 tog SKR fram skriften Parkering för hållbara stadskärnor. Syftet med skriften är att inspirera kommunerna att arbeta aktivt med parkering för att skapa mer hållbara och attraktiva stadskärnor. I skriften beskriver SKR ett antal olika verktyg som kan användas efter vad som passar bäst i den lokala kontexten och ger ett par konkreta exempel från flera kommuner att inspireras av. SKR menar att det inte längre är lika självklart som tidigare att attraktiva centrala ytor i våra städer ska upptas av parkeringsplatser. Det finns flera olika anspråk och intressen som ska samsas, varför det krävs olika arbetssätt för att kunna landa i goda lösningar.

Konsumentverkets granskning av parkeringsbolag

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

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

Parkeringsarkar

Flytande parkeringsplatser på pråmar eller båtar, även kallade parkeringspråmar eller parkeringsarkar, är ett koncept för att skapa fler parkeringsplatser t.ex. på platser där markförhållandena annars inte tillåter det. I Sverige finns en flytande parkeringsbåt i Göteborg som kallas P-Arken. Pråmen köptes in av det kommunala parkeringsbolaget under tidigt 1990-tal med plats för ca 400 bilar. Under 2017 flyttades P-Arken från Skeppsbron till Lilla Bommen i Göteborg för att ersätta flera parkeringshus som rivits.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet behandlade senast parkeringsfrågor i betänkande 2023/24:TU13 Vägtrafik- och fordonsfrågor. Utskottet hänvisade bl.a. till gällande regelverk och till att flera frågor är en kommunal angelägenhet. Utskottet fann därför inte skäl att ta några initiativ och avstyrkte motionsyrkandena. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

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

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

När det avslutningsvis gäller frågan om konsumentskydd i relation till parkeringslagstiftningen vill utskottet påminna om Konsumentverkets arbete på området. Enligt utskottet är det angeläget att den tekniska utvecklingen med bl.a. parkeringsappar inte används på lagvidriga sätt.

Mot bakgrund av vad som anförts anser utskottet att det inte finns skäl att ta några initiativ med anledning av motionsförslagen i nuläget. Riksdagen bör således avslå motionerna 2024/25:609 (SD), 2024/25:736 (S), 2024/25:990 (C) yrkande 7, 2024/25:1425 (SD) yrkande 14, 2024/25:1689 (S), 2024/25:1854 (M), 2024/25:2063 (C) yrkandena 1 och 2, 2024/25:2947 (C) yrkande 100, 2024/25:3044 (MP) yrkandena 2 och 3 samt 2024/25:3126 (S) yrkande 56.

Flyttning av fordon

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om flyttning av fordon. Utskottet konstaterar att övergivna fordon tenderar att orsaka stora besvär för både kommuner och privata markägare och hänvisar till att regelverket på området nyligen skärpts. Utskottet avser att följa utvecklingen på området noga framöver.

Motionerna

I motion 2024/25:1528 anför Malin Larsson och Peder Björk (båda S) att regeringen bör verka för att markägare lättare ska få rätt att forsla bort och skrota övergivna fordon som lämnats på deras mark samt för att skydda markägare från kostnader i samband med bortforsling av övergivna fordon. Motionärerna framhåller att övergivna fordon har blivit ett allt större problem för markägare och att det i dag är svårt och tidskrävande att försöka få hjälp att flytta ett övergivet fordon.

Björn Tidland (SD) framhåller i motion 2024/25:112 att klampning och borttransport av fordon vid felparkering bör tillåtas. Motionären anför att kommunala parkeringsbolag bör ha möjlighet att klampa fordon, dvs. sätta på en hjulboja, om fordonen ställts upp olovligen på privat mark, kommunal mark eller p-platser.

Per Söderlund m.fl. (SD) vill i motion 2024/25:574 att flytt av fordon som någon parkerat på någon annans mark ska underlättas. Motionärerna uppmärksammar att det i dag är mycket svårt att få tillstånd att flytta ett fordon som någon parkerat eller övergett på någon annans mark, och regelverket bör därför ändras så att en markägare själv kan avgöra vilka fordon som får vara på dennes mark och också kan begära hjälp från lämplig myndighet med skyndsamt flytt av fordonet.

Gällande rätt

Bestämmelser om flyttning av fordon

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

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

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

Bestämmelser om klampning av fordon

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

Bakgrund

Översyn och ändring av lagstiftningen om flyttning av fordon

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

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

och att tiden som ett flyttat fordon behöver förvaras innan äganderätten övergår till det allmänna förkortas.

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

Trafikverkets flyttning av fordon

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

Kommunernas flyttning av fordon

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

Fram t.o.m. 2023 kunde kommunerna ansöka om bidrag för kostnader för fordonsvrak som flyttats och sedan skrotats. Bidraget utlystes av Naturvårdsverket och avsåg kostnader för transport, förvar och skrotning om högst 5 000 kronor per fordonsvrak. Regeringen meddelade i budgetpropositionen för 2024 att den avvecklade statsbidraget för flytt av övergivna fordonsvrak (prop. 2023/24:1 utg.omr. 20).

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet behandlade frågor om flyttning av fordon senast i betänkande 2023/24:TU13 Vägtrafik- och fordonsfrågor. Utskottet underströk att flyttning av övergivna fordon är en angelägen fråga och att det är viktigt att tillämpningen av regelverket fungerar så att fordon snabbt kan forslas bort. Utskottet uttryckte att det avsåg att följa utvecklingen på området mycket noga men fann inte skäl att ta något initiativ i frågan. Motionsyrkandena avstyrktes därmed och riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

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

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

Mot bakgrund av vad som anförts ovan avser utskottet inte att ta något initiativ med anledning av motionsförslagen. Enligt utskottet bör riksdagen därmed avslå motionerna 2024/25:112 (SD), 2024/25:574 (SD) och 2024/25:1528 (S).

Vägrafikregistret

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om vägrafikregistret. Utskottet hänvisar bl.a. till det beredningsarbete som pågår för att se över grundlagsskyddet för söktjänster som offentliggör personuppgifter och till den nya lagstiftning på området som började gälla 2019.

Motionerna

I motion 2024/25:1286 av Carita Boulwén (SD) yrkande 1 föreslås att regeringen ska verka för att utforma ett lagförslag som i högre grad skyddar fordonsägare från att utsättas för kriminella ligor, genom att det t.ex. finns en spärr för att få tillgång till fordonsägarens uppgifter. Motionären framhåller att registret i dag är som en öppen bok för kriminella ligor och att det i likhet med i andra länder borde finnas någon form av spärr.

I motion 2024/25:2281 anför Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD) att regeringen bör överväga att införa sekretess för uppgifter i fordonsregistret. Motionärerna menar att det i dag är för lätt att ta reda på vem som äger ett fordon, vilket bl.a. medför risker för missbruk av uppgifterna genom att uppgifterna inhämtas i syfte att begå brott i form av fordonsstöld.

Lars Beckman (M) anför i motion 2024/25:2101 att möjligheten att stänga fordonsregistret för allmänheten bör ses över för att försvåra för den organiserade brottsligheten i Sverige. Motionären framhåller att vem som helst via Transportstyrelsens fordonsregister enkelt kan få reda på vem som äger en bil och adressen till ägaren.

I motion 2024/25:2110 anför Lars Beckman (M) att vägtrafikregistret bör ses över. Motionären framhåller bl.a. det finns en betydande risk att registret används av främmande makt för olika former av kartläggning av känsliga uppgifter om bostad, fordon m.m. Motionären anser att Transportstyrelsen bör se över vilka uppgifter registret ska innehålla samt vem som ska ha tillgång till uppgifterna och på vilket sätt.

I motion 2024/25:1568 anför Daniel Bäckström (C) att endast berörda myndigheter bör ha tillgång till information om vilka fordon en person äger. Motionären framhåller att det i dag är enkelt att via internet få fram information om vilka fordon en person äger, vilket underlättar brottslig verksamhet och stölder.

Bakgrund

Gällande rätt

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

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

När lagarna beslutades konstaterade trafikutskottet att de syftar till att modernisera registerlagstiftningen inom vägtrafikområdet och att anpassa den till EU:s dataskyddsförordning (2016/679). Utskottet ansåg att regeringens lagförslag var väl avvägda och att de bl.a. kan bidra till att göra regelverket

tydligare och mer överskådligt (prop. 2018/19:33, bet. 2018/19:TU12, rskr. 2018/19:241). Genom lagstiftningen har Transportstyrelsen fått möjlighet att behandla personuppgifter på ett ändamålsenligt sätt och att värna människors rätt till skydd av personuppgifter vid sådan behandling. Utskottet menade att det är viktigt att säkerställa en väl avvägd balans mellan å ena sidan individers rätt till skydd av personuppgifter och å andra sidan samhällets rättmätiga krav på att verksamheten på vägtrafikområdet kan bedrivas på ett effektivt och välordnat sätt. Lagarna började gälla den 1 juli 2019.

Vägfikregistret

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

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

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

Transportstyrelsen bedriver sedan en tid ett arbete med att utveckla ett nytt vägfikregister. Transportstyrelsen anger att de är mitt i detta arbete som enligt myndigheten kommer att pågå under många år. I budgetpropositionen

för 2024 (prop. 2023/24:1 utg.omr. 22) anförde regeringen att Transportstyrelsen behöver bättre förutsättningar för att kunna säkerställa utvecklingen av ett nytt vägtrafikregister. Regeringen betonade i sammanhanget att det nuvarande komplexa och svårförvaltade systemet innebär en hög risk för avbrott. Transportstyrelsen tilldelades därför ytterligare medel för detta ändamål i den aktuella budgetpropositionen.

Interpellationssvar

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

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

Utredning om ett förstärkt skydd för personuppgifter

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

Utredningen, som antog namnet Utredningen om ett förstärkt skydd för personuppgifter på tryck- och yttrandefrihetsområdet, överlämnade den 20 november 2024 betänkandet Personuppgifter och mediegrundlagarna (SOU 2024:75). Utredningen föreslår bl.a. att grundlagsskyddet begränsas för söktjänster som offentliggör personuppgifter. Betänkandet har remitterats och bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om vägtrafikregistret behandlades senast i utskottets betänkande 2023/24:TU13 Vägtrafik- och fordonsfrågor. Utskottet föreslog då att yrkandena skulle avslås bl.a. med hänvisning till att regeringen tillsatt en utredning med uppdraget att se över grundlagsskyddet för söktjänster som offentliggör personuppgifter om adress och telefonnummer samt andra uppgifter som rör den enskildes personliga förhållanden. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

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

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

Därmed avstyrks motionerna 2024/25:1286 (SD) yrkande 1, 2024/25:1568 (C), 2024/25:2101 (M), 2024/25:2110 (M) och 2024/25:2281 (SD).

Fordonsmålvakter

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om fordonsmålvakter. Utskottet påminner om att en rad olika åtgärder har vidtagits de senaste åren för att skärpa reglerna på området och ser därför inte skäl att för närvarande ta något initiativ med anledning av förslagen.

Jämför reservation 21 (SD).

Motionerna

I kommittémotion 2024/25:1385 yrkande 3 anför Mikael Eskilander m.fl. (SD) att den som har statliga fordonsrelaterade skulder bör hindras från att bli ägare till fler fordon. Motionärerna menar att bilägare med någon form av oreglerad statlig skuld bör beläggas med nyägandeförbud. Vidare anför motionärerna att Kronofogdemyndigheten bör få möjlighet att ta över ägandeskapet om någon försöker kringgå ett nyägandeförbud (yrkande 4). Motionärerna anser även att regeringen bör ta fram förslag till hur man bättre kan arbeta förebyggande med bilägarskap (yrkande 6). Motionärerna hänvisar till att det i vissa länder är vanligt att myndigheterna gör hembesök hos personer som äger onormalt många bilar. Slutligen anför motionärerna att personer med samordningsnummer bör få registreras som ägare till maximalt ett fordon i Sverige (yrkande 7). Motionärerna menar att personer med samordningsnummer inte sällan utnyttjas som bilmålvakter och att bilarna används i brottslig verksamhet.

David Perez (SD) framhåller i motion 2024/25:564 att ett maxtak för ägandet av personbilar för privatpersoner bör utredas. Motionären pekar i sammanhanget på problematiken i fråga om ägarskapet och de personer som ägt bilar i syfte att vilseleda om det verkliga ägarförhållandet för att sedan använda bilen för att undvika avgifter.

Oliver Rosengren m.fl. (M) anför i motion 2024/25:2418 att införandet av begränsningsregler för bilinnehav för att försvåra för bilmålvakter bör utredas. Motionärerna menar att en begränsningsregel t.ex. kan innebära att den som vill äga fler bilar än ett visst antal behöver ansöka om det.

I motion 2024/25:2056 yrkande 2 menar Niels Paarup-Petersen (C) att antalet bilar man kan äga utan särskild prövning bör begränsas. Motionären framhåller vidare att möjligheten att tvångsskriva ägarskap på brukare av bilar bör utredas (yrkande 3). Dessutom anför motionären att det bör införas en säker identifiering av personers identitet när bilar byter ägare (yrkande 4), något som skulle lösa problemet med att falska utländska identiteter används.

Bakgrund

Fordonsmålvakter

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

Enligt Kronofogdemyndigheten var det sammanlagda skuldbeloppet för de fordonssrelaterade skulderna närmare 1,3 miljarder kronor 2022. Transportstyrelsen uppger att det inte går att säga exakt hur många fordonsmålvakter det finns i dagsläget, bl.a. på grund av att det inte finns en definition av vad en fordonsmålvakt är och hur omfattande fordonsinnehavet måste vara. I oktober 2023 gjorde Transportstyrelsen en sökning i vägtrafikregistret för att få en uppgift om omfattningen av företeelsen efter följande kriterier:

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

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

Fordonsrelaterade skulder

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

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

Rätt att ta fordon i anspråk

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

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

Användningsförbud i fråga om fordon

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

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

mer än 5 000 kronor i obetalda felparkeringsavgifter (felparkeringsavgift och åläggandeavgift) för fordonet och minst sex månader har gått sedan hela beloppet senast skulle ha betalats. Om fordonsskatten inte betalas inom angiven tid inträder också användningsförbud för fordonet, och det får då inte användas.

Ägarbyte av fordon

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

Vid användning av den webbaserade e-tjänsten behöver säljaren kunna legitimera sig via e-legitimation (exempelvis bank-id eller mobilt bank-id). Både säljaren och köparen ska ha ett giltigt svenskt körkort och vara över 18 år. Privatpersoner kan i de flesta fall anmäla ägarbyte via webbplatsen utan registreringsbevis.

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

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

Ytterligare åtgärder mot fordonsmålvakter

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

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

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

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

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

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

Stärkt system för samordningsnummer

Regeringen beslutade i juli 2022 om propositionen Stärkt system för samordningsnummer (prop. 2021/22:276). De föreslagna bestämmelserna syftar bl.a. till att komma till rätta med missbruket av samordningsnummer. Regeringen anför i propositionen att sådant missbruk har upptäckts i form av att en person använder en annan persons samordningsnummer, t.ex. som fordonsmålvakt. Det förekommer enligt regeringen också att en person skaffar ett samordningsnummer för någon annan genom att sända in en kopia av hans eller hennes identitetshandling, eller en förfalskad identitetshandling, till t.ex. Transportstyrelsen vid fordonsregistrering. Samordningsnumret kan sedan användas t.ex. för att registrera ett stort antal fordon. Det kan bl.a. leda till svårigheter att driva in fordonsrelaterade skatter och avgifter.

