

Redovisning av regeringsuppdrag om parkeringsplatser för elbilar

1. Sammanfattning

Transportstyrelsen har efter beslut av regeringen den 18 februari 2010 fått i uppdrag att lämna förslag på nödvändiga författningsändringar som gör det möjligt för behöriga myndigheter att reservera särskilda parkeringsplatser för elbilar och laddhybridbilar så att de laddplatser som nu börjar anläggas ska komma rätt målgrupp tillgodo.

Transportstyrelsen föreslår att:

- det i 3 kap. 54 § trafikförordningen (1998:1276) införs ett nytt stycke med trafikregler för laddplats,
- det i 10 kap. 1 § andra stycket 7 trafikförordningen (1998:1276) införs ett bemyndigande att meddela lokala trafikföreskrifter om att viss plats ska vara laddplats,
- det i 10 kap. trafikförordningen införs en ny 9 a § med bestämmelser om under vilka förutsättningar en plats får förklaras som laddplats,
- det i förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner införs en definition av laddplats,
- det i 2 kap. 28 § vägmärkesförordningen (2007:90) införs en ny symbol för laddplats och att det 2 kap. 30 § samma förordning i fråga om T8, *symboltavla*, införs bestämmelser motsvarande de som gäller för parkeringsplatser utmärkta med symbolen för rörelsehindrade.

Författningsändringarna föreslås träda i kraft den 1 november 2010.

2. Författningsförslag

2.1 Förslag till förordning om ändring i trafikförordningen (1998:1276)

Häri genom föreskrivs i fråga om trafikförordningen (1998:1276)
dels att 3 kap. 54 § samt 10 kap. 1 § ska ha följande lydelse,
dels att det i förordningen ska införas en ny bestämmelse, 10 kap. 8 a § av
följande lydelse.

3 kap.
54 §¹

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

På en markerad hållplats för spårvagn, fordon i linjetrafik eller skolskjuts får andra fordon inte stannas eller parkeras annat än för på- och avstigning som kan ske utan hinder för spårvägs-, linje- eller skolskjutstrafiken. Om det saknas markering som anger en sådan hållplats gäller förbudet inom tjugo meter före och fem meter efter märket E22, busshållplats, i vägmärkesförordningen (2007:90) eller en annan skylt som anger sådan hållplats.

På en ändamålsplats som har märkts ut med märket C40, *ändamålsplats*, i vägmärkesförordningen får fordon inte stannas eller parkeras annat än för det föreskrivna ändamålet eller för på- eller avstigning som kan ske utan hinder för detta ändamål.

På en parkeringsplats där endast ett visst fordonsslag eller en viss trafikantgrupp får parkera får andra fordon inte stannas eller parkeras annat än för på- eller avstigning.

På en laddplats får endast fordon som har möjlighet till extern laddning av elektricitet för fordonens framdrift stannas eller parkeras. Andra fordon får stannas för på- eller avstigning.

10 kap.
1 §²

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

Särskilda trafikregler får, utom i de fall som avses i 10 och 14 §§, meddelas genom lokala trafikföreskrifter för en viss väg eller vägsträcka eller för samtliga vägar inom ett visst område eller för ett område eller en färdled i terräng.

De särskilda trafikreglerna får gälla följande.

7. Att en viss plats ska vara ändamåls-
plats.

7. Att en viss plats ska vara ändamåls-
plats *eller laddplats*.

¹ Senaste lydelse 2007:447.

² Senaste lydelse 2008:46

9 a §

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

	<i>En plats får förklaras som laddplats endast om det finns anordningar för laddning av elektricitet för fordons framdrift.</i>
--	---

2.2 Förslag till ändring i förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner

Härigenom föreskrivs att 2 §³ förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Beteckning	Betydelse
Körträning	Träning i att föra ett körkorts- eller traktorkortspliktigt motordrivet fordon utan avsikt att avlägga förarprov
Lastlängd	Avståndet från lastutrymmets främsta yttersta punkt till dess bakersta yttersta punkt

³ Senaste lydelse 2009:673.

Föreslagen lydelse

Beteckning	Betydelse
Körträning	Träning i att föra ett körkorts- eller traktorkortspliktigt motordrivet fordon utan avsikt att avlägga förarprov
Laddplats	<i>En plats som enligt lokal trafikföreskrift ska vara laddplats och som är avsedd för uppställning av fordon där det går att ladda elektricitet för fordons framdrift</i>
Lastlängd	Avståndet från lastutrymmets främsta yttersta punkt till dess bakersta yttersta punkt

2.3 Förslag till förordning om ändring i vägmärkesförordningen (2007:90)

Härigenom föreskrivs att 2 kap. 28 § och 30 §⁴ vägmärkesförordningen (2007:90) ska ha följande lydelse.

2 kap. 28 § Följande symboler används på lokaliseringsmärken eller tilläggstavlor för att ange ett visst fordonsslag, en viss trafikantgrupp eller viss verksamhet.

Symbol	Betydelse
S13 Personfärja 	Symbolen anger ett färjeläge för personfärja eller att angivet färdmål endast kan nås med färja för persontransport.
S14 Laddplats 	Symbolen anger en plats för extern laddning av elektricitet för fordons framdrift.

30 § Tilläggstavlor är följande

Tavla	Närmare föreskrifter
T8 Symboltavla	Tavlan anger att det märke som tavlan är uppsatt under endast gäller för det

⁴ Senaste lydelse 2007:448.



fordonsslag eller den trafikantgrupp som anges på tavlan.

Anges symbol S11, *rörelsehindrade*, på en tilläggstavla under märke E19, parkering, får endast rörelsehindrade som är innehavare av parkeringstillstånd som avses i 13 kap. 8 § trafikförordningen parkera.

Anges symbol S14, *laddplats*, på en tilläggstavla under märke E19, parkering, får endast fordon med möjlighet till extern laddning av elektricitet för fordonets framdrift parkera.

3. Nuvarande bestämmelser om parkering m.m.

I trafikförordningen (1998:1276) finns bestämmelser om trafik på väg och i terräng. Det finns dels regler som gäller generellt, dels bemyndiganden till behöriga myndigheter att meddela föreskrifter om regler som innebär avvikelser från eller som kompletterar de generella reglerna. Med stöd av 10 kap. 1 § får genom lokala trafikföreskrifter särskilda trafikregler meddelas om bland annat att en viss plats ska vara ändamålsplats samt andra bestämmelser som rör stannande och parkering. Enligt 2 § andra stycket får sådana föreskrifter avse en viss trafikantgrupp, ett visst eller vissa fordonsslag eller fordon med last av viss beskaffenhet.

I lagen (2001:649) om vägtrafikdefinitioner finns bland annat bestämmelser om olika slag av fordon såsom buss, cykel och motorredskap. Elbil eller laddhybrid finns inte upptagna i lagen som särskilda fordonsslag. En trafikant är enligt förordningen om vägtrafikdefinitioner den som färdas eller annars uppehåller sig på en väg eller i ett fordon på en väg eller i terräng samt den som färdas i terräng. Exempel på trafikantgrupper är gående, rörelsehindrade med parkeringstillstånd samt olika yrkesgrupper såsom polispersonal m.fl. Förare av fordon av ett visst fabrikat eller fordon som drivs med ett visst drivmedel är så obestämda begrepp att de inte torde anses som trafikantgrupper.

I 2 kap. 2 § kommunallagen (1991:900) sägs att kommuner och landsting ska behandla sina medlemmar lika, om det inte finns sakliga skäl för något annat. Av denna anledning har det i 10 kap. 2 § trafikförordningen andra och tredje stycket införts särskilda bemyndiganden om att parkeringsplatser får reserveras för boende inom ett



område respektive utländska beskickningar m.m. Dessutom framgår av 13 kap. 8 § trafikförordningen att parkeringsplatser genom lokala trafikföreskrifter får reserveras för rörelsehindrade med parkeringstillstånd.

Enligt 3 kap. 54 § andra stycket trafikförordningen får fordon på en ändamålsplats som har märkts ut med märket C40, *ändamålsplats*, i vägmärkesförordningen inte stannas eller parkeras annat än för det föreskrivna ändamålet eller för på- eller avstigning som kan ske utan hinder för detta ändamål. Med ändamålsplats avses enligt förordningen om trafikdefinitioner en plats som är avsedd för en viss trafikantgrupp, en viss verksamhet eller visst ändamål. I de närmare föreskrifterna till vägmärke C40, *ändamålsplats*, i andra 2 kap. 8 § vägmärkesförordningen har Transportstyrelsen ett bemyndigande att meddela föreskrifter om vilka andra ändamål än lastplats som får anges på märket. De andra ändamål som enligt 5 kap. 30 § Vägverkets föreskrifter (VVFS 2007:305) om vägmärken och andra anordningar som får anges på märket är taxiplats, bokbussplats, skolskjutsplats, ambulansplats samt på- och avstigningsplats.

4. Transportstyrelsens förslag

Under beredningen av ärende har Transportstyrelsen funnit och övervägt tre metoder för att uppnå syftet med regeringsuppdraget:

1. Införande av nya fordonsslag för elbil och laddhybrid i lagen (2001:649) om vägtrafikdefinitioner så lokala trafikföreskrifter om stannande och parkering kan avse elbilar och laddhybrider.
2. Ändring i Vägverkets föreskrifter (VVFS 2007:305) som innebär att på märket C40, *ändamålsplats*, får ändamålet laddplats (för fordon som laddar elektricitet för fordonets framdrift) anges, samt
3. Införande av trafikregler för laddplats i trafikförordningen och bemyndigande att under vissa förutsättningar meddela lokala trafikföreskrifter om att en viss plats ska vara laddplats samt införande av definition av laddplats i förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner.

4.1 Införande av nya fordonsslag elbil och laddhybrid

Lokala trafikföreskrifter om stannande och parkering får avse bland annat fordon av visst slag. Eftersom elbilar och laddhybrider – som är motordrivna fordon som framdrivs på ett visst sätt – inte är egna fordonsslag är det inte möjligt att meddela lokala trafikföreskrifter om att endast laddhybrider och elbilar får parkeras på en viss plats. Detta skulle vara möjligt att i lagen om vägtrafikdefinitioner införa definitioner för elbil och laddhybrid men en sådan lagändring skulle stå i strid mot EU-harmoniseringen. Den generella linjen inom EU är att indelningen i fordonsslag är teknikneutral vilket innebär att den inte är beroende av vilken teknik för drift fordonet har. Även det svenska systemet är uppbyggt på detta sätt.

Att klassa elbilar och laddhybridbilar innebär som ovan har beskrivits en lång process, först på europeisk nivå och därefter nationellt genom att lagen om vägtrafikdefinitioner ändras. Transportstyrelsen anser därför att denna metod inte är ett realistiskt alternativ med hänsyn till den tid den tar att genomföra.

4.2 Ändring i Vägverkets föreskrifter om vägmärken och andra anordningar som möjliggör anordnande och utmärkning av ändamålsplats för laddning

I 3 kap. 54 § andra stycket trafikförordningen finns bestämmelser om i vilken mån uppställning av fordon får ske på en ändamålsplats som märkts ut med märket C40, *ändamålsplats*, i vägmärkesförordningen och i 10 kap. 1 § bemyndigande att meddela lokala trafikföreskrifter om att en viss plats ska vara ändamålsplats. Då ändamålsplats för fordon som laddar elektricitet för fordons framdrift inte finns upptagen i Vägverkets föreskrifter (VVFS 2007:305) påverkar detta indirekt möjligheten att genom lokala trafikföreskrifter besluta om att sådana platser ska vara ändamålsplatser då de särskilda trafikreglerna för närvarande inte kan märkas ut.

Detta förhållande kan ändras genom att Transportstyrelsen med stöd av bemyndigandet i 2 kap. 28 § vägmärkesförordningen meddelar föreskrifter som innebär att ändamålet laddplats får anges på märket C40, *ändamålsplats*, vid plats för fordon som laddar elektricitet för fordonets framdrift. Eftersom det endast handlar om meddelande av myndighetsföreskrifter som inte avser tekniska regler ger denna metod möjlighet för kommuner och länsstyrelser i egenskap av behöriga myndigheter att besluta föreskrifter som reglerar uppställningen av fordon på parkeringsplatser där fordon kan ladda elektricitet för fordonets framdrift vid en tidigare tidpunkt än om det skulle krävas ändringar i överordnade författningar. En fördel med denna metod är att då uppställning endast får ske för det avsedda ändamålet kan fler förare av elbilar och laddhybrider komma i åtnjutande av möjligheten att ladda fordonet med elektricitet.

De nackdelar som går att förutse är dels svårigheten att övervaka att uppställningen sker för avsett ändamål, dels svårigheten för fordonsföraren att avgöra hur lång tid laddningen tar. Detta torde kräva någon form av teknisk utrustning på laddstolpen som visar att elektriciteten används för laddning för fordonets framdrift och inte för att driva till exempel en motorvärmare. Denna utrustning bör också kunna tala om för den som avser att ställa upp fordonet hur länge laddningen kommer att ta. Enligt de uppgifter Transportstyrelsen har inhämtat från Energimyndigheten kan detta för närvarande vara svårt att åstadkomma. Med hänsyn till detta anser Transportstyrelsen att även denna metod har sådana nackdelar att den inte bör genomföras.



4.3 Införande av bemyndigande i trafikförordningen att föreskriva om att viss plats ska vara laddplats m.m.

Den metod som Transportstyrelsen funnit vara lämpligast och därmed förordar är att använda en liknande typ av regler som gäller för bland annat motorväg och motortrafikled, cirkulationsplats, gångfartsområde och gångata m.m. Transportstyrelsen föreslår därför att:

- det i 3 kap. 54 § trafikförordningen (1998:1276) införs ett nytt stycke med trafikregler för laddplats som innebär att på en laddplats får endast fordon som har möjlighet till extern laddning av elektricitet för fordonens framdrift stannas eller parkeras, samt att andra fordon får stannas för på- eller avstigning,
- det i 10 kap. 1 § andra stycket 7 trafikförordningen införs ett bemyndigande att meddela lokala trafikföreskrifter om att en viss plats ska vara laddplats,
- det i 10 kap. trafikförordningen införs en ny 9 a § enligt vilken en plats får förklaras som laddplats endast om det finns anordningar för laddning av elektricitet för fordons framdrift, samt att
- det i förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner införs en definition av laddplats enligt vilken en laddplats är en plats som enligt lokal trafikföreskrift ska vara laddplats och som är avsedd för uppställning av fordon där det går att ladda elektricitet för fordonens framdrift.

Transportstyrelsen känner tveksamhet inför att använda begreppet "reservera" i ett bemyndigande att meddela lokala trafikföreskrifter. Innan den senast beslutade förordningen (2010:221) om ändring i trafikförordningen fanns det i trafikförordningen endast en indirekt referens i 13 kap. 8 § om att parkeringsplatser kan reserveras för rörelsehindrade med parkeringstillstånd. Styrelsen anser istället att det är lämpligt att införa bestämmelser enligt ovan som medger uppställning på laddplatser för fordon som har möjlighet till extern laddning av elektricitet för fordonens framdrift, det vill säga elbilar och laddhybrider. Detta medger att uppställning av fordon får ske även om fordonet momentant inte laddar elektricitet för fordonets framdrift, samt att det går att tidsbegränsa uppställningen så att fler kan tillgodogöra sig laddningsmöjligheten. I fråga om utmärkning av trafikregleringen sker den på i princip samma sätt oavsett om det är på gatemark eller tomtmark, se nedan. Detta underlättar förståelsen av trafikregleringen. Genom att det införs en definition av laddplats och krav på att platsen ska vara avsedd för uppställning av fordon där det går att ladda elektricitet för fordonens framdrift, säkerställs att anordnandet av laddplatser sker på ett väl genomtänkt sätt enligt bestämmelserna i plan- och bygglagen (1987:10). Transportstyrelsen tar dock inte ställning till huruvida en detaljplan behöver ändras vid etablerande av laddplatser på gatemark.

4.4. Utmärkning av laddplatser

Utmärkning av de lokala trafikföreskrifterna om att en viss plats ska vara laddplats enligt 4.3 kan ske med märke E19, *parkering*, samt med tilläggtavla T22, *text*, med angivelsen "laddplats" i 2 kap. 12 och 30 §§ vägmärkesförordningen (2007:90). Enligt Transportstyrelsens mening skulle förståelsen och efterlevnaden av trafikregleringen underlättas om det fanns en symbol för laddplats. Någon sådan symbol finns inte i vägmärkesförordningen. Inte heller finns det någon symbol för laddplats i Wienkonventionen om vägmärken och signaler. Transportstyrelsen föreslår⁵ därför att:

- det i 2 kap. 28 § vägmärkesförordningen införs en ny symbol, S14, *laddplats*, som anger plats för laddning av elektricitet för fordons framdrift, samt att
- det i de närmare föreskrifterna till T8, *symboltavla*, i 2 kap. 30 § vägmärkesförordningen införs ett nytt stycke som innebär att om symbolen för laddplats är angiven på en tilläggtavla under märke E19, *parkering*, får endast fordon som har möjlighet till extern laddning av elektricitet för fordonets framdrift parkera.

Symbolen för laddplats kan även användas i vägvisning till laddplatser då symboler enligt 2 kap. 28 § vägmärkesförordningen får användas på lokaliseringsmärken för vägvisning för att kunna vägleda förare av elbilar eller laddhybrider till laddplatserna. Det kan även övervägas att införa ett särskilt vägmärke i gruppen lokaliseringsmärken för upplysning om serviceanläggningar m.m. i 2 kap. 24 § vägmärkesförordningen. Transportstyrelsen lämnar dock inget sådant förslag i denna redovisning⁶. Med dessa förslag ges möjlighet att på ett tydligt sätt märka ut de bestämmelser för uppställning av fordon som gäller för laddplatser, motsvarande vad som gäller för utmärkning av parkeringsplatser för rörelsehindrade med särskilt tillstånd. Förslagen underlättar även för en markägare att tillkännage sina villkor för uppställning enligt lagen (1984:31) om kontrollavgift vid olovlig parkering samt kontrollen av att villkoren efterlevs.

5. Övervakning av parkeringsbestämmelserna

För att en trafikreglering ska fungera och kunna efterlevas krävs det i många fall att det finns någon form av sanktion vid överträdelser av regeln samt att det finns goda möjligheter att övervaka efterlevnaden av regeln och att beivra överträdelser. I fråga om överträdelser av parkeringsbestämmelser enligt trafikförordningen eller föreskrifter som meddelats med stöd av den är dessa avkriminaliserade. Sanktionsmöjligheter saknas dock inte; enligt lagen (1976:206) om felparkeringsavgift är den som

⁵ Med reservation för att något samråd inte har skett med Norge inom ramen för det uppdrag som Energimyndigheten m. fl. fått för att delta i det svensk-norska samarbetet kring laddinfrastruktur för elbilar, N2010/603/TE och N2009/4364/TE.

⁶ Detta torde ingå i ovan nämnda uppdrag.



överträder föreskrifter om stannande och parkering enligt bland annat lokala trafikföreskrifter meddelade med stöd av 10 kap. 1 § andra stycket trafikförordningen, skyldig att betala felparkeringsavgift om vissa formella förutsättningar är uppfyllda. För att underlätta övervakningen av att bestämmelserna följs är det av vikt att elbilar och laddhybrider kan identifieras.

För att medge identifiering av elbilar och laddhybrider krävs att sådana uppgifter finns i vägtrafikregistret. Vilka uppgifter som får föras in i vägtrafikregistret, inom ramen för vad lagen (2001:55) om vägtrafikregister medger, framgår bland annat av Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2009:59) om fordonsuppgifter i vägtrafikregistret. Uppgifter som ska föras in är bland annat vilken miljöklass en bil tillhör. Indelningen i miljöklasser görs enligt lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening, bilaga 1. Det finns idag en "Miljöklass El" för bilar som är inrättade för att drivas enbart med elektricitet från batterier, vilket innebär att elbilar går att identifiera. Däremot saknas en miljöklass för laddhybrider. Transportstyrelsen har den 5 mars 2009 i sin redovisning av regeringsuppdraget M2007/558/Mk, M2008/267/Mk och M2008/268/Mk angående översyn av de svenska reglerna för motorbränslen och motorfordons avgasrening föreslagit en ändring i lagen om motorfordons avgasrening och motorbränslen. I redovisningen föreslås en klassificering av laddhybrider.

Transportstyrelsen ser i detta sammanhang behov av att en miljöklass för laddhybrider skapas så att uppgifterna kan föras in i vägtrafikregistret. Det kan enligt förslaget ske genom att klassen "Laddhybrid" läggs till i bilaga 1 till lagen om motorfordons avgasrening, med beskrivningen "Bilar som klassificeras som Hybrid med möjlighet till extern laddning av elektrisk energi".

6. Konsekvensutredning enligt förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning

6.1. Vad är problemet och vad ska uppnås?

I dagens trafiklagstiftning finns ingen möjlighet att föreskriva om laddplatser där endast elbilar och laddhybrider som laddar elektricitet för fordonens framdrift får parkera. De föreslagna författningsändringarna ska ge möjlighet till detta.

6.2. Vilka alternativa lösningar finns och vad blir effekterna om någon reglering inte kommer till stånd?

6.2.1. Alternativa lösningar

Alternativa lösningar är införande av nya fordonsslag för elbil och laddhybrid samt ändring i Vägverkets föreskrifter (VVFS 2007:305) om vägmärken och andra anordningar som möjliggör utmärkning av ändamålet laddplats.



6.2.2. Effekter om reglering inte kommer till stånd

Om en reglering inte kommer tillstånd går problemet beskrivet i 6.1. inte att lösa.

6.3. Vilka berörs av regleringen?

Förare av elbil eller laddhybridbil berörs genom utökade möjligheter att ladda sina fordon med elektricitet på allmän plats. För andra fordonsförare kan detta innebära att tillgängligheten av parkeringsplatser kan minska om det inrättas många laddplatser. I övrigt berörs de myndigheter som ska besluta om föreskrifterna och väghållningsmyndigheterna som ska märka ut dem.

6.4. Vilka kostnadsmässiga och andra konsekvenser medför regleringen och hur ser de olika konsekvenserna ut för de övervägda regleringsalternativen om man jämför?

6.4.1 Kostnadsmässiga och andra konsekvenser

Den stora kostnaden är skapandet av infrastrukturen, i övrigt endast kostnader för utmärkning och tillkännagivande av föreskrifterna samt utredningen av dessa.

6.4.2 Jämförelse av konsekvenser av de olika regleringsalternativen

Alternativen innebär inga egentliga skillnader vad gäller de kostnadsmässiga konsekvenserna. Alternativet med införandet av nya fordonsslag för elbilar och laddhybrider kräver beslut på EU-nivå, alternativet med ändamålsplats innebär att uppställning får ske endast när laddning sker. Det är för närvarande svårt att övervaka.

6.5. Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler Sverige ska följa?

Bestämmelserna strider inte mot de FN-konventioner om vägtrafik och vägmärken och signaler som Sverige anslutit sig till och förbundit sig att följa. Det finns ingen EU-rättslig reglering på området som bestämmelserna strider emot.

6.6. Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?

Ingen särskild hänsyn behöver tas i fråga om tidpunkt för ikraftträdande. Det finns behov av att informera om de nya reglerna.

6.7 Kan regleringen få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt?

Nej.