

Motion till riksdagen 2020/21:3468

av **Maria Stockhaus m.fl. (M)**

En hållbar transportpolitik för jobb och tillväxt

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att sätta tydliga mål för 2030 avseende utbyggnaden av laddinfrastruktur i anslutning till vägar, rastplatser, tankställen, hamnar samt företag och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ett teknikneutralt stöd till utbyggnad av tank- och laddinfrastruktur för fossilfria transporter i Sverige och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ett teknikneutralt stöd till utbyggnad av tank- och laddinfrastruktur för fossilfria tunga transporter i Sverige och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Trafikverket i uppdrag att ta fram en nationell underhålls- och investeringsplan för de enskilda vägarna och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utvärdera planeringen av vägar i syfte att öka investeringars effektivitet och produktivitet och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att möjliggöra för kommunerna att införa differentierade parkeringsavgifter baserade på fordonets miljö- och klimatpåverkan och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att möjliggöra för kommuner att reservera parkeringsplatser för delningsfordon och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ersätta bonus–malus-systemet för bilar med ett mer effektivt styrmedel för att minska utsläppen från bilar och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda hur Sveriges transportsystem kan användas mer effektivt och tillkännager detta för regeringen.

10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda hur den digitala tekniken på sikt kan reducera antalet skyltar vid svenska vägar och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om förenklad tillståndsprövning avseende tunga tillfälliga transporter och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att prioritera investeringar i vägar för att klara tyngre och längre lastbilar och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om konkurrensneutrala villkor kopplat till yrkeschaufförernas kör- och vilotider och tillkännager detta för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om gemensamma och rättvisa villkor för lastbilar inom EU och tillkännager detta för regeringen.
15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en förändrad lagstiftning vid kontroll av last och tillkännager detta för regeringen.
16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tidigarelägga införandet av krav på gps vid in- och utfart till och från Sverige och tillkännager detta för regeringen.
17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om krav på samlingsfaktura till svenska företag och privatpersoner och tillkännager detta för regeringen.
18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om säkerhet och tillgänglighet på rastplatser och tillkännager detta för regeringen.
19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda risker och bejaka möjligheter med automatisering av föraruppgiften och tillkännager detta för regeringen.
20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om differentiering av hastighet på motorväg och tillkännager detta för regeringen.
21. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över hastighetsbegränsningar för släpvagnar och husvagnar och tillkännager detta för regeringen.
22. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta fram en juridisk definition av begreppet bilpool och tillkännager detta för regeringen.
23. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stimulera delningsekonomi och tillkännager detta för regeringen.
24. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra en översyn av taxiutbildningen och taxilagstiftningen för att inkludera digitaliseringen och delningsekonomi i branschen och tillkännager detta för regeringen.
25. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om tillståndsprövning för dubbelkommandon i privatbilar och tillkännager detta för regeringen.
26. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av en generell översyn av körkortsutbildningen och tillkännager detta för regeringen.
27. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att underlätta för polis- och rättsväsen i deras arbete att beivra användningen av falska och ogiltiga körkort och tillkännager detta för regeringen.
28. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om förenklade krav på mc-kort inom EU och tillkännager detta för regeringen.

29. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om förenklade regler för tillstånd att sätta upp tillfälliga skyltar vid väg och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Sverige är EU:s till ytan tredje största land och det land som har längst avstånd mellan landsändarna. Tiotusentals företag är beroende av att deras varor och tjänster kan transporteras genom Sverige. Bibehållen och utvecklad konkurrenskraft kräver fungerande transporter och en politik som stimulerar framväxten av delningsekonomier. Fungerande transporter är förutsättningen för att hela Sverige skall kunna leva och utvecklas. Detta är grunden för tillväxt, sysselsättning och i förlängningen finansieringen av vår gemensamma välfärd och våra trygghetssystem.