Propositionen innebär att Skatteverket tar över ansvaret för bl.a. identitetskontroller vid tilldelning av samordningsnummer. Samordningsnummer ska

med förslaget tilldelas i tre nivåer beroende på vilken identitetskontroll som föregått tilldelningen, och den som tar emot uppgifter om samordningsnummer ska få tydlig information om vilken bedömning av identiteten som har gjorts. Den högsta nivån ska tilldelas den som har styrkt sin identitet, och identitetskontrollen ska i dessa fall utföras vid personlig inställelse. Regeringen föreslår också en skyldighet för samtliga myndigheter att underrätta Skatteverket om misstänkta fel i folkbokföringsdatabasen när det gäller personer med samordningsnummer.

Riksdagen antog regeringens proposition i november 2022 (bet. 2022/23:SkU4, rskr. 2022/23:40) och de nya bestämmelserna gäller fullt ut sedan den 1 september 2023.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har tidigare behandlat frågan om fordonsmålvakter, senast i betänkande 2023/24:TU13 Vägtrafik- och fordonsfrågor. Med hänvisning till redan genomförda insatser och pågående arbete fann utskottet inte skäl att ta något initiativ med anledning av de då aktuella motionsförslagen. Utskottet föreslog därför att motionsyrkandena skulle avslås, och riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

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

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

Utskottet vill även påminna om de förordningsändringar som har genomförts och som har gett Trafikverket utökade befogenheter att flytta fordon i fler fall än tidigare samt om slopandet av den s.k. fyradagarsregeln. Enligt utskottet handlar det om ändamålsenliga regelskärpningar även när det gäller fordonsmålvakter. Det skärpta system för samordningsnummer som gäller sedan den 1 september 2023 bör enligt utskottet också uppmärksammas eftersom missbruk av samordningsnummer har konstaterats i samband med att fordonsmålvakter använts.

Med hänvisning till redan genomförda insatser och pågående arbete finner utskottet att det för närvarande inte finns skäl att ta något initiativ med anledning av de olika motionsförslagen om fordonsmålvakter. Motionerna

2024/25:564 (SD), 2024/25:1385 (SD) yrkandena 3, 4, 6 och 7, 2024/25:2056 (C) yrkandena 2–4 och 2024/25:2418 (M) avstyrks därmed.

Vissa fordonsbestämmelser

Utskottets förslag i korthet

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

Motionerna

I motion 2024/25:556 anför Angelica Lundberg (SD) att det bör utredas hur stänkskydd på personbilar kan återinföras.

I motion 2024/25:595 anför Josef Fransson (SD) att en ordning där det är obligatoriskt med brandsläckare i alla vägfordon bör utredas. Motionären menar att det utöver att kunna rädda liv även sannolikt skulle kunna rädda stora mängder egendom från att skadas eller förstöras i samband med fordonsbränder.

I motion 2024/25:1117 anför Marléne Lund Kopparklint (M) att det bör utredas om det är möjligt att återinföra krav på stänkskydd på personbilar i Sverige. Motionären menar att ett sådant krav skulle minska risken för stenskott och därmed öka trafiksäkerheten och bilisternas livskvalitet.

Bakgrund

Krav på stänkskydd för personbilar

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

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

Krav på brandsläckare i vägfordon

I dag finns det inte något allmänt krav på brandsläckare som gäller alla vägfordon och som därmed omfattar exempelvis personbilar. För bl.a. bussar gäller dock ett sådant krav. Enligt Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2009:16) och allmänna råd om ändring av Vägverkets föreskrifter (VVFS 2003:22) om bilar och släpvagnar som dras av bilar, ska en buss ha minst en brandsläckare som ska medföras när fordonet brukas (se 39 kap.). Det finns även särskilda bestämmelser som omfattar krav på brandsläckare för fordon som transporterar farligt gods.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet behandlade frågan om krav på stänkskydd för personbilar senast i betänkande 2023/24:TU13 Vägtrafik- och fordonsfrågor. Utskottet avstyrkte motionsförslaget med hänvisning till att motorfordon enligt gällande EU-direktiv ska vara försedda med hjulskydd som är konstruerade så att de skyddar andra trafikanter mot t.ex. stenar som kastas upp. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

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

När det sedan gäller motionsförslaget om krav på brandsläckare i alla vägfordon vill utskottet peka på att det bl.a. finns föreskrifter från Trafikverket om krav på brandsläckare för vissa fordon. Utskottet anser att det är viktigt att sådana krav utformas på ett ändamålsenligt sätt, och utskottet saknar anledning att ifrågasätta gällande ordning. Utskottet finner således inte heller skäl att ta något initiativ på detta område.

Enligt utskottet bör riksdagen därmed avslå motionerna 2024/25:556 (SD), 2024/25:595 (SD) och 2024/25:1117 (M).

Historiska fordon och motorhobbyn

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om historiska fordon och motorhobbyn. Utskottet framhåller att det är viktigt att värna det rullande kulturarvet och påminner bl.a. om redan vidtagna åtgärder och regeländringar som genomförts i syfte att underlätta för historiska fordon.

Motionerna

I motion 2024/25:12 yrkande 2 framhåller Josef Fransson (SD) kopplingen mellan motorutövande och trafiksäkerhet. Motionären anser att ett aktivt motorutövande bidrar till bättre förare i trafiken. Vidare betonar motionären betydelsen av teknikutveckling, entreprenörskap och kompetensutveckling kopplat till motorhobbyn (yrkande 3). Motionären anför att veterankulturen är något som måste värnas (yrkande 4). Det kan enligt motionären ske genom att bl.a. skatterna på motorhobbyn hålls nere samt att det finns tillgång till bränslen som fungerar i äldre fordon. Vidare anför motionären att motorintresset bland ungdomar måste värnas (yrkande 5).

I motion 2024/25:1108 föreslår Marlène Lund Kopparklint (M) att även veteranbilar ska kunna få fyrkantiga registreringsskyltar, som i dag är reserverade för traktorer och motorcyklar. Motionären anser att det skulle bidra till att bevara praktiken och originalkänslan hos veteranbilar.

I motion 2024/25:1116 anför Marlène Lund Kopparklint (M) att äldre fordon under vissa omständigheter bör undantas från kravet på ursprungshandlingar vid registrering. Motionären framhåller att detta är viktigt så att inte bristande dokumentation leder till att det kulturarv som fordonen står för går förlorat.

I motion 2024/25:1530 betonar Marlène Lund Kopparklint (M) behovet av att följa upp det tillkännagivande som redan finns om det motorhistoriska kulturarvet. Motionären anför att det nu är sex år sedan riksdagen beslutade om ett tillkännagivande på detta område och menar att det nu är dags att följa upp hur regeringens arbete fortskrider med att ta fram ny lagstiftning som säkerställer det rörliga kulturarvet.

Gällande rätt

Bestämmelser om registrering av fordon och ursprungskontroll

Lagen (2019:370) om fordons registrering och användning innehåller bestämmelser om registrering av motordrivna fordon och släpfordon hos Transportstyrelsen i vägtrafikregistret. Lagen kräver att uppgifter om fordonet registreras i vägtrafikregistret för att fordonet ska få användas, med vissa undantag för de fordon som t.ex. används uteslutande inom inhägnade järnvägs- eller industriområden.

I registreringsprocessen ingår en s.k. ursprungskontroll i vilken det aktuella fordonets ursprung, att det inte är stulet och att fordonshandlingarna är äkta och giltiga fastställs. Bestämmelserna om kontrollen finns i förordningen (2019:383) om fordons registrering och användning samt Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2015:63) om registrering av fordon m.m. i vägtrafikregistret. För att en ansökan om ursprungskontroll ska kunna godkännas behövs i regel fordonsdokument i original.

Bestämmelser om registreringsskyltar

I Sverige får ett registreringspliktigt fordon bara användas om det är försett med en registreringsskylt. Det finns olika skyltar för olika fordon och situationer. Vilket fordon som ska använda vilken typ av skylt framgår av 6 kap. i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2015:63) om registrering av fordon m.m. i vägtrafikregistret.

Av föreskrifterna framgår bl.a. att bilar, motorredskap, terrängvagnar och släpfordon tillhandahålls en enradig rektangulär registreringsskylt, medan motorcyklar och mopeder klass I tillhandahålls en skylt med två rader som mer har formen av en kvadrat.

Bakgrund

Motor- och veteranbilshobbyn

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

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

Uppdrag till Riksantikvarieämbetet

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

Under 2020 gav regeringen vidare Riksantikvarieämbetet i uppdrag att, i samverkan med bl.a. Statens maritima och transporthistoriska museer samt det

civila samhällets organisationer, verka för ökad kunskap och kunskaps-spridning om historiska transportmedel. Syftet var bl.a. att främja bevarandet av det rörliga kulturarvet. Vidare beslutade regeringen att Riksantikvarie-ämbetet under 2020 kunde bidra med högst 1 miljon kronor till insatser som syftade till att stärka bevarandet av historiska transportmedel.

Revidering av bestämmelserna om teknisk identifiering och ursprungskontroll

I november 2020 remitterade Transportstyrelsen förslag till nya föreskrifter (TSFS 2015:63) om registrering av fordon m.m. i vägtrafikregistret. Föreskrifterna gällde teknisk identifiering och ursprungskontroll. I remissynpunkterna framkom att reglerna fortfarande var otydliga när det gällde vilken dokumentation som skulle kunna användas vid ursprungskontroll och teknisk identifiering. Transportstyrelsen reviderade och förtydligade därför delar av förslaget, bl.a. när det gällde vilka fordon som kan prövas mot ett annat underlag än registreringsbevis och vad som gäller för historiska fordon (fordon som är 30 år eller äldre). Myndigheten förtydligade även vilka underlag som får användas för fordon som tidigare har tagits i bruk i Sverige utan en registrering och förutsättningarna för tilldelning av ett fordonsidentifieringsnummer för ett uppbyggt fordon.

Transportstyrelsens reviderade föreskrifter trädde i kraft den 1 februari 2023. Enligt MHRF finns det i och med ändringarna förutsättningar för att en ansökan om ursprungskontroll för historiska fordon ska kunna godkännas även om en registreringshandling eller tullhandling saknas.

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om historiska fordon och motorhobbyn

Utskottet har återkommande behandlat motionsyrkanden om historiska fordon och motorhobbyn, senast i betänkande 2023/24:TU13 Vägtrafik- och fordonsfrågor. Utskottet framhöll då bl.a. att det är viktigt att värna det rullande kulturarvet och menade att det är av stor betydelse att detta ges goda förutsättningar för sin verksamhet. Utskottet uttryckte att det avser att följa frågan mycket noga men fann inte skäl att ta något initiativ på området och föreslog att motionsyrkandena skulle avslås. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Riksdagens tillkännagivande om transporthistoriska museer

Med anledning av kulturutskottets betänkande 2016/17:KrU9 Kulturfrågor beslutade riksdagen i maj 2017 om ett tillkännagivande till regeringen om bl.a. transporthistoriska museer (rskr. 2016/17:281). Enligt tillkännagivandet skulle regeringen skyndsamt ta fram en lag till skydd för det rörliga kulturarvet. Utskottet menade bl.a. att de ideella insatser som gjordes för att bevara, använda och utveckla det rörliga kulturarvet inte beaktades i tillräcklig

utsträckning i regeringens proposition om kulturarvspolitik som behandlades i betänkandet (prop. 2016/17:116). Vidare anförde utskottet att regeringen skyndsamt behövde ta fram lagstiftning som slog fast myndigheters skyldigheter och ansvar för historiska transportmedel till lands, till sjöss och i luften, så att de i sin myndighetsutövning skulle kunna säkerställa att det rörliga kulturarvet inte avsiktligt eller oavsiktligt hindras från att brukas eller att det skadas eller rent av destrueras.

I budgetpropositionen för 2021 (prop. 2020/21:1 utg.omr. 17) angav regeringen att frågan om bevarande av det rörliga kulturarvet var angelägen. Regeringen menade att en lagreglering inte är en lämplig lösning för att uppnå ett skydd för det rörliga kulturarvet och att den vidtagit andra åtgärder till skydd för det rörliga kulturarvet. Regeringen ansåg riksdagens tillkännagivande som slutbehandlat och kulturutskottet ställde sig bakom regeringens bedömningar (bet. 2020/21:KrU1).

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis understryka att äldre fordon i många fall har ett stort kulturhistoriskt värde och berikar Sveriges s.k. rullande kulturarv. Utskottet vill här särskilt uppmärksamma de civilsamhällesorganisationer som spelar en viktig roll för att bevara och använda det rullande kulturarvet. Utskottet vill i sammanhanget också framhålla att motorhobbyn erbjuder många människor en meningsfull fritidssysselsättning och sociala kontakter med andra som delar intresset.

Enligt utskottet är det viktigt att regelverket för fordonshobbyn utformas på ett smidigt sätt som gör att verksamheten kan gynnas utan att hamna i konflikt med trafiksäkerheten eller miljöhänsyn. Med anledning av motionsförslaget om ursprungshandlingar vid registrering noterar utskottet att Transportstyrelsen nyligen har reviderat sina föreskrifter och att det innebär att det nu finns förutsättningar för att en ansökan om ursprungskontroll för historiska fordon i vissa fall ska kunna godkännas även om en registreringshandling eller tullhandling saknas. Enligt utskottet tillgodoser detta väl det aktuella motionsförslaget. När det sedan gäller frågan om utformningen av registreringsskyltar finner utskottet inga skäl att i dagsläget frånga Transportstyrelsens gällande föreskrifter.

När det gäller motionsförslaget om hanteringen av riksdagens tillkännagivande om transporthistoriska museer från 2017 påminner utskottet om att ärendet är slutbehandlat sedan flera år tillbaka. Utskottet noterar dock att regeringen inom ramen för behandlingen av tillkännagivandet tog flera välkomna initiativ på området, bl.a. uppdraget till Riksantikvarieämbetet att verka för ökad kunskapsspridning om historiska transportmedel för att därigenom främja bevarandet av kulturarvet.

Utskottet anser avslutningsvis att det är viktigt att värna det rullande kulturarvet och förutsätter därför att behöriga myndigheter även fortsättningsvis hanterar frågor om motorhobbyn på ett adekvat och smidigt sätt.

Det finns dock enligt utskottet inte skäl att för närvarande ta något initiativ med anledning av motionsförslagen. Riksdagen bör därför avslå motionerna 2024/25:12 (SD) yrkandena 2–5, 2024/25:1108 (M), 2024/25:1116 (M) och 2024/25:1530 (M).

Vägskyltning

Utskottets förslag i korthet

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

Motionerna

I motion 2024/25:1062 anför Christofer Bergenblock (C) att den nuvarande lagstiftningen och nuvarande regelverk bör ses över för att underlätta skyltningen för verksamheter längs med allmänna vägar. Motionären anser att större hänsyn behöver tas till de lokala förutsättningarna för den enskilda näringsidkaren när denne ansöker om att sätta upp en skylt vid en allmän väg.

Mathias Bengtsson (KD) anför i motion 2024/25:619 att regeringen bör se över möjligheten att sätta upp landskapsskyltar vid landskapsgränserna. Motionären framhåller att många vägar redan har skyltar som pekar ut kulturhistoriska sevärdheter och menar att landskapen förtjänar samma uppmärksamhet.

I motion 2024/25:965 framhåller Cecilia Rönn (L) att det bör utredas hur trafiksäkerheten kan ökas utmed våra vägar genom att kryphålet som möjliggör att sätta ut kärror med reklamskyltar utmed vägkanterna täpps till. Motionären anser att markägare systematiskt utnyttjar kryphålet utmed motorvägar – men även utmed andra vägar – på ett sätt som inte var tänkt.

Bakgrund

Gällande rätt

Det är regeringen som fastställer Sveriges vägmärken. Den nuvarande vägmärkesförordningen (2007:90) gäller sedan den 1 juni 2007. Transportstyrelsen har utfärdat de föreskrifter som behövs för att verkställa förordningen. Vägvisning är till för att trafikanterna ska kunna orientera sig. En ansökan om vägvisning till en anläggning eller ett turistmål ska skickas till väghållningsmyndigheten, och den som vill sätta upp en reklamskylt inom vägområdet till en allmän väg måste ha tillstånd av väghållningsmyndigheten. Trafikverkets regioner är väghållningsmyndigheter för de statliga allmänna

vägarna. I övrigt kan kommuner vara väghållare. Utanför vägområdet är det länsstyrelserna som beslutar om tillstånd, förutom inom detaljplanlagt område, där kommunerna beslutar om bygglov inom ramen för plan- och bygglagen (2010:900). Länsstyrelserna är skyldiga att höra Trafikverkets uppfattning (54 § vägkungörelsen [1971:954]). Kommunerna samråder med Trafikverket i samband med bygglovgivning. I samråd med väghållningsmyndigheten kan kommunerna också utarbeta riktlinjer för skyltning utanför planlagt område. Det är också kommunerna som ansvarar för tillsyn av skyltar utan tillstånd.

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

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

Kulturarvet och vägar

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

Enligt Trafikverket finns det ca 270 rastplatser som förvaltas och sköts på uppdrag av Trafikverket. Trafikverket uppger att man ansvarar för bl.a. informationstavlor på dessa rastplatser, och på en del rastplatser har

kommunerna fått tillstånd att sätta upp kartor och information om besöksmål i närheten.

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om vägs skyltning behandlades senast i utskottets betänkande 2023/24:TU13 Vägtrafik- och fordonsfrågor. Utskottet uppmärksammade i betänkandet det arbete som Trafikverket bedriver för att lyfta fram kulturmiljön i anslutning till det nationella vägnätet. Vidare uppmärksammade utskottet att kommuner som ligger kring en rastplats kan få tillstånd att sätta upp kartor och information om besöksmål inom kommunen. Utskottet föreslog att yrkandena skulle avslås, vilket riksdagen biföll.

Utskottets ställningstagande

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

Utskottet vill i sammanhanget även uppmärksamma Trafikverkets arbete för att lyfta fram kulturmiljön i anslutning till det nationella vägnätet. Myndigheten har bl.a. tagit fram en kulturmiljöstrategi för kulturarvet där myndigheten konstaterar att Trafikverkets planering, byggande och förvaltning av infrastruktursystemen har en mycket stor påverkan på kulturmiljöer i hela landet. Av strategin framgår även att Trafikverket arbetar med ett landskapsperspektiv.

Utskottet kan avslutningsvis i likhet med förra året också konstatera att det verkar finnas en efterfrågan på ytterligare möjligheter till skyltning utmed landets vägar och vill därför påpeka att det kan bli nödvändigt med en översyn av regelverket.

Mot bakgrund av vad som anförts ovan avstyrker dock utskottet motionerna 2024/25:619 (KD), 2024/25:965 (L) och 2024/25:1062 (C).

Vissa trafikbestämmelser

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om vissa trafikbestämmelser. Utskottet konstaterar bl.a. att beslut om att öppna kollektivtrafikkörfält för annan typ av trafik fattas på lokal nivå med beaktande av de trafikförhållanden som råder på plats. Utskottet hänvisar vidare till det befintliga regelverket när det gäller utformningen av trafiksinaler.

Motionerna

I motion 2024/25:2690 anför Monica Haider och Tomas Eneroth (båda S) att regeringen bör få i uppdrag att vidta åtgärder för att säkerställa att Trafikverket tar fram ett nationellt ställningstagande om att motorcyklar ska tillåtas i kollektivtrafikkörfält. Motionärerna betonar att det är en enkel och kostnadseffektiv åtgärd för att öka trafiksäkerheten att tillåta motorcyklar att köra i bussfiler.

I motion 2024/25:671 föreslår Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD) att regeringen ska överväga att införa möjligheten att svänga höger vid rött ljus. Motionärerna framhåller att det skulle kunna bidra till ett bättre trafikflöde samtidigt som trafiksäkerheten säkerställs.

Eric Palmqvist och Mattias Eriksson Falk (båda SD) föreslår i motion 2024/25:680 att det ska utredas hur och i vilken omfattning det ska kunna bli tillåtet att parkera mot färdriktningen. Motionärerna anser att det är dags att även i Sverige tillåta parkering mot färdriktningen, vilket underlättar laddning av el- och hybridfordon i gatumiljö.

I motion 2024/25:2255 anför Mattias Eriksson Falk m.fl. (SD) att regeringen bör utreda och återkomma till riksdagen med förslag om att ändra trafikreglerna så att det under vissa förutsättningar blir tillåtet att köra om på högersidan av vägen på motorvägar som innehåller tre eller fler filer. Motionärerna menar att regeringen i samband med en sådan utredning bl.a. bör inhämta erfarenheter från andra länder där omkörning på höger sida är tillåten under vissa förhållanden.

Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD) föreslår i motion 2024/25:2268 att Trafikverket ska få i uppdrag att utreda frågan om trafikljus med nedräkning av tid. På flera platser i världen är det vanligt att trafikljus har en klocka som visar tiden tills ett trafikljus för gång- och cykeltrafikanter slår om från t.ex. grönt till rött. Motionärerna framhåller att det gör det tryggare för exempelvis äldre att gå över gatan.

Markus Wiechel m.fl. (SD) anför i motion 2024/25:3019 yrkande 1 att högersvängar bör tillåtas även vid rödljus. Enligt motionärerna skulle detta få trafiken att flyta bättre och minska tomgångskörningen, något som ur ett miljöperspektiv vore ett effektivt sätt att minska koldioxidutsläppen. Vidare

anför motionärerna att riksdagen bör ge regeringen i uppgift att ta fram förslag om trafikljus med nedräkning (yrkande 2). Enligt motionärerna gör dessa det enklare för bilister att anpassa körsättet och hastigheten, samtidigt som fotgängare får en bättre möjlighet att avgöra säkerhetsrisken när det är dags att gå över vägen. Detta bidrar också till en smidigare trafik för såväl fotgängare som bilister.

I motion 2024/25:1092 föreslår Alexandra Anstrell (M) att nuvarande regelverk uppdateras för att möjliggöra för djurtransporter att köra i bussfilen när det finns en sådan. Motionären anser att detta bör vara möjligt vid oförutsedda händelser, såsom olyckor på vägen eller annat som gör att man hamnar i bilkö, för att kunna upprätthålla en god djurvård.

Gudrun Brunegård (KD) framhåller i motion 2024/25:101 behovet av att utreda och föreslå skärpta straff för störande musik och streetracing. Motionären understryker att polisen behöver ha verksamma medel för att komma till rätta med såväl störande hög musik i bilar eller på offentliga platser som streetracing.

Bakgrund

Körfält för kollektivtrafik

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

Omkörning på motorväg

I trafikförordningen finns bestämmelser om omkörning. Enligt grundregeln ska man köra om till vänster. Ett undantag från denna regel gäller på en väg där den högsta tillåtna hastigheten är 70 kilometer i timmen eller lägre och körbanan har minst två körfält för trafik i samma riktning som anges med vägmarkering. I ett sådant fall får föraren använda det körfält som är lämpligast med hänsyn till den fortsatta färden, och det kan alltså innebära att höger körfält används. På motorvägar gäller därför som utgångspunkt att man

ska köra om till vänster. Det är en trafiksäkerhetsregel som ska förhindra kollisioner på motorvägar där fordon framförs i höga hastigheter. Det anses dock inte vara en omkörning när ett fordon i ett körfält passerar fordon i ett annat körfält om exempelvis körbanan har två eller flera körfält för färd i samma riktning och det är tät köbildning i alla körfält, eller om körbanan är indelad i körfält för olika färdmål som är utmärkta med körfältsvägvisare.

Trafikreglering

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

Det kan även nämnas att Transportstyrelsen i oktober 2021 fick i uppdrag (I2021/02731) att se över ett antal regelfrågor om cykling, däribland frågan om hur cyklister på ett trafiksäkert sätt kan medges undantag från reglerna om stopplikt vid röd signal när de gör en högersväng. Transportstyrelsen bedömer i en rapport från oktober 2022 (TSG 2021-10413) att det inte är lämpligt att införa möjligheten för väghållningsmyndigheter att reglera röd fordonssignal eller cykelsignal så att den röda signalen generellt eller i vissa situationer tillåter bl.a. cyklande att åka mot röd trafiksignal vid högersväng. Dels är den möjligheten enligt myndigheten inte förenlig med FN:s konventioner om vägtrafik respektive trafiksignaler och vägmärken, dels väger inte de små vinsterna i framkomlighet för cyklande upp de negativa aspekter i fråga om trafiksäkerheten som det medför bl.a. för de cyklande och gående.

Trafikljus med nedräkning

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

Parkering i fordonets färdriktning

I trafikförordningen (1998:1276) finns bestämmelser om hur man får stanna och parkera. Parkeringsreglerna bygger på två huvudprinciper: en trafikant får inte stanna eller parkera så att fara uppstår eller så att andra trafikanter hindras eller störs. För att undvika onödiga olyckor är det endast tillåtet att stanna eller

parkera på höger sida av vägen i färdriktningen. En bil som parkeras mot färdriktningen kan orsaka olyckor både när föraren ska navigera bilen över till fel sida av vägen och när bilen står parkerad. Fordon som står åt fel håll är även svårare att upptäcka i mörker, eftersom de inte har reflexer framtill. Om vägen är enkelriktad, eller om det finns ett järnvägs- eller spårvagnsspår på höger sida, får man dock parkera på vänster sida av vägen.

Streetracing

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

Störande musik i bil

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

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet behandlade motionsförslag om olika trafikbestämmelser senast i betänkande 2023/24:TU13 Vägtrafik- och fordonsfrågor. Då konstaterade utskottet bl.a. att frågan om att öppna kollektivtrafikkörfält för någon annan typ av trafik är något som beslutas på lokal nivå med beaktande av de trafikförhållanden som råder på plats. När det handlar om utformningen av trafiksignaler hänvisade utskottet till befintligt regelverk. Därmed ansåg inte utskottet att det fanns skäl att ta några initiativ med anledning av motionsyrkandena. Utskottet föreslog därmed att riksdagen skulle avslå motionerna, och riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

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

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

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

Slutligen anser utskottet att det saknas skäl att föreslå ändringar i gällande ordning i fråga om omkörning på motorvägar, liksom om parkering mot färdriktningen.

Sammanfattningsvis finner utskottet inte skäl att för närvarande ta några initiativ med anledning av motionsförslagen. Därmed avstyrker utskottet motionerna 2024/25:101 (KD), 2024/25:671 (SD), 2024/25:680 (SD), 2024/25:1092 (M), 2024/25:2255 (SD), 2024/25:2268 (SD), 2024/25:2690 (S) och 2024/25:3019 (SD) yrkandena 1 och 2.

Vissa vägfrågor

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om vissa vägfrågor. Utskottet påminner bl.a. om att det finns fastslagna riktlinjer för väginfrastrukturens utformning som Trafikverket tillämpar i verksamheten och konstaterar att det pågår en översyn av statliga belysningsanläggningar.

Jämför reservation 22 (C).

Motionerna

I kommittémotion 2024/25:2947 yrkande 16 anför Ulrika Heie m.fl. (C) att regeringen bör överväga att tillskjuta ytterligare medel för att Trafikverket i samverkan med kommunerna och regionerna ska kunna förbättra det svenska vägbelysningsnätets omfattning och standard. Motionärerna framhåller att vägbelysning på landsvägen är både en trafiksäkerhetsfråga och en jämställdhetsfråga och menar att det i dag ser illa ut på många håll i landet på detta område.

Eric Palmqvist (SD) anför i motion 2024/25:689 att tillgängligheten och tryggheten på landets rastplatser bör öka. Motionären anser att Trafikverket bör få i uppdrag att inventera landets rastplatser och vidta nödvändiga åtgärder för att beivra det missbruk som sker där.

Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD) anför i motion 2024/25:2283 att regeringen bör överväga att stärka belysningen längs väg 56. Motionärerna framhåller att det har skett många olyckor på denna sträcka.

I motion 2024/25:3178 framhåller Bo Broman och Eric Westroth (båda SD) att det behövs fler öppningar eller enklare sätt att öppna mellan filer som avgränsas av mitträcken eller vajrar. Enligt motionärerna skulle detta kunna bidra till att minska risken för olyckor och långa köer vid snöfall samt öka trafiksäkerheten mellan trafikanter.

I motion 2024/25:992 understryker Rickard Nordin (C) behovet av att minska effekterna från ljusföroreningar. Motionären framhåller att ljusföroreningar är ett växande problem men att det finns olika åtgärder att vidta för att minska dessa, och anser att inspiration bör tas från den tyska lagstiftningen.

Bakgrund

Vägbelysning

Trafikverket arbetar långsiktigt med sina belysningsanläggningar och konstaterar att utvecklingen har gått fort på området. Tekniken i såväl fordon som belysning och kunskapen om var och när belysning gör mest nytta – eller skada för t.ex. djur och natur – förändras kontinuerligt. Ambitionen är att

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

Svenska krav och råd för vägbelysning återfinns i regelverket Vägars och gators utformning (VGU) och konkretiseras i Vägbelysningshandboken 2024 (2024:175). Regelverkets kravdel är styrande för det statliga vägnätet, dvs. de vägar som Trafikverket ansvarar för. För kommunerna fungerar VGU som ett rådgivande dokument. Utöver VGU har Trafikverket tagit fram tekniska kravdokument för vägbelysningsutrustning. Enligt Trafikverket är det förenat med stora kostnader att rusta upp, montera eller demontera vägbelysning. Trafikverket kommer inte att tvinga kommuner att ta bort befintlig belysning eller rusta upp den så länge anläggningen uppfyller trafik- och elsäkerhetskraven. Myndighetens krav gäller när en belysningsanläggning monteras och för större ombyggnader.

