

Motion till riksdagen 2021/22:3757

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 ett teknik neutralt stöd för utbyggnad av tank- och laddinfrastruktur för fossilfria transporter i Sverige och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ett teknik neutralt stöd till utbyggnad av tank- och laddinfrastruktur för fossilfria tunga transporter i Sverige och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om skydd av transportsystemet med anledning av det ökade terrorhotet och stärkt krisberedskap 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 en nivå för lägsta godtagbara vägstandard och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stärka det svenska vägnätet genom ökat stöd via länstrafikplanerna och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utvärdera planering av vägar i syfte att öka investeringars effektivitet och produktivitet och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att möjliggöra för kommunerna att införa differentierade parkeringsavgifter baserat på fordonets miljö- och klimatpåverkan och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att möjliggöra för kommuner att reservera parkeringsplatser för delningsfordon och tillkännager detta för regeringen.

10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utvärdera pandemins effekter i syfte att säkerställa hur Sveriges transportsystem kan användas mer effektivt och tillkännager detta för regeringen.
11. 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.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om förenklad tillståndsprövning avseende tunga tillfälliga transporter och tillkännager detta för regeringen.
13. 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.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om konkurrensneutrala villkor kopplat till yrkeschaufförernas kör- och vilotider och tillkännager detta för regeringen.
15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillsätta en utredning för att svenska åkare inte ska åläggas krav som missgynnar dessa gentemot konkurrenter inom EU och tillkännager detta för regeringen.
16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om harmoniserade krav för körkort inom hela EU och tillkännager detta för regeringen.
17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten att ta körkort genom att ge möjlighet till studielån för att ta lastbils- och busskörkort och tillkännager detta för regeringen.
18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten till sänkt åldersgräns för taxikort till 20 år och tillkännager detta för regeringen.
19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över och förenkla konverteringen från automatkörkort till manuellt körkort och tillkännager detta för regeringen.
20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tidigarelägga införandet av krav på gps vid in- och utfart från Sverige och tillkännager detta för regeringen.
21. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om krav på samlingsfaktura till svenska företag och privatpersoner för trängselavgift och tillkännager detta för regeringen.
22. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om säkerhet och tillgänglighet på rastplatser och tillkännager detta för regeringen.
23. 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.
24. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om differentiering av hastighet på motorväg och tillkännager detta för regeringen.
25. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om förbättrade möjligheter att genomföra vägarbeten under dygnets alla timmar och tillkännager detta för regeringen.
26. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda hur digital teknik kan användas för att differentiera hastigheten beroende på underhåll, vägarbete och vägunderlag och tillkännager detta för regeringen.

27. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över en större flexibilitet avseende dubbdäcksförbudet och tillkännager detta för regeringen.
28. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att köra med tyngre transporter på tjalad mark och tillkännager detta för regeringen.
29. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över hastighetsbegränsningar för släpvagnar och husvagnar och tillkännager detta för regeringen.
30. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta fram en juridisk definition av begreppet bilpool och tillkännager detta för regeringen.
31. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stimulera delningsekonomi och tillkännager detta för regeringen.
32. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra en översyn av taxiutbildningen och taxilagstiftningen för att inkludera digitalisering och delningsekonomi i branschen och tillkännager detta för regeringen.
33. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att aktivt verka för att A-traktorer fortsatt ska kunna finnas kvar som en del av befintligt undantag inom EU och tillkännager detta för regeringen.
34. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om tillståndsprovning för dubbelkommandon i privatbilar och tillkännager detta för regeringen.
35. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av en översyn av körkortsutbildningen i syfte att förenkla regler och tillkännager detta för regeringen.
36. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att underlätta för polis- och rättsväsen i deras arbete med att beivra användningen av falska och ogiltiga körkort och tillkännager detta för regeringen.
37. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om förenklade krav på mc-körkort inom EU och tillkännager detta för regeringen.
38. 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.
39. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att underlätta omställningen för framtida tunga transporter på väg genom bl.a. en tydlig strategi för utbyggnad av laddinfrastruktur för tung trafik och tillkännager detta för regeringen.
40. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inom ramen för EU ta fram en plan för att stötta forskning kring vätgas och tillkännager detta för regeringen.
41. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en strategi tillsammans med forskare och näringsliv för att elektrifiera arbetsfordon och tillkännager detta för regeringen.
42. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjlighet att införa restriktioner för att lämna ut fordonsuppgifter till andra än ägaren och tillkännager detta för regeringen.
43. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över regelverket för att få bort bilmålvakter och tillkännager detta för regeringen.
44. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge körskolor större möjlighet att påverka vilken elev som ska köra upp på förbokade tider utifrån bedömd lämplighet och tillkännager detta för regeringen.

45. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om förlängd giltighetstid för godkänt teoriproov till åtta månader och tillkännager detta för regeringen.
46. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjlig samordning kring fler yrkesbehörigheter på samma körkort och tillkännager detta för regeringen.
47. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge ökade befogenheter att klampa fordon tills böterna är betalda eller felet på fordonet åtgärdats och tillkännager detta för regeringen.
48. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om tydligt mål när alkobommar ska finnas i alla svenska hamnar och vid gränser och tillkännager detta för regeringen.
49. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över reseavdragen för människor som är i behov av bil för sin dagliga förflyttning, och detta tillkännager riksdagen 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 ska kunna leva och utvecklas. Detta är grunden för tillväxt, sysselsättning och i förlängningen finansieringen av vår gemensamma välfärd och våra trygghetssystem.

Regeringen har inte prioriterat det svenska vägnätet. I stället har bara det senaste året hastigheten sänkts på 125 mil statlig väg till följd av bristfälligt underhåll. Arbetet att stärka viktiga vägar för tyngre lastbilar upp till 77 ton, så kallade BK4, går långsamt. Sverige har en betydande underhållsskuld. Detta är exempel på en regering som inte förmår att värna jobb, tillväxt och miljö.

Framtidens transportsystem ska 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 fordonsflottan måste bli mer hållbar och utsläppen från sektorn minska. För att minska miljöpåverkan med bibehållen mobilitet ska 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 förutsättning 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 att 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 motsattsförhållande utan i stället är varandras förutsättning.

Sätt tydliga mål för 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 2030 avseende utbyggnaden av laddinfrastruktur till våra stora och för transporterna viktiga vägar. Men ambitionerna får inte stanna där utan målet ska vara att kunna ladda sin bil eller lastbil var man än befinner sig i Sverige. Framtidens laddning ska ske på exempelvis rastplatser, i affärscentrum, på tankställen, flygplatser och i 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 i 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 ska 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.

Stärk skyddet av transportsystemet

De senaste årens terroristhandlingar och planer på terrorhandlingar visar på vårt lands sårbarhet. Detta gäller inte minst transportsystemen. En brand i ett centralt elskåp eller i ett förråd alternativt en olycka på en bro innebär att delar av transportsektorn tvingas stå stilla i veckor i vissa fall. Det svenska transportsystemet behöver tydligare inkluderas i totalförsvaret. Detta gäller allt från ett ökat antal beredskapsflygplatser till skydd för järnvägar och vägar i händelse av olyckor och terrordåd. I detta ingår också fortsatta

möjligheter avseende tillgång till järnvägsfärjor. Regeringen bör skyndsamt initiera en större genomlysning av hela transportsektorn och föreslå åtgärder för att stärka skyddet mot olyckor och terrorhandlingar.

En nationell underhålls- och investeringsplan för de enskilda vägarna

I Sverige finns det 74 000 km enskilda vägar med statligt stöd som tillsammans med 98 500 km statliga vägar 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 ska erbjuda en hållbar standard för bärighet, och väghållningen måste fungera året runt. Myndigheternas tillämpning av regelverken ska 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.

Utred en nivå för lägsta godtagbara vägstandard

Den svenska vägstandarden blir allt sämre på många platser i landet. De senaste åren har hastigheten sänkts på 125 mil statlig väg på grund av bristande underhåll. Detta är naturligtvis helt oacceptabelt. Sverige behöver satsa mer på att höja standarden på våra vägar. För att undvika att hastigheten sänks på ytterligare sträckor i framtiden bör en måttenhet för lägsta godtagbara standard formuleras som ett riktmärke för Trafikverkets arbete. Regeringen bör skyndsamt utreda detta.

Stärka det svenska vägnätet genom ökat stöd via länstrafikplanerna

Moderaterna vill öka stödet till det svenska vägnätet. Detta genom satsningar på statliga vägar och stöd till enskilda vägar. Moderaterna vill dessutom på ett tydligt sätt inkludera regionerna i detta arbete genom förbättrad dialog och ökat stöd via länstrafikplanerna.

Utvärdera lagstiftningen för bättre planering av investeringar i vägar

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 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.

Möjliggör för kommunerna rätt att införa differentierade parkeringsavgifter

En modern transportpolitik bygger på incitament där ny teknik premieras. I dag saknar kommunerna lagligt stöd för att differentiera parkeringsavgifter 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 parkeringsplatser 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 delningsekonomin 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 bilinköp 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.

Utvärdera pandemins effekter för transportnäringen

Pandemin har slagit hårt mot hela den svenska ekonomin. De långsiktiga effekterna för transportsektorn kan vi i dag bara spekulera kring. Regeringen bör när corona-krisen är över och Sverige fullt ut öppnat upp igen ge Trafikanalysmyndigheten i uppdrag att utvärdera de förväntade långsiktiga effekterna av pandemin för transportsektorn.

Utred hur den digitala tekniken på sikt kan reducera antalet skyltar

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. I dag 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 alltjämt på 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.

Förenklad tillståndsprövning för tunga tillfälliga transporter

Att svenska företag kan klara tunga transporter är viktigt. Förenklingar 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 tunga transport.

Prioritera investeringar i vägar för att klara tyngre och längre lastbilar

Färre och tyngre lastbilar är bra för miljön och ger företag lägre kostnader. Regeringen har dock inte prioriterat arbetet att bygga om viktiga sträckor att klara 77 tons lastbilar, så kallade BK4. Finland har som jämförelse successivt och målmedvetet stärkt sitt vägnät sedan 2013 och är snart klara med arbetet. Trafikverket uppger att man preliminärt beräknas vara klara 2029–2030. Att Sverige ligger efter i ett för företag och miljö viktigt område är ett underbetyg till regeringen. Moderaterna vill att regeringen ger Trafikverket i uppdrag att prioritera detta arbete så snabbt det är fysiskt möjligt.

Rättvisa villkor för yrkeschaufförer

Att yrkesförare tar rast och är utvilade är viktigt för trafiksäkerheten. Transportbranschen är dock internationell och mycket konkurrensutsatt. Om svenska åkerier har sämre villkor än sina konkurrenter riskerar Sverige att förlora jobb. I stället kommer transporttjänster som i dag görs av svenska åkerier att ske med utländska motsvarigheter med mindre krav avseende vilotider och rast. Resultatet av detta riskerar att bli sämre trafiksäkerhet och färre svenska jobb. Detta är ett exempel där svenska åkerier riskerar att slås ut på grund av nationella hårdare krav. Det är därför av stor vikt att regeringen säkerställer att det råder konkurrensneutrala villkor mellan svenska och utländska åkerier.

Harmonisera kraven för körkort inom EU

Regeringen bör inom ramen för EU verka för en harmonisering av kraven kring körkort. Detta för att skapa förutsägbarhet och trygghet för förare samt säkerställa den fria marknadens krav på rättvisa villkor och fri rörlighet.

Utred möjligheten till studielån för att ta lastbils- och busskörkort

För att säkerställa framtida krav på yrkeschaufförer bör möjligheten att erhålla lån via CSN utredas. Detta för att ge fler möjligheten att ta dessa körkort.

Utred möjligheten till avdrag för kostnader för att ta buss- och lastbilskörkort

Både åkeribranschen och bussbranschen lider av kompetensbrist. Kostnaden för att ta buss- och lastbilskörkort är relativt hög. För att uppmuntra och underlätta för dem som vill utbildas till chaufför kan en möjlighet vara att man får göra avdrag i deklARATIONEN för kostnaden förutsatt att man har förvärvsinkomst som är relaterad till körkortet (dvs. arbetar som buss- eller lastbilschaufför). Denna möjlighet bör utredas.

Utred möjlighet till förenklad konvertering från automat till manuellt körkort

I dag är det två körkort, ett bara för automat och ett för båda biltyperna. Det innebär exempelvis att en person som kört bil med automatväxel i tio år och vill konvertera sitt körkort måste köra upp på nytt. Moderaterna föreslår att regeringen utreder en modell där körskolor kan uppdatera körkort. Detta för att minska köer till uppkörning och förenkla för människor utan att ge avkall på trafiksäkerheten.

Sänka åldersgränsen till taxikort till 20 år

I Sverige får du från och med den dag du fyller 20 år göra allt, inklusive att handla alkohol på Systembolaget. Ett kvarvarande undantag finns dock i form av begränsning att kunna ta taxikort. Moderaterna vill att denna lag utvärderas och om det inte finns synnerliga tydliga skäl bör lagen i denna del ändras.

Tidigarelägg införandet av krav på GPS vid infart till och utfart från Sverige

Kravet att smarta färdskrivare som ska vara obligatoriska i såväl tunga som lätta lastbilar i internationell trafik håller på att bli verklighet inom EU. 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 infart till och utfart från Sverige bör dock tidigareläggas för att så snabbt som möjligt säkerställa konkurrensneutrala och rättvisa villkor för svenska åkerier.