Framtidens transportsystem skall möta det moderna näringslivets krav på trygga och fungerande transporter. Människor och företag måste kunna lita på att man geografiskt kan förflytta sig inom och utom Sverige. Moderaterna vill se en successiv utfasning av fossila bränslen. Transportsektorn står för en tredjedel av de totala svenska växthusgasutsläppen. Den största delen av dessa kommer från vägtrafik. Den svenska fordonsflotta måste bli mer hållbar och utsläppen från sektorn minska. För att minska miljöpåverkan med bibehållen mobilitet skall transporterna bli effektivare och staten ta sitt ansvar för att bidra till att en växande marknad av fossilfria drivmedel och el kan växa fram.

Riksdagen har tagit beslut om 70 % minskade utsläpp från transportsektorn fram till 2030. Moderaterna står bakom detta beslut. Det långsiktiga målet är en fossilfri fordonsflotta. Förutsättningen för en effektiv, hållbar, trygg och modern transportpolitik är samverkan mellan politiken, näringslivet och forskarvärlden. Sverige behöver intensifiera arbetet med att rusta och bygga ut vårt vägnät, skapa förutsättningar för en konkurrenskraftig åkerinäring, bejaka delningsekonomier samt säkerställa goda förutsättningar för ett växande dynamiskt näringsliv.

Moderaterna tror på forskning och innovationer. Det är inte lastbilen, bilen eller bussen som är problemet, utan de fossila utsläppen. Användningen av biodrivmedel, vätgas och eldrivna fordon kommer successivt öka. Förutsättningarna för detta är mycket goda. Det finns starka ekonomiska, miljömässiga och etiska drivkrafter för företag att snabbt ställa om. Detta visar att jobb, tillväxt och miljö inte står i ett motsatsförhållande utan istället är varandras förutsättning.

Sätt tydliga mål för år 2030 avseende utbyggnaden av laddinfrastruktur

Utvecklingen av el- och vätgasdrivna motorer går mycket snabbt. Det handlar både om elbilar och eventuella elvägar. Moderaterna vill se tydliga mål för år 2030 avseende utbyggnaden av laddinfrastruktur till våra stora och för transporterna viktiga vägar. Men ambitionerna får inte stanna där utan målet skall vara att kunna ladda sin bil eller lastbil var man än befinner sig i Sverige. Framtidens laddning skall ske på exempelvis rastplatser, affärscentrum, tankställen, flygplatser och hamnar. Regeringen bör skyndsamt tillsätta en utredning med tydliga mål inför 2030.

Inför ett teknikneutralt stöd för utbyggnad av tank- och laddinfrastruktur för fossilfria transporter i Sverige

Att köpa en bil är en stor investering för svenska familjer. Människor måste känna trygghet att det går att ladda över hela Sverige när de investerar i en fossilfri bil. Den tekniska utvecklingen från fossilt till fossilfria motorer går mycket snabbt. Moderaterna vill att staten skall stötta men inte styra denna utveckling. Moderaterna vill införa ett teknikneutralt stöd för utbyggnaden av tank- och laddinfrastruktur för fossilfria transporter över hela Sverige.

Inför ett teknikneutralt stöd till utbyggnad av tank- och laddinfrastruktur för fossilfria tunga transporter i Sverige

De tunga transporterna, med lastbilar som väger upp till 74 ton, behöver precis som bilismen ställa om. Utmaningen är densamma men det finns tekniska svårigheter att kunna driva riktigt tunga fordon på batterier. Det pågår dock en omfattande forskning och utveckling även avseende riktigt tunga fordon som bland annat innefattar elvägar, biodrivmedel och motorer drivna på vätgas. Moderaterna vill därför införa ett teknikneutralt stöd för utbyggnad av tank- och laddinfrastruktur även för tunga transporter.