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

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

Rastplatser

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

Trafikverket har sedan 2018 ett pågående regeringsuppdrag att göra en översyn av hur bristen på säkra uppställningsplatser för yrkestrafiken längs större vägar kan avhjälpas (N2018/04052/MRT). Uppdraget löper till utgången av 2029. Myndigheten fick i sitt regleringsbrev för 2024 ett uppdrag att inom ramen för den årliga återrapporteringen av uppdraget om säkra uppställningsplatser särskilt redovisa status i fråga om säkerhetsnivån vid samtliga uppställningsplatser längs större vägar. Trafikverket ska även redovisa hur planeringen ser ut när det gäller insatser för ökad säkerhet, bl.a. genom kameraövervakning, vid dessa uppställningsplatser. Av Trafikverkets redovisning i mars 2024 om status och åtgärder under 2023 framgår bl.a. den utvärdering som har gjorts av ett pilotprojekt med kamerabevakning på rastplatsen i Glumslöv. Den visar att kamerabevakningen medfört positiva effekter för antalet anmälda brott på rastplatsen, som i princip blivit obefintliga när det gäller stölden från lastbilar. Däremot har kamerabevakningen inte medfört någon effekt på andra typer av ordningsproblem som kan påverka trygghet och säkerhet på platsen, t.ex. otillåten uppställning och användning av rastplatser för terminalverksamhet. Trafikverket avsåg enligt sin redovisning att under 2024 arbeta vidare med bl.a. de trimningsåtgärder som identifierats i samband med att samtliga rastplatser inventerats. Dessa trimningsåtgärder syftade till att höja säkerheten och samtidigt förbättra kapaciteten vid rastplatserna.

Mötesseparering med mitträcke

Trafikverket publicerade i mars 2023 på uppdrag av regeringen rapporten Uppdrag att utveckla arbetet med hastighetsanpassningar (TRV 2022/73951). Trafikverkets arbete med trafiksäkerhet på väg utgår från den nollvision som riksdagen antog 1997 om att ingen människa ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken. En viktig del i att uppnå nollvisionen är enligt Trafikverket att skapa säkra möten i trafiken. Det bästa sättet att minska risken för mötesolyckor är enligt myndigheten att mittseparera vägen med mitträcke. När en väg har mittseparering kan Trafikverket normalt höja hastighetsgränsen och därmed åstadkomma goda effekter på både tillgänglighet och trafiksäkerhet. Trafikverket har för avsikt att genomföra och utvärdera möjligheten att

använda partiella mitträcken på vanliga tvåfältsvägar. Med detta avses att sätta mitträcke på särskilt farliga delsträckor, t.ex. kurviga sträckor där det ofta är heldragen mittlinje. På delsträckor med bättre sikt blir det uppehåll i mitträcket med möjlighet till omkörningar precis som i dag.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) konstaterar i sin vägledning Säkerhet i vägtrafikmiljö (MSB 1078) från november 2022 att vajerräcken utgör en viktig trafiksäkerhetsfunktion och att man därför bör undvika att vidta åtgärder som påverkar dessa. I vissa situationer kan man dock enligt MSB behöva skapa en öppning i räcket för att släppa fram ambulans eller andra fordon från motsatt körfält. Det är viktigt att detta görs på ett säkert sätt och enligt myndighetens rekommendationer. I sammanhanget kan konstateras att MSB i februari 2024 fick i uppdrag att utvärdera hanteringen av samhällsstörningarna vid bl.a. trafiksituationen på E22 i januari 2024 för att dra slutsatser som kan användas för framtida hantering av likartade händelser. I myndighetens utvärdering (MSB2397) som överlämnades till regeringen i augusti 2024 konstateras bl.a. att den operativa hanteringen av händelsen i viss utsträckning har präglats av otydliga ansvars- och ledningsförhållanden när det gäller t.ex. möjligheten att öppna mitträcken mellan vägbanorna.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har återkommande behandlat motionsyrkanden om vissa vägfrågor, senast i betänkande 2023/24:TU13 Vägtrafik- och fordonsfrågor. I det betänkandet uttryckte utskottet bl.a. att det inte finns skäl att ifrågasätta det arbete som görs för att säkerställa att vägbelysningsanläggningar uppfyller både trafiksäkerhetskrav och miljöhänsyn. Vidare konstaterade utskottet att det pågår ett arbete med att höja säkerheten på rastplatser. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, vilket riksdagen biföll.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis i likhet med förra året påminna om att det finns fastslagna riktlinjer för väginfrastrukturens utformning, bl.a. i VGU, som Trafikverket tillämpar i verksamheten. Det kan t.ex. handla om lämplig utformning av mitträcken för att bl.a. möta olika trafiksäkerhetskrav. Utskottet kan även konstatera att Trafikverket och MSB har tagit fram publikationer som rör olika aspekter av mötesseparering med mitträcken. Utskottet förutsätter att arbetet med denna fråga fortsätter.

Utskottet vill vidare framhålla att rastplatser längs våra vägar är till för att trafikanter ska kunna få rast och vila och för att yrkesförare ska kunna följa regler om vilotider för yrkestrafiken. Utskottet kan konstatera att det finns regler för hur länge man har rätt att vara på en rastplats och förutsätter att allt görs för att upprätthålla regelverket. I det sammanhanget vill utskottet även betona vikten av att arbetet med att höja säkerheten på rastplatserna fortsätter.

När det gäller frågan om olämplig vägbelysning som kan ha en störande inverkan för djur och natur kan utskottet konstatera att vägbelysning används för att förbättra synförhållandena i trafikmiljön men också för att skapa trygghet, trivsel och tillgänglighet. Belysningen underhålls och ses kontinuerligt över utifrån gällande krav. Utskottet noterar även att Trafikverket på olika sätt arbetar med att minimera mängden ljusföroreningar, bl.a. genom att finansiera forskning. Dessutom kan utskottet konstatera att det pågår en översyn av statliga belysningsanläggningar och arbete med att ta fram belysningsplaner för det statliga vägnätet och att det finns ett samarbete mellan Trafikverket och SKR på området. Utskottet har inte skäl att ifrågasätta det arbete som görs för att säkerställa att vägbelysningsanläggningar uppfyller både trafiksäkerhetskrav och miljöhänsyn.

Därmed avstyrker utskottet motionerna 2024/25:689 (SD), 2024/25:992 (C), 2024/25:2283 (SD), 2024/25:2947 (C) yrkande 16, och 2024/25:3178 (SD).

Vinterunderhåll av vägar

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om vinterunderhåll av vägar. Utskottet understryker att en väl fungerande vinterväghållning i hela landet är viktig för både trafiksäkerheten och framkomligheten på vägarna vintertid. Utskottet konstaterar att det pågår ett aktivt arbete för att förbättra vinterväghållningen på svenska vägar, vilket utskottet följer med stort intresse.

Jämför reservation 23 (S) och 24 (C).

Motionerna

I kommittémotion 2024/25:3126 yrkande 40 framhåller Gunilla Svantorp m.fl. (S) att vinterväghållningen behöver förbättras och Trafikverkets roll och ansvar förtydligas. Motionärerna anser att det kaos som man sett på de svenska vintervägarna de senaste åren är oacceptabelt och menar att alla mått och steg måste tas för att Trafikverket ska kunna inta en proaktiv och fungerande roll för vinterväghållningen.

Även i kommittémotion 2024/25:3236 yrkande 27 anför Gunilla Svantorp m.fl. (S) att vinterväghållningen behöver förbättras och Trafikverkets roll och ansvar förtydligas. Motionärerna anser att det kaos som man sett på de svenska vintervägarna de senaste åren är oacceptabelt och menar att alla mått och steg måste tas för att Trafikverket ska kunna inta en proaktiv och fungerande roll för vinterväghållningen.

I kommittémotion 2024/25:2947 yrkande 17 anför Ulrika Heie m.fl. (C) att det bör ses över hur Trafikverket kan få i uppdrag att utforma upphandlingar med entreprenörer så att det är möjligt att inom en rimlig tidsram utföra

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

Även Helena Lindahl och Daniel Bäckström (båda C) anför i motion 2024/25:1563 att Trafikverket bör få i uppdrag att utforma upphandlingar med underleverantörer så att det är möjligt att inom en rimlig tidsram utföra snöröjning åt såväl staten som enskilda vägsamfälligheter. Motionärerna menar att det är ett samhällsproblem om upphandlingen i Trafikverkets regi leder till ett system som riskerar att gå ut över boende i norra Sverige.

Bakgrund

Prioritering och kostnader för vinterväghållning på statliga vägar

Trafikverket utför vinterunderhåll på statliga vägar utifrån en nationell standard uppdelad i fem klasser, huvudsakligen utifrån trafikmängd. I den lägsta klassen (klass 5) ingår det lågtrafikerade vägnätet, medan den högsta klassen (klass 1) utgörs av det högtrafikerade vägnätet kring landets storstäder. Som exempel har vägklass 1 en åtgärds tid efter påbörjat snöfall på 2 timmar och klass 5 en åtgärds tid på 6 timmar. Hur vägarna prioriteras styrs genom regelverk och krav baserat på samhällsekonomiska beräkningar.

För vissa vägsträckor som kan vara extra besvärliga vintertid sätter Trafikverket in ytterligare resurser, t.ex. vid backar där tunga fordon ofta får stopp eller vid avsnitt som ofta sätts igen av snödrev. Trafikverket använder även väglagskameror för att identifiera och planera åtgärder för att minska risken för halka och snödrev.

Av Trafikverkets årsredovisning för 2023 framgår att kostnaderna för underhållsåtgärder av vägar det året uppgick till 11 199 miljoner kronor, varav 2 675 miljoner kronor handlade om s.k. vintertjänster. Det innebär en ökning jämfört med 2022, då Trafikverkets kostnader uppgick till 2 376 miljoner kronor. Ökningen berodde enligt Trafikverket främst på mer vinterväder än normalt.

Trafikverkets upphandling av vinterväghållning

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

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

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

Vinterväghållning på enskilda vägar

Väghållare för enskilda vägar ansvarar själva för vinterväghållningen, antingen i egen regi eller genom att upphandla plogning och halkbekämpning. Det finns inte något som hindrar att samma entreprenörer som Trafikverket upphandlat arbetar för flera väghållare. Trafikverket har tidigare framfört att verket är medvetet om att enskilda väghållare på en del platser i landet har haft problem med att ordna sin snöröjning. Myndigheten har då uppgett att enskilda väghållare får information av verket i god tid när det är dags att upphandla en ny entreprenör, och verket ger entreprenörer bättre förutsättningar att planera sina uppdrag så att de kan samordna körningar på enskilda vägar.

Vidare kan delar av det enskilda vägnätet under vissa villkor få bidrag till väghållningen från staten. Enskilda väghållare kan ansöka om årligt driftsbidrag till vinterväghållningen som omfattar kostnader för bl.a. plogning och halkbekämpning. Ansökan görs till Trafikverket som gör en bedömning av om vägen är bidragsberättigad. Bidragsrätt beviljas normalt för en femårsperiod och omprövas därefter. Åren däremellan regleras kostnaderna med ett indextal som Trafikverket fastställer.

Pågående arbete

Trafikverkets handlingsplan för förbättrad vinterväghållning

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

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

- ansvar, mandat och samverkan
- lägesbild

- vinterunderhåll
- trafikinformation
- trafikledning och trafikövervakning

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

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

Trafikverket har påbörjat handlingsplanens genomförande och planerar ett löpande genomförande under 2024 och 2025.

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om vinterväghållning

Utskottet behandlade motionsförslag om vinterunderhåll av vägar senast i betänkande 2023/24:TU13 Vägtrafik- och fordonsfrågor. I betänkandet underströk utskottet att en välfungerande vinterväghållning är en viktig förutsättning för att säkerställa framkomligheten på vägarna vintertid men också för trafiksäkerhetens skull. Utskottet uttryckte vidare att det är allvarligt att vinterväghållningen fortfarande fungerar otillfredsställande, och att utskottet kommer att följa frågan noga, men vidtog inte några åtgärder på området mot bakgrund av pågående arbete. Utskottet föreslog därmed att motionsyrkandena skulle avslås, vilket riksdagen biföll.

Riksdagens tillkännagivande om vinterväghållning

I betänkande 2021/22:TU7 tillstyrkte utskottet ett antal motionsyrkanden om Trafikverkets upphandling av vinterväghållning och föreslog att riksdagen skulle rikta ett tillkännagivande till regeringen med innebörden att den bör se över hur Trafikverket utformar upphandlingar med entreprenörer så att det är möjligt att, inom rimliga tidsramar, utföra snöröjning såväl åt staten som åt enskilda vägsamfälligheter. Riksdagen beslutade i enlighet med utskottets förslag (rskr. 2021/22:152).

I betänkandet betonade utskottet att vinterväghållning är en viktig förutsättning för att säkerställa framkomlighet men också för trafiksäkerheten vintertid, och utskottet framhöll därför att det är av stor betydelse att vinterväghållningen håller en hög kvalitet i hela landet. När det gäller upphandling av vinterväghållning konstaterade utskottet bl.a. att det uppstår återkommande problem med snöröjningen på vägarna i Sverige och ansåg vidare att en effektiv samordning i fråga om statliga, kommunala och enskilda vägar skulle kunna underlätta och sänka kostnaderna för väghållarna.

Av regeringens skrivelse 2023/24:75 framgår bl.a. att Regeringskansliet remitterade trafikutskottets betänkande till Trafikverket för att myndigheten skulle få lämna synpunkter på hanteringen av tillkännagivandet. Som svar på remissen lämnade Trafikverket i augusti 2022 en skrivelse till Regeringskansliet. I skrivelsen redogör Trafikverket för hur vinterväghållning utförs och hur upphandlingar utformas och genomförs för att säkerställa en väl fungerande snöröjning av de statliga vägarna samtidigt som hänsyn tas till de enskilda vägarna.

Vidare uppger regeringen i skrivelsen att den i juni 2023 har gett Trafikverket i uppdrag att ta fram inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen för planperioden 2026–2037. En del av uppdraget innebär att Trafikverket ska redogöra för det pågående arbetet med att stärka arbetssätt och metoder för underhållsverksamheten i syfte att förbättra genomförandet. Regeringen anför vidare att tillkännagivandet inte är slutbehandlat och ärendet bereds vidare.

Utskottets ställningstagande

Inledningsvis vill utskottet understryka vikten av en väl fungerande vinterväghållning i hela landet för att säkerställa både trafiksäkerheten och framkomligheten på vägarna vintertid. Utskottet ser mycket allvarligt på de fall då vinterväghållningen inte fungerar på ett tillfredsställande sätt, bl.a. eftersom viktiga samhällsfunktioner då riskerar att inte nå fram till människor i tid.

När det gäller upphandling av vinterväghållning har utskottet tidigare uppmärksammat återkommande problem med snöröjningen på vägarna i Sverige, inte minst på enskilda vägar som vanligtvis förvaltas av samfälligheter. Utskottet vill påminna om att det därför under 2022 riktade ett tillkännagivande till den dåvarande regeringen om att den borde se över hur Trafikverket utformade upphandlingar med entreprenörer så att det blev möjligt att inom rimliga tidsramar utföra snöröjning. Trafikverket lämnade med anledning av tillkännagivandet en skrivelse till Regeringskansliet i augusti 2022 med en redogörelse för hur vinterväghållningen utfördes och hur upphandlingarna utformades. Utskottet noterar att tillkännagivandet fortfarande bereds inom Regeringskansliet och kommer att följa utvecklingen noga.

Utskottet välkomnar vidare att regeringen under 2024 gav Trafikverket i uppdrag att redogöra för förbättringsåtgärder och ta fram en handlingsplan för förbättrad vinterväghållning. Trafikverket redovisade handlingsplanen i november 2024 och utskottet noterar att denna ska genomföras löpande under 2024 och 2025. Planen omfattar åtgärder på flera centrala områden såsom ansvar och samverkan, lägesbild, trafikinformation och trafikövervakning. Utskottet ser positivt på att Trafikverket inom ramen för arbetet även ska stärka uppföljningen av entreprenörens kapacitet och vinterförberedelser samt rutiner för att bättre hantera besvärliga väderlägen.

