

Motion till riksdagen 2018/19:2901

av **Jessica Rosencrantz m.fl. (M)**

Transporter för jobb och tillväxt

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket bör analysera sitt arbetssätt i syfte att uppmuntra produktivitetshöjningar och innovation och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för en gränsöverskridande infrastrukturplanering med våra grannländer och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket bör få i uppdrag att utreda möjligheter och utmaningar med framtida transportlösningar i syfte att snabbt inkludera nya transporttekniker i den framtida infrastrukturplaneringen och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att arbeta för att utveckla de samhällsekonomiska kalkylmodellerna vad gäller infrastrukturinvesteringar och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att följa upp hur den samhällsekonomiska lönsamheten beaktas i valet av infrastrukturobjekt och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge rätt förutsättningar i form av regelverk och myndigheternas tillämpning och bemötande för att de enskilda vägar som får statsbidrag ska ha en bra standard, rätt sträckning, god bärighet och erforderlig vinterväghållning, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att lagstiftningen om effektivare planering av vägar och järnvägar bör utvärderas 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 Trafikverket ska ta fram en nationell underhålls- och investeringsplan för de enskilda vägarna och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkerställa att det finns en konkurrensneutral tillgång till järnvägens infrastruktur i form av

- tåglägestilldelning, depåttillgång och signalsystem och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör överväga att stärka förutsättningarna för den kommersiellt organiserade persontrafiken på järnvägen med utgångspunkt i förslaget i SOU 2015:110 En annan tågordning – bortom järnvägsknuten och tillkännager detta för regeringen.
 11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att främja en fortsatt konkurrensutsatt marknad för underhåll av järnvägen genom att försöket med att återförstatliga delar av densamma avbryts samtidigt som Trafikverket fortsätter att följa upp och besiktiga underhållet, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
 12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av konkurrensneutral tillgång till digital infrastruktur kopplat till biljett- och betalningssystem i kollektivtrafiken för ökad effektivitet och tillkännager detta för regeringen.
 13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för att Sverige liksom övriga medlemsländer skyndsamt implementerar det fjärde järnvägspaketet och tillkännager detta för regeringen.
 14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra en översyn av bötesbeloppen och andra typer av preventiva åtgärder mot s.k. plankning i syfte att minska fusket och tillkännager detta för regeringen.
 15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över om notoriska tjuvåkare kan stängas av från kollektivtrafiken under en begränsad tid och tillkännager detta för regeringen.
 16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stärka Trafikverkets roll gentemot de regionala kollektivtrafikmyndigheterna när det gäller att stötta dessa i framtagande av regionala trafikförsörjningsprogram och tillkännager detta för regeringen.
 17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna att bredda kollektivtrafikplaneringen i enlighet med begreppet mobility as a service och tillkännager detta för regeringen.
 18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda ett nationellt trafikförsörjningsprogram för järnvägen och tillkännager detta för regeringen.
 19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för en harmonisering i EU av tillämpning och tillsyn av de gemensamma regelverken för åkerinäringen med sikte på att hårdare motverka fusk och otillbörlig konkurrens, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
 20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda hur rättsvärdande myndigheter kan få utökade befogenheter till elektronisk övervakning av yrkestrafiken och tillkännager detta för regeringen.
 21. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkerställa att utländska förare betalar fortkörningsböter i Sverige, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
 22. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att studera hur trafikpolisen fungerar i andra europeiska länder i syfte att hitta goda exempel på hur svensk trafikpolis skulle kunna organiseras och arbeta på ett effektivare sätt, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
 23. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra en översyn av taxiutbildningen och taxilagstiftningen i syfte att släppa in digitalisering och delningsekonomi i branschen och tillkännager detta för regeringen.

24. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att värna tillgänglighet till flyg i hela landet genom att hela eller delar av de regionala flygplatsernas icke-ekonomiska verksamheter bekostas av Swedavia, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
25. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra en översyn av kraven på historiska fordon i syfte att underlätta dokumentationshanteringen och tillkännager detta för regeringen.
26. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att agera i EU för ett förenklat regelverk kring mc-körkort med syfte att effektivisera processen, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
27. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att vidta åtgärder för att minska antalet förfalskade och ogiltiga körkort och tillkännager detta för regeringen.
28. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skärpa kraven vad gäller uppvisande av giltigt körkort i syfte att underlätta för polis och rättsväsen och tillkännager detta för regeringen.
29. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över regelverket för vinterdäck och anpassa detta efter väderförhållandena i olika delar av landet och tillkännager detta för regeringen.
30. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra en översyn av hastighetsbegränsningarna i städerna i syfte att höja trafiksäkerheten och tillkännager detta för regeringen.
31. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inkludera mc i nollvisionen och tillkännager detta för regeringen.
32. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att agera mot svarta bilskolor genom att bl.a. se över möjligheten att ytterligare begränsa antalet handledarskap per person och tillkännager detta för regeringen.
33. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av en generell översyn av körkortsutbildningen för större effektivitet och genomlysning av de olika momenten som ingår, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
34. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skyddet av transportsystemet bör stärkas med anledning av det ökade terrorhotet och tillkännager detta för regeringen.
35. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna att kunna tillgodose miljövänligt bränsle i hamnarna och tillkännager detta för regeringen.
36. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att ge kommuner rätt att kunna införa ett system med differentierade parkeringsavgifter baserat på fordonets miljöklassning och tillkännager detta för regeringen.
37. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att främja framväxten av delningsekonomi inom transportsektorn och tillkännager detta för regeringen.
38. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta fram en juridisk definition av begreppet bilpool, med utgångspunkt i SOU 2017:22 Från värdekedja till värdecykel, för att kommuner ska kunna reservera gatumark för bilpooler, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
39. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en framtida reduktionsplikt för flyget bör utredas och tillkännager detta för regeringen.

40. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten att införa ytterligare miljödifferiering för start- och landningsavgifter som uppmuntrar till investeringar i mer bränslesnåla plan och inblandning av biodrivmedel och tillkännager detta för regeringen.
41. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över bonus–malus-systemet i syfte att göra det teknik- och kostnadsneutralt samt miljömässigt mer träffsäkert och tillkännager detta för regeringen.
42. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bättre utnyttja våra vattenvägar för transport av gods för att avlasta vägar och järnvägar och tillkännager detta för regeringen.
43. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda om förhandsbesked om sjöfartsstöd kan ges i syfte att öka antalet registrerade fartyg i Sverige och tillkännager detta för regeringen.
44. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkerställa att infrastrukturen till och från hamnarna fungerar väl och tillkännager detta för regeringen.
45. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att följa upp införandet av tonnageskattesystemet i syfte att stärka svensk sjöfarts konkurrenskraft och tillkännager detta för regeringen.
46. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över miljödifferieringen av farledsavgifterna för att säkerställa att de skapar incitament för sjöfarten att minska sina utsläpp, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
47. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att förenkla inflaggningsprocedurerna och tillkännager detta för regeringen.
48. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ta fram en konkret handlingsplan under innevarande mandatperiod för att öka cyklandet i hela landet och tillkännager detta för regeringen.
49. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att uppmuntra cykling genom att prioritera sammanhängande cykelstråk och snabbcykelvägar och tillkännager detta för regeringen.
50. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att främja användningen av elcyklar genom att anpassa utformning av infrastruktur och regler för cykling och tillkännager detta för regeringen.
51. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en teknikneutral utbyggnad av bredband i hela landet och tillkännager detta för regeringen.
52. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att it-infrastrukturen i hela landet ska ha ett skydd som svarar upp mot det försämrade säkerhetspolitiska läget, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
53. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige ska driva på för harmonisering av frekvenstilldelning och auktionsförfarande i EU och arbeta för att redan identifierade och framtida 5G-band frigörs på EU-nivå senast i början av 2020 och tillkännager detta för regeringen.
54. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige ska verka för att en gemensam europeisk infrastruktur för 5G finns på plats tidigt 2020, med målet om en fullvärdig digital inre marknad och tillkännager detta för regeringen.
55. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att prioritera arbetet med förkortade handläggningstider hos Trafikverket för utbyggnad av fiber och tillkännager detta för regeringen.

56. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra nödvändiga justeringar i kommunallagen för att möjliggöra för bredbandsutbyggnad över kommungränser där så är lämpligt och tillkännager detta för regeringen.
57. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillgängliggöra statliga fibernät för marknaden och tillkännager detta för regeringen.

Ett effektivt transportsystem

För att säkerställa att samhällets resurser används på bästa möjliga sätt är ökad produktivitet och innovation avgörande. Trafikverket har en viktig roll i att bidra till detta inom anläggningsbranschen, inte minst under upphandlingsfasen. Att i högre grad beakta infrastrukturinvesteringars livscykelkostnader, genom att ta hänsyn till såväl investerings- som underhållskostnader, är ett sätt att bidra till en mer kostnadseffektiv användning av våra skattemedel. Därför är det viktigt att Trafikverket analyserar sitt arbetssätt i syfte att uppmuntra nya tillvägagångssätt att bygga och underhålla vår infrastruktur.

