

Motion till riksdagen 2017/18:3833

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 regeringen bör tillsätta ett transportpolitiskt råd med syfte att granska och utvärdera investeringar i transportinfrastruktur utifrån ett transportpolitiskt ramverk och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för en gränsöverskridande infrastrukturplanering med våra grannländer och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Trafikverket 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.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att alla större planerade infrastrukturprojekt ska genomgå en second opinion – att en extern part genomför en samhällsekonomisk analys – samt att kostnadsuppföljningar bör göras för att utvärdera om den initiala budgeten följdes, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
6. 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.
7. 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.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska verka för att Sverige liksom övriga medlemsländer skyndsamt implementerar det fjärde järnvägspaketet och tillkännager detta för regeringen.

9. 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.
10. 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 detta tillkännager riksdagen för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att differentiera banavgifterna ytterligare i syfte att få fler att välja tåget och optimera utnyttjandet av järnvägen över dygnets 24 timmar genom att banavgifterna på vissa tider av dygnet blir lägre än de är i dag, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda ett system för regressrätt på järnvägen i syfte att ge transportörerna en möjlighet att från infrastrukturförvaltaren återkräva ersättning som de blivit skyldiga att betala på grund av problem med infrastrukturen, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör agera för att stärka Trafikverkets roll gentemot de regionala kollektivtrafikmyndigheterna när det gäller att stötta dessa i framtagande av regionala trafikförsörjningsprogram, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
14. 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 detta tillkännager riksdagen för regeringen.
15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda ett nationellt trafikförsörjningsprogram för järnvägen och tillkännager detta för regeringen.
16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en översyn bör göras av hur sanktionsavgifter utdöms inom åkerinäringen med syfte att bekämpa de som systematiskt fuskar snarare än de som någon gång gör fel, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör 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 tillkännager detta för regeringen.
18. 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 delningsekonomin i branschen och tillkännager detta för regeringen.
19. 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.
20. 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.
21. 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.
22. 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 tillkännager detta för regeringen.
23. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över hur flygledningstjänsterna kan anpassas för att möta framtidens hot och möjligheter och tillkännager detta för regeringen.
 24. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör göra en översyn av kraven på historiska fordon i syfte att underlätta dokumentationshanteringen och tillkännager detta för regeringen.
 25. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör agera i EU för ett förenklat regelverk kring mc-körkort med syfte att effektivisera processen och tillkännager detta för regeringen.
 26. 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.
 27. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en generell översyn av körkortsutbildningen för större effektivitet och genomlysning av de olika momenten som ingår och tillkännager detta för regeringen.
 28. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör 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 ge Trafikverket i uppdrag att höja maxhastigheten på lämpliga motorvägssträckor till 130 km/h och tillkännager detta för regeringen.
 32. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inkludera mc i nollvisionen och tillkännager detta för regeringen.
 33. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör agera mot svarta bilskolor genom att bl.a. se över möjligheten att ytterligare begränsa antalet handledarskap per person och tillkännager detta för regeringen.
 34. 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.
 35. 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.
 36. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att främja framväxten av delningsekonomin inom transportsektorn och tillkännager detta för regeringen.
 37. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna att differentiera trängselskatterna i Stockholm och Göteborg i syfte att gynna miljövänliga fordon och tillkännager detta för regeringen.

38. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa ett system med reduktionsplikt för fordonsflottan i syfte att minska koldioxidutsläppen från transportsektorn och tillkännager detta 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 regeringen ska verka för att ett teknik- och kostnadsneutralt bonus–malus-system införs och tillkännager detta för regeringen.
41. 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.
42. 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.
43. 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.
44. 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.
45. 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.
46. 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.
47. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en teknikneutral utbyggnad av bredband i hela landet och tillkännager detta för regeringen.
48. 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 tillkännager detta för regeringen.

Motivering

En väl fungerande infrastruktur har en avgörande betydelse för att hålla ihop Sverige och skapar möjligheter för jobb och tillväxt i hela landet. Det är en nödvändighet för att människor ska kunna pendla till och från jobbet och för att svenska företag ska klara sig i en allt hårdare internationell konkurrens.

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. Den kommande 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 därför tillsätta och avsätta medel för ett transportpolitiskt råd som ska granska och utvärdera infrastrukturpolitiken utifrån ett transportpolitiskt ramverk. Detta ramverk ska bygga på principen att de sammanlagda infrastruktuursatsningarna som beslutas om inför varje ny nationell plan uppvisar en gemensam samhälls-ekonomisk 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 fördelningsskäl eller regionalpolitiska skäl, men de ska i så fall föregås av en motivering från regeringens sida. Samtidigt är det avgörande att de samhälls-ekonomiska 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.

Vi vill därför 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 kommer 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. Den nuvarande regeringen har hittills uppvisat brister vad gäller den gränsöverskridande planeringen av infrastrukturen. Det finns behov av ett mer systematiskt 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. Under 2017 började 100 av Volvos självkörande bilar att köra på vägarna i Göteborg. Det pågår vidare 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. Regeringen bör därför ge Trafikverket 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.

Infrastrukturinvesteringar ska alltid föregås av noggranna utredningar. Trafikverket genomför idag värderingar av olika projekts samhällsekonomiska nyttor och effekter. Moderaterna ser dock behov av att öka transparensen och kostnadsuppföljningen för varje stort infrastrukturprojekt. Vårt mål är att undvika en situation där beslutade projekt fortskrider trots kostnadsöverskridningar eller felkalkyleringar. Därför vill vi att en second opinion, en samhällsekonomisk analys och en kostnadsuppföljning ska genomföras vid planerandet och byggandet av alla större planerade infrastrukturprojekt.

I Sverige finns 43 000 mil enskild väg som förvaltas av 23 000 olika väghållare. Av de enskilda vägarna är 7 600 mil 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.

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.

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. Regeringen bör därför konsekvent och 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 samtidigt begär 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 fusket 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 få fler att välja tåget och använda vår järnväg effektivare under dygnets alla timmar vill vi utreda möjligheten att sänka banavgiften under vissa tider av dygnet. Därför bör Trafikverket få i uppgift att undersöka möjligheten att differentiera banavgifterna ytterligare i syfte att optimera och effektivisera utnyttjandet av järnvägen över dygnets 24 timmar. Med vårt förslag höjs inga banavgifter utan tvärtom sänks de vissa tider under dygnet, och vi får en smartare användning av vårt järnvägssystem där fler väljer tåget.

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, desto mer kan det offentligas trafikknaster minska samtidigt som en god trafikförsörjning upprätthålls.

Järnvägen behöver fler styrmedel som möjliggör en effektivare användning av anläggningen. Införandet av regress på järnvägen skulle innebära att den aktör som drabbas av förseningar har möjlighet att kräva ersättning av den part som förorsakat samma försening. En sådan modell skulle stärka incitamenten för exempelvis anläggningshållaren att bättre underhålla sitt system och därmed minska förseningarna. Därför bör ett system för regress utredas i syfte att reducera störningar på järnvägen.

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.

Transportstyrelsen har genom en utredning av sin egen verksamhet visat att det finns en rad brister i det egna arbetet, samt en rad särregler som försämrar konkurrensvillkoren för svenska åkerier. Det är därför angeläget att göra en översyn av hur sanktionsavgifter utdöms inom åkerinäringen med syfte att bekämpa de som systematiskt fuskar snarare än de som någon gång råkar göra fel. I en sådan översyn bör fokus ligga på att nuvarande tillsynsavgifter och sanktionsavgifter utformas mer proportionerligt. Vi anser även att man bör överväga att tillåta mindre avvikelser på upp till fem procent från kör- och vilotiderna i likhet med exempelvis Danmark.

Riksdagen har riktat ett tillkännagivande till regeringen om att underlätta tolkningen av kör- och vilotiderna. Sveriges åkeriföretag bör inte ha både 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. Därför bör regeringen 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 den nya 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. Regeringen bör därför överväga 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 fråga om hur de ska klara sitt uppdrag att kontrollera den olagliga yrkestrafiken förvärrar detta. De olagliga transportererna 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. Regeringen bör 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 uppdaterad och i vissa delar komplicerad.

Moderaterna vill skapa en modern taxibransch som underlättar för både taxiförare och kunder. Ett ökat delande av persontransporter skulle öka effektiviteten i ekonomin samt minska transporterens 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 alltmer 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 så kallad 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. Regeringen bör 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 så kallad hubb i Norden. Utbyggnaden av Arlanda ska även kombineras med att staten förstärker infrastrukturerna 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 driftsbidrag 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 driftsstöd. Med en sådan modell skulle flyget kunna finansiera sig självt utan att påverka statsbudgeten samtidigt som flygets framtid i hela Sverige säkras. Regeringen bör se över huruvida en sådan modell är lämplig att införa och hur detta eventuellt ska gå till.

Tack vare digitaliseringen kan enskilda flygplatsers flygledning skötas digitalt. I grunden är det positivt då verksamheten effektiviseras. Det finns dock kloka invändningar mot att låta systemet införas på alltför många flygplatser. Givet det försämrade säkerhetspolitiska läget kan det vara oklokt att låta strategiskt viktiga flygplatser, som exempelvis Visby, fjärrstyras. En översyn bör därför göras för att se över hur flygledartjänsterna kan anpassas för att möta framtidens hot och möjligheter på bästa sätt.

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. Vi anser därför att regeringen bör inleda en översyn av kraven på dokumentation kring historiska fordon.

Antalet motorcyklar på våra vägar ökar 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 möjligheterna att ge de rättsvårdande myndigheterna större befogenheter gentemot den enskilda föraren som misstänks använda sig av ett ogiltigt eller ett förfalskat körkort ses över.

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 hävdade 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 regeringen bör skärpa kraven vad gäller uppvisande av giltigt körkort 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 mellan den 1 december–31 mars vid vinterväglag. Det är även tillåtet att använda dubbdäck mellan 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. Regeringen 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.

Moderaterna anser även att hastigheterna på våra vägar ska anpassas efter vägens standard och trafikflöde för att förbättra framkomligheten. Många av Sveriges motorvägar håller en hög standard, vilket möjliggjorde en höjd maxhastighet från 110 km/h till 120 km/h under alliansregeringens år vid makten. Generellt är dödsolyckor på Sveriges motorvägar mycket ovanliga och inträffar främst på de smala motorvägarna. Därför bör Trafikverket få i uppdrag att höja maxhastigheten på de motorvägar som håller en hög säkerhetsstandard och har erforderlig bredd till 130 km/h. En sådan höjning gör att maxhastigheten i Sverige anpassas efter andra europeiska länder som exempelvis Tyskland där maxhastigheter över 130 km/h inte är ovanliga. Moderaterna vill slå vakt om trafiksäkerheten samtidigt som framkomligheten värnas. Höjningen av maxhastigheten på enskilda motorvägssträckor bör därför kombineras med en översyn av hastigheterna i städer och tätorter som på sina håll kan behöva sänkas av trafiksäkerhetsskäl.

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 anpassat 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 utbredd problem och leder till en osund konkurrens. Sveriges Trafikskolors 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. Vi 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 kronor. 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 för att ha råd med ett körkort en inkomst. 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 viktigt 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. 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.

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 transporterna 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 såväl som ökad elektrifiering kan användas för att ersätta fossila drivmedel i vägtrafik samt luft- och sjöfart.

Moderaterna tror att ökad elektrifiering kan bidra till ett mer hållbart transportsystem. Beräkningar som WSP har gjort visar att två tredjedelar av lastbilstransporterna i Sverige skulle kunna utföras på elvägar 2030. Det skulle minska energianvändningen med runt 10 terawattimmar per år. Vi anser därför att det är angeläget att regeringen ger Trafikverket i uppdrag att inkludera utbygganden av elvägar i den kommande nationella planen.

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 påлага 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 bilar i bilpooler eller 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. Regeringen bör därför agera för att främja framväxten av delningsekonomin inom transportsektorn genom att exempelvis uppmuntra bilpooler, cykeldelning och samåkning.

I dag tas trängselskatterna i Stockholm och Göteborg ut lika oavsett vilket typ av fordon som används. Fram till och med 2012 var miljöbilar undantagna från trängselskatt, vilket premierade användandet av dessa typer av fordon. Moderaterna vill se över möjligheterna att differentiera trängselskattesystemet på ett sätt som gynnar miljövänliga bilar. Ett sådant system kan bidra till att minska luftföroreningarna i städerna.

Ett system med reduktionsplikt för fordonsflottan bör införas i syfte att minska koldioxidutsläppen från transportsektorn. Systemet bygger på att det fossila bränslet successivt blandas ut med biobränsle. Därmed kan utsläppen från den befintliga bilparken minska utan att hela bilparken behöver bytas ut före år 2030. Samtidigt skapar reduktionsplikten långsiktiga spelregler för producenterna av biobränsle, vilket är nödvändigt för att öka investeringarna i branschen.

Utvecklingen av grönt flygbränsle går framåt. Genom bl.a. Fly Green Fund har flera flygningar med grönt flygbränsle genomförts. Tack vare vår goda tillgång på 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 Sveriges gröna näringar.

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. Det förslag som regeringen har presenterat är dock problematiskt då det leder till en överbeskattning där malusen är större än bonusen, och regeringen tycks 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 sjöfartsstöd. Detta leder till att de många gånger avstår från att registrera fartyg i Sverige. Det bör därför utredas om förhandsbesked om sjöfartsstöd kan ges i syfte att öka antalet registrerade fartyg i Sverige.

Både järnvägsnät och vägnät lider runt om i vårt land på sina håll av kapacitetsbrist. Att öka andelen transporter till sjöss innebär att vi på ett effektivt sätt kan optimera användningen av vårt transportsystem. Ska sjöfarten bli mer konkurrenskraftig behövs en god tillgänglighet till våra hamnar. Tåg och lastbilar behöver utan svårighet kunna lasta om i hamnarna för att vattenvägarna ska nyttjas till fullo. Därför bör regeringen säkerställa att infrastrukturen till och från våra hamnar fungerar väl.

Sjöfarten har stor betydelse för det svenska transportsystemet. Vikten av att värna och utveckla våra stora hamnar genom att exempelvis säkerställa tillräckliga djup i våra större hamnar kan inte understrykas nog. Ungefär 90 procent av Sveriges utrikeshandel, mätt i volym, transporteras sjövägen, vilket innebär cirka 180 miljoner ton transporterat gods. Vid sidan av dessa godstransporter transporteras ungefär 30 miljoner passagerare per år med färja till och från Sveriges grannländer.

2016 infördes tonnageskattesystemet i Sverige som länge efterfrågats av sjöfartsnäringsen. Syftet med skatten är att stärka svenska rederier och ge dem likvärdiga konkurrensvillkor jämfört med andra länder i Europa. Det finns anledning att tro att systemet kan bli mer inkluderande ifall vissa justeringar görs gällande exempelvis

fartygsstorlek. Moderaterna vill därför se över möjligheten att justera tonnageskatte-
stemet i syfte att stärka svensk sjöfarts konkurrenskraft.

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.

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 el-assistans. El-assistansen 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 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 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.

It och post

I ett alltmer 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 utbyggnaden 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 alltmer 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.

Postservicen är en viktig samhällsfunktion och ska fungera i hela landet. Människor måste kunna lita på att brev och paket kommer fram i tid oavsett var man bor i Sverige. Regeringen har det yttersta ansvaret för att detta ska fungera. Postnord har just nu stora problem som har sin grund i sjunkande lönsamhet och lägre volymer, och det är en utmaning som behöver hanteras. Vi välkomnar att det nu görs en översyn av postlagstiftningen.

Jessica Rosencrantz (M)

Edward Riedl (M)

Boriana Åberg (M)

Sten Bergheden (M)

Erik Ottoson (M)