Utskottet kan således konstatera att det pågår ett aktivt arbete inom såväl Regeringskansliet som den ansvariga myndigheten för att förbättra vinterväghållningen på svenska vägar. Utskottet välkomnar även Trafikverkets arbete med att utveckla metoderna och att följa upp att de leverantörer som sköter vägarna uppfyller det som avtalats i kontrakten. Utskottet kommer att följa utvecklingen på området med stort intresse.

Mot bakgrund av det pågående arbetet avser utskottet inte att i dagsläget vidta några åtgärder med anledning av motionsförslagen. Utskottet anser därför att riksdagen bör avslå motionerna 2024/25:1563 (C), 2024/25:2947 (C) yrkande 17, 2024/25:3126 (S) yrkande 40 och 2024/25:3236 (S) yrkande 27.

Ideella föreningars kostnader för arrangemang på allmän väg

Utskottets förslag i korthet

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

Jämför reservation 25 (MP).

Motionen

I motion 2024/25:548 menar Lars Isacson (S) att Trafikverket inte ska ta ut avgifter från ideella föreningar och organisationer för kostnader i samband med skyltning och andra åtgärder vid arrangemang på allmänna vägar. Motionären pekar på att Trafikverkets nya tolkning av avgifter för föreningar som använder en allmän statlig väg innebär att ideella föreningar drabbas av mycket stora kostnader och framhåller att det finns utredda förslag där föreningarna går skadeslösa.

Gällande rätt

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

Bakgrund

Som väghållare för statens räkning ansvarar Trafikverket för de åtgärder som behöver vidtas i samband med ett arrangemang på allmänna statliga vägar, t.ex. ett motionslopp.

Ändring i vägmärkesförordningen

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

För att hitta en mer långsiktig lösning för de föreningar som ordnar arrangemang beslutade regeringen i november 2024 om en ändring i vägmärkesförordningen. Ändringen innebär att Trafikverket kan avstå från att kräva ideella föreningar och andra ideella organisationer på omskyltningskostnader på allmän väg, där Trafikverket är väghållare, vid tillfälliga arrangemang. Ändringen trädde i kraft den 1 januari 2025.

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

Anslagsökning till Trafikverket

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

Utskottets ställningstagande

Utskottet anser att det är önskvärt utifrån flera aspekter, bl.a. folkhälsa och turism, att ideella föreningar och organisationer får möjlighet att anordna tillfälliga arrangemang på allmän väg utan att behöva stå för omskyltningskostnader. Utskottet ser därför positivt på den ändring i vägmärkesförordningen som regeringen beslutat om och som innebär att Trafikverket sedan den 1 januari i år kan avstå från att kräva ideella föreningar och organisationer på omskyltningskostnader vid tillfälliga arrangemang såsom

motionslopp på cykel. Utskottet påminner också om den permanenta anslagsökning till Trafikverket som beslutats för detta ändamål.

Därmed finner utskottet att motionsyrkandet är väl tillgodosett och att det saknas skäl att vidta några åtgärder på området. Utskottet avstyrker därför motion 2024/25:548 (S).

Hanteringen av vissa avgifter på trafikområdet

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsförslag om hanteringen av vissa avgifter på trafikområdet. Utskottet påminner om att den ansvariga myndigheten har tagit fram rutiner för att hantera av dessa avgifter som innehåller betydande inslag av automatisering.

Jämför reservation 26 (C).

Motionen

I kommittémotion 2024/25:2947 yrkande 98 anför Ulrika Heie m.fl. (C) att det behövs en översyn av förutsättningarna att automatisera Transportstyrelsens hantering av trängsel- och vägavgifter. Myndigheten borde enligt motionärerna utreda automatiserade system som antingen innebär att trängselavgifterna ackumuleras per fordon till dess att beloppet överstiger en viss större summa och först då faktureras eller att den årliga summan belastar fordonsägarens skattekonto.

Gällande rätt

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

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

Bakgrund

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

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

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

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

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

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har tidigare behandlat ett motionsförslag om hanteringen av trängselskatt och vägavgifter i betänkande 2023/24:TU18 Infrastrukturfrågor. Utskottet konstaterade att Transportstyrelsen har tagit fram rutiner för denna hantering. Utskottet såg inte anledning att ha några synpunkter på myndighetens hantering av denna fråga. Utskottet föreslog därmed att motionsyrkandet skulle avslås, och riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

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

Utskottet konstaterar därmed att den fråga som tas upp i motion 2024/25:2947 (C) yrkande 98 är väl uppmärksammat och avstyrker därför motionen.

Reservationer

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

av Linus Lakso (MP) och Birger Lahti (V).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2024/25:1772 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 12 och 13,

2024/25:2613 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 112 och

2024/25:3071 av Emma Nohrén m.fl. (MP) yrkande 32,

bifaller delvis motionerna

2024/25:2613 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkandena 113 och 128 samt

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 85 i denna del och avslår motionerna

2024/25:2293 av Kjell-Arne Ottosson och Magnus Jacobsson (båda KD) och

2024/25:3128 av Sten Bergheden (M).

Ställningstagande

Vår målbild är att Sverige ska bli världens första fossilfria välfärdsland och vara pådrivande i den globala klimatomställningen. Regeringens transportpolitik har dock brutit trenden mot långsamt minskad klimatpåverkan från transporterna till att återigen öka kraftigt. Med regeringens beslutade politik beräknas inte etappmålet för 2030 för transportsektorn nås och inte heller det långsiktiga målet om att Sverige inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser 2045.

Vi kan konstatera att det är inom transportsektorn som den största potentialen finns för stora utsläppsminskningar i närtid. För att tillvarata denna potential menar vi att det behövs olika åtgärder, bl.a. att fossildrivna och energislukande fordon fasas ut. Fordonen måste bli mer effektiva och drivas med förnybara drivmedel inklusive el. Därför anser vi att försäljningen av nya fossildrivna fordon bör fasas ut snarast och att ett slutdatum ska införas för försäljning av fossila drivmedel. Detta kommer att medföra att allt fler som ska köpa nya fordon väljer fordon utan fossila drivmedel.

Slutligen vill vi ta upp konvertering av bilar från fossildrift till exempelvis el- eller biogasdrift. Det är en viktig åtgärd för att minska utsläppen från den befintliga fordonsflottan. Frankrike ligger långt framme när det gäller att på olika sätt främja konvertering av fossilbilar genom stöd till såväl bilägare som

verkstäder. Vi anser att det bör införas ett stöd för konvertering från fossildrift för fordon och farkoster.

2. En fossilfri fordonsflotta, punkt 1 (C)

av Ulrika Heie (C).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 85 i denna del,

bifaller delvis motionerna

2024/25:2613 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 112 och

2024/25:3071 av Emma Nohrén m.fl. (MP) yrkande 32 och

avslår motionerna

2024/25:1772 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 12 och 13,

2024/25:2293 av Kjell-Arne Ottosson och Magnus Jacobsson (båda KD),

2024/25:2613 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkandena 113 och 128 samt

2024/25:3128 av Sten Bergheden (M).

Ställningstagande

Centerpartiet driver på för att Sverige ska nå målet om en fossiloberoende fordonsflotta och utsläppsminskningar på 70 procent till 2030 från våra inrikes transporter. Jag anser i detta sammanhang att det bl.a. finns skäl att se över möjligheten till stöd för konvertering från fossil till förnybar drift. De bilar som konverteras ska då självklart kunna ta del av de stimulansåtgärder som ges till miljöbilar. Om en bilägare väljer att konvertera sin bil bör hen även kunna finansiera omställningen inom ramen för Centerpartiets förslag till grönt avdrag.

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

av Ulrika Heie (C).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 85 i denna del, 92 och 93 samt
avslår motion
2024/25:2613 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 115.

Ställningstagande

För att bryta beroendet av fossila bränslen och minska klimatutsläppen i transportsektorn krävs många olika åtgärder. Jag anser bl.a. att den s.k. pumplagen bör ses över för att möjliggöra fler fossilfria drivmedel. Vidare anser jag att det bör beredas en nationell plan för att identifiera kritiska stråk där nyttjandegraden av bränslefordon väntas vara hög för att därigenom möjliggöra en snabbare utbyggnad av vätgasinfrastruktur med nationell samordning. Strategiska noder för vätgasproduktion bör även identifieras. Jag vill också att regeringen skyndsamt återkommer med förslag till en nationell handlingsplan i enlighet med EU-förordningen om infrastruktur för alternativa bränslen.

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

av Linus Lakso (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2024/25:2613 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 115 och
avslår motion

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 85 i denna del, 92 och 93.

Ställningstagande

För att främja en ökad takt i utbytet av den fossila fordonsflottan och minska transportsektorns klimatpåverkan måste det enligt min uppfattning bli enklare att tanka fossilfritt. Infrastrukturen för andra förnybara drivmedel bör byggas ut och jag anser därför att regeringen bör ta fram en nationell plan för tankställen för biogas.

5. Laddinfrastruktur för elfordon, punkt 3 (S)

av Aylin Nouri (S), Mattias Ottosson (S), Kadir Kasirga (S), Carina Ödebrink (S) och Fredrik Stenberg (S).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 17–19,
bifaller delvis motionerna

2024/25:2613 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 114,

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 79,

2024/25:2954 av Muharrem Demirok m.fl. (C) yrkande 4,

2024/25:3234 av Malin Östh m.fl. (V) yrkande 24 och

2024/25:3235 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 15 och
avslår motionerna

2024/25:2613 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkandena 118 och 119,

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 90,

2024/25:2954 av Muharrem Demirok m.fl. (C) yrkandena 5, 24 och 41,

2024/25:3071 av Emma Nohrén m.fl. (MP) yrkande 27,

2024/25:3117 av Eric Westroth (SD),

2024/25:3169 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkandena 70 och 71 samt

2024/25:3239 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 9.

Ställningstagande

Det behövs en snabb, smart och samhällsekonomiskt effektiv elektrifiering för att transportsektorn ska kunna ställa om till i princip nollutsläpp av växthusgaser till 2045 och därmed bidra till att Sverige når klimatmålen. Transportsektorn kan ställa om till fossilfrihet via t.ex. elektrifiering och ökad användning av hållbart bränsle. En omställning är enligt vår bedömning viktig inte minst eftersom Sverige har en stor fordonsindustri som är beroende av att Sverige hänger med och ligger långt framme i utvecklingen. Detta understryker behovet av omfattande satsningar. Vi behöver bygga ut laddinfrastrukturen över hela landet och i tillräcklig omfattning för att klara utmaningen. Vi anser att detta är en grundförutsättning för att elektrifieringen av transportsektorn ska bli verklighet. Vi vill i sammanhanget också understryka att laddinfrastrukturen måste byggas ut i en sådan takt att den inte blir ett hinder för elektrifieringen av transportsektorn.

Vi vill även uppmärksamma behovet av att se över möjligheterna att samordna information om elbilsladdare längs vägarna för att underlätta för användarna. De allra flesta laddar sin elbil hemma eller på jobbet. Men när

man ska ut och resa behöver information finnas om var alla laddplatser finns samt om tillgänglighet och effekt. Utvecklingen går fort och en mängd tekniska lösningar finns, men för att underlätta för elbilsanvändare behöver branschen komma överens om hur de ska samarbeta. Vi vill peka på att elbilsägare genom s.k. roaming mellan olika aktörer kan få tillgång till all nödvändig information som underlättar publik laddning.

6. Laddinfrastruktur för elfordon, punkt 3 (V)

av Birger Lahti (V).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 18 och

2024/25:3234 av Malin Östh m.fl. (V) yrkande 24,

bifaller delvis motionerna

2024/25:2613 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 114,

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 79,

2024/25:2954 av Muharrem Demirok m.fl. (C) yrkande 4 och

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 17 och

avslår motionerna

2024/25:2613 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkandena 118 och 119,

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 90,

2024/25:2954 av Muharrem Demirok m.fl. (C) yrkandena 5, 24 och 41,

2024/25:3071 av Emma Nohrén m.fl. (MP) yrkande 27,

2024/25:3117 av Eric Westroth (SD),

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 19,

2024/25:3169 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkandena 70 och 71,

2024/25:3235 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 15 och

2024/25:3239 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 9.

Ställningstagande

Jag kan inledningsvis konstatera att Vänsterpartiet delar regeringens bedömning att elektrifiering av transportsektorn är en viktig del av de kraftfulla åtgärder som behövs för att utsläppen från transporter ska minska i snabbare takt än hittills, för att nå transportsektorns klimatmål till 2030. Jag menar att utbyggnaden av laddinfrastruktur bör ske i en sådan takt att den inte blir ett hinder för elektrifieringen av transportsektorn. Jag bedömer dessutom att elektrifieringen av transportsektorn ger andra positiva effekter för människors hälsa och miljön och även är ett viktigt bidrag till att Sverige ska

klara sina bindande åtaganden gentemot EU när det gäller utsläpp av kväveoxid. Därför ter det sig märkligt att regeringens infrastrukturproposition (prop. 2024/25:28) inte innehåller några konkreta förslag på detta område.

Därmed anser jag att regeringen snarast bör återkomma med ett finansierat förslag till en satsning på elektrifiering av transportsektorn med en fungerande laddinfrastruktur i hela Sverige.

7. Laddinfrastruktur för elfordon, punkt 3 (C)

av Ulrika Heie (C).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 79 och 90,

2024/25:2954 av Muharrem Demirok m.fl. (C) yrkandena 4, 5, 24 och 41,

2024/25:3169 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkandena 70 och 71 samt

2024/25:3239 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 9,

bifaller delvis motionerna

2024/25:2613 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkandena 114, 118 och 119,

2024/25:3071 av Emma Nohrén m.fl. (MP) yrkande 27,

2024/25:3117 av Eric Westroth (SD),

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 17 och 18,

2024/25:3234 av Malin Östh m.fl. (V) yrkande 24 och

2024/25:3235 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 15 och

avslår motion

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 19.

Ställningstagande

Inledningsvis vill jag betona att alla ska ha möjlighet att ladda och tanka sin bil. En förutsättning för fortsatt elektrifiering och omställning av fordonsflottan är enligt min bedömning att infrastrukturen för att ladda och tanka grönt är väl utbyggd. En laddinfrastruktur som möjliggör elektrifiering måste bestå av goda möjligheter till laddning i hemmet, på arbetsplatsen och längs vägen. Det kräver i sin tur stöd för installation av laddpunkter, incitament för laddmöjligheter på arbetsplatser och ett statligt ansvar för en laddinfrastruktur i hela landet, utan s.k. vita fläckar. Den lokala lanthandeln och de lokala bensinstationerna bör få ekonomiska möjligheter att bli snabbladdstationer. Det ska även vara självklart och lönsamt för bostadsrättsföreningar, hyresvärdar och parkeringsbolag att varje parkeringsplats har en laddmöjlighet. Jag menar att det därför behövs en översyn av möjligheten att

bygga ut Sveriges laddinfrastruktur på parkeringsplatser, vägar och farleder, med incitament för hem, bostadsrättsföreningar och arbetsplatser, samt en översyn av regelverken för bidrag och installation. Dessutom behöver man se över möjligheten för knutpunkter på landsbygden, som bemannade mackar och lanthandlare, att få möjlighet att bli snabbladdpunkter. Jag menar dock samtidigt att ideella föreningar med svag ekonomi, som bygdegårdar och kyrkor, måste kunna undantas från kravet på laddpunkter där det blir ekonomiskt orimligt. Jag ser därför positivt på att regeringen fattade beslut med denna innebörd i december 2024.

Vidare bör regeringen verka för en nationell strategi för ökad elektrifiering av Sveriges transporter, inklusive tunga godstransporter, med en utbyggnadsplan för laddinfrastrukturen med ambitiösa mål, en översyn av beslutsprocesser samt samarbete med andra länder för att sätta en standard. Jag vill också framhålla att det är viktigt att fortsätta med satsningar på elektrifiering av vägstråk och att Trafikverket i högre utsträckning än i dag måste prioritera kommersialisering och utrullning av system för eldrift. När ny teknik införs ökar också behovet av att nya affärsmodeller växer fram och utvecklas så att tekniken kan kommersialiseras. När det gäller mål anser jag att regeringen behöver se över möjligheten att införa nationella mål för täthet av laddpunkter och att Sverige även bör ha ett mål om 150 000 offentliga elbils-laddare till 2030 med motsvarande handlingsplan och resurser. Det är viktigt att främja utvecklingen av eldrivna fordon genom att ta fram långsiktiga regler för marknaden.

Vidare anser jag att snabbladdning ska erbjudas för fordon på Trafikverkets alla rastplatser runt om i landet, så att externa leverantörer snabbt kan bygga ut laddinfrastrukturen.

Dessutom bör regeringen se över möjligheten att införa en rätt till laddning i anslutning till privatägda lägenheter med möjlighet att installera en laddpunkt på egen bekostnad. Jag vill framhålla att alla ska ges möjlighet att installera en laddpunkt på egen bekostnad på parkeringsplatser i anslutning till ett hus eller en ägd lägenhet. Vidare menar jag att kommunerna behöver ta ansvar för att möjliggöra laddning vid gatuparkeringar och i parkeringsgarage. Det måste bli billigare och enklare för samfälligheter att investera i laddmöjligheter. I de större städerna bör det dyrbara utrymme som upplåts till gatuparkering alltid ha medföljande laddpunkter.

I sammanhanget vill jag också peka på att staten och privata aktörer bör sträva efter en ökad standardisering av laddpunkter och betalningsmetoder för att öka användarvänligheten. En standardisering av såväl tillgänglighet som teknisk utformning bör också i högre grad genomföras internationellt och på EU-nivå. Alla laddoperatörer inom EU ska enligt min uppfattning kunna erbjuda enkla betalningslösningar, och det är något som regeringen bör verka för i förhandlingar. Jag vill i sammanhanget även framhålla att en ökad möjlighet till flexibel laddning och lagring, inklusive i elbilers batterier, också kan bidra till ett smartare och robustare elnät och därmed underlätta omställningen.

Jag vill också framhålla att det är viktigt att underlätta laddning av elfordon genom att den privatperson, det företag eller den bostadsrättsförening som äger en laddpunkt enkelt ska kunna tillgängliggöra den för uthyrning. Privatpersoner ska alltid kunna använda egenproducerad solcellskraft skattefritt i sina laddboxar, kunna erbjuda laddning till andra mot ersättning samt kunna sälja el ur sitt bilbatteri tillbaka till nätet. Detta är en utveckling som bör gynnas med skatter och tillstånd.

Slutligen är det viktigt att publika laddstationer möjliggör betalning via roaming, har öppna gränssnitt och är redo för V2X. De publika laddstationerna bör även ha tydliga och jämförbara uppgifter om priser för laddning. Staten bör i högre grad ställa krav på ökad tillgänglighet och enkelhet när det gäller de laddstationer som har fått statligt stöd. De laddstationer som får någon form av offentligt stöd bör exempelvis ha öppna gränssnitt, inte kräva registrering för betalning och kunna hantera ett ansträngt effektläge i elsystemet.

8. Laddinfrastruktur för elfordon, punkt 3 (MP)

av Linus Lakso (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2024/25:2613 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkandena 114, 118 och 119,

2024/25:3071 av Emma Nohrén m.fl. (MP) yrkande 27,

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 17 och 18 samt

2024/25:3235 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 15,

bifaller delvis motionerna

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 79,

2024/25:2954 av Muharrem Demirok m.fl. (C) yrkandena 4 och 5,

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 19,

2024/25:3234 av Malin Östh m.fl. (V) yrkande 24 och

2024/25:3239 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 9 och

avslår motionerna

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 90,

2024/25:2954 av Muharrem Demirok m.fl. (C) yrkandena 24 och 41,

2024/25:3117 av Eric Westroth (SD) och

2024/25:3169 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkandena 70 och 71.

Ställningstagande

För att klara klimatomställningen är det helt nödvändigt att påskynda arbetet för fler utsläppsfria fordon som går på bl.a. el och att säkerställa laddplatser

såväl för lätta fordon som för tung trafik och annan nyttotrafik längs med det statliga vägnätet. Elbilen måste bli tillgänglig för fler och det behövs därför en förbättrad tillgång till laddinfrastruktur längs med de större vägarna samt för att boende ska kunna ladda hemma. Samtidigt kan staten ge stöd genom medel, regelförenklningar och tillgång till förnybar el i hela landet. Jag påminner om att EU-förordningen om infrastruktur för alternativa drivmedel innehåller bindande minimikrav på EU:s medlemsstater att säkerställa en utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel som är tillgänglig för allmänheten i hela EU. Det ställs krav på omfattning, kapacitet och geografisk lokalisering vid olika angivna tidpunkter för laddinfrastruktur för tunga och lätta fordon samt tankinfrastruktur för vätgas.

Det behöver tas fram en nationell plan för utbyggnaden av laddinfrastrukturen i hela landet och det krävs ett ökat statligt ansvar för s.k. vita fläckar på kartan över laddstolpar. Jag vill i sammanhanget påminna om den åtgärdslista för en snabb och samhällsekonomiskt effektiv utbyggnad av laddinfrastruktur i hela landet som Energimyndigheten och Trafikverket tagit fram (ER 2023:23). Jag anser att det är angeläget att den genomförs.

Slutligen vill jag även underlätta för långsamladdning, och jag vill att det utreds hur en lagstiftning som ger tillträde till laddning kan utformas. För att detta ska genomföras bör en myndighet få ett särskilt samordningsansvar för de stöd som ges till ladd- och tankinfrastruktur för el och vätgas till personbilar, lätta lastbilar och tunga fordon, fartyg och flyg. Jag vill också understryka att det även behövs en utveckling av riktade stöd för ladd- och tankinfrastruktur, byte av batterier och transport av batterier till arbetsmaskiner.

9. Vissa andra styrmedel i fråga om transportsektorns klimatmål, punkt 4 (C)

av Ulrika Heie (C).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2024/25:115 av Rashid Farivar (SD) yrkande 3 och

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 75 och

avslår motion

2024/25:2613 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 101.

Ställningstagande

Jag efterfrågar en teknikneutral miljöbilsdefinition som fokuserar på fordonets utsläpp ur ett livscykelperspektiv (well-to-wheel). Att som i dag endast räkna utsläppen ur avgasröret ger en missvisande bild av utsläppen från fordonssektorn och ger inte den mest effektiva politiken för utbytet av fordonsparken.

10. Vissa andra styrmedel i fråga om transportsektorns klimatmål, punkt 4 (MP)

av Linus Lakso (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2024/25:2613 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 101 och

avslår motionerna

2024/25:115 av Rashid Farivar (SD) yrkande 3 och

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 75.

Ställningstagande

Jag anser att kommunerna bör få möjlighet att kontrollera huruvida regler om dubbdäcksförbud och miljözoner följs, vilket skulle öka reglernas genomslag och avlasta polisen. Enligt Trafikverket är hälften av alla bilresor i tätort kortare än 5 kilometer. Att få ned utsläppen från dessa resor till nära noll är enligt min uppfattning inte bara en lågt hängande frukt i klimatarbetet, utan det skulle även ge positiva sidoeffekter som minskade luftföroreningar i städer, förbättrad folkhälsa och mer attraktiva stadsmiljöer. Bilåkandet i våra städer måste minska och det behövs nya och vässade verktyg för att bryta storstadsbilismen.

11. Självkörande fordon, punkt 5 (C)

av Ulrika Heie (C).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 64.

Ställningstagande

Jag vill framhålla behovet av åtgärder för att främja autonomi och teknikutveckling inom transportsystemet samt för att förbättra mobilitets-tjänster över hela landet. Teknikutvecklingen har stor inverkan på transportsystemet och för med sig såväl möjligheter som utmaningar för hur vi planerar transportinfrastrukturen. Med en ökad introduktion av ny teknik och uppkopplade fordon ersätts vissa traditionella funktioner med nya.

Jag vill i sammanhanget understryka att politiken behöver ta hänsyn till både utvecklingen med autonoma fordon och en ökad digitalisering och ta fram en lagstiftning som anpassas därefter. Det är viktigt att lagstiftningen inte förhindrar teknikutvecklingen utan gör att ny teknik kan användas så länge den uppfyller kravställda säkerhetsaspekter. Lagstiftningen bör följa teknikutvecklingen och inriktas mer på funktionalitet i stället för tekniskspecifika krav eftersom dessa lätt blir omoderna när utvecklingen går fort.

12. Marknaden för fordonsbesiktning, punkt 6 (S)

av Aylin Nouri (S), Mattias Ottosson (S), Kadir Kasirga (S), Carina Ödebrink (S) och Fredrik Stenberg (S).

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

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 50 och
avslår motionerna

2024/25:688 av Eric Palmqvist (SD) och
2024/25:2214 av Fredrik Lundh Sammeli (S).

Ställningstagande

År 2010 avreglerade den dåvarande moderatledda regeringen bilprovningen i Sverige med löften om ökad tillgänglighet, mer valfrihet och lägre priser. Vi i Socialdemokraterna motsatte oss denna avreglering och varnade för att den skulle leda till sämre tillgänglighet i glesbygd och ökade priser för landets bilägare. Nu ser vi resultatet. Priserna har ökat, samtidigt som tillgängligheten i glesbefolkade kommuner minst sagt brister.

För oss socialdemokrater är det angeläget att medborgarna ska kunna lita på att samhällsviktig service finns i hela landet. Vi vill därför se över hur en återreglering av besiktningsmarknaden i Sverige skulle kunna gå till.

13. Besikttningsregler för gasfordon, punkt 7 (C, MP)

av Ulrika Heie (C) och Linus Lakso (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion
2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 91.

Ställningstagande

Ägare av gasdrivna fordon ska inte missgynnas i förhållande till ägare av andra miljövänliga fordon. Vi anser därför att Transportstyrelsen behöver ta ett omtag i fråga om huruvida de besikttningsregler som gäller för gasfordon verkligen är proportionerliga.

14. Bilpooler, punkt 8 (S)

av Aylin Nouri (S), Mattias Ottosson (S), Kadir Kasirga (S), Carina Ödebrink (S) och Fredrik Stenberg (S).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion
2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 54 och 55 samt avslår motionerna
2024/25:1772 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 9,
2024/25:2613 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 93,
2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 96 och 97,
2024/25:3044 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 1 och
2024/25:3169 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 49.

Ställningstagande

Inom alla samhällsområden är det viktigt att stärka förutsättningarna för en utvecklad cirkulär ekonomi där resurserna nyttjas så effektivt som möjligt, inte minst på transportområdet. Beräkningar visar att en delningsbil kan ersätta så mycket som 15 bilar; det minskar utsläppen från både produktion och drift och

frigör plats i städerna. Vi anser därför att framväxten av bildelningstjänster och en i övrigt utvecklad delningsekonomi inom trafikområdet behöver underlättas. Ett första steg för att främja en ökad bildelning kan vara att ändra lagstiftningen så att kommunerna får möjlighet att tilldela mark till bildelningstjänster.

15. Bilpooler, punkt 8 (C)

av Ulrika Heie (C).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 96 och 97 samt

2024/25:3169 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 49,

bifaller delvis motionerna

2024/25:1772 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 9,

2024/25:2613 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 93 och

2024/25:3044 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 1 och

avslår motion

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 54 och 55.

Ställningstagande

En vanlig personbil står stilla ungefär 97 procent av tiden. Ett ökat nyttjande av fordonen, t.ex. genom att man delar dem med andra, skulle bidra till att resurserna används mer effektivt. Bilpooler kan således vara ett viktigt steg för att minska utsläppen och samtidigt öka mobiliteten. Utvecklingen på detta område går snabbt, men det saknas ännu en juridisk definition av begreppet bilpool, vilket försvårar i bl.a. moms- och regelfrågor. En annan konsekvens är att kommunerna inte kan avdela gatumark för bilpoolsbilar. Jag vill därför se över möjligheten att underlätta bildelning genom att införa en enhetlig juridisk definition av begreppet bilpool, alternativt fordonspool.

På ett mer övergripande plan har dessutom allt fler länder och städer påbörjat arbetet med att ta fram strategier för delad mobilitet, t.ex. för bilpooler. Syftet är både att främja utvecklingen och att hantera utmaningar och målkonflikter. Sverige har potential att vara ett föregångsland och jag anser att en strategi för delad mobilitet i Sverige behöver tas fram.

16. Bilpooler, punkt 8 (MP)

av Linus Lakso (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2024/25:1772 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 9,

2024/25:2613 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 93 och

2024/25:3044 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 1,

bifaller delvis motionerna

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 96 och 97 samt

2024/25:3169 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 49 och

avslår motion

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 54 och 55.

Ställningstagande

På många platser och för många människor finns en enorm outnyttjad potential att öka effektiviteten i hur vi använder bilar. Dels står en svensk bil parkerad och outnyttjad 97 procent av tiden, dels används i snitt bara ett och ett halvt av de fem säten som finns i en vanlig bil. Vi i Miljöpartiet ser därför behovet av att gå över till en samhällsmodell som baseras på nyttjande i stället för ägande, med syftet att kunna använda bilarna mer effektivt.

Jag anser därför att vi måste gynna olika delningslösningar för bilar, exempelvis bilpooler och transporter som tjänst, s.k. mobility as a service (MAAS). Regeringen behöver enligt min mening ta fram en strategi för kombinerad och delad mobilitet och skapa bättre förutsättningar för bilpooler. Därutöver behöver de definitioner av motorfordonspooler och delningsfordon som Bilpoolsutredningen (SOU 2020:22) föreslog införas i svensk lag.

17. Parkeringsfrågor, punkt 9 (S)

av Aylin Nouri (S), Mattias Ottosson (S), Kadir Kasirga (S), Carina Ödebrink (S) och Fredrik Stenberg (S).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 56,
bifaller delvis motionerna
2024/25:1854 av Kristina Axén Olin m.fl. (M),
2024/25:2063 av Niels Paarup-Petersen m.fl. (C) yrkandena 1 och 2,
2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 100 och
2024/25:3044 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 2 och 3 samt
avslår motionerna
2024/25:609 av Jimmy Ståhl och Dennis Dioukarev (båda SD),
2024/25:736 av Magnus Manhammar (S),
2024/25:990 av Rickard Nordin (C) yrkande 7,
2024/25:1425 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 14 och
2024/25:1689 av Hans Ekström (S).

Ställningstagande

Våra transporter har en avgörande påverkan på klimatet. För att nå klimatmålen behöver vi ha bra styrmedel på plats som stöttar transportsektorns omställning. Som en del i detta ser vi ett tydligt behov av att ändra parkeringslagstiftningen. Vi anser att det bör vara möjligt för kommunerna att differentiera parkeringstaxorna i miljöstyrande riktning, vilket inte är möjligt med den i dag gällande lagstiftningen.

18. Parkeringsfrågor, punkt 9 (SD)

av Patrik Jönsson (SD) och Sara-Lena Bjälkö (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2024/25:1425 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 14,
bifaller delvis motion
2024/25:609 av Jimmy Ståhl och Dennis Dioukarev (båda SD) och
avslår motionerna
2024/25:736 av Magnus Manhammar (S),
2024/25:990 av Rickard Nordin (C) yrkande 7,
2024/25:1689 av Hans Ekström (S),
2024/25:1854 av Kristina Axén Olin m.fl. (M),
2024/25:2063 av Niels Paarup-Petersen m.fl. (C) yrkandena 1 och 2,
2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 100,
2024/25:3044 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 2 och 3 samt
2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 56.

Ställningstagande

Ett stort problem för boende i den svenska skärgården och på svenska öar är tillgången till parkeringsplatser på fastlandet. För att underlätta för öbor bör det upprättas fler parkeringsplatser, vilket även kan komma att underlätta för sommargäster, hantverkare och besökare till de bofasta öborna.

I de fall markutrymmet är begränsat, t.ex. nära skärgårdsbåtarnas anlöp, ser vi stora möjligheter att anlägga flytande parkeringsplatser i form av s.k. parkeringsarkar. Dessa skulle kunna lösa parkeringsproblematiken för samtliga aktuella bilister, samtidigt som de kan frigöra befintliga parkeringsplatser som öborna idag nyttjar. Vi anser därför att förutsättningarna för den här typen av parkeringsarkar bör utredas.

19. Parkeringsfrågor, punkt 9 (C)

av Ulrika Heie (C).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 100,

bifaller delvis motionerna

2024/25:1854 av Kristina Axén Olin m.fl. (M),

2024/25:2063 av Niels Paarup-Petersen m.fl. (C) yrkandena 1 och 2,

2024/25:3044 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 3 och

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 56 och

avslår motionerna

2024/25:609 av Jimmy Ståhl och Dennis Dioukarev (båda SD),

2024/25:736 av Magnus Manhammar (S),

2024/25:990 av Rickard Nordin (C) yrkande 7,

2024/25:1425 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 14,

2024/25:1689 av Hans Ekström (S) och

2024/25:3044 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 2.

Ställningstagande

Jag vill stärka den lokala klimatmakten. En del i detta är att återinföra kommunernas rätt att använda differentierade parkeringsavgifter efter fordonstyp. På så sätt kan de kommuner som så önskar vara med i arbetet med den gröna omställningen och aktivt stimulera de mest klimateffektiva fordonen.

20. Parkeringsfrågor, punkt 9 (MP)

av Linus Lakso (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2024/25:3044 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 2 och 3,
bifaller delvis motionerna

2024/25:1854 av Kristina Axén Olin m.fl. (M),

2024/25:2063 av Niels Paarup-Petersen m.fl. (C) yrkandena 1 och 2,

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 100 och

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 56 och
avslår motionerna

2024/25:609 av Jimmy Ståhl och Dennis Dioukarev (båda SD),

2024/25:736 av Magnus Manhammar (S),

2024/25:990 av Rickard Nordin (C) yrkande 7,

2024/25:1425 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 14 och

2024/25:1689 av Hans Ekström (S).

Ställningstagande

För att uppnå en hållbar mobilitet krävs det att lösningar utformas efter lokala förutsättningar. I många fall är det de enskilda kommunerna som har bäst kännedom om möjligheterna till hållbara lokala lösningar som sänker utsläppen från trafiksektorn och uppnår en mer trivsamt stadsmiljö. En pusselbit som dock saknas i den kommunala verktygslådan är möjligheten att införa differentierade parkeringsavgifter. Det finns dock en stor efterfrågan bland landets kommuner på att just kunna differentiera parkeringstaxan för att gynna mer miljövänliga fordonsalternativ. Jag anser därför att kommunerna bör få rätt att införa differentierade parkeringstaxor för miljöfordon och delningsfordon.

Därutöver anser jag att beslut om hur det gemensamma gatuutrymmet ska användas bör kunna fattas av kommunerna själva. Således bör det också bli möjligt för kommunerna att reservera vissa parkeringsplatser till delningsfordon, i enlighet med förslagen i utredningsbetänkandet Motorfordonspooler (SOU 2020:22).

21. Fordonsmålvakter, punkt 12 (SD)

av Patrik Jönsson (SD) och Sara-Lena Bjälkö (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 12 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2024/25:1385 av Mikael Eskilandersson m.fl. (SD) yrkandena 3, 4, 6 och 7 samt

avslår motionerna

2024/25:564 av David Perez (SD),

2024/25:2056 av Niels Paarup-Petersen (C) yrkandena 2–4 och

2024/25:2418 av Oliver Rosengren m.fl. (M).

Ställningstagande

Vi kan konstatera att bilmålvakter är ett stort problem och att de åtgärder som har vidtagits hittills för att motverka dessa inte har varit tillräckliga. Ett sätt att förhindra att nya bilmålvakter tillkommer eller att redan existerande målvakter registreras som ägare till fler bilar är att begränsa det antal bilar som en person har tillåtelse att äga. Vi anser att en bilägare som har någon form av statlig oreglerad skuld, vare sig det är felparkeringsavgifter, obetalda fordonsskatter eller trängselavgifter, inte ska få stå som ägare till fler fordon innan skulderna är reglerade. Bilägaren ska således beläggas med nyägandeförbud. Om en skuldbelagd person försöker registrera sig som ägare till ytterligare fordon bör ägandeskapet dessutom kunna överföras till Kronofogdemyndigheten till dess att skulden är reglerad, antingen genom att myndigheten säljer fordonet eller att den skuldsatte på något annat sätt reglerar sin skuld.

Personer med samordningsnummer utnyttjas inte sällan som bilmålvakter, och bilarna används i brottslig verksamhet. I dag finns det ingen begränsning av hur många fordon som kan registreras på ett samordningsnummer, och en och samma person, som inte är svensk medborgare, kan skapa flera samordningsnummer. Vi anser därför att personer med samordningsnummer bör få registreras som ägare till maximalt ett fordon i Sverige.

Slutligen anser vi att regeringen bör ta fram förslag till hur man bättre kan arbeta förebyggande med bilägarskap. I vissa länder är det vanligt att myndigheterna gör hembesök hos personer som äger onormalt många bilar. Syftet är att säkerställa att bilarna förvaras korrekt och inte tar parkeringsplatser i anspråk samt att kontrollera att ingen misstänkt olaglig verksamhet pågår.

22. Vissa vägfrågor, punkt 17 (C)

av Ulrika Heie (C).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 16 och
avslår motionerna

2024/25:689 av Eric Palmqvist (SD),

2024/25:992 av Rickard Nordin (C),

2024/25:2283 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD) och

2024/25:3178 av Bo Broman och Eric Westroth (båda SD).

Ställningstagande

Vägbelysningen på våra landsvägar är både en trafiksäkerhetsfråga och en jämställdhetsfråga, men dessvärre kan jag konstatera att det ser illa ut på många håll i landet på detta område. Jag kan även konstatera att när elnätsbolagen på flera platser i landet ersätter luftledningarna med markledningar tas en del belysning ned, och då har kommunerna svårt att ersätta den gamla belysningen av ekonomiska skäl. Därför anser jag att regeringen bör överväga att tillskjuta ytterligare medel för att Trafikverket i samverkan med kommunerna och regionerna ska kunna förbättra det svenska vägbelysningsnätets omfattning och standard.

23. Vinterunderhåll av vägar, punkt 18 (S)

av Aylin Nouri (S), Mattias Ottosson (S), Kadir Kasirga (S), Carina Ödebrink (S) och Fredrik Stenberg (S).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 18 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 40 och

2024/25:3236 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 27 och

avslår motionerna

2024/25:1563 av Helena Lindahl och Daniel Bäckström (båda C) och

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 17.

Ställningstagande

Sverige är ett land i norra Europa som genomskärs av polcirkeln. Vinterväglag är därför vardag för många och vinterväghållningen är helt avgörande för att säkerställa framkomligheten vintertid. De senaste åren har vi dock upprepade gånger sett stora incidenter till följd av bristande vinterunderhåll. Situationen är oacceptabel. Vinterväghållningen måste förbättras och Trafikverkets roll och ansvar förtydligas. Vi menar därför att regeringen måste vidta åtgärder för att Trafikverket ska kunna ta en proaktiv och fungerande roll i vinterväghållningen. Trafikverket behöver även ha förutsättningar att uppfylla sin roll som samordnare när det uppstår incidenter som härrör till bristande vinterväglag.

24. Vinterunderhåll av vägar, punkt 18 (C)

av Ulrika Heie (C).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 18 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2024/25:1563 av Helena Lindahl och Daniel Bäckström (båda C) och

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 17 och

avslår motionerna

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 40 och

2024/25:3236 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 27.

Ställningstagande

Vinterväghållningen är undermålig på en del samfällt förvaltade enskilda vägar. En av anledningarna till detta är Trafikverkets nya regelverk för snöröjning, där konsekvensen blivit att snöröjningsentreprenörer allt oftare undviker parallella snöröjningsuppdrag. Om en entreprenör tar på sig uppdrag från en vägsamfällighet som ligger ”längs vägen” kan det i värsta fall leda till en försening som riskerar att resultera i att Trafikverket delar ut dryga viten till entreprenören.

Många vägsamfälligheter måste därför i dag göra en separat upphandling eller beställning av vinterväghållning, vilket i praktiken leder till att entreprenörerna i många fall kör flera mil med upplyft plog, s.k. tomkörning, innan de kan åtgärda den aktuella vägsamfällighetens behov. Detta är naturligtvis extra kostsamt för vägsamfälligheten, och det är logistiskt irrationellt och ett dåligt utnyttjande av samhällsresurser. Dessutom leder det till brist på plogbilar och är inte särskilt miljövänligt.

De statliga bidrag som Trafikverket delar ut till föreningarna för att de ska hålla de enskilda samfälligheterna öppna räcker inte långt. Följden kan bli att viktiga samhällsfunktioner riskerar att inte nå fram till medborgare, om de bor längs en väg som vinterväghålls av en vägsamfällighet och som har drabbats av ovannämnda problem. Trafikverkets sätt att upphandla vinterväghållning medför således en uppenbar risk för samhällsproblem som går ut över boende längs vägar vars huvudman är en vägsamfällighet.

Regeringen bör därför se över hur Trafikverket kan få i uppdrag att utforma upphandlingar med entreprenörer så att det är möjligt att inom rimliga tidsramar utföra snöröjning såväl åt staten som åt andra, t.ex. enskilda vägsamfälligheter.

25. Ideella föreningars kostnader för arrangemang på allmän väg, punkt 19 (MP)

av Linus Lakso (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 19 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion
2024/25:548 av Lars Isacsson (S).

Ställningstagande

Jag anser att Trafikverket inte ska ta ut avgifter från ideella föreningar och organisationer för kostnader i samband med skyltning och andra åtgärder vid arrangemang på allmänna vägar. Jag kan konstatera att Trafikverket de senaste åren har gjort en ny tolkning av avgifter för ideella föreningar som använder en allmän statlig väg för olika arrangemang, vilket innebär att dessa föreningar skulle drabbas av mycket stora kostnader och därmed i sin tur innebära att midsommarfiranden hotas i Dalarna, att idrottstävlingar kan behöva ställas in och andra evenemang som festivaler inte blir av. Jag noterar dock att regeringen de två senaste åren i sista stund har hittat tillfälliga lösningar för Trafikverket och på det sättet hanterat hotet mot Sveriges föreningar. Vidare har jag tagit del av att regeringen i budgetpropositionen för 2025 aviserade en permanent anslagsökning till Trafikverket för att möjliggöra en permanent lösning och att regeringen har beslutat om en ändring i vägmärkesförordningen som innebär att Trafikverket kan avstå från att kräva ideella föreningar och organisationer på omskylningskostnader vid tillfälliga arrangemang. Det måste enligt min mening säkerställas att Trafikverket utnyttjar denna möjlighet.

26. Hanteringen av vissa avgifter på trafikområdet, punkt 20 (C)

av Ulrika Heie (C).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 20 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion
2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 98.

Ställningstagande

Jag anser att man bör se över förutsättningarna att automatisera Transportstyrelsens hantering av trängsel- och vägavgifter. Jag kan konstatera att Transportstyrelsen fakturerar fordonsägare för avgifter från trängselskatter och andra vägavgifter. För folkbokförda i större städer eller i anslutning till broar med motsvarande avgift sker detta ofta automatiserat, men för många engångsbesökare är det vanligt att en faktura som avser väldigt små belopp utfärdas och skickas med posten. Det kan i sammanhanget tilläggas att fakturan skickas med en postdistributör som har kritiserats för sin opålitliga postgång. Om fakturan inte betalas i tid är påminnelseavgiften 500 kronor. Jag menar att det vore mer logiskt att Transportstyrelsen utreder automatiserade system för faktureringsavgift: antingen att trängselavgifterna ackumuleras per fordon till dess att beloppet överstiger en viss större summa och först då faktureras eller att den årliga summan belastar fordonsägarens skattekonto.

BILAGA

Förteckning över behandlade förslag

Motioner väckta med anledning av proposition
2024/25:28*2024/25:3234 av Malin Östh m.fl. (V):*

24. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med ett finansierat förslag till en satsning på elektrifiering av transportsektorn med en fungerande laddinfrastruktur i hela Sverige och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:3235 av Linus Lakso m.fl. (MP):

15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkerställa laddplatser såväl för lätta fordon som för tung trafik och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:3236 av Gunilla Svantorp m.fl. (S):

27. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att vinterväghållningen behöver förbättras och Trafikverkets roll och ansvar förtydligas och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:3239 av Ulrika Heie m.fl. (C):

9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta fram en nationell strategi för elektrifiering av de tunga godstransporterna och tillkännager detta för regeringen.

Motioner från allmänna motionstiden 2024/25

2024/25:12 av Josef Fransson (SD):

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om trafiksäkerhet kopplat till motorutövande och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om teknikutveckling, entreprenörskap och kompetensutveckling kopplat till motorhobby och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om veteranfordonshobby och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om motorhobby för ungdomar och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:101 av Gudrun Brunegård (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda och föreslå skärpta straff för störande musik och street racing och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:112 av Björn Tidland (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillåta klampning och borttransport av fordon vid felparkering och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:115 av Rashid Farivar (SD):

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att definitionen av en miljöbil ska vara teknikneutral och omfatta hela bilens livscykel och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:548 av Lars Isacsson (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket inte ska ta ut avgifter från ideella föreningar och organisationer för kostnader i samband med skyltning och andra åtgärder vid arrangemang på allmänna vägar och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:556 av Angelica Lundberg (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda hur stänkskydd på personbilar, i form av s.k. stänklappar, kan återinföras och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:564 av David Perez (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda ett maxtak för ägandet av personbilar för privatpersoner och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:574 av Per Söderlund m.fl. (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att underlätta flytt av fordon som någon parkerat på annans mark, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2024/25:595 av Josef Fransson (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda en ordning där det är obligatoriskt med brandsläckare i alla vägfordon och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:609 av Jimmy Ståhl och Dennis Dioukarev (båda SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda förutsättningarna för att utveckla parkeringsarkar via ett pilotprojekt för Göteborgs södra skärgård och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:619 av Mathias Bengtsson (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör se över möjligheten att sätta upp landskapsskyltar vid landskapsgränserna och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:671 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör överväga att införa möjligheten att svänga höger vid rött ljus och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:680 av Eric Palmqvist och Mattias Eriksson Falk (båda SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda hur och i vilken omfattning parkering mot färdriktningen ska kunna bli tillåten och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:688 av Eric Palmqvist (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten att införa en besiktningssgaranti och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:689 av Eric Palmqvist (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att öka tillgängligheten och tryggheten på landets rastplatser och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:736 av Magnus Manhammar (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att studera förutsättningarna för att inrätta en nationell parkeringsapp för hela landet och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:965 av Cecilia Rönn (L):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda hur trafiksäkerheten kan ökas utmed våra vägar genom att täppa till kryphålet med att man sätter ut kärror med reklamskyltar utmed vägkanterna, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2024/25:990 av Rickard Nordin (C):

7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om slopade p-tal och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:992 av Rickard Nordin (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att arbeta för minskade effekter av ljusföroreningar genom att ta inspiration av den tyska lagstiftningen och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:1062 av Christofer Bergenblock (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över nuvarande lagstiftning och regelverk i syfte att underlätta skyltning för verksamheter längs med allmänna vägar och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:1092 av Alexandra Anstrell (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regelverk ska uppdateras för att möjliggöra att djurtransporter får köra i bussfil när sådan finns och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:1108 av Marléne Lund Kopparklint (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillåta fyrkantiga registreringsskyltar, som i dag är reserverade för traktorer och motorcyklar, även för veteranbilar och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:1116 av Marléne Lund Kopparklint (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten att under vissa omständigheter undanta äldre fordon från krav på ursprungshandlingar vid registrering och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:1117 av Marléne Lund Kopparklint (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda att om möjligt återinföra krav på stänkskydd på personbilar i Sverige för att minska stenskott och därmed öka trafiksäkerheten och bilisternas livskvalitet och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:1286 av Carita Boulwén (SD):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska verka för att utforma ett lagförslag som i högre grad skyddar fordonsägare från att utsättas för kriminella ligor genom att det exempelvis finns någon form av spärr för att få tillgång till

fordonsägarens uppgifter, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2024/25:1385 av Mikael Eskilandersson m.fl. (SD):

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förhindra att den som har statliga fordonsrelaterade skulder blir ägare till flera fordon, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att möjliggöra för Kronofogdemyndigheten att ta över ägarskapet vid försök att kringgå nyägandeförbudet och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ta fram förslag till hur man bättre kan arbeta förebyggande gällande bilägarskap och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att samordningsnummer bör få registreras som ägare till maximalt ett fordon i Sverige och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:1425 av Thomas Morell m.fl. (SD):

14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda förutsättningarna för parkeringsarkar och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:1528 av Malin Larsson och Peder Björk (båda S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör verka för att markägare lättare ska få rätt att forsla bort och skrota övergivna fordon som lämnats på deras mark samt att skydda markägare från kostnader i samband med bortforsling av övergivna fordon, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2024/25:1530 av Marlène Lund Kopparklint (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att följa upp det tillkännagivande som redan finns kring det motorhistoriska kulturarvet och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:1563 av Helena Lindahl och Daniel Bäckström (båda C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Trafikverket i uppdrag att utforma upphandlingar med underentreprenörer så att det är möjligt att inom en rimlig tidsram utföra snöröjning åt såväl staten som enskilda vägsamfälligheter och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:1568 av Daniel Bäckström (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att endast berörda myndigheter bör ha tillgång till information om vilka fordon en person äger och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:1689 av Hans Ekström (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att se över parkeringslagstiftningen och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:1772 av Linus Lakso m.fl. (MP):

9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att revidera regelverk och ta fram en strategi för kombinerad och delad mobilitet (MAAS) och skapa bättre förutsättningar för bilpooler och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ett slutdatum för nyförsäljning av mopeder med förbränningsmotorer och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa ett slutdatum för försäljning av fossila drivmedel och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:1854 av Kristina Axén Olin m.fl. (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att reformera lagen (1957:259) om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats, för att möjliggöra lägre parkeringsavgifter för utsläppsfria fordon, och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:2056 av Niels Paarup-Petersen (C):

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att begränsa antalet bilar man kan äga utan särskild prövning och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten att tvångsskriva ägarskap på brukare av bilar och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om säker identifiering av personers identitet vid ägarbyte av bil och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:2063 av Niels Paarup-Petersen m.fl. (C):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över den s.k. kommunala avgiftslagen så att den möjliggör att differentiera parkeringsavgifter utifrån fordons miljöegenskaper, så att det är

möjligt med lägre parkeringsavgifter för de fordon som är miljöfordon enligt vägtrafikskattelagen, uppfyller särskilda miljökrav eller drivs med ett visst drivmedel, exempelvis el, och tillkännager detta för regeringen.

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över kommunallagen så att principen om likabehandling av kommuninvånare medger olika parkeringsavgifter om syftet är att förbättra den gemensamma miljön och på så sätt gynna kommuninvånarna som helhet och så att det framgår att det inte är invånarna som behandlas olika utan fordonen, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2024/25:2101 av Lars Beckman (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att stänga fordonsregistret för allmänheten för att försvåra för den organiserade brottsligheten i Sverige och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:2110 av Lars Beckman (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en översyn bör ske av vägtrafikregistret i enlighet med motionens intentioner och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:2214 av Fredrik Lundh Sammeli (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över konsekvenserna av privatiseringen av bilprovningen i syfte att säkerställa en bilprovning i hela landet och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:2255 av Mattias Eriksson Falk m.fl. (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör utreda och återkomma till riksdagen med förslag om att ändra trafikreglerna så att det blir tillåtet att köra om på högersidan av vägen på motorvägar med tre eller fler filer under vissa förutsättningar, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2024/25:2268 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Trafikverket ett uppdrag att utreda frågan och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:2281 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör överväga att införa sekretess för uppgifter i fordonsregistret och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:2283 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör överväga att stärka belysningen längs väg 56 och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:2293 av Kjell-Arne Ottosson och Magnus Jacobsson (båda KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta ett samlat grepp om etanolens potential som ett fossilfritt alternativ för bilister och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:2418 av Oliver Rosengren m.fl. (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda ett införande av begränsningsregler för bilinnehav för att försvåra för bilmålvakter och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:2613 av Elin Söderberg m.fl. (MP):

93. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att revidera regelverk och ta fram en strategi för kombinerad mobilitet (MAAS) samt genomföra en offentlig satsning på bilpooler och tillkännager detta för regeringen.
101. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att möjliggöra för kommunal kontroll av efterlevnaden av dubbdäcksförbud och miljözoner och tillkännager detta för regeringen.
112. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa ett konverteringsstöd från fossil drift för fordon och farkoster och tillkännager detta för regeringen.
113. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att fasa ut nyförsäljning av fossilbilar till 2025 och tillkännager detta för regeringen.
114. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att genomföra Energimyndighetens och Trafikverkets åtgärdslista (ER 2023:23) för utbyggnaden av laddinfrastruktur i hela landet och ett ökat statligt ansvar för "vita fläckar" på kartan över laddstolpar och tillkännager detta för regeringen.

115. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta fram en nationell plan för tankställen för biogas och tillkännager detta för regeringen.
118. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att underlätta för långsamladdning och utreda hur en lagstiftning som ger ”tillträde till laddning” kan utformas, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
119. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utveckla riktade stöd för ladd- och tankinfrastruktur, byte av batterier och transport av batterier till arbetsmaskiner och tillkännager detta för regeringen.
128. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa ett slutdatum för försäljning av fossila drivmedel senast 2030 och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:2690 av Monica Haider och Tomas Eneroth (båda S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör uppdras att vidta åtgärder för att säkerställa att Trafikverket tar fram ett nationellt ställningstagande om att mc bör tillåtas i kollektivtrafikkörfält, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C):

16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör överväga att tillskjuta ytterligare medel för att Trafikverket i samverkan med kommuner och regioner ska förbättra omfattning och standard på det svenska vägbelysningsnätet och tillkännager detta för regeringen.
17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör se över hur Trafikverket kan få i uppdrag att utforma upphandlingar med entreprenörer så att det är möjligt – inom rimlig tidsram – att utföra snöröjning, såväl åt staten som åt andra, t.ex. enskilda vägsamfälligheter, och tillkännager detta för regeringen.
64. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om åtgärder för att främja autonomi och teknikutveckling inom transportsystemet och förbättra mobilitetstjänster över hela landet samt att lagstiftningen bör följa teknikutvecklingen och inriktas på funktionalitet framför tekniskspecifika krav och tillkännager detta för regeringen.
75. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att miljöbilsdefinitionen ska vara teknikneutral och fokusera på fordonets utsläpp, ”well to wheels”, och tillkännager detta för regeringen.
79. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för en nationell strategi för en ökad elektrifiering av Sveriges transporter, med elinfrastruktur till aktuellt vägnät, en utbyggnadsplan för lastbilsanpassad laddinfrastruktur, översyn av beslutsprocesser

- samt samarbete med andra länder för att sätta en standard och tillkännager detta för regeringen.
85. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förbättra möjligheterna till konvertering av bilar till mer miljövänlig drift samt se över pumplagen för att möjliggöra fler fossilfria drivmedel och tillkännager detta för regeringen.
90. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att underlätta laddning av elfordon genom att den privatperson, det företag eller den bostadsrättsförening som äger en laddpunkt enkelt ska kunna tillgängliggöra den för uthyrning och tillkännager detta för regeringen.
91. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge Transportstyrelsen i uppgift att utvärdera de besiktningssregler som gäller för gasfordon i syfte att se över om de är proportionerliga och tillkännager detta för regeringen.
92. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en nationell plan bör beredas för att identifiera kritiska stråk där nyttjandegraden av bränslecellsfordon väntas vara hög, för att möjliggöra en snabbare utbyggnad av vätgasinfrastruktur med nationell samordning samt om att identifiera strategiska noder för vätgasproduktion och tillkännager detta för regeringen.
93. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen skyndsamt bör återkomma med förslag till nationell handlingsplan i enlighet med förordningen om infrastruktur för alternativa bränslen och tillkännager detta för regeringen.
96. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ta fram en strategi för delad mobilitet i Sverige och tillkännager detta för regeringen.
97. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa en juridisk definition av begreppet bilpool, alternativt fordonspool, i syfte att ge kommuner större rådighet över avdelande av gatumark till delningstjänster inom transportsektorn och tillkännager detta för regeringen.
98. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över förutsättningen för en automatisering av Transportstyrelsens hantering av trängsel- och vägavgifter och tillkännager detta för regeringen.
100. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stärka den lokala klimatmakten genom att återinföra rätten för kommuner att använda differentierade parkeringsavgifter efter fordonstyp för att stimulera de mest klimateffektiva fordonen och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:2954 av Muharrem Demirok m.fl. (C):

4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att laddinfrastrukturen bör byggas ut med incitament för hemmet,

bostadsrättsföreningar, arbetsplatsen, på parkeringsplatser och på vägar och farleder, samt att regelverken för bidrag och installation ses över – knytpunkter på landsbygden, som bemannade mackar och lanthandlare, bör ges möjlighet att bli snabbladdningspunkter samtidigt som ideella föreningar med svag ekonomi, som bygdegårdar eller kyrkor, måste kunna undantas från krav på laddpunkter där det blir ekonomiskt orimligt, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ”rätt till laddning” ska införas i anslutning till privatägda lägenheter med möjlighet att installera laddstolpe på egen bekostnad med mål om att minst 150 000 offentliga laddpunkter upprättas till 2030 och tillkännager detta för regeringen.
24. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att snabbladdning för fordon ska erbjudas på Trafikverkets alla rastplatser runt om i landet, så att externa leverantörer snabbt kan bygga ut laddinfrastrukturen, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
41. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen i förhandlingar ska verka för att alla laddoperatörer inom EU ska erbjudas enkla betalningslösningar, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2024/25:3019 av Markus Wiechel m.fl. (SD):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillåta högersvängar vid rödljus och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om trafikljus med nedräkning och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:3044 av Linus Lakso m.fl. (MP):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att definitioner för motorfordonspooler och delningsfordon bör införas i lag enligt utredningens (SOU 2020:22) förslag, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utredning SOU 2020:22 bör implementeras för att möjliggöra för kommuner att reservera vissa parkeringsplatser till delningsfordon, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att kommuner ska få rätten att införa differentierade parkeringstaxor för miljöfordon och delningsfordon, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2024/25:3071 av Emma Nohrén m.fl. (MP):

27. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utveckla riktade stöd för ladd- och tankinfrastruktur, byte av batterier och

transport av batterier till arbetsmaskiner och tillkännager detta för regeringen.

32. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa ett stöd vid konvertering från fossildrift för fordon och farkoster och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:3117 av Eric Westroth (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om införa en lagstiftning som gör det obligatoriskt för tankstationer att tydligt skylta priset för el per kilowattimme (kWh) på samma sätt som man är skyldig att skylta priset för bensin och diesel och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S):

17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av en snabb, smart och samhällsekonomiskt effektiv elektrifiering för att transportsektorn ska ställa om till i princip nollutsläpp av växthusgaser till 2045 och därmed bidra till att Sverige ska nå klimatmålen, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utbyggnaden av laddinfrastruktur måste ske i sådan takt att den inte blir ett hinder för elektrifieringen av transportsektorn, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna att samordna information om elbilsladdare längs vägarna för att underlätta för användarna och tillkännager detta för regeringen.
40. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att vinterväghållningen behöver förbättras och Trafikverkets roll och ansvar förtydligas och tillkännager detta för regeringen.
50. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över hur en återreglering av besiktningmarknaden i Sverige ska kunna gå till och tillkännager detta för regeringen.
54. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av att stärka förutsättningarna för cirkulär ekonomi, inklusive en utvecklad delningsekonomi inom trafikområdet, och tillkännager detta för regeringen.
55. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att underlätta framväxten av bildelningstjänster och tillkännager detta för regeringen.
56. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av att ändra parkeringslagstiftningen, bland annat för att underlätta för kommunerna att differentiera parkeringstaxorna i miljöstyrande riktning, inklusive främja bildelningstjänster, och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:3128 av Sten Bergheden (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att ta fram en plan för hur vi ytterligare kan stärka Sveriges fordonskluster och hur vi kan göra Västsverige till ett ännu bättre kluster för utveckling av framtidens elektrifierade fordon och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:3169 av Rickard Nordin m.fl. (C):

49. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att underlätta bildelning genom att införa en enhetlig definition av bilpooler och tillkännager detta för regeringen.
70. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att införa nationella mål för täthet av laddpunkter och tillkännager detta för regeringen.
71. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att publika laddstationer måste möjliggöra betalning via roaming, ha öppna gränssnitt samt vara redo för V2X samt delge tydliga och jämförbara priser vid betalning för laddning, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2024/25:3178 av Bo Broman och Eric Westroth (båda SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förbättra tillgängligheten mellan filer på vägar med mitträcken eller vajrar och tillkännager detta för regeringen.