De ekonomiska medel som avsätts för investeringar i infrastruktur i Sverige är omfattande. Nationella planen för 2018–2029 omfattar 622,5 miljarder kronor. Huruvida investeringsbudgeten är tillräcklig och ifall rätt prioriteringar har gjorts bland de stora antal satsningar som beslutas om är ständigt återkommande frågor. Moderaterna vill tillsätta ett transportpolitiskt råd som ska granska och utvärdera infrastrukturpolitiken utifrån ett transportpolitiskt ramverk. Detta ramverk ska bygga på principen att de sammanlagda infrastrukturens satsningarna som beslutas om inför varje ny nationell plan uppvisar en gemensam samhällsekonomisk effektivitet. Vi anser att samhällsekonomiska kalkyler bör väga tungt vid beslut om vilka infrastrukturprojekt som ska bli av. Om de projekt som är mest samhällsekonomiskt lönsamma prioriteras innebär det en kostnadseffektiv användning av våra gemensamma resurser. Att välja de investeringar som genererar störst totala samhällsnytta bör vara en vägledande princip. Avsteg från principen kan legitimeras av till exempel fördelnings- eller regionalpolitiska skäl, men de ska i så fall föregås av en motivering från regeringens sida. Samtidigt är det avgörande att de samhällsekonomiska kalkylmodellerna ständigt utvecklas för att olika transportslag ska göras rättvisa. Exempelvis bör effekterna av enskilda investeringar utvärderas utifrån hur dessa underlättar för gods- och persontrafik på större stråk och inte bara enskilda mindre sträckor.

Moderaterna vill lyfta möjligheten att tillsätta en ständig kommitté av oberoende experter som ska granska hur medlen till infrastrukturen används utifrån ett givet ramverk. Likt Finanspolitiska rådet ska det transportpolitiska rådet även utvärdera hur regeringen skött infrastrukturarbetet i stort samt vilka större projekt som valts och på vilka grunder dessa val har gjorts. Samhällsekonomiska nyttokalkyler och de transportpolitiska målen ska vara utgångspunkten för det transportpolitiska ramverket som ska ligga till grund för rådets granskning av regeringen. Rådet skulle kunna komma att bidra till en effektivare användning av infrastrukturmedel och medverka till att varje investerad skattekrona gör maximal samhällsnytta.

För att infrastrukturen ska användas så effektivt som möjligt och för att investeringar i densamma ska få största möjliga effekt bör infrastrukturplaneringen med våra grannländer vara gränsöverskridande när så krävs. De vägar och järnvägar som vi delar

med våra grannländer bör i största möjliga mån upprustas och byggas ut i samverkan med det berörda grannlandet. Det finns behov av ett mer systematiserat arbete för att undvika att exempelvis enskilda järnvägssträckor stängs av flera gånger under kort tid på grund av underhållsarbete på olika sidor av de nordiska nationsgränserna.

Teknikutvecklingen inom transportområdet går med rasande fart och troligen kommer vårt sätt att förflytta oss se annorlunda ut om bara något eller några decennier jämfört med i dag. Det pågår bland annat försöksprojekt med elvägar på flera platser i Sverige där olika tekniker analyseras och jämförs. Hyperloop är ett koncept för ett transportmedel som närmast liknar en hybrid mellan ett flygplan och ett tåg. Tekniken går ut på att kapslar färdas i ett rör med mycket lågt lufttryck i höga hastigheter och en prototyp håller på att tas fram i Kalifornien, USA. Ännu är det för tidigt att slå fast huruvida Hyperloop är en rimlig teknik att använda i Sverige. Det är dock ett tydligt exempel på att teknikutvecklingen är snabb och att Sverige inte får halka efter i implementeringen av nya transportlösningar. Detta är bara några exempel på teknisk utveckling som potentiellt kan revolutionera vårt sätt att förflytta oss och samtidigt bidra till ett mer hållbart transportsystem. Moderaterna anser att det är av stor vikt att Sverige ligger i framkant när det gäller att anamma teknikutveckling och innovation. Trafikverket bör få i uppdrag att utreda möjligheter och utmaningar med framtida transportlösningar i syfte att snabbt inkludera nya transporttekniker i den framtida infrastrukturplaneringen på ett transportslagsneutralt tillvägagångssätt.

Riksdagen har fattat beslut om att det övergripande transportpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. För att investeringar i infrastruktur ska generera så stor samhällsnytta som möjligt är det av största vikt att de samhällsekonomiska kalkylmodeller som ligger bakom prioriteringarna som görs är korrekta och rättvisande. Bland annat Finanspolitiska rådets rapport från 2015 väcker frågan om alla investeringsbeslut har varit samhällsekonomiskt effektiva. Därmed bör regeringen arbeta för att utveckla de samhällsekonomiska kalkylmodellerna vad gäller infrastrukturinvesteringar.

Regelverket för strategisk och ekonomisk planering av vägar och järnvägar är komplext och svåröverskådligt, delvis på grund av att det tillkommit vid olika tider och tillämpats med olika syften. Detta försvårar för en realistisk planering som kan spänna över flera områden såsom hänsyn till miljö och kostnadseffektivitet. Det är på många punkter tydligt att planeringen av vägar och järnvägar behöver bli effektivare. Alliansregeringen tog 2013 fram en lagstiftning som syftar till effektivisering och ökad produktivitet vid planeringen av vägar och järnvägar. Förslagen byggde på resultaten från den parlamentariska Transportinfrastrukturkommittén. Bland åtgärderna i propositionen finns bland annat en planeringsmodell som ska resultera i upp till två år kortare planeringsprocesser för större projekt och betydliga tidsvinster för små och medelstora projekt. Lagstiftningen ger goda möjligheter till effektivisering och ökad produktivitet. Därför är Moderaterna fortsatt angelägna om att detta arbete fortgår, då det fortfarande finns tidsvinster att göra och pengar att spara. Fysiska och marknads- mässiga förutsättningar förändras över tid, medan behovet av smart planering av infrastruktur består. Lagstiftningen om effektivare planering av vägar och järnvägar bör därför utvärderas i syfte att öka effektiviteten och produktiviteten av investeringar.

För att uppfylla det övergripande transportpolitiska målet som är beslutat av riksdagen bör samhällsekonomisk lönsamhet vara vägledande i valet av infrastrukturprojekt. De samhällsekonomiska kalkylerna ger en god möjlighet att jämföra olika

infrastrukturobjekt med varandra för att forma en samhällsekonomiskt lönsam prioriteringslista. Moderaterna anser därför att regeringens val av vilka infrastrukturprojekt som ska genomföras bör utvärderas utifrån ett samhällsekonomiskt perspektiv. En sådan uppföljning kan på sikt bidra till att öka både transparensen och effektiviteten i transportpolitiken.

I Sverige finns 43 000 mil enskild väg som förvaltas av 23 000 olika väghållare. 7 600 mil av de enskilda vägarna är berättigade till statsbidrag. De utgör ofta viktiga startpunkter för exempelvis skogsindustrins transporter, vilket ställer höga krav på både bärighet och säkerhet. Moderaterna ser därför ett behov av att staten tar ett större ansvar för att planera underhållet och reinvesteringarna i det enskilda vägnätet utifrån nuvarande ekonomiska ramar. En nationell underhålls- och investeringsplan för det enskilda vägnätet bör således upprättas i syfte att skapa en bättre planering i arbetet med att värna och utveckla det enskilda vägnätet.

En väl fungerande infrastruktur är en grundläggande förutsättning för en levande landsbygd. De enskilda vägarna är en viktig del i detta. Det är de enskilda vägarna som gör att en miljon människor dagligen kan påbörja och avsluta sin resa till jobb och hem. Enskilda vägar är även en viktig förutsättning för råvarutransporter. Många tunga transporter för både jord- och skogsbruk går på enskilda vägar.

Alliansen medverkade i regeringsställning till ett kraftigt ökat stöd till de enskilda vägarna och anser fortsatt att de enskilda vägarna är av stor vikt. Det finmaskiga vägnätet måste ha en hållbar och bra standard för bärighet och väghållningen måste fungera året runt. Staten bör fortsättningsvis ta ett ekonomiskt ansvar för att upprätthålla en god standard på det enskilda vägnätet och myndigheternas tillämpning av regelverken bör syfta till att underlätta för underhåll och reinvestering av dessa vägar.

Järnväg och kollektivtrafik

En fungerande järnväg är avgörande för ett hållbart och robust transportsystem. Det lägger grunden för att människor ska kunna pendla till jobbet och för att näringslivets godstransporter ska komma fram i tid. Svenska företag och framförallt industrin måste kunna lita på att järnvägen fungerar och att de kan välja tåget som ett hållbart transportslag för att frakta sitt gods.

Genom konkurrens på järnvägen kan resenärer erbjudas fler avgångar och lägre priser. Det bidrar även till effektivisering och ett utbud som är anpassat utifrån efterfrågan. Tågmarknaden har avreglerats i etapper och sedan 2011 kan privata tågoperatörer ansöka om att köra på samtliga tåglinjer i Sverige. Enligt forskning från bland annat VTI har marknaden påverkats positivt av avregleringen och konkurrens har bidragit till effektiviseringar och innovationer. Dock kvarstår flera problem för att nå en fungerande konkurrens.

Tåglägestilldelningen är tänkt att utgå från att alla aktörer på marknaden söker på lika villkor. Det finns anledning att tro att det inte är så i praktiken. Då SJ länge har haft monopol på marknaden har systemet byggts upp på anpassade anslutningar. Det innebär att den etablerade aktören naturligt och rätteligen har kunnat anpassa tågavgångar och tågankomster så att de passar ihop med exempelvis pendeltågs- och regionalstågstrafik. Det gör att när en ny aktör kommer in kan det vara svårt att pussla ihop den nya aktörens ansökta tåglägen med annan befintlig trafik. Vid konflikter mellan ansökta

tåglägen tillämpar Trafikverket en kvantitativ modell där den samhällsekonomiska kostnaden jämförs för olika alternativ. I enkelhet kan man säga att ju fler avgångar som behöver justeras, desto högre blir kostnaden. Detta kan då få till följd att aktörer som varit verksamma längre oftast får fler önskemål tillgodosedda eftersom deras lösning innebär att inga, eller färre, avgångar behöver justeras eftersom hela pusslet redan är lagt. I förlängningen stängs därför nya aktörer ute från tågmarknaden, vilket inte är önskvärt ur konkurrenssynpunkt. Detta är till nackdel för nya aktörer på marknaden som därigenom får det svårare att etablera sig.

En annan utmaning är kopplad till depåttillgången på järnvägen. Det påstås från enskilda aktörer att Jernhusen inte tar ut marknadsmässiga hyror från alla aktörer på järnvägen. För att tågmarknaden ska fungera så effektivt som möjligt är det viktigt att det finns en konkurrensneutralitet från infrastrukturhållarnas sida. Därför bör en översyn av depåttillgången och tilldelningen av densamma genomföras för att undersöka om det finns fog för kritiken och vilka åtgärder som i så fall kan vidtas.

För att främja öppenhet och konkurrens på järnvägsspåren är det viktigt att det finns goda och enkla möjligheter att jämföra priser och tidtabeller. Det måste även vara enkelt att köpa resor över läns- och transportslagsgränser. För att öka resenärsnyttan och förbättra konkurrensen bör det skapas en branschgemensam portal för öppna data så att nya tjänster och exempelvis appar kan utvecklas. Moderaterna betonar vikten av konkurrensneutral tillgång till digital infrastruktur kopplat till biljett- och betalnings-system för ökad effektivitet på järnvägen. Transportstyrelsen har i uppdrag att utöva marknadstillsyn, vilket syftar till att skapa en effektiv och konkurrensneutral marknad. Detta uppdrag verkar dock inte prioriteras tillräckligt högt vilket förmodligen beror på att regeringen inte fäster särskilt stor vikt vid frågan. För att nå en bättre konkurrens på spåren krävs det att regeringen och myndigheter vidtar åtgärder för att jämna ut konkurrensvillkoren mellan de olika aktörerna.

2013 beslutade alliansregeringen att tillsätta en utredning för att göra en grundlig genomlysning av svensk järnväg. I december 2015 överlämnade utredaren Gunnar Alexandersson sitt slutbetänkande SOU 2015:110 ”En annan tågordning – bortom järnvägsknuten”. Troligen är det den största översyn av svensk järnväg som någonsin utförts. Utredaren presenterar en lång rad förslag i syfte att stärka järnvägssystemet och öka effektiviteten på spåren. Det är därför mycket anmärkningsvärt att regeringen Löfven aldrig lät slutbetänkandet gå på remiss.

I dag samnyttjar den samhällsorganiserade och kommersiella persontrafiken järnvägen. Exempel på kommersiell trafik utgörs av SJ:s snabbtåg medan den största delen av den regionala trafiken på järnvägen är samhällsorganiserad. På senare år har det på vissa håll uppstått en mer uttalad utträngningseffekt, både vad gäller spårkapacitet och resenärer mellan dessa två typer av trafik. Eftersom den samhällsorganiserade trafiken länge dominerat på lokal och regional nivå sker utträngningen främst på storregional nivå och påverkar därmed kommersiell trafik i mer långväga relationer.

Kostnader för den samhällsorganiserade kollektivtrafiken, och därmed användningen av skattemedel, har generellt ökat kraftigt i Sverige de senaste åren. Med utgångspunkt i SOU 2015:110 ”En annan tågordning – bortom järnvägsknuten” bör regeringen därför agera för att förutsättningarna för den kommersiellt organiserade persontrafiken stärks i förhållande till den samhällsorganiserade trafiken. Det är viktigt för att såväl förbättra samverkan som stärka konkurrensen mellan dessa två kategorier av trafik på järnvägen. Detta bör ske genom ökade krav på samråd och transparens i de regionala kollektivtrafikmyndigheternas verksamhet, vilket föranleder flera ändringar i

kollektivtrafiklagen. Utredningen föreslår därmed att de regionala kollektivtrafikmyndigheternas arbete med att ta fram trafikförsörjningsprogram i framtiden ska innehålla ett större mått av samråd och transparens. Om den samhällsorganiserade trafiken breder ut sig alltför mycket är risken att det slår ut privata aktörer och i förlängningen leder till färre alternativ och högre kostnader för det offentliga. De flesta bedömningar pekar på att behoven av investeringar i och underhåll av järnväg fortfarande är stora. Tyvärr är konkurrensen i bygg- och anläggningsbranschen svag, något som Konkursverket konstaterade redan 2011. Med ökad konkurrens stärks möjligheterna till mer innovation, effektivisering och lägre priser i branschen. För svensk infrastruktur kan ökad konkurrens bidra till det slutgiltiga målet att mer väg och järnväg kan byggas för varje satsad krona.

För att få så mycket och så bra infrastruktur som möjligt för de pengar som investeras behövs en välfungerande konkurrens. Regeringen har dock aviserat att delar av järnvägsunderhållet ska återförstatligas. Tack vare att järnvägens underhåll och investeringar upphandlas genom konkurrens har våra skattemedel kunnat användas effektivare. Enligt en rapport från VTI från 2014 har konkurrensutsättningen genom upphandling av järnvägsunderhåll lett till sänkta underhållskostnader med cirka 12 procent, med bibehållen kvalitet.

Trots att Trafikverket har pekat på att regeringens återförstatligande kommer att leda till kostnadsökningar har regeringen beslutat om ett återförstatligande av järnvägsunderhållet i vissa delar av landet. Regeringens beslut strider mot de slutsatser expertisens och regeringens egna utredare Alexandersson dragit och innebär ett ineffektivt användande av skattemedel. Moderaterna anser att regeringen bör avbryta försöket med att återförstatliga järnvägsunderhållet och i stället främja fortsatt konkurrens vad gäller investeringar och underhållsentsprenader för ytterligare ökad kostnadseffektivitet. Trafikverket ska dock ha ansvar för besiktningen av skicket och underhållsbehoven på hela järnvägen.

För en välfungerande järnväg behövs också samarbete och koordinering med andra länder. Åtgärder på EU-nivå är nödvändiga för att utveckla sammanhållna och effektivt fungerande marknader för järnvägstransporter i Europa. Marknadsöppning för persontrafik inom det fjärde järnvägspaketet bidrar genom ökad konkurrens till att tillgodose resenärernas och samhällets krav på ett attraktivt, effektivt och långsiktigt hållbart trafikutbud av god kvalitet. Det bidrar till ett ökat resande på järnväg till förmån för tillväxt, sysselsättning, regional utveckling och miljö. Det är därmed centralt att på alla nivåer arbeta för ett fullt genomförande av det fjärde järnvägspaketet i Sverige och övriga medlemsstater.

Dagens utformning av den så kallade tilläggsavgiften, det vill säga böter, när en passagerare inte löst sin biljett för kollektivtrafikfärd, fungerar inte tillräckligt avskräckande och är dessutom beroende av hur många kontroller som utförs. Det grundläggande problemet med att människor tjuvåker är att de ställer sig utanför det gemensamt finansierade kollektivtrafiksystemet, men begär samtidigt tillgång till detsamma. Det är av yttersta vikt att tilläggsavgiften fungerar avskräckande för att motarbeta tjuvåkning. Enbart i Stockholm innebar fusk ett intäktsbortfall på över 300 miljoner kronor för 2015 enligt SL. Det är pengar som i stället kunde ha använts till att bygga ut kollektivtrafiken. Det är tydligt att det krävs krafttag mot plankning. Moderaterna vill därför göra en översyn av bötesbeloppen och andra typer av preventiva åtgärder mot så kallad plankning, i syfte att minska fusk genom att markant höja gränsen för hur höga bötesbelopp som kollektivtrafikägaren idag kan ta ut.

Dagens utformning av den så kallade tilläggsavgiften när en passagerare inte löst sin biljett för kollektivtrafikfärd fungerar inte tillräckligt avskräckande och är dessutom beroende av hur många kontroller som utförs. På sikt bör ett system övervägas där notoriska tjuvåkare exempelvis kan stängas av från kollektivtrafiken under en begränsad tid.

För att vår järnväg ska fungera väl är det viktigt att kombinera tillräckliga resurser med en god myndighetsstyrning. Trafikverket bildades 2010 genom att Banverket, Vägverket och Sika slogs samman och den nya myndigheten ansvarar för långsiktig planering av transportsystemet för vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart. Det har dock väckts frågor huruvida Trafikverkets organisation är optimal, inte minst i SOU 2015:42 "Koll på anläggningen" SOU 2015:42 är tydlig med att det bör göras en genomlysning av Trafikverkets ledning och styrning och att det krävs ett förtydligande avseende fördelning av ansvar, mandat och arbetsuppgifter.

Järnvägen är ett nationellt system. Hur regionala aktörer planerar sin trafik påverkar således trafiksituationen i stora delar av landet. Trafikverket bör ta ett större ansvar i sin rådgivande roll och i högre grad samordna sig med regionala aktörer för att undvika att den interregionala trafiken påverkas negativt av den regionala trafiken. När regionala kollektivtrafikplaner utformas bör dessa även präglas av större transparens för att främja en effektivare konkurrens mellan olika aktörer, vilket leder till ett effektivare utnyttjande av järnvägen. Icke-subventionerad trafik bör uppmuntras när så är möjligt. Ju mer trafik som kan drivas utan subventioner ju mer kan det offentliga trafik kostnader minska samtidigt som en god trafikförsörjning upprätthålls.

Den regionala och den nationella tågtrafiken fyller olika syften och har olika behov. Dessa behov kan komma att stå i strid med varandra när exempelvis ett långsammare pendeltåg tvingar ett bakomvarande snabbtåg att anpassa farten till pendeltågets hastighet. För att motverka att den långtgående ofta snabbare nationella trafiken ställs emot den regionala bör regeringen agera för att Trafikverket får en stärkt roll gentemot de regionala kollektivtrafikmyndigheterna i rollen att stötta dessa i framtagande av regionala trafikförsörjningsprogram. Det är viktigt att den nationella och regionala trafiken kan planeras och utvecklas i dialog för att optimera utnyttjandet av järnvägen.

I takt med att delningsekonomin och digitaliseringen blir två allt viktigare faktorer för framtidens transportarbete bör kollektivtrafiken och planeringen av densamma breddas. Konceptet "Mobility as a service" bör på allvar utvärderas som en möjlighet för att skapa ökad kollektiv mobilitet i våra storstäder. Det enskilda ägandet av exempelvis bilar och cyklar kan komma att minska, men mobiliteten kan upprätthållas genom delning och ett effektivare utnyttjande. Kollektivt och privat resande kan länkas samman och resetjänster för hela resan, från dörr till dörr, kan uppstå. Detta innebär inte att kostnaderna för det offentliga ska utökas, men genom att ha perspektivet "hela resan" kan det offentliga och privata samverka för ett helhetsperspektiv på resan.

Det ska vara tydligt för medborgarna vilken miniminivå av trafik som det offentliga ämnar garantera. Ett nationellt trafikförsörjningsprogram skulle förtydliga vilka grunder som beslut om trafikupplägg tas på. Vi vill därför utreda för- och nackdelar med att upprätta ett nationellt trafikförsörjningsprogram för järnvägen. Detta för att tydliggöra vilken trafik som samhället har ansvar för att tillhandahålla. I dag råder fritt tillträde till järnvägsmarknaden vilket av naturliga skäl innebär att konkurrensen är högre på mer attraktiva sträckor och lägre på mindre attraktiva. Moderaterna förespråkar en modell där konkurrensens fördelar tas tillvara på ett mer effektivt sätt än idag. En sådan reform stöds av SOU 2015:110 "En annan tågordning" – bortom järnvägsknuten

Yrkestrafik

Sverige kommer att behöva använda både väg och järnväg för att transportera gods under en lång tid framöver. Moderaterna vill utveckla godstransporterna på vägarna för att dessa ska bli mer effektiva och mer miljövänliga. Därför vill vi bland annat bygga ut ett nät av elvägar och investera för att tyngre lastbilar upp till 74 ton ska kunna trafikera Sveriges vägar. Moderaterna har även föreslagit att längre lastbilar ska tillåtas på svenska vägar. Tyngre och längre lastbilar är bra för såväl miljön som jobben och företagens villkor eftersom mer varor kan fraktas per lastbil. Det minskar både utsläppen och kostnaderna då det inte kräver lika många transporter. Moderaterna tror inte på straffskatter i form av exempelvis kilometerskatt, vi tror i stället på klimatsmarta lösningar som förbättrar företagens villkor. Svensk åkerinäring har redan svårt att hävda sig i en allt tuffare internationell konkurrens.

Riksdagen har riktat ett tillkännagivande till regeringen om att underlätta tolkningen av kör- och vilotiderna. Sveriges åkeriföretag bör inte både ha hårdare regler och högre sanktionsavgifter än andra länder i Europa då det snedvrider konkurrensen. Det är centralt att samma spelregler gäller inom alla EU:s medlemsländer för att få en väl fungerande marknad. Vi vill verka för en harmonisering i EU av tillämpning och tillsyn av de gemensamma regelverk som finns för åkerinäringen med sikte på att motverka fusk och otillbörlig konkurrens.

Det kommer aldrig att finnas tillräckligt många trafikpoliser för att kontrollera alla lastbilar som passerar in och ut ur Sverige. Tack vare ny tekniken kan dock yrkestrafiken övervakas på ett kostnadseffektivt och smidigt sätt för att se till att lagar och regler efterföljs. Exempelvis kan det införas krav på en GPS-mottagare i varje lastbil som kör i Sverige för att se till att lagar om kör- och vilotider efterföljs och att eurovinjettavgiften betalas. Moderaterna anser att det bör övervägas att utreda hur rättsvårdande myndigheter kan få ökade befogenheter vad gäller elektronisk övervakning av yrkestrafiken i syfte att värna likvärdig konkurrens mellan svenska och utländska aktörer och bekämpa brottslighet inom yrkestrafiken.

Olaglig konkurrens utgör ett stort problem för åkerinäringen. Bristen på trafikpoliser och otydligheten i hur de ska klara sitt uppdrag att kontrollera den olagliga yrkestrafiken förvärrar detta. De olagliga transporterna riskerar att öka och både lastbilar och chaufförer med bristande körvana kan trafikera våra vägar. Det snedvrider konkurrensen och möjligheten för de lagliga åkerierna att kunna hävda sig på en internationell marknad.

En grundprincip i ett fungerande rättssamhälle är att lagen gäller lika för alla. Sedan 2011 är det möjligt för polismyndigheter inom EU att utbyta information om fartsyndare och andra trafikbrottslingar. Svenska regler är dock utformade så att det är bilens förare, snarare än dess ägare, som är ansvarig för hur fordonet framförs. Det komplicerar informationsutbytet eftersom polisen måste kunna fastställa förarens identitet för att lagföra en person och i dagsläget är det inte möjligt att få den typen av information om utomnordiska förare. Det är viktigt att säkerställa att utländska förare betalar fortkörningsböter i Sverige.

Inom Europa arbetar länder på olika sätt för att komma tillrätta med den olagliga yrkestrafiken. Tyskland har till exempel ett system med en federal myndighet för godstransporter (BAG) som inkluderar en effektiv trafikpolis med tydligt uppdrag. Andra länder har hårda kontroller för att minska brott mot kör- och vilotider med höga böter som följd om man bryter mot dessa. Vi bör därför studera hur trafikpolisen

fungerar i andra europeiska länder i syfte att hitta goda exempel på hur svensk trafikpolis skulle kunna organiseras och arbeta på ett effektivare sätt.

Taxi

Förutsättningarna för taxinäringen förändras i takt med att digitaliseringen gör nya landvinningar. Moderaterna vill därmed göra en översyn av taxiutbildningen och taxilagstiftningen i syfte att släppa in digitalisering och delningsekonomi i branschen. Lagstiftningen bör anpassas efter hur verkligheten ser ut. Dagens lagstiftning är i många avseenden ouppdaterad och i vissa delar komplicerad.

Moderaterna vill skapa en modern taxibransch som underlättar för både taxiförare och kunder. Ett ökade delande av persontransporter skulle öka effektiviteten i ekonomin samt minska transporternas miljöpåverkan. Genom digitala verktyg kan förare och kunder kopplas samman och transaktionerna kan spåras för att säkerställa att alla betalar skatt och att regler efterlevs.

En taxameter ska uppfylla de tekniska krav som berörda myndigheter ställer på den. Uppfylls alla krav ska det därefter inte ha någon betydelse om taxametern utgörs av en applikation i en smartphone eller en låda i bilen. I syfte att utveckla och bredda taxinäringen bör därför en teknikneutral definition av taxameter införas i likhet med det förslag som presenterades i SOU 2016:86 Taxi och samåkning – i dag, i morgon och i övermorgon.

Luftfart

Sveriges stora avstånd gör att vi är helt beroende av ett fungerande flyg och möjligheten för näringslivet att lätt kunna ta sig inom landet, till huvudstaden och ut i världen. De statliga såväl som de regionala och privata flygplatserna binder samman Sverige, skapar arbetstillfällen och ökar möjligheterna till tillväxt och turism i hela landet.

Genom det statligt ägda bolaget Swedavia ansvarar staten för driften av tio flygplatser runt om i Sverige. De flygplatserna utgör ofta noderna i respektive region och ser till att näringsliv och medborgare har tillgång till en port ut mot världen. Swedavias flygplatser måste ständigt utvecklas för att öka tillgängligheten i hela landet och för att möta resandeökningen. Via sitt ägande i Swedavia bör regeringen se till att så sker.

I en allt mer globaliserad värld är goda utrikesförbindelser avgörande för Sveriges konkurrenskraft. Därför måste Arlanda som utrikesflygplats utvecklas för att Sverige ska vara det självklara valet i Norden för till exempel lokalisering av företags huvudkontor. Arlanda flygplats är viktig för tillväxt i hela landet. Exempelvis välkomnar vi initiativet om preclearance till USA, som innebär att amerikansk gränskontroll på sikt kan genomföras vid avgång från Arlanda istället för vid ankomst till USA. Därigenom ökar förutsättningarna för fler direktförbindelser, vilket ytterligare kommer att stärka Arlandas position. Det är viktigt att utveckla och värna Arlandas funktion som Sveriges största flygplats för att säkerställa jobb och tillväxt i hela landet. Swedavia bör få i uppdrag att planera för en utbyggnad av Arlanda i syfte att flygplatsen att växa som en

viktig hubb i Norden. Utbyggnaden av Arlanda ska även kombineras med att staten förstärker infrastrukturer till och från flygplatsen.

I Sverige har vi ett utjämningsystem för att skydda de regionala flygplatserna från att drabbas hårt ekonomiskt av kostnader hänfödda till säkerhetskrav. Samtidigt utgår ett statligt driftbidrag till dessa flygplatser. Ofta är det svårt för de regionala flygplatserna att uppnå lönsamhet i verksamheten och ett ekonomiskt stöd blir därför nödvändigt för att säkra tillgängligheten i hela landet. Eftersom de regionala flygplatserna ofta driver trafik till Swedavias flygplatser bör Swedavia kompensera de regionala flygplatserna i form av driftstöd. Med en sådan modell skulle flyget kunna finansiera sig självt utan att påverka statsbudgeten samtidigt som flygets framtid i hela Sverige säkras.

Fordon och trafiksäkerhet

I Sverige finns uppskattningsvis cirka 200 000 personbilar och motorcyklar i trafik som är äldre än 30 år. Det rullande kulturarvet i form av exempelvis veteranbilar är en viktig del av den svenska kulturen och historien. Vid sidan av det historiska värdet skapas arbetstillfällen runt om i landet då personer lägger ned tid och pengar på att reparera och underhålla äldre fordon eller sköta en museiverksamhet.

Nya lagar, regler och avgifter utformas inte alltid med hänsyn till de förutsättningar som gäller för dessa historiska fordon. Det är olyckligt och riskerar att begränsa möjligheterna att vårda och värna det rullande kulturarvet i Sverige. Ett av kraven som idag föreligger och som vållar problem är att ägaren av ett historiskt fordon, vid avsaknad av ett registreringsbevis i original eller av svenskt arkiv vidimerad kopia, ska kunna uppvisa ett tillverkarintyg. Det är ett intyg som är svårt och ibland omöjligt för ägaren att kunna få fram. Det bör därför inledas en översyn av kraven på dokumentation kring historiska fordon.

Antalet motorcyklar på våra vägar ökat stadigt. Enligt Transportstyrelsen ligger antalet på omkring 300 000 motorcyklar i trafik under sommarhalvåret. Körkortsutbildning för motorcyklister regleras genom ett EU-direktiv för körkort som beslutades om 2006. Reglerna i direktivet utgör ett golv som alla medlemsstater måste ratificera. Direktivet tillämpades för första gången 2013. Dagens system innebär dock att processen för att ta körkort för motorcykel är komplicerad och kostsam. Det bör utföras en översyn av dagens åldersgränser kopplat till de olika kategorierna för att få köra motorcykel. Regeringen bör agera i EU för ett förenklat regelverk kring mc-körkort med syfte att effektivisera processen.

Den största anledningen till att vi i Sverige ställer höga krav på att kunna ta körkort är för att värna om trafiksäkerheten. Att framföra ett fordon som kräver körkort utan något sådant innehav är ett brott men tyvärr inträffar det dagligen i Sverige. Det krävs krafttag för att stävja förekomsten av ogiltiga körkort och göra det svårare att kunna förfalska dessa. Regeringen bör även verka i EU för att fler länder ska intensivifiera arbetet för att öka säkerheten på våra vägar. Moderaterna anser att det bör vidtas åtgärder för att minska antalet förfalskade och ogiltiga körkort genom att se över möjligheterna att ge de rättsvårdande myndigheterna större befogenheter gentemot den enskilde föraren som misstänks använda sig av ett ogiltigt eller ett förfalskat körkort.

Grunden i vårt rättssamhälle utgörs av att den tilltalade betraktas som oskyldig tills motsatsen kan bevisas. I de allra flesta fall utgör detta ett självklart rättesnöre. Det finns

dock fall där denna princip visat sig kunna få orimliga konsekvenser. På senare tid har ett antal fall där förare som inte har kunnat visa upp ett giltigt körkort förekommit i medierna. Förare som saknat körkort men hävdat att deras utländska körkort är borttappat har friats av tingsrätten på grund av brist på bevis. Det är och ska vara olagligt att köra bil utan giltigt körkort i Sverige. Rättsväsendet måste ges möjlighet att beivra dessa brott och straffa de som systematiskt bryter mot lagen. Moderaterna anser därför att kraven vad gäller uppvisande av giltigt körkort bör skärpas i syfte att underlätta för polis och rättsväsende.

Sverige är ett land med långa avstånd och olika väderförhållanden. Givet detta kan nationella riktlinjer bli svåra att förhålla sig till i olika delar av landet. Ett sådant exempel är regelverket kring vinterdäck. I dag är det krav på att fordonet ska vara utrustat med vinterdäck den 1 december–31 mars vid vinterväglag. Det är även tillåtet att använda dubbdäck den 1 oktober–15 april om det är eller befaras bli vinterväglag. I mars kan väglaget skilja sig väsentligt mellan Ystad och Haparanda och regelverket måste därför bli mer flexibelt. Vi bör därför se över möjligheterna att anpassa regelverket kring vinterdäck för att anpassa detta efter de olika väderförhållandena som kan råda i landets olika delar.

Under alliansregeringens år minskade antalet dödsolyckor i den svenska trafiken markant. Tyvärr tycks dödstaten inte längre sjunka och experter pekar på att trafiksäkerhetsarbetet måste utvecklas för att arbetet med Nollvisionen inte ska stanna av. En särskilt utsatt grupp i trafiken är oskyddade trafikanter. Dessa återfinns främst i städerna och skadorna när en bil och en oskyddad trafikant kolliderar i högre hastigheter är ofta allvarliga. Därför bör en översyn av hastighetsbegränsningarna i städerna genomföras i syfte att öka trafiksäkerheten för de oskyddade trafikanterna.

Fokus i trafiksäkerhetsarbetet har hittills varit på att minska bilisternas olyckor. Tyvärr har detta lett till att säkerheten på vägarna ofta har utformats på ett sätt som är anpassade efter bilisternas behov, men inte efter mc-förarnas. Ett exempel är att vajerräcken kan vara trafiksäkra för bilar, men direkt farliga för mc-förare. Mc bör därför inkluderas tydligare i arbetet med nollvisionen, och trafiksäkerhetsarbetet bör utgå från fler behov än bilisternas.