Samlingsfaktura till svenska företag och privatpersoner för trängselavgift

Trängselavgifterna innebär vid varje enskilt tillfälle mycket små belopp. För företag och privatpersoner som frekvent kör genom dessa tullar blir antalet fakturor betydande. En utredning där ett tydligt belopp för samlingsfaktura under en viss utsatt tid utreds bör skyndsamt tillsättas för att minska byråkrati och onödiga kostnader.

Utreda risk och bejaka möjligheter med automatisering av föraruppgiften

Den tekniska utvecklingen med ökad automatisering av föraruppgiften innebär stora möjligheter. Redan i dag ger nya bilar som standard möjlighet att förarlöst backa in på trånga platser och i 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.

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om differentiering av hastighet på motorväg och tillkännager detta för regeringen

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.

Genomför vägarbeten under dygnets alla timmar

Vägarbeten är nödvändiga för att stärka och bygga ut det svenska vägnätet. Samtidigt innebär dessa medan arbetet pågår en väsentlig störning i trafiken med olyckor och personskador som följd. Det är alltså både samhällsekonomiskt och mänskligt klokt att dessa arbeten sker på så kort tid som möjligt. Därför bör regeringen skyndsamt se över möjligheter att fler arbeten kan ske under dygnets alla timmar.

Utreda hur digital teknik kan användas för att differentiera hastigheten beroende på underhåll, vägarbete och vägunderlag

Den digitala tekniken ger nya möjligheter till information. Detta gäller inte minst avseende regionala trafikförhållanden. Sverige är ett stort och avlångt land med mycket olika väderförhållanden. Under delar av året kan det vara varm vår i söder och snöstorm och många minusgrader i norr. Regeringen bör återkomma med en plan för hur den digitala tekniken bättre kan implementeras med flexibla krav under året utifrån aktuella förhållanden.

Se över dubbdäcksförbudet

Dubbdäcksförbudet behöver fortsatt ses över för att ge ytterligare möjlighet till flexibilitet givet lokala väderförhållanden. Regeringen bör tillsätta en utredning som ser över befintlig lagstiftning.

Ge möjlighet att köra med tyngre transporter på tjälad mark

Som en del av arbetet att inkludera digital teknik i trafiksäkerhetsarbetet bör regeringen se över möjligheten att ge tyngre transporter möjlighet att köra under tider när marken är kälad.

Se över hastighetsbegränsningar 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.

Ta fram en juridisk definition av 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 bilpooler. Regeringen bör omgående inleda arbetet med utgångspunkt i ovannämnda SOU i syfte att så snabbt som möjligt föreslå att begreppet bilpool definieras i lagstiftningen.

Stimulera delningsekonomi

Delningsekonomi kommer att 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.

Göra en översyn av taxiutbildningen och taxilagstiftningen för att inkludera digitalisering och delningsekonomin i branschen

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 digitaliseringen och delningsekonomin i branschen.

Säkra fortsatt undantag inom EU för A-traktorn

När Sverige gick med i EU 1994 fick vi ett undantag avseende A-traktorer. En A-traktor är det som tidigare kallades för EPA-traktor med historiska rötter från 1940-talet. Efter kriget byggdes bilar, företrädesvis gamla Volvo PV, om till traktorer med strypt motor, 30 km/tim, två säten och flak. Syftet var att bygga billiga fordon som kunde användas i jordbruket. På femtiotalet ersattes dessa av vanliga traktorer (Traktor A och Traktor B) men företeelsen att bygga om gamla bilar som man redan från 15 års ålder kunde köra i trafik i 30 km/tim blev populär bland unga människor inte minst på landsbygden.

De senaste decennierna har motorrörelsen fått ett stort uppsving med ett växande antal arrangemang med renoverade gamla amerikanska bilar och A-traktorer. Det finns i dag exempel på A-traktorer ombyggda från porsche-bilar och Scania-lastbilar. EU skiljer på bilar, lastbilar och EU- mopeder. Det sistnämnda är fordon som ser ut som små bilar, får väga maximalt 475 kilo och färdas i 45 km/tim.

Transportstyrelsen har rapporterat att A-traktorundantaget är ifrågasatt inom unionen. Regeringen har agerat besvärande passivt gentemot myndigheten och bör nu verka för att nuvarande undantag blir kvar.

Skärpt tillståndsprövning 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 översyn av körkortsutbildningen med syfte att förenkla regler

Köerna till körskolorna är långa, och detta öppnar upp inte minst för olagliga körskolor. Detta är ett problem som behöver lösas genom ett antal tänkbara åtgärder. En generell översyn av körkortsutbildningen med uppdrag att förenkla regelverken och minska kraven utan att ge avkall på krav på nödvändiga färdigheter bör tillsättas som en del av detta arbete.

Beivra användningen av falska och ogiltiga 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.

Förenklade regler för tillstånd att sätta upp tillfälliga skyltar vid väg

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.

Underlätta omställningen för framtida tunga transporter

Att ställa om dagens tunga transporter från fossil till fossilfri drift är en stor utmaning. Detta kräver samverkan inom EU och med näringsliv och forskning. Regeringen bör initiera ett arbete att ta fram en övergripande sammanhållen tydlig strategi bland annat för utbyggnad av laddinfrastruktur för tung trafik samt inom ramen för EU ta fram en plan för att stötta forskning kring vätgas.

Elektrifiera arbetsfordon

Även arbetsfordon behöver fasas ut från fossilt till fossilfritt. Detta arbete kräver för att bli framgångsrikt en betydande samordning inom EU. Regeringen bör aktivt arbeta inom ramen för EU för att bygga upp en laddinfrastruktur för arbetsfordon i hela unionen.

Se över regelverket för att få bort bilmålvakter

På samma sätt som människor med samordningsnummers möjlighet att på pappret äga ett obegränsat antal bilar bör en utredning tillsättas för att få bort bilmålvakter bland svenska medborgare. Dagens situation drabbar utsatta människor och ger kriminella möjlighet att använda sig av bilar i samband med brott utan att kunna bindas vid fordonet.

Ge körskolor större möjlighet att påverka vilken elev som ska köra upp utifrån lämplighet

Köerna till uppkörning för körkort är långa. Detta beror bland annat på att grupper av människor kör upp innan de har tillräckliga kunskaper. För att ge större möjlighet för fler att klara sin uppkörning vid första tillfället bör körskolorna ges en större möjlighet att påverka vem av deras kunder som är mogna att köra upp. Regeringen bör återkomma med förslag i denna del.

Utred förlängd giltighetstid för godkänt teoriprov till 8 månader

Regeringen bör utreda förutsättningarna för att förändra dagens giltighetstid för godkänt teoriprov. Syftet bör vara att perioden förlängs till 8 månader. Detta för att öka transparensen och minska köer och onödig byråkrati.

Utreda möjlig samordning kring fler yrkesbehörigheter på samma körkort

I dag har varje fordon ett eget körkort. Här finns rimligen möjlighet till förbättrad samordning. Regeringen bör se över möjligheten att fler yrkesbehörigheter ska kunna rymmas på samma körkort.

Öka möjligheten för dispenser gällande medicinska krav för yrkeschaufförer

Att förare är friska är viktigt för trafiksäkerheten. Nuvarande lagstiftning tar dock avseende vissa diagnoser mycket liten hänsyn till individuella variationer. Detta innebär att det finns tragiska exempel där människor som fått en diagnos och vars medicinering fungerar så tillfredställande att de långsiktigt är helt symtomfria ändå hindras att utöva sitt yrke som chaufför. Regeringen bör utreda om det finns medicinskt försvarbara möjligheter till ökad medicinsk individuell bedömning.

Ge myndigheter bättre möjlighet att klampa fordon

För att beivra brottslighet och förbättra trafiksäkerheten bör regeringen tillsätta en utredning som ser över möjligheten att ge myndigheter ökade befogenheter att klampa fordon tills böter är betalda eller felet på fordonet åtgärdat.

Tidsätt när alkobommar ska finnas i alla svenska hamnar och vid gränser

Alkobommar är ett viktigt redskap för att förebygga trafiknykterhetsbrott. Regeringen bör tidsmarkera när arbetet att sätta upp alkobommar på alla svenska hamnar och vid gränserna bör vara genomfört.

Utred reseavdragen för människor i behov av bil för sin dagliga förflyttning

Bilen är en frihetssymbol för många människor men helt avgörande för jobb, pendling, hämtning och lämning för dem som bor utanför stadskärnorna. För att underlätta för dem som verkligen behöver bilen måste dagens system med reseavdrag ses över. Regeringen bör initiera en sådan utredning med syfte att utforma ett rättvist system så att hela Sverige kan leva, utvecklas och växa.

Maria Stockhaus (M)

Sten Bergheden (M)

Anders Hansson (M)

Åsa Coenraads (M)

Helena Storckenfeldt (M)

Marléne Lund Kopparklint (M)