En plan för enskilda vägar

I Sverige finns det 74 000 km enskild väg med statligt stöd som tillsammans med 98 500 km statlig väg och 42 300 km kommunala vägar och gator bygger det för transporterna helt avgörande svenska vägnätet. De enskilda vägarna förvaltas av drygt 23 000 olika väghållare. Enskilda människor och olika vägföreningar gör därmed stora insatser för näringsliv och pendling. Staten bör ta ett större ansvar för att planera underhåll och reinvesteringar i det enskilda vägnätet utifrån nuvarande ekonomiska ramar. Sverige behöver en bättre planering i arbetet med att värna och utveckla det enskilda vägnätet. Det finmaskiga vägnätet skall erbjuda en hållbar standard för bärighet och väghållningen måste fungera året runt. Myndigheternas tillämpning av regelverken skall syfta till att underlätta för underhåll och reinvestering av dessa vägar. Det enskilda vägnätet behöver långsiktigt stärkas och regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att ta fram en nationell underhålls- och investeringsplan.

Utvärdera lagstiftningen för ökad effektivitet och produktivitet

Regelverket för strategisk och ekonomisk planering av vägar är komplext och svåröverskådligt. Dessa lagar har ofta tillkommit vid olika tider och med olika syften. Detta försvårar för en realistisk planering som kan spänna över flera områden och förhindrar kostnadseffektivitet. Det behövs mot denna bakgrund en genomgripande översyn av lagstiftningen och regeringen bör initiera en sådan översyn.

Ge kommuner rätt att differentiera parkeringsavgifter baserat på fordonets miljö- och klimatpåverkan

En modern transportpolitik bygger på incitament där ny tekniken premieras. Idag saknar kommunerna lagligt stöd för att differentiera parkeringsavgift utifrån fordons miljöklassning. Vi ser vidare att parkeringsplatser i kommunerna tas bort utifrån miljöhänsyn. Sverige behöver i grunden i denna del förändra vår syn på bilen i tätort. Det är viktigt att alla som bor i en kommun oavsett ålder, boende och fysiska förutsättningar kan ta sig in till de centrala delarna av kommunen. Detta förutsätter god tillgång till parkeringar med fokus på fossilfritt drivna bilar. Genom detta tillgängliggörs centrala delar av kommunerna för alla invånare. Detta utan att ge avkall på de miljömässiga ambitionerna. En utredning med syfte att reformera befintlig lagstiftning i denna del bör därför tillsättas.

Möjliggör för kommuner att reservera parkeringsplatser för delningsfordon

Privatägda bilar står parkerade 23 timmar under ett genomsnittligt dygn. Att dela på fordon är därför ett praktiskt och ekonomiskt klokt val för många familjer som öppnar nya möjligheter att köpa en ny klimatsmart bil. Kommunerna bör därför ges möjlighet att stötta delningsekonomi genom att reservera parkeringsplatser för delningsfordon.

Det av regeringen införda bonus malus-systemet för bilar har fått kritik av såväl Riksrevisionen som Konjunkturinstitutet för att vara ett dyrt styrmedel som inte direkt leder till minskade utsläpp från bilar. Genomgångar av systemet av nämnda expertmyndigheter visar att systemet, som riktar sig mot bilköp snarare än körning, tvärtom riskerar att leda till ökad bilåkning och att en så kallad rekyleffekt uppstår. Det i sin tur ger upphov till ökade utsläpp. Moderaterna vill i grunden reformera och ersätta det nuvarande bonus malus-systemet med ett mer effektivt styrmedel för att minska utsläppen från bilar.

Utred bättre nyttjande av vägar

De tekniska framstegen innebär nya och förbättrade möjligheter att nyttja svenska vägar på ett effektivare sätt. Exempelvis kan självstyrande fordon köra nattetid och andra tider på dygnet när trafikflödena är glesare. I bland annat USA kör redan idag självstyrande lastbilar nattetid. Vägarbeten dagtid stoppar upp trafiken med långa köer som följd. Dessa köer innebär ökade utsläpp och fler olyckor. Långsiktigt behöver svenska vägar nyttjas bättre under dygnets alla timmar. Detta förutsätter en genomarbetad strategi som kontinuerligt uppdateras över tid och som syftar till att bättre nyttja det svenska vägnätet under dygnets alla timmar. Ett arbete med en sådan strategi bör initieras.