Så kallade svarta bilskolor, det vill säga illegala bilskolor som bedriver verksamhet utan tillstånd, är ett utbrett problem och leder till en osund konkurrens. Trafikskolornas riksförbund visar i en undersökning från 2015 att uppemot 30 procent av trafikskolorna i Stockholms län märker av konkurrens från svarta bilskolor. År 2012 infördes en begränsning av antalet handledarskap per person till 15 stycken. Det behöver övervägas huruvida denna begränsning ska bli ännu snävare för att motarbeta de illegala bilskolorna. Även ett digitalt utbildningsprotokoll, där handledare, trafikskola, eller båda, kvitterar varje genomfört kursmoment kan vara ett viktigt verktyg för att minska den olagliga verksamheten.

Regeringen bör på detta sätt ta ett krafttag mot svarta bilskolor genom att bland annat överväga att ytterligare begränsa antalet handledarskap per person. Moderaterna är även positiva till att begränsa rätten för privatpersoner att äga bilar med dubbelkommando i syfte att stävja förekomsten av svarta bilskolor.

Körkortet är en viktig grundbult för många för att få ett jobb. Det är dock bekymmersamt att nästan hälften av alla som gör körkortsprovet misslyckas. Samtidigt kommer ny teknik som förenklar och utvecklar körandet, och därför är det viktigt att körkortsutbildningen anpassas efter detta. Körkortet är ofta en mycket stor kostnad för många och genomsnittskostnaden för ett körkort är cirka 15 000 kr. Risken för

arbetslöshet är två gånger högre för ungdomar utan körkort än för ungdomar med körkort. För många unga uppstår därför ett ”moment 22”, där man för att kunna ta körkort måste ha ett jobb och en inkomst för att ha råd med ett körkort. Men för att kunna få ett jobb måste man ha körkort. Körkortsutbildningen bör kunna förenklas utan att det ska ha negativ påverkan på trafiksäkerheten. Exempelvis bör ett system med att ”släcka tvåan” övervägas. Det skulle innebära att elever som gjort en mindre miss på körprovet ska kunna få möjlighet att få just det momentet prövat och godkänt vid utvalda trafikskolor och slippa göra om hela provet. Därmed bör en generell översyn av körkortsutbildningen med syfte på större effektivitet och genomlysning av de olika momenten som ingår utföras.

Dådet på Drottninggatan i Stockholm den 7 april 2017 visar på sårbarheten i vårt öppna samhälle vad gäller hotet från terrorismen. Samhällets infrastruktur utgör attraktiva mål för terrorister. Attacker mot transportsystemet kan orsaka förödande skada. Skyddet för passagerare, förare och användare av transportsystemet bör därför stärkas.

Säkerheten inom exempelvis tågtrafiken och i närheten av större gångstråk bör höjas. I händelse av en större terrorattack mot ett vitalt infrastrukturobjekt är det även avgörande att det finns reservkapacitet i systemet. De säkerhetsåtgärder som kan bli aktuella att vidta måste vara rimliga ur ett funktionsperspektiv och stå i proportion till hotbilden.

Hållbara transporter

Moderaterna vill att vi ska gå mot ett transportsystem som förenar god tillgänglighet med lägre utsläpp av klimatgaser. Därför vill vi inte straffa transporter som sådana, utan fokuserar i stället på åtgärder för sänkta utsläpp. För att vi ska kunna nå Miljömålsberedningens mål om att Sverige ska vara klimatneutralt till år 2045 krävs ytterligare insatser. Detta gäller i synnerhet inom transportsektorn där den största utmaningen när det gäller att bryta Sveriges beroende av fossila bränslen finns.

Transportsektorn står för en tredjedel av Sveriges utsläpp. Därför är det angeläget att vi vidtar åtgärder för att närma oss Sveriges ambitiösa etappmål för transportsektorn: växthusgasutsläppen från inrikes transporter, exklusive flyg, ska minska med 70 procent senast år 2030 jämfört med utsläppsnivån år 2010.

Under alliansregeringen ökade andelen förnybart i transportsektorn nära fyra gånger och målet om att nå tio procent förnybar energi i transportsektorn till 2020 uppnåddes med god marginal. Fler insatser måste dock komma till för att nå Sveriges långsiktiga klimat- och energimål. Vi vill minska transporterens klimatpåverkan genom att tillvarata möjligheterna med ny teknik, öka andelen förnybara drivmedel, ha en hög klimatprestanda på såväl fordon som drivmedel och effektivare transporter.

Att främja teknikutveckling är avgörande för vår möjlighet att nå ett hållbart transportsystem. Sverige ska minska utsläppen från transporter och bryta beroendet av fossila drivmedel. Moderaterna anser att en ökad mobilitet går att förena med minskade utsläpp. Människor kommer att fortsätta efterfråga resandet och därför är det viktigt att utveckla transportsystemet i en hållbar riktning. Biodrivmedel, elektrifiering och tekniken kopplat till bränsleceller är exempel på teknik som kan användas för att ersätta fossila drivmedel i vägtrafik samt luft- och sjöfart.

Vi vill bejaka och underlätta för ny koldioxidfri teknik genom att införa ett ekonomiskt stöd för utbyggnad av infrastruktur för teknik som inte kan nyttja befintlig infrastruktur, såsom bensinstationer. Ett teknik neutralt går i linje med den vilja som Moderaterna tidigare har kommunicerat om att styrmedel inom miljö- och klimatområdet ska vara teknikneutrala.

Sjöfarten är ett förhållandevis hållbart transportslag där vi har en outnyttjad kapacitet. Men precis som för övriga transportslag behövs det fler åtgärder för att minska sjöfartens miljöpåverkan. Det är centralt att dessa åtgärder inte blir en extra pålaga för svensk sjöfartsnäring och därmed försämrar dess konkurrenskraft. Sverige behöver en infrastruktur som stödjer en mer miljövänlig sjöfart, som exempelvis användandet av LNG och metanol samt elanslutning i land. Det behövs en översyn av möjligheterna för att kunna tillgodose tillgången till miljövänligt bränsle i de svenska hamnarna.

För att kunna främja framväxten av ett mer hållbart transportsystem är det viktigt att både stat och kommun har möjlighet att premiera de som gör ett aktivt val för att minska utsläppen av klimatgaser. Parkeringsbestämmelser kan vara ett effektivt sätt att påverka i vilken utsträckning ett mer miljövänligt fordon väljs när det väl är dags att köpa nytt. Sedan 2011 är det möjligt för kommuner att reservera laddplatser och/eller parkeringsplatser för elbilar och laddhybrider. Det bör även vara möjligt för kommuner att kunna välja att premiera ägare till miljöbilar på ett liknande sätt. Vi vill därför ge kommuner rätt att kunna införa ett system med differentierade parkeringsavgifter baserat på fordonets miljöklassning i syfte att främja framväxten av fler miljövänliga fordon.

Digitaliseringen har gjort det möjligt för delningsekonomin att växa inom transportsektorn. Fler bilpooler och mer samåkning är exempel på hur transporter kan komma fler till del samtidigt som våra resurser utnyttjas effektivare. Vi har bara sett början på en hastig utveckling som revolutionerar synen på såväl hur vi transporterar oss som behovet av att äga i sig.

En tredjedel av Sveriges klimatutsläpp kommer från transporter. Kan varje bil användas effektivare finns det stora möjligheter att minska Sveriges totala klimatpåverkan. En vanlig personbil står stilla 97 procent av tiden och genom ökat delande kan våra resurser användas mer effektivt. Fortfarande är många av våra regelverk utformade i en tid före digitaliseringens och även delandets genombrott. Det finns stora vinster att hämta från ett moderniserat regelverk och ökat delande. Det är därför viktigt att agera för att främja framväxten av delningsekonomin inom transportsektorn genom att exempelvis uppmuntra bilpooler, cykeldelning och samåkning.

Användningen av bilpooler är ett viktigt steg för att minska utsläppen och samtidigt öka mobiliteten. Konceptet växer och allt fler upplever ett värde av att dela snarare än att äga en egen bil. I dag saknas dock en juridisk definition av begreppet bilpool. Konsekvensen är att kommuner inte kan skapa parkeringsytor för bilpoolsbilar eftersom kommuner inte kan tilldela platser till fristående bolag. Därmed bör regeringen få i uppdrag att ta fram en juridisk definition av bilpool för att göra bilpooler mer lättillgängliga med utgångspunkt i SOU 2017:22 "Från värdekedja till värdecykel".

Utvecklingen av grönt flygbränsle går framåt. Genom bl.a. Fly Green Fund har flera flygningar med grönt flygbränsle genomförts. Tack vare vår goda tillgång av råvaror har Sverige potential att bidra till denna utveckling, men då måste långsiktiga spelregler komma på plats. Flyget måste ta ett större klimatansvar, men det ska inte genomföras med en flygskatt som beskattar alla flygresor på samma sätt utan hänsyn till bränsle.

Därför vill Moderaterna att en framtida reduktionsplikt för flyget utreds i syfte att öka användandet av grönt bränsle. Detta skulle gynna både klimatet och Sverige gröna näringar.

För att skapa smartare drivkrafter för omställning av fordonsflottan vill vi också utreda hur man ytterligare kan miljödifferentiera start- och landningsavgifter i syfte att uppmuntra till investeringar i mer bränslesnåla plan och inblandning av biodrivmedel.

Som en följd av Chicagokonventionen (Convention on International Civil Aviation) från 1944 tillåts ingen beskattning av flygbränsle. Det saknas i dag ett brett stöd bland ICAO:s medlemsstater för att göra de ändringar som krävs i Chicagokonventionen. I stället har ICAO valt att införa ett globalt marknadsbaserat klimatstyrmedel för det internationella flyget, kallat CORSIA (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation). Systemet baseras på målsättningen att nå en koldioxidneutral tillväxt från år 2020. Alla utsläpp över den nivån ska man kompensera för. Även om vi välkomnar initiativet från branschen, menar vi att det mest effektiva vore att införa en möjlighet till koldioxidbeskattning av flygbränslet. Vi bör därför driva på för gemensamt minimiskatt på utsläpp från flyget genom en förändring av Chicagokonventionen.

Moderaterna vill också att ett teknik- och kostnadsneutralt Bonus/Malus-system införs där miljöanpassade fordon premieras vid inköpstillfället, medan fordon med stor klimatpåverkan får högre fordonsskatt. Dagens system är problematiskt då det leder till en överbeskattning där malusen är större än bonusen. Regeringen Löfven tycks därmed vilja använda systemet som ytterligare en kassako för staten. Moderaterna anser inte att den svenska fordonsflottan är i behov av ytterligare skattepålagor. Däremot bör skatterna styras om till att premiera mer miljövänliga fordon.

Sjöfart

Bättre villkor för svensk sjöfart spelar en viktig roll för att nå mer hållbara transporter. En stärkt konkurrenskraft bidrar även till att den svenska sjöfarten kan fortsätta utvecklas, växa och ha en hög innovationstakt. Sjöfarten är en viktig faktor för klimatomställningen. Sveriges drygt 50 hamnar tillsammans med våra inre vattenvägar innebär att vi har goda möjligheter att i större utsträckning än idag avlasta vägnätet och på så sätt minska klimatbelastningen. Eftersom godstransporter i låga hastigheter till sjöss ger mindre klimatpåverkan än vägtransporter är en utveckling av sjöfarten en viktig del för att uppnå våra miljömål. Det är mycket angeläget att inte svenska särregler införs som fördyrar eller försvårar användningen av de inre vattenvägarna.

Moderaterna vill se en ökning av antalet svenskflaggade rederier. Sjöfartsstöd lämnas till arbetsgivare för skatt på sjöinkomst samt arbetsgivarens kostnader för arbetsgivaravgifter och allmän löneavgift. De senaste tio åren har sjöfartsstödet legat på i genomsnitt 1,7 miljarder kronor per år. Enligt myndigheten Trafikanalys skulle inte rederier kunna bedriva den verksamhet de gör idag utan sjöfartsstödet, utan de skulle troligen flagga ut de fartyg som de idag har i det svenska fartygsregistret. Ett stort problem är att rederier inte på förhand kan få besked om de är berättigade till.

Den 1 januari 2018 införde Sjöfartsverket ett nytt system för de farledsavgifter som tas ut när ett fartyg anlöper i svensk hamn. Det nya systemet har mött kritik från både Trafikanalys och branschen eftersom det åstadkommer lägre miljö- och klimatnytta i

jämförelse med tidigare system, samtidigt som de generella kostnaderna för svensk sjöfart ökar. För lastfartyg som anlöper svenska hamnar, minskar den nya modellen incitamenten att gå längs kusten för ytterligare ett stopp i en svensk hamn. Detta riskerar att transporter i stället flyttas över till lastbil.

Eftersom farledsavgifterna är ett av de viktigaste ekonomiska styrmedlen för sjöfarten i Sverige, behöver avgifterna utformas så att de skapar incitament för sjöfarten att minska sina utsläpp. Samtidigt är det viktigt att utformningen inte missgynnar konkurrenskraften för svensk sjöfart, och därmed gynnar en utveckling där transporter flyttas över till mindre energieffektiva alternativ. Ekonomiska överväganden ligger till grund för den förändrade avgiftsmodellen. Det är olyckligt om Sjöfartsverkets finansieringsmodell går ut över miljöarbetet. Vi välkomnar därför Riksrevisionens granskning av Sjöfartsverkets organisationsform. Samtidigt finns det ett behov av att se över miljödifferieringen av farledsavgifterna för att säkerställa att utformningen skapar incitament för ytterligare klimatåtgärder utan att missgynna sjöfarten som transportslag.

Människors entreprenörskap och företagande är avgörande för jobb och utveckling i hela landet. Statlig tillsyn och godkännande, till exempel genom Transportstyrelsen, är ibland en förutsättning för att företag ska kunna starta och verka. När taxor för den statliga tillsynen och godkännandet utformas är det viktigt att det görs ur ett effektivitetsperspektiv med utgångspunkt från brukaren. Den administrativa bördan för aktörer verksamma inom sjöfartsnäringen riskerar att hämma utvecklingen. Många i branschen upplever att myndighetskontakter är komplicerade och det bör därför införas en så kallad one-stop shop för myndighetskontakter, där det räcker med en enda kontakt in i myndighetsvärlden, för att i så hög utsträckning som möjligt minska den byråkratiska bördan som drabbar branschen. Detta bör vara en del i ett större paket där regeringen även bör se över möjligheten att förenkla inflaggningsprocedurerna för de företag och fartyg som återigen vill flagga svenskt, i syfte att stärka svensk sjöfartsnäring.

Cykel

Cykeln som transportmedel har en rad fördelar. Den har en positiv inverkan på hälsan, vilket är viktigt eftersom vi i dagens moderna samhälle är alltmer stillasittande. Cykeln minskar även utsläppen av växthusgaser och trängseln och det är viktigt att få fler att välja cykeln. Det finns flera förbättringar att göra för cyklister och bland annat bör sammanhängande cykelstråk och snabbcykelvägar prioriteras i utbyggnaden av cykelinfrastrukturen. En sådan utbyggnad skulle på allvar göra cykeln till ett alternativ till bilen i många av våra städer.

Cykeln som transportslag har därmed en nyckelroll i att göra Sverige starkare, friskare och mer hållbart. En modern transport- och infrastrukturpolitik kräver därför en tydlig vision för hur vi ska bli fler som väljer cykeln och Moderaterna vill se en konkret nationell handlingsplan.

Ökat cyklande har stora samhällsekonomiska vinster och miljöutmaningen ställer nya krav på vår gemensamma infrastruktur. Att göra cykeln till ett mer attraktivt alternativ i det dagliga pendlandet bidrar till förbättrad luftkvalitet, minskad trängsel och ökad framkomlighet. Fler cyklister på vägarna innebär bättre stadsmiljö men även bättre folkhälsa. Det är en utveckling som vi moderater vill uppmuntra.

Moderaterna vill därför se en konkret nationell handlingsplan – utformad i dialog med regioner, kommuner och branschen – för att få fler att välja cykeln. Alla som någon gång cyklat i Köpenhamn eller Amsterdam vet att Sverige har en lång väg kvar att gå och för det krävs krafttag och konkreta reformer.

För att fler ska våga använda sig av cykeln måste det bli säkrare att cykla. Det kräver ökade insatser och regelförändringar som kan förenkla för fler cykelbanor och bättre framkomlighet. Även cyklister ska känna sig trygga med att förbipasserande fordon håller ett betryggande avstånd till andra trafikanter.

Regelförenklningar kan öka cykelns attraktivitet. Moderaterna vill tillåta högersväng vid rödljus och införa ”allgrönt” för cykel i fler korsningar så att cyklister från alla håll kan ges grönt ljus samtidigt. Det ska också vara tillåtet för cyklister på fler ställen att färdas i båda riktningar på enkelriktade gator. Skyltningen måste vara tydlig så att cyklister och bilförare vet vad som gäller. Även trafiksignalsystemet måste anpassas för cyklister. Politiken på cykelområdet måste matchas med sunt förnuft som underlättar cyklisters vardag för att fler ska välja cykeln.

Även inom cykelområdet bidrar ny teknik till nya möjligheter. Vissa väljer bort cykeln särskilt på långa avstånd för att den upplevs som för fysiskt utmanande eller för långsam. Lösningen på det är en elcykel som i princip är en standardcykel med elassistans. Elassistansen innebär att cyklisten kan ta sig fram bekvämt och utan nämnvärd ansträngning. Antalet elcyklar ökar snabbt i Europa och enbart i Holland säljs över 200 000 elcyklar varje år. En ökad användning av elcykel som transportmedel skulle med största sannolikhet innebära att fler väljer cykeln framför bilen på längre pendlingsavstånd än idag. Moderaterna vill därför främja användningen av elcyklar genom att bättre anpassa utformning av infrastruktur och regler för denna nya form av cykling.

I budgetpropositionen för 2018 presenterade regeringen en satsning om 350 miljoner på en så kallad elfordonspremie. Premien ska gå till ska kunna uppgå till högst 10 000 kronor och vara ett ekonomiskt stöd vid inköp av de vanligaste elfordonen, exempelvis elcyklar. Tyvärr är detta troligen inte en kostnadseffektiv klimatpolitik då försäljningen av elcyklar redan idag ökar i en rasande takt. Med största sannolikhet hade medlen därmed gjort större nytta om det gått till att förbättra infrastrukturen som användarna av elcyklar i slutändan kommer använda.

Digital infrastruktur och post

I ett allt mer digitaliserat samhälle ökar betydelsen av att ha en god uppkoppling. Det blir allt vanligare att arbete såväl som studier kan utföras på distans, vilket kan bidra till att underlätta livspusslet för många människor. Svensk tillväxt och välfärd blir också i allt större utsträckning beroende av den digitala utvecklingen och möjligheterna till digital innovation. Det är i grund och botten en frihetsfråga att människor ska kunna lita på att det finns en fungerande uppkoppling. Det är en förutsättning för att det ska gå att bo och arbeta i hela vårt land.

Alliansregeringen gjorde stora satsningar på bredband inom ramen för landsbygdsprogrammet och arbetet med att förbättra bredbandstäckningen måste fortsätta. Moderaterna står bakom regeringens bredbandsstrategi som innebär att 95 procent av alla hushåll och företag bör ha tillgång till bredband om minst 100 Mbit/s redan år 2020.

Konkret innebär det att staten är med och finansierar utbygganden av bredband i de områden där en utbyggnad inte kan bära sig på kommersiella villkor. Utbyggnaden bör dock ske teknikneutralt för att öka effektiviteten och snabbheten i arbetet. I samband med att utbyggnaden genomförs bör även yttäckning ges större uppmärksamhet. Många näringar är i dag beroende av att vara uppkopplade för att fungera optimalt. Skogs- och jordbruksmaskiner har omfattande digitala funktioner. Regeringen bör därför säkerställa att det kommande 5G-nätet har en god yttäckning i hela landet. I ett allt mer digitaliserat samhälle ökar inte bara effektiviteten utan också sårbarheten. Det blir allt vanligare med it-angrepp mot samhällsviktig infrastruktur. Det är inte bara skyddet mot digitala angrepp som måste stärkas. Också skyddet kring exempelvis telemaster måste hålla en hög säkerhetsnivå givet det försämrade säkerhetspolitiska läget.

Utbyggnaden av 5G kommer att vara avgörande för att möta behovet av högre överföringshastigheter, större datamängder och bättre kvalitet för mobila enheter. Experter bedömer att ingen teknik kan koppla upp och koppla samman allt och alla som 5G och Sverige behöver därför vara fortsatt drivande i den europeiska harmoniseringen av frekvenser för 5G och 5G-utbyggnad.

Spektrumharmonisering kan liknas vid en telefonlinje; för att den ska göra någon nytta måste linjen knyta samman två telefoner. På samma sätt måste tekniken för 5G verka inom samma frekvensbredd för att dataöverföringen ska kunna sammanföras mellan två enheter. Utformningen av spektrumharmonisering måste därför hanteras på ett gränsöverskridande plan genom långa och harmoniserade licenstagstider om minst 20 år eller längre, samt koordinerade auktionsförfaranden. Därför är arbetet med frekvensharmonisering inom EU direkt avgörande för utvecklingen av 5G.

Moderaterna vill att Sverige ska verka för att en gemensam europeisk infrastruktur för 5G finns på plats tidigt 2020, med målet om en fullvärdig digital inre marknad. Sverige behöver vara pådrivande för att förslag till beslut om teknisk harmonisering läggs fram av kommissionen så tidigt som möjligt 2019 för att möjliggöra en skyndsam allokering senast i början av 2020.

Den kanske enskilt viktigaste funktionen inom EU är den inre marknaden. Uppkoppling och 5G är nästa nödvändiga steg för en digital inre marknad, vilket kommer underlätta och främja handeln, utbytet av tjänster över gränser och sammankopplingen av människor inom Europa. Andra delar av världen som Sydkorea, Kina, Japan och USA har kommit betydligt längre mot ett brett användande av 5G och det är viktigt för Europas konkurrenskraft som region att utbyggnaden av 5G inte drar ut ytterligare på tiden här.

Utöver att vara pådrivande i den europeiska utvecklingen måste vi göra vad vi kan också ur ett nationellt perspektiv för att främja utbyggnaden i Sverige. 700 MHz-bandet har tillsammans med frekvenserna 3,4–3,8 GHz och 24,25–26,5 GHz angetts som pionjärsband för 5G. Det är av stor vikt att PTS arbetar för att så snabbt som möjligt inleda auktionsförfarandet av dessa från att de blir tillgängliga. Siktet bör därför vara inställt på att möjliggöra en storskalig introduktion och kommersiellt användande av 5G i Sverige tidigt år 2020.

Avseende den tekniska aspekten med 5G är våglängden kortare och därmed blir hastigheten snabbare. Detta inverkar dock negativt på räckvidd och prestationsförmåga varför en förtätning av master måste ske. Förtätningen ställer krav på en anpassad lagstiftning och tillståndsgivning och Moderaterna är beredda att både på förhand och under utvecklingens gång arbeta för en förenklad process som driver på utvecklingen i den takt som krävs.

Innan och parallellt med utbyggnaden av 5G finns en rad lågt hängande frukter för att hela Sverige ska få en god uppkoppling utifrån dagens standard. Fiberutbyggnaden är en central del för att nå det uppsatta bredbandsmålet om tillgång till snabbt bredband i hela Sverige år 2025.

I storstadsområden och i tätorter är fibertäckningen god men i glesbygd är den sämre. Det beror till stor del på att Trafikverket har blivit en flaskhals där långa handläggningstider och köer för ärendehantering orsakar stora förseningar. Trots att Trafikverket har ett lagstadgat krav på fyra månader för besked om tillstånd närmar sig handläggningstiderna idag sex månader.

Regeringen har gett Trafikverket i uppdrag att korta handläggningstiderna och kartlägga åtgärderna, men hittills utan tillfredsställande effekt. Moderaterna kommer prioritera utbyggnaden av fibernätet och ett viktigt steg mot detta är att prioritera förkortningen av Trafikverkets handläggningstider för ledningsrättsärenden.

På flera platser i landet har det uppmärksammats att kommunallagens lokaliseringsprincip sätter käppar i hjulet för de kommunala stadsnät som vill erbjuda fiberlösningar till de som bor på andra sidan en kommungräns. Kommunala bolag får bara ha verksamhet i den egna kommunen enligt lokaliseringsprincipen. Om kommuner vill och tillåter bolag att bygga ut fiber över kommungränserna bör inte lagstiftningen försvåra för detta.

Moderaterna anser att lokaliseringsprincipen inte ska stå i vägen för att bygga bredband över kommungränser i de fall då det är den samhällsekonomiskt bästa lösningen. För att lösa det och underlätta för alla att få tillgång till bredband vill vi göra nödvändiga justeringar i kommunallagen. Denna uppfattning delas av PTS som menar att kommunala stadsnät bör ges möjlighet att bygga ut fibernät i gränsområden i en annan kommun som saknar tillgång till fiber och att ett undantag från lokaliseringsprincipen därför införs för sådan utbyggnad.

Trafikverket, Svenska kraftnät och ett antal ytterligare statliga aktörer har fibernätverk som sträcker sig över Sverige men som inte är fullt utnyttjade. Att tillgängliggöra dessa fibernät i statlig ägo för marknaden skulle kunna bidra till målet om tillgång till bredband och samtidigt kunna bidra till en mer driftsäker nätverksstruktur om dessa fibernät sammankopplades. Det är i sammanhanget viktigt att betona att nationella säkerhetsintressen beaktas i processen.

Jessica Rosencrantz (M)

Edward Riedl (M)

Anders Hansson (M)

Sten Bergheden (M)

Sofia Westergren (M)