

Kommittémotion

Motion till riksdagen 2015/16:3148

av Robert Halef m.fl. (KD)

Utgiftsområde 22 Kommunikationer

Innehållsförteckning

Förslag till riksdagsbeslut	2
Tabeller	5
1. Kristdemokraternas syn på kommunikationer och transporter	6
2. Fossiloberoende fordonsflotta 2030	7
2.1. Höjd fordonsskatt	7
2.2. Utbyggnad av laddinfrastruktur	8
3. Trafiksäkerhet	8
3.1. Nolltolerans mot alkohol i trafiken	8
3.2. Inför vinterdäckskrav på släpvagn	9
3.3. Skärpta regler vid användning av drönare	10
4. Infrastrukturprojekt inom Sverigeförhandlingen	10
5. Östlig förbindelse	11
6. Ett robust väg- och järnvägsnät	12
6.1. Ökade investeringar till drift och underhåll av järnvägen	12
6.2. Väg- och järnvägsunderhållet på landsbygden	13
7. Bilen – en nödvändighet	14
7.1. Nej till regeringens indexering av bensin- och dieselskatten	14
7.2. Förläng giltighetstiden för kunskaps- och körprov	15
8. Stärk förutsättningarna för den svenska sjöfarten	15
8.1. Inför ett svenskt tonnageskattesystem	16
8.2. ”En dörr in”	16
8.3. Svaveldirektivet	17
9. Bättre konkurrensvillkor inom åkerinäringen	17

9.1. Tillåt tyngre och längre lastbilar	18
10. Cykeln	18
11. Kollektivtrafik	19
11.1. Kollektivtrafik på landsbygden	19
12. Flyget	20
12.1. Konkurrenskraftiga regionala flygplatser	20
12.2. Ett fossilfritt flyg	21
13. Stoppa fusket inom taxibranschen	21
14. It och bredband	22
14.1. Inför RIT-avdrag	23

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen anvisar anslagen för 2016 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer enligt förslaget i tabell 1 i motionen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att prioritera arbetet med att minska transportsektorns koldioxidutsläpp för att nå en fossiloberoende fordonsflotta 2030 och ett klimatneutralt Sverige 2050 och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en höjning av fordonsskatten genom en höjning av koldioxidbeloppet och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bygga ut laddinfrastrukturen för publik laddning av elbilar och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att fortsätta det förebyggande arbetet gällande nolltolerans mot alkohol och narkotika i trafiken och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att polisen ska ges tillräckliga resurser för nykterhetskontroller och möjlighet att kunna beivra överträdelser och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att straffet för rattfylleri och grovt rattfylleri bör skärpas och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att alkolås eller annan teknik som förhindrar rattfylleri ska bli obligatorisk i alla nya bilar i Sverige och tillkännager detta för regeringen.

9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa ett förbud mot eftersupning och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa ett krav på alkoholtest för piloter och besättningspersonal vid på- och avstigning på flyget och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utvärdera effekterna av den nya bestämmelsen om vinterdäckskrav för tunga fordon och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa vinterdäckskrav på tillkopplade släpfordon på över 3,5 ton och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Transportstyrelsen i uppdrag att se över och föreslå skärpta regler vid användning av drönare för att säkra flygsäkerheten och tillkännager detta för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att den som styr drönaren bör straffbeläggas med böter när trafiksäkerheten hotas och tillkännager detta för regeringen.
15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att fortsätta arbetet med Sverigeförhandlingen och tillkännager detta för regeringen.
16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att pröva förutsättningarna för en finansieringslösning av en östlig förbindelse som knyter samman trafikledsförbindelsen kring Stockholm och tillkännager detta för regeringen.
17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att öka resurserna för drift och underhåll av järnvägen och tillkännager detta för regeringen.
18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att drift och underhåll av järnvägen även i fortsättningen ska upphandlas i konkurrens och tillkännager detta för regeringen.
19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket bör stärka sina funktioner för tillstånds- och leveranskontroll samt uppföljning vid upphandling av järnvägsunderhållet och tillkännager detta för regeringen.
20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att pröva möjligheterna för tyngre och längre godståg och tillkännager detta för regeringen.
21. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att öka resurserna för väg- och järnvägsunderhållet på landsbygden och tillkännager detta för regeringen.
22. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om höjd milersättning samt höjd beloppsgräns för arbetsresor och tillkännager detta för regeringen.

23. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förlänga giltighetstiden för godkänt kunskapsprov eller körprov för körkortsbehörighet B till sex månader och tillkännager detta för regeringen.
24. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa ett svenskt tonnageskattesystem och tillkännager detta för regeringen.
25. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa en garanti att företag bara behöver lämna en uppgift en gång till myndigheterna, en s.k. en dörr in och tillkännager detta för regeringen.
26. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över utformningen av sanktionssystemet för efterlevnad av svaveldirektivet för att främja en sund konkurrens och tillkännager detta för regeringen.
27. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillsätta en utredning för att stärka svensk åkerinäringens konkurrenskraft och tillkännager detta för regeringen.
28. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillåta tyngre och längre lastbilar upp till 74 ton och 30 meter och tillkännager detta för regeringen.
29. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att fortsätta det förebyggande arbetet för att minska antalet cykelolyckor och tillkännager detta för regeringen.
30. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att öka resurserna för cykelfrämjande åtgärder samt framtagande av en nationell cykelstrategi och tillkännager detta för regeringen.
31. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ökade investeringar till kollektivtrafik på landsbygden och tillkännager detta för regeringen.
32. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Bromma ska fortsätta utvecklas som nav för de regionala flyglinjerna och tillkännager detta för regeringen.
33. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att finansieringsformen för icke-statliga flygplatser behöver ses över och tillkännager detta för regeringen.
34. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att fossilfria bränslen bör användas för flyg i Sverige och tillkännager detta för regeringen.
35. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att goda informationsinsatser och utökad tillsynskontroll är nödvändiga för att säkerställa efterlevnaden av de nya reglerna inom taxinäringen och tillkännager detta för regeringen.
36. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att fortsätta satsningen på bredbandskoordinatorer och tillkännager detta för regeringen.

37. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att utvidga avdragen för hushållsnära tjänster till att omfatta även it-tjänster i hemmet och tillkännager detta för regeringen.

Tabeller

Tabell 1. Kristdemokraternas förslag till anslag för 2016 uttryckt som differens gentemot regeringens förslag (tusental kronor).

Tusental kronor

Ramanslag	Regeringens förslag	Avvikelse från regeringen (KD)	
1:1	Utveckling av statens transportinfrastruktur	23 454 645	-149 000
1:2	Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	20 973 147	-75 000
1:3	Trafikverket	1 297 029	
1:4	Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål	388 308	
1:5	Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur	162 284	
1:6	Ersättning avseende icke statliga flygplatser	82 513	
1:7	Trafikavtal	831 000	
1:8	Viss internationell verksamhet	25 837	
1:9	Statens väg- och transportforskningsinstitut	48 224	
1:10	Från EU-budgeten finansierade stöd till	348 500	
	Transeuropeiska nätverk		
1:11	Trängselskatt i Stockholm	1 388 536	
1:12	Transportstyrelsen	2 042 605	
1:13	Trafikanalys	67 270	
1:14	Trängselskatt i Göteborg	1 011 019	
1:15	Sjöfartsstöd	1 604 000	
2:1	Post- och telestyrelsen	28 087	
2:2	Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning	140 278	
2:3	Grundläggande betaltjänster	35 600	
2:4	Informationsteknik och telekommunikation	12 094	
2:5	Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation	126 014	
2:6	Gemensamma e-förvaltningsprojekt av strategisk betydelse	55 046	
	Summa	54 122 036	-224 000
	<i>Specificering av anslagsförändringar</i>		
1:1	Kollektivtrafik landsbygd		-149 000
1:1	Cykelsatsning		

Tabell 2. Kristdemokraternas förslag till anslag för 2016 till 2019 uttryckt som differens gentemot regeringens förslag (miljoner kronor).

Utgiftsområde 22 Kommunikationer		2016	2017	2018	2019
1:1	Utveckling av statens transportinfrastruktur	-149	-209	-135	-155
1:2	Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	-75	-75	-75	-75
	Summa	-224	-284	-210	-230
<i>Specificering av anslagsförändringar</i>					
1:1	Kollektivtrafik landsbygd	-149	-159	-160	-180
1:1	Cykelsatsning		-50	+25	+25

1. Kristdemokraternas syn på kommunikationer och transporter

Bra kommunikationer är en förutsättning för att Sverige ska kunna utveckla sitt välstånd, öka sysselsättningen och stärka sin konkurrenskraft. För ett glest befolkat land som Sverige är transporterna av särskilt stor betydelse. Kristdemokraternas transportpolitik utgår ifrån att människor ska kunna bo och arbeta i hela landet. Ett väl utbyggt och effektivt transportsystem av vägar, järnvägar, flygförbindelser, sjöfart samt snabba tele- och datakommunikationer är därför en viktig förutsättning för hela Sveriges framtida utveckling.

