SVERIGES RIKSDAG

Motion till riksdagen 2026/27:425

av David Josefsson (M)

Strategi för autonoma fordon

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av tydliga regelverk och en strategi för testverksamhet och användande av autonoma och elektrifierade fordon och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

I Sverige och Göteborg finns flera världsledande aktörer inom fordonsbranschen, från stora fordonstillverkare till underleverantörer inom både utveckling och tillverkning av komponenter och mjukvara. Här finns också startupföretag som driver utvecklingen framåt inom automotive och mobilitetstjänster.

Fordonsindustrin är en viktig sektor inom svensk industri. Enligt branschorganisationen Mobility Sweden sysselsätter industrin 162 000 personer i Sverige, har ett exportvärde om 309 miljarder, vilket motsvarar ca 15 procent av den totala varuexporten, och svarar för ca 16 % av industriinvesteringarna i Sverige.

Men fordonsindustrin är nu en industri under omvandling. Från att vara en huvudsakligen hårdvarubaserad industri byggd på fordon som körs av en mänsklig förare och som drivs av en förbränningsmotor går man mer och mer mot att bli fokuserade mot mjukvara där fordonen i varierande omfattning är autonoma, det vill säga självkörande, och där fordonens drivlina elektrifieras.

Utvecklingen innebär också att fordonsindustrins ekonomiska avtryck förändras. Från att fokus legat på var tillverkning av fordonskomponenter och fordon sker är den relevanta frågan ur ett nationalekonomiskt och arbetsmarknadsmässigt perspektiv var forskning och utveckling sker.

Dessutom går affärsmodellerna, oavsett om de riktar sig mot konsumentmarknaden eller företagsmarknaden, från att vara baserade på att man säljer fordon till att man i stället på olika sätt erbjuder mobilitets- eller logistiktjänster.

Flera av dessa aktörer, såväl stora som små, efterfrågar ett tydligare regelverk och en svensk strategi för utvecklingen av autonoma fordon. Idag upplevs regelverket utformat utifrån befintlig fordonsflottas struktur, vilket gör att det är svårt för exempelvis tillståndsgivande myndigheter att ge tillstånd och sätta upp ramar för hur testverksamheten kring nya autonoma fordon ska se ut eller hur laddinfrastrukturen ska byggas ut.

Detta är ur ett internationellt perspektiv illavarslande för Sverige. Utvecklingen av autonoma fordon har precis börjat ta fart och svenska företag ligger långt framme. Men i och med att regelverk och förutsättningar för tester är oklara och det saknas en tydlig svensk strategi för framför allt autonoma fordon riskerar Sverige bli utkonkurrerat av andra länder i framför allt Nordamerika och Asien som erbjuder ett tydligare och mer flexibelt regelverk. Om inte Sverige inom kort utarbetar tydligare regelverk för myndigheter att förhålla sig till är risken alltså stor att också svenska företag kommer att förlägga huvuddelen av sin testverksamhet i andra länder.

Detta vore illa för svensk industri ur två perspektiv. Dels innebär bristen på tydliga regelverk att utländska konkurrenter får en konkurrensfördel kontra svenska företag, dels att svenska företag tvingas flytta arbetstillfällen och utveckling till andra länder. Det i sin tur vore negativt såväl för industrin i Sverige i allmänhet som för fordonsklustret i Göteborg i synnerhet.

David Josefsson (M)