

Motion till riksdagen 2016/17:3374

av **Nina Lundström (L)**

Kommunikationer

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om satsningar på cykling och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vägar och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om införande av avgift för dubbdäck och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ökad trafiksäkerhet och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om strategier för hur tele- och kommunikationsnäten kan stödja det framtida servicebehovet inom transport och kommunikation och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ekonomiska styrmedel och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om finansiering av infrastrukturprojekt och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av ökad transparens i förslag som rör satsningar på infrastruktur samt underhåll och bättre uppföljning och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om tåg och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om samplanering av infrastruktur och bostäder och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om infrastruktur till andra länder och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att följa teknikutvecklingen och väga in framtidens tekniska möjligheter i beslut och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om sjöfart och tillkännager detta för regeringen.

14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om luftfart och tillkännager detta för regeringen.
15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om nationell flygstrategi och tillkännager detta för regeringen.
16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om trafik till och från flygplatser och tillkännager detta för regeringen.
17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om infrastruktur till andra länder och tillkännager detta för regeringen.
18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om bredband och it och tillkännager detta för regeringen.
19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om post och tillkännager detta för regeringen.
20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om framförhållning och beredskap inför den framtida utvecklingen av vägtrafiken och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Människors frihet och välbefinnande gynnas av goda kommunikationer. Möjligheten att resa mellan orter, och länder, skapar nya affärsmöjligheter och kunskaper som bidrar till tillväxt. Rörligheten för människor, idéer, kapital, varor och tjänster ska därför underlättas såväl i städer som på landsbygden. En väl fungerande infrastruktur behövs för jobben, tillväxten och välfärden. Vi transporterar oss mellan bostaden, arbetet, studier och fritidsaktiviteter. Infrastrukturen är samhällets blodomlopp. Infrastruktur skapar förutsättningar för utveckling av samhällen och ökat bostadsbyggande.

Det behövs nya innovativa lösningar för att skapa förutsättningar för klimatsmarta transporter. Cykling bidrar till transporter i urbana miljöer. Med resultatet minskade koldioxidutsläpp och minskat trafikbuller. Vi vill rusta och bygga ut väg- och järnvägsnätet. Vi driver på för att stimulera övergången till miljövänligare fordon med lägre utsläpp.

Förutsättningarna i Sverige ser olika ut. Halva Sveriges befolkning bor i de 58 mest tätbefolkade kommunerna. Sverige är generellt sett ett glest befolkat land med en befolkning på 23 invånare per kvadratkilometer. Den mest tätbebyggda kommunen har 5 307 invånare per kvadratkilometer. Den minst tätbebyggda kommunen har 0,2 invånare per kvadratkilometer. Det finns därmed en utmaning i att skapa, och erbjuda, alla medborgare i hela landet möjligheter till kollektivtrafiklösningar. Därför fyller bilen en funktion. Alla kan inte cykla, eller ta tåget och bussen, till jobbet eller mataffären. Men i regioner med tät struktur finns stora möjligheter att premiera alternativ.

Att skapa förutsättningar för framtidens infrastruktur skapar behov av översyn av befintliga regelverk. Idag saknas till exempel utformning av regelverk som beaktar cykeln som ett transportmedel. Den som cyklar gör en stor insats för miljö och klimat. Cyklismen är på framfart men behöver ges bättre förutsättningar. Det är viktigt att stödja ett klimatsmart transportmedel som dessutom minskar buller och bidrar till folkhälsa. Cykeln definieras som fordon ibland, men omfattas även ofta av

specialregler. Det kan medföra farliga konflikter med andra fordon, till exempel vid vänstersvängar i gatukorsningar eller vid filkörning.

Den stora klimatutmaningen behöver adresseras. Transporter bidrar till klimatutmaningen. Vårt svar på utmaningen är att vi behöver skapa förutsättningar för klimatsmarta transporter. Det behövs ny kunskap och nya idéer samt spridning av goda exempel för att bygga nya strukturer för framtidens lösningar. Det behövs utveckling av nya drivmedel. En god liberal princip är att använda ekonomiska styrmedel. Ekonomiska styrmedel ger individer möjlighet att välja och den som väljer alternativ med negativ påverkan på miljön får även betala en slant som kompensation. Det behövs strategier kring hur tele- och kommunikationsnät kan stödja det framtida servicebehovet inom transport och kommunikation.

En utbyggd tillgänglig kollektivtrafik är ett annat sätt att skapa transporter för att underlätta arbetspendling och rekreation. I framtiden kan transport- och kommunikationssystemet bilda en helhet som dessutom kan ge upphov till helt ny, och hållbar, affärsverksamhet.

Till infrastruktur hör även möjligheter att kommunicera genom digitala lösningar. I dag har Sverige en stark position inom it-området, men många som bor i lands- och glesbygd har fortfarande inte tillgång till bredband. Det påverkar inte bara möjligheten att kommunicera, umgås och få tillgång till nöjen. Allt fler välfärdstjänster utvecklas utifrån digitala möjligheter, dels för att hantera privatekonomin och arbete, dels för att ta del av framtidens sjukvård och omsorg. När tjänster flyttar över i framtidens tekniklösningar måste även invånare i de glesa delarna av Sverige ges möjlighet att kliva på det digitala tåget.

Yrkesmässig trafik över gränserna i Europa är i grunden positivt. Men det krävs bättre samarbete och harmonisering i Europa för att täppa till vissa kryphål som detta kan skapa.

Cykling

Liberalerna avsätter 75 miljoner kronor år 2017 till anslag 1:1 för utveckling av cykelinfrastruktur.

Vi satsar dessutom 10 mkr på ett nationellt kunskapscenter för cykling som kan bidra med kunskap, kunskapsöverföring, bistå kommuner och regioner i planering och utformning samt vara en kunskapshub för utvecklingen av nationella strategier och mål för cykling. Cykelkansliet bär en viktig roll för strategier samt genomförande. Utformningen av våra satsningar på cykling finns mer utförligt beskrivna i vår motion ”2016/17 Cykling och hållbara samhällen”. Därutöver öppnar vi möjligheten att använda nya medel regionalt för cykling genom att ändra utformningen av regelverket kring trängselavgifter. Trängselavgifter ska även kunna användas för medfinansiering av cykelinfrastruktur.

Försäljningen av elcyklar ökar markant, nästan karaktären av ketchupeffekt. När elcyklar kommer ut i stor skala kan det medföra samhällsnytta eftersom många kan välja elcyklar i stället för bil. Men det kan också medföra ökade risker vad gäller trafiksäkerheten. Det är viktigt att följa upp detta. I trafiksäkerhetsstatistik bör det göras enkelt att ta fram statistik för olyckor där elcyklar är inblandade. Detta kan ligga till grund för att utökat trafiksäkerhetsarbete för elcyklar.

Vi avvisar i övrigt medel till regeringens förslag till stadsmiljöavtal i enlighet med tidigare år. Detta är kortsiktiga begränsade satsningar på få kommuner och det framgår

inte av förslaget hur anslaget fördelas. Vi anser att satsningar ska vara långsiktiga, tydliga i budgetanslag samt vara tillgängliga för regioner och kommuner i bred mening. Satsningar på cykling går inte att utläsa i regeringens budget. De pengar som avsätts för stadsmiljöavtalen har ingen precisering gällande satsningar på cykling. I slutändan kan satsningen landa på noll kronor. Åtgärder för cykling bör vara lika tydliga som för andra trafikslag.

Tåg

Tåg är viktiga för både regionala och nationella resor. Men den har i stigande grad karakteriserats av bristande punktlighet, störningar och haverier på spår, signaler och luftledning. Liberalerna vill rusta upp och bygga ut järnvägen. Ett robust järnvägssystem är en förutsättning för en väl fungerande arbetsmarknad. Det är en investering för klimat och miljö. Det är viktigt att resenärerna kommer fram i tid och kan använda restiden effektivt. Den järnväg som finns behöver rustas upp. Flaskhalsar behöver byggas bort. Åtgärder måste dock vara långsiktiga och alternativ bör alltid övervägas.

Höghastighetståg genomgår för närvarande ett stort paradigmskifte där man börjar trafikera höghastighetståg med helt nya teknologier, där Maglevtekniken kommit längst, med banor i drift. Det finns anledning att blicka in i framtiden när investeringar diskuteras. Potentialen med magnetåg har saknats i diskussionsunderlagen. Underhållskostnaderna för traditionella höghastighetståg växer exponentiellt med hastigheten. Maglevtekniken visar lovande perspektiv bland annat vad gäller komfort i höga hastigheter, underhållskostnader samt klimatkänslighet. Vi ställer oss mycket tveksamma och avvisar höghastighetsprojektet. Att bygga höghastighetståg för hundratals miljarder kronor och korta restiderna försumbart är inte försvarbart sett till de samhällsekonomiska resurserna samt vilka alternativ som kan utvecklas istället. Teknikutveckling och bristen på finansiering har resulterat i att vi ser andra åtgärder vara viktiga att väga in. En satsning på höghastighetståg har dessutom inte inberäknat behovet att ett lokalt infrastrukturnät för att höghastighetsbanorna ska bli tillgängliga. Dessa medel saknas även helt idag. Prislappen kommer att därmed öka i omfattning.

Det är viktigt att Sveriges järnvägar underhålls. Nya satsningar får inte påverka det långsiktiga underhållet negativt. Det behövs ett robust, tryggt och säkert järnvägssystem. Men det krävs mer än stora satsningar på underhåll; medlen som avsätts till underhållet måste också användas på ett ändamålsenligt och effektivt sätt. Det är viktigt att ansvarigt verk systematiskt arbetar med att effektivisera och förbättra sin roll. Vi behöver kunskap om, och överblick av, järnvägens status.

Budgetpropositionen kan utvecklas för att ge ett bättre underlag för diskussioner om behov och finansiella förutsättningar. Uppföljningen av vidtagna åtgärder behöver även återrapporteras och vara möjlig att följa över tid. Detta är nödvändigt för att kunna göra bedömningar av vilket underhåll och vilka reinvesteringar som bör göras för att skapa mest nytta. Utvecklingen av budgetpropositionens innehåll och transparens är dock en fråga för regeringen. Detta bör ges regeringen tillkänna.

Vi vill även påtala vikten av framtidsbevakning inom transportsektorn samt att regeringen och svenska myndigheter följer utvecklingen av nya transportsätt. Ett aktuellt exempel är Hyperloop. Utvecklingen och potentialen kan finnas även om Hyperloopen är på prototypstadiet. Den tekniken är mycket ung, men har potential att transportera människor och gods i över 1 000 km/h, vilket skulle göra att det tar ungefär

en halvtimme mellan Stockholm och Göteborg. Tekniken utvecklas i USA och bygger på lågt lufttryck och låg friktion. Att följa teknikutvecklingen och väga in framtidens tekniska möjligheter är nödvändigt.

Vägar

Vägtrafiken är viktig för att hela landet ska fungera, och även vägnätet behöver förstärkas. Men trafiken är fortfarande ett av de största klimatproblemen, och fossila bränslen måste ersättas med el och andra klimatvänliga alternativ. Generella och teknikneutrala styrmedel ska vara grunden i politiken för att minska utsläppen. Det behövs miljövänligare fordon med lägre utsläpp. Sverige har världsledande företag som tillverkar personbilar, lastbilar och bussar som sysselsätter tusentals högkvalificerade medarbetare, plus en mängd underleverantörer och industrier för transportredskap. Inom den sektorn sker en bred produktutveckling mot effektivare och mer miljövänliga transporter. Dessa kunskaper behöver tas tillvara.

Möjligheten att välja dubbdäck, när vägförhållandena så kräver, är viktig. Delar av Sverige har vägförhållanden som är besvärliga vilket gör att bilisten bör kunna göra det val man anser nödvändigt av trafiksäkerhetsskäl. Därför är förbud inte en optimal lösning. Ett alternativ till att minska dubbdäcksanvändning i regioner som har förutsättningar för detta är en avgift. Systemet bör vara differentierat utifrån dels klimatförhållanden, dels stora problem med lokala luftföroreningar. Avgifter ska kunna tas ut för olika tidsperioder. De medel som dubbdäcksavgiften inbringar ska gå tillbaka till de regioner som har avgifter för lokala förbättringsåtgärder och underhåll. Det kan innebära dammbindningsmetoder, ökad sandsopning, förbättrad infrastruktur, lagning av vägbanor och fler åtgärder. Systemet har prövats i kommuner i Norge och gett många positiva effekter. Där gäller ”piggedekkgebyr”, i Oslo och några städer till. Avgiften är 35 kronor/24 timmar, eller 450 kr/månad, eller 1 400 kr för hela säsongen. Klimatförhållandena i Norge och Sverige är liknande. Vi förordar att ett liknande system prövas i Sverige i de kommuner där det är möjligt. Vi vill införa möjligheten till avgift för dubbdäck.

Finansiering av infrastrukturprojekt

Ända sedan Öresundsbron öppnades har Sverige varit öppet för en finansiering direkt från brukarna när det gäller internationell infrastruktur. Också Svinesundsbron mellan Bohuslän och Norge är avgiftsbelagd. Även nationella större infrastrukturprojekt har öppnats för avgiftsfinansiering, såsom E4 över Sundsvallsfjärden och väg 50 över Motalaviken. Dessutom diskuteras avgiftsfinansiering av en rad planerade projekt. Om sådan avgiftsfinansiering kan skynda på byggandet av behövlig infrastruktur är det positivt. Samtidigt är det relevant att väga in trafiktätheten som underlag avseende om avgifter ska tas ut.

Trafiksäkerhet

År 1997 beslutade riksdagen om en nollvision vad gäller trafiksäkerhet. Den innebär att ingen ska dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor inom vägtransportssystemet. Det finns enkla åtgärder som kan införas som kan leda till färre

olyckor. Oskyddade trafikanter såsom cyklister drabbas. Reglerna i trafikförordningen gällande väjningsplikten bör ses över. Uppkomsten av döda vinklar måste förebyggas. Regelverken och utformningen av vägmarkeringar behöver en översyn. Ökad tydlighet i reglerna underlättar tillvaron för alla trafikanter och de oskyddade trafikanterna värnas bättre med förhoppningsvis färre olyckor och ökad trafiksäkerhet.

Nollvision bör även omfatta kollektivtrafiken.

Samplanering infrastruktur och bostäder

Bostadsbyggandet kan öka om det går hand i hand med att ny infrastruktur byggs ut. Samplanering av infrastruktur och bostäder är nödvändig för att skapa förutsättningar för bostadsbyggande. Därför behövs en bättre samplanering mellan stat, landsting, kommuner och andra intressenter. Trafikverket spelar en stor roll för hur samplanering kan utvecklas och bör därmed få i uppdrag att medverka till samplanering av infrastruktur och bostäder. Trafikverket bör ges ett tydligt uppdrag kring verkets roll i att bidra till samplaneringsåtgärder för ökat bostadsbyggande. För arbetet med att öka samplanering avsätter vi 2 miljoner kronor.

Infrastruktur till andra länder

Sverige har behov av en infrastruktur och transportlösningar som knyter samman Sverige med våra grannar. Det är viktigt för tillväxten både regionalt och nationellt. Rörligheten för personer, varor och tjänster behöver utvecklas. De öst–västliga förbindelserna är viktiga för näringslivet, för kulturen och för samhället i stort. Om den nordligaste delen av Östersjöregionen ska kunna utvecklas och växa inom turism, student- och arbetskraftsutbyte samt inom näringslivet måste det finnas kommunikationer som främjar detta. Sjöfarten spelar en viktig roll genom att binda samman E12. En förbindelse som sträcker sig från Træna vid norska kusten till Petrozavodsk i Ryssland kan utvecklas. Kvarkestrafiken är inte bara en regional fråga, utan i högsta grad en nationell och europeisk fråga. Det tar idag tre gånger så lång tid att åka bilvägen mellan Umeå och Vasa. Det är därför av stor vikt att värdet av en hållbar färjetrafik utreds. Frågan har bäring på relationer med både Finland och EU och därmed krävs samverkan för att utreda möjligheterna till utveckling.

Sjöfart

Sverige är beroende av en väl fungerande sjöfart. Liberalerna har bidragit till arbetet, början på, en maritim strategi.

Infrastrukturen måste utvecklas till att bli mer hållbar och miljövänlig samtidigt som Sverige slår vakt om transportnoder som bl.a. hamnar. Sjöfarten och järnväg minskar utsläppen. Våra vattenvägar är viktiga för att öka andelen hållbara transporter. Omlastning av gods till järnväg bör premieras. Sjöfarten har en stor betydelse för trafikintensiteten i övriga transportsystemet. Möjligheten till omlastningen från väg till spårbundna transporter är viktig och bör utvecklas. Den godstransport som genereras och som hamnar på lastbilar på mindre vägar i det finmaskiga vägnätet bör föranleda åtgärder. Det bör vara ett nationellt delansvar att bidra till lösningar när trafikintensitet och trafiksäkerhet på mindre vägar påverkas.

För att framgångsrikt kunna minska utsläppen bör så mycket godstrafik som möjligt föras över från lastbil till järnväg och båt. En positiv utveckling av inlandssjöfarten är viktig men det förutsätter att regelverket innehåller få svenska särregler. Detta måste självfallet ske utan att sjösäkerheten äventyras. Våra inre vattenvägar är också vattentäkter för ett stort antal människor. Mycket av sjöfartens infrastruktur finns på plats, men planering bör ske för ytterligare investeringar i våra inre vattenvägar. Infrastrukturen i form av järnvägar och vägar, kopplade till hamnarna, ger en effektiv övergång från sjöfart till landtransport.

Östersjön är känslig ur miljösynpunkt. Vi har kommit långt när det gäller utsläpp av avgaser och av spillvatten när det gäller färjetrafiken över Östersjön. Sverige bör, i samarbete med övriga Östersjöländer, arbeta för att ytterligare förbättra krav på emissioner från övriga sjöfarten. På längre sikt bör Sverige arbeta genom EU för att eliminera användningen av tjockolja för all fartygstrafik som trafikerar europeiska hamnar.

Luftfart

Flygets klimatpåverkan behöver ses i ett bredare sammanhang. Det behövs en utveckling vad gäller nya drivmedel och teknisk utveckling. Det behövs miljöeffektiva inflygningskorridorer och en bättre klimatanpassad trafik till och från flygplatser.

Flyget binder samman Sverige med det globala samhället men flygets betydelse för nationell utveckling måste även beaktas. Det globala resandet kan dock inte ersättas med annan kollektivtrafik. Flyget står för 4–5 procent av Sveriges totala utsläpp av fossil koldioxid. Transportsektorn svarar i sin tur för en dryg tredjedel av Sveriges totala koldioxidutsläpp. Jämfört med flygplan från 1960-talet är dagens flygplan 70 procent bränsleeffektiva per personkilometer. Men utvecklingen måste fortsätta. Flygplanen bör även bli bränslesnålare, släppa ut mindre avgaser och bli tystare. På sikt bör en övergång till icke-fossila drivmedel vara möjlig.

För alla mer betydelsefulla flygplatser måste målet vara att öka de klimatsmarta marktransporternas andel. Arlanda är vår största flygplats med de mest omfattande marktransporterna. Det behövs fler åtgärder där för att minska utsläppen från marktransporterna så att fler resenärer väljer klimatvänliga marktransporter. För till exempel Skavsta gäller att över hälften av marktransporterna sker med bil. När Ostlänken utvecklas kan detta leda till att resvolymen ökar och att nya resmönster etableras. Målsättningen bör vara att de klimatvänliga marktransporterna ökar betydligt även där.

Tillgång till flyg bidrar till den regionala konkurrenskraften. De mindre flygplatserna som ofta delfinansieras av kommuner är viktiga för landets ekonomi. De bidrar till transportsystemets konkurrenskraft och har stor regional betydelse. Andra flygplatser gynnas även genom att de erhåller intäkter varje år genom resande till och från regionala flygplatser. Det behövs en översyn avseende de regionala flygplatsernas möjligheter att långsiktigt kunna bidra till tillväxten.

Bredband och it

Bredband skapar digital infrastruktur som möjliggör tillväxt över hela landet. Liberalerna vill fortsätta verka för bättre it-kapacitet såväl i städer som i glesbygd. Vi vill också verka för en europeisk digital agenda.

Lokaliseringsprincipen enligt kommunallagen bör ses över. Den hämmar utbredningen av fiber. Energibolag kan enligt kommunallagen verka över kommungränser. Bredband är infrastruktur som bör vara möjlig att anlägga på liknande sätt. Administrativa gränser bör inte hämma byggandet av nödvändig infrastruktur.

Möjligheten att utveckla tjänster påverkas negativt i offentlig sektor genom de regelverk som finns. Agila kontrakt inom offentlig sektor skulle innebära att digitala lösningar kan utvecklas mer kostnadseffektivt och även att slutprodukterna blir bättre för användarna. Vi föreslår därför att staten tar fram standardkontrakt som myndigheter, kommuner etc. kan använda samt informationsinsatser. Det behövs även en kompetensförstärkning för att kunna utveckla innehåll i digitala lösningar. För detta syfte anslår Liberalerna år 2017 5 miljoner kronor under anslag 2:6 Gemensamma e-förvaltningsprojekt av strategisk betydelse.

Post

Utvecklingen av digitala tjänster har lett till minskat antal brevfrösendelser. Men genom e-handel ökar samtidigt paketfrösendelser. Denna utveckling påverkar medborgarna i Sverige olika. Det är viktigt att garantera rimlig service även på landsbygden.

En viktig frågeställning är om samdistribution av brev och tidningar kan öka servicen. De skulle sannolikt leda till bättre service och färre transporter. Samdistribution av post och tidningar bör möjliggöras. Villkoren i postförordningen reglerar övernattsbefordran och villkoret förhindrar möjligheten att samordna distribution av brev och tidningar. Dessa villkor bör ses över.

Framtida utveckling av vägtrafiken kräver framförhållning och beredskap

Svenska åkerier, speciellt inrikes fjärrtransporter, har stora problem med osund konkurrens från åkerier som struntar i EU:s cabotagebestämmelser. Den svenska tillämpningen av cabotagereglerna bör skärpas, och dessutom bör det vara lättare att kontrollera brott mot cabotagereglerna.

Det måste bli svårare för utförare av molntjänster, till exempel nya internetbaserade taxibeställningstjänster, att komma undan sina skyldigheter, såsom att betala skatt. Befintliga tjänster skall inte konkurreras ut på grund av att utövare av molntjänster får lägre kostnader på grund av detta.

Nya ägandeformer för bilpooler och delningstjänster för bilar skapar nya problem för efterföljden av vissa brott mot trafikbestämmelserna. Juridiska hinder gör det omöjligt att bötfälla förare av fordon, som ägs av en bilpool eller liknande, till exempel vid hastighetsöverträdelser som registrerats i fartkameror. Det bör övervägas om inte fordonets registrerade ägare skall vara ansvarig för sådana brott i stället för föraren. Detta är normalfallet i flera EU-länder.

Vi kan förvänta oss automatiska bilar i en nära framtid. Lagstiftningen bör kompletteras för detta. Exempelvis bör ansvarsfrågan exempelvis vid olyckor klaras ut.

Den ökade internationella biltrafiken kräver att EU harmoniserar standarder för bilregister och tekniker för vägavgifter i Europa. En sydeuropeisk långtradare skall inte kunna komma undan skyldighet att betala exempelvis trängselavgifter eller parkeringsböter med hänvisning till att svenska myndigheter inte kan få fram uppgifter om fordonet eller vem som är ansvarig.

Nina Lundström (L)