Nyttja digital teknik för att reducera antalet skyltar vid svenska vägar

Tekniken med GPS i våra bilar och smarta telefoner har i grunden förändrat förutsättningarna för såväl yrkesförare som privatbilister. Detta bör långsiktigt även få effekt i antalet fysiska skyltar vid vägar och infarter. Idag investeras fortsatt mycket pengar i att sköta och förnya en mycket omfattande fysisk skyltning. Samtidigt använder en allt större majoritet av förare, både de som kör privat och i yrket, GPS. Fysiska skyltar

kommer sannolikt att behövas inom en överskådlig framtid. Dagens system grundar sig dock alltså från en tid när människor var utlämnade till fysisk skyltning och kartor för att hitta rätt. Sverige behöver se över sina rutiner så att framtida investeringar motiveras utifrån nya tekniska förutsättningar. Arbetet med att modernisera arbetet med skyltning vid svenska vägar bör därför intensifieras.

Förenkla tillståndsprövning av tunga transporter

Att svenska företag kan klara tunga transporter är viktigt. Förenkling i regelverken till trots vittnar företag fortsatt om administrativa problem där fordonstransporter ofta kräver flera tillstånd hos exempelvis vägghållaren, Trafikverket och kommunen. Regeringen bör fortsätta arbetet med att se över befintligt regelverk för att ytterligare förenkla processen kring tung transport.

Prioritera investeringar i vägar för att klara tyngre och längre lastbilar

Moderaterna har i flera budgetförslag satsat extra resurser på vägförstärkning för tyngre och effektivare transporter. Att tillåta tyngre lastbilar, upp till 74 ton, är en viktig reform för jobb och miljö. Tyngre lastbilar leder till att samma transporter som görs i dag kan göras av färre lastbilar. Forskare, bland annat på Chalmers kopplade till Volvo lastvagnar, hävdar att inom ett decennium kommer även de tyngsta lastbilarna att kunna köra fossilfritt. Regeringen bör därför ge Trafikverket i uppdrag att prioritera arbetet med att anpassa vägarna till de tyngsta transporterna.

Konkurrensneutralitet för åkeriföretagen

Det är viktigt med en lagstiftning som säkerställer vila och återhämtning för yrkeschaufförer. Samtidigt uppkommer ibland situationer med förseningar och köer som den enskilde föraren inte har rådighet över. Det behövs därför en viss ökad flexibilitet för de svenska åkarna. Konkurrensen från utländska åkerier är stor. Frågan om konkurrensneutralitet för åkerier som kör på svenska vägar, oavsett vilket land de kommer ifrån, är viktig. En utredning som ser över villkoren är därför nödvändig. Utredningen bör titta på frågor som exempelvis rör möjligheten med dispens för kravet om 10 km icke färdskrivarpliktig körning, service, underhåll, logistiska lastningar och lossningar, sanktionsavgifter vid mindre handhavandefel för färdskrivare och vingelmöjligheter i kör- och vilotiderna. Dessa är alla exempel på detaljer som gör skillnad för en trygg, rättvis och sund konkurrens för åkerier på en global marknad.

Modernisera EU-lagstiftningen för lastbil

Nuvarande lagstiftning inom EU tar inte tillräcklig hänsyn till respektive länders olika förutsättningar. Detta innebär att lastbilar och dess chaufförer från länder söder om Sverige ofta är dåligt rustade att köra i svenskt vinterväglag. Detta kan exempelvis handla om EU-trailer, krav på snökedjor i bil, kvalitet på gummisammansättning i däck och bristande utbildning hos chaufförer. Regeringen konstaterar i proposition 2019/20:139 ”att man tagit hänsyn till övergångsbestämmelserna som finns i EU-

förordning 2018/858 (B)”. Regeringen bör, för att undvika missförstånd, förtydliga detta och slå fast att övergångsbestämmelserna i EU-förordning 2018/858 gäller fullt ut.

Förändra lagstiftningen avseende kontroll av last

Idag krävs beslut om husrannsakan för kontroll av last. Detta försvårar arbetet med att beivra den omfattande brottsligheten som sker på svenska vägar. Riksdagen har bifallit en motion om att polisen ska ha rätt att genomöka båtar efter vapen och andra farliga föremål. Samma princip bör gälla för alla transporter. En utredning med syfte att förändra lagstiftningen i denna del bör skyndsamt tillsättas.

Tidigarelägg införandet av GPS vid in- och utfart från Sverige

EU-parlamentet ska inom kort rösta om regler för smarta färdskrivare som ska vara obligatoriska i såväl tunga som lätta lastbilar i internationell trafik. Med smarta färdskrivare ska myndigheterna snabbt och smidigt kunna följa upp kör- och vilotider, gränspassager och cabotageperioder. Detta är mycket viktigt och något som moderaterna arbetat för under lång tid. Införandet av GPS-övervakning vid in- och utfart från Sverige bör dock tidigareläggas för att så snabbt som möjligt säkerställa konkurrensneutrala och rättvisa villkor för svenska åkerier.

Minska den administrativa bördan genom tydligare krav på samlingsfakturor

Svenska åkerier har liksom företag generellt fortsatt en stor administrativ börda. Företag faktureras vid exempelvis trängselskatt per tillfälle ofta med mycket små belopp. Regeringen bör utreda en modell med samlingsfakturor på minst 500 kronor för företag och 100 kronor för privatperson. Detta bidrar till minskad administrativ börda och mindre kostnader.

Förbättra tryggheten vid rastplatser

Det är viktigt att rastplatserna vid de stora vägarna är trygga och med hög hygienisk standard. Denna omsorg avser både yrkes- och civila förare. Standarden på svenska rastplatser behöver höjas. En plan för detta arbete bör tas fram och möjligheten att införa en modell med externa finansiärer och avgifter utredas. Motsvarande modell finns i många andra europeiska länder.

Stärka det övergripande trafiksäkerhetsarbetet

Sverige har en nollvision avseende antalet döda i trafiken. Detta arbete har varit framgångsrikt men mycket återstår att göra om vi vill reducera antalet döda i trafiken ytterligare. Mc skall tydligare inkluderas i detta arbete, stålvajrar mellan körfält har visat sig framgångsrikt i arbetet att reducera antalet frontalkrockar mellan bilar men också dödsfall för oskyddade mc-åkare. Vidare behöver en utredning som ser över

möjligheten med bland annat alkolås i nya bilar, mittseparationer för vägar över 80 km/tim, fler bullerremсор och frästa räfflor tillsätts.

Se möjligheter och förutse risker med ökad automatisering

Den tekniska utvecklingen med ökad automatisering av föraruppgiften innebär stora möjligheter. Redan idag ger nya bilar som standard möjlighet att förarlöst backa in på trånga platser och garage. Detta är dock bara början. Möjligheten för framtida transporter av lastbilar och bussar att köra förarlöst kommer att spara pengar och öppna upp för bland annat fler turer. Så långt är allt bra men forskare varnar också för att förarlösa fordon innebär risker i form av förändrat beteende i trafiken.

Sverige bör vara ledande både avseende att implementera ny teknik men också beakta riskerna med den nya tekniken. En utredning som brett tittar på alla aspekter av frågan med dess möjligheter och utmaningar bör därför tillsättas.

Reformera regelverket för vinterdäck

Sverige är ett avlångt land och detta avspeglar sig inte minst i klimatet. Ett normalt år kan det vara grön vår i Skåne och samtidigt full vinter i norra delen av landet. Dessa skillnader tar inte dagens lagstiftning avseende vinterdäck fullt ut hänsyn till. En översyn av befintlig lagstiftning behöver därför ske.

Tillåt en ökad differentiering av hastighet på motorväg

Standarden på svenska motorvägar varierar. En utredning med syfte att bland annat höja nivån från dagens högsta tillåtna hastighet, 120 kilometer i timmen, bör därför tillsättas.

Utred högre tillåten hastighet för släpvagnar och husvagnar

Utvecklingen går framåt avseende släp- och husvagnar, ett exempel är så kallade Tempo 100-husvagnar. En utredning för att se över möjligheten att höja tillåten hastighet för vissa av dessa bör därför tillsättas.

Definiera juridiska begreppet bilpool

I SOU 2017:22 Från värdekedja till värdecykel föreslås en juridisk definition av begreppet bilpool som ger möjlighet för kommunerna att reservera gatumark för bilpools. Regeringen bör omgående inleda arbetet med utgångspunkt i ovannämnda SOU i syfte att så snabbt som möjligt föreslå att begreppet bilpool definieras i lagstiftning.

Stärk förutsättningarna för delningsekonomi

Delningsekonomi kommer vara en viktig del i omställningen till gröna transporter. Detta inkluderar både privatpersoner och privata företag. Nyligen presenterades slutresultatet av Bilpoolsutredningen SOU 2020:22. Denna utredning var redan från början otillräcklig då den, obegripligt nog, exkluderade biluthyrningsföretag. En utredning som

syftar till att ta ett samlat grepp över hela delningsekonomin där både bilpooler och hyrbilsföretagande inkluderas tillsammans med en översyn av skatter och moms syftande till en ökad harmonisering bör därför tillsättas.

Reformera taxilagstiftningen

Dagens lagstiftning som reglerar taxibranschen släpar efter och behöver delvis moderniseras. Regeringen bör därför skyndsamt initiera en översyn av taxiutbildningen och taxilagstiftningen i syfte att inkludera och öka digitalisering och delningsekonomin i branschen.

Inför obligatoriskt tillstånd för dubbelkommandon i privatbilar

Illegala körskolor är ett växande problem i Sverige. För att hindra dessa bör dubbelkommando i privatbilar kopplas till tillståndet för handledarskap vid övningskörning. En sådan modell innebär att de som har ett tidsbegränsat tillstånd tillåts att inneha dubbelkommando och då bara i maximalt två bilar. Regeringen bör skyndsamt säkerställa att en sådan begränsning införs.

Gör en generell översyn av körkortsutbildningen

Det är viktigt att svenska förare är välutbildade. Körkort är också ofta en förutsättning för att inte minst unga människor skall kunna få sitt första jobb. Köerna till körskolor och uppkörningar är långa. En genomlysning av hela körkortsutbildningen bör genomföras skyndsamt. I översynen bör ingå exempelvis körkort för mopedbil och A- traktor, förenkling av nedsläckning beträffande så kallade tvåor, översyn av olika moment samt att överväga en begränsning avseende antalet uppkörningar per individ och månad. Detta för att få en snabbare process och ge fler möjlighet att ta körkort inom rimlig tid.

Stärk arbetet mot förfalskade körkort

Problemet med förfalskade och ogiltiga körkort växer. Sverige behöver fler poliser ute på vägarna som beivrar denna brottslighet och sannolikt skärpta lagar och påföljder med krav på att uppvisa giltigt körkort. Regeringen bör därför göra en översyn av befintlig lagstiftning i denna del för att underlätta för polis och rättsväsende att beivra dessa brott.

Förenklade krav på mc-kort inom EU

Dagens EU-lagstiftning innebär att varje nivå av mc-körning kopplat till kubik kräver ett nytt körkort och ny uppkörning. Detta är en orimlig modell att likställas med att en enskild körkortstagare för bil skulle tvingas till en ny uppkörning när denne byter till exempelvis en större bil. Regeringen bör därför aktivt arbeta inom EU för en förenkling av mc-körkortet i denna del.

Minska byråkratin för tillfällig uppsättning av skyltar

Dagens situation, där små näringsidkare såväl som bland annat politiska partier, måste ansöka om tillfälligt tillstånd hos länsstyrelsen för att få sätta upp en skylt vid väg måste förenklas. Lagen åsidosätts genom att skyltar placeras på mobila vagnar och innebär onödiga kostnader i form av stor byråkrati. Regeringen bör initiera en översyn av det tillfälliga tillståndsgivandet kring skyltning vid väg med syfte att förenkla och tillgängliggöra.

Maria Stockhaus (M)

Sten Bergheden (M)

Åsa Coenraads (M)

Marléne Lund Kopparklint (M)

Anders Hansson (M)

Helena Antoni (M)