Effektiva kommunikationer och transporter är också avgörande för att företag ska kunna ha kvar verksamhet även på mindre orter och möjliggöra för arbetspendling till och från städerna. Underhåll och nyutbyggnad av järnvägar, vägar och kollektivtrafik måste ske för att säkra goda kommunikationer i hela landet och möjliggöra för ett ökat bostadsbyggande. Vi vill bland annat se ökad trafiksäkerhet på våra vägar, förbättrade konkurrensvillkor inom åkeri- och sjöfartsnäringen, minskat fusk inom taxibranschen samt ökade investeringar till drift och underhåll av järnvägen. Laddinfrastrukturen för elbilar ska byggas ut och flygets miljöpåverkan minskas.

Tillgång till bredband är avgörande för att människor ska kunna tillhandahålla god kommunikation, driva företag samt jobba och studera på distans. Kristdemokraternas utgångspunkt är att kommunikationstjänster och bredband i första hand ska tillhandahållas av marknaden men att staten ska säkerställa goda villkor och undanröja hinder för utvecklingen. Vi vill se en fortsatt utbyggnad av it–infrastrukturen såväl nationellt, regionalt som lokalt och inom ramen för landsbygdsprogrammet bidra till bredbandsutbyggnad på gles- och landsbygden.

Ett välutvecklat transportsystem har inte enbart positiva effekter utan belastar också miljön. Kristdemokraterna utgår ifrån förvaltarskapsprincipen som innebär att vi har ett

ansvar för våra medmänniskor och vår miljö, men också ett ansvar att utveckla och förvalta de tillgångar vi har. Vi anser att Sverige måste bryta sitt beroende av fossila bränslen inom transportsektorn. Kristdemokraterna vill främja teknikutvecklingen för att nå ett mer hållbart transportsystem.

2. Fossiloberoende fordonsflotta 2030

Den största utmaningen när det gäller att bryta Sveriges beroende av fossila bränslen är transportsektorn. Inrikestransporterna står för ungefär en tredjedel av Sveriges totala utsläpp. Energianvändningen i transportsektorn har på senare år minskat men fossila bränslen är fortfarande basen och stod för 88 procent av energianvändningen i inrikestransporterna under 2014.¹ Transportsektorn bidrar med den största nationella påverkan på klimatet och är den sektor som är mest importberoende av energiråvara.

Kristdemokraterna och övriga allianspartier genomförde under sin tid i regeringsställning en lång rad insatser för ett mer fossilfritt Sverige. I dag kan vi se resultaten av dessa. Vägtransporternas utsläpp minskar, nya bilars utsläpp har minskat rejält och andelen förnybara drivmedel har ökat kraftigt, inte minst HVO-drivmedel. Sverige är i dag det land i EU som har högst andel förnybar energi. Kristdemokraterna vill fortsätta arbetet med att stärka svensk miljö- och klimatpolitik.

Kristdemokraterna har också drivit frågan om att införa ett så kallat bonus–malus-system där miljöanpassade fordon med relativt låga utsläpp av koldioxid får en bonus vid inköpstillfället medan fordon med höga utsläpp av koldioxid får högre skatt. Vi är därför positiva till att regeringen tillsatt en statlig samordnare med uppdrag att utforma ett sådant system. Uppdraget ska redovisas senast den 29 april 2016.

För att nå målet om fossiloberoende fordonsflotta år 2030 och ett klimatneutralt Sverige 2050 behövs fler politiska insatser för att påskynda omställningen till en mer fossilfri transportsektor och ett miljövänligare klimat.

2.1. Höjd fordonsskatt

Det krävs långsiktiga och effektiva styrmedel för ökad användning av förnybara drivmedel med hög klimatprestanda och eldrift samt mot effektivare transporter. För att nå de uppsatta klimatmålen är det nödvändigt att fasa ut de fossildrivna fordonen och premiera miljövänliga bilar. Kristdemokraterna föreslår därför en höjning av fordonsskatten genom en höjning på koldioxidbeloppet. Det är en viktig åtgärd för att minska de fossila utsläppen inom transportsektorn. Med en höjning av fordonsskatten är det dessutom fordonets miljöprestanda som ligger till grund för beskattningen och inte

¹ Energimyndigheten (2015-09-11).

<https://www.energimyndigheten.se/Press/Pressmeddelanden/Bensin-minskar-och-fornybart-okar-i-svenska-transporter/>

avstånd. Denna skattehöjning beräknas öka statens skatteintäkter med 400 miljoner 2016 och därefter 800 miljoner årligen.

2.2. Utbyggnad av laddinfrastruktur

Försäljningen av laddhybrider och elbilar har utvecklats mycket snabbt på senare år. Supermiljöbilspremien som infördes av alliansregeringen 2012 har bidragit till denna utveckling. Sedan 2012 har antalet elbilar ökat från cirka 1 200 till 12 000 stycken i dag.² För att uppmuntra konsumenterna att köpa laddhybrider och elbilar är det viktigt att laddinfrastrukturen i Sverige utvecklas. Det stora hindret för ökad andel elbilar idag är osäkerheten som följer med den hittills dåligt utbyggda infrastrukturen, den så kallade räckviddsängesten. Vi föreslår fortsatt stöd till investeringar i laddinfrastruktur. Stödet ska kunna ges till företag, bostadsrättsföreningar, privata och kommunala bostadsföretag samt kommuner runt om i landet och ska kunna användas till publikt tillgängliga laddstolpar för såväl snabbladdning som normalladdning.

Kristdemokraterna lägger därför 125 miljoner kronor per år under perioden 2016–2019 på utbyggd laddinfrastruktur. Vi tror att detta är en viktig satsning för att nå målet om fossiloberoende fordonsflotta år 2030.

3. Trafiksäkerhet

Varje människa som dör eller skadas svårt i trafiken är en tragedi. Risken att omkomma är fortfarande betydligt högre inom vägtrafiken än inom andra trafikslag, särskilt utsatta är cyklister och motorcyklister. Under 2014 omkom 270 personer i vägtrafiken och över 2 400 personer skadades mycket allvarligt, enligt Transportstyrelsens statistik.³

Sverige är i dag ett av världens mest trafiksäkra länder men Kristdemokraterna anser att arbetet med att förverkliga en nollvision om antalet omkomna och allvarligt skadade i trafiken måste intensifieras för att nå etappmålet för 2020, vilket innebär att antalet omkomna i trafiken 2020 inte får vara fler än 220. En viktig aspekt för att förbättra trafiksäkerheten är att minska alkoholen i trafiken, upprusta och förbättra vägnätet samt kontroll och efterlevnad av hastighetsbegränsningar.

3.1. Nolltolerans mot alkohol i trafiken

Av alla omkomna i vägtrafiken har 26 procent, under de senaste tre åren, omkommit i en alkohol- och/eller narkotikarelaterad vägtrafikolycka. För 2014 betydde det i reella

² Elbilsstatistik (2015-09-25).

<http://elbilsstatistik.se/>

³ Transportstyrelsen (2015-09-11).

<http://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/statistik-och-register/Vag/Olycksstatistik/Polisrapporterad-statistik/Nationell-statistik/>

tal 67 personer.⁴ Varje år skadas flera hundratals människor allvarligt i olyckor där alkohol- och/eller narkotika är inblandat. Kristdemokraterna anser att det inte under några som helst omständigheter ska vara tillåtet att köra med alkohol eller andra droger i kroppen, varken på land, på sjön eller i luften. Det är därför viktigt att fortsätta det förebyggande arbetet gällande nolltolerans mot alkohol och narkotika i trafiken och se till att polisen ges tillräckliga resurser för nykterhetskontroller och möjlighet att kunna beivra överträdelser.

I dag är straffet för rattfylleri böter eller fängelse i högst 6 månader och för grovt rattfylleri fängelse i högst två år. Vi anser att straffet är för lågt i jämförelse med både den risk och de konsekvenser alkoholpåverkade personer medför och orsakar i trafiken. Vi anser därför att straffet för rattfylleri samt grovt rattfylleri bör skärpas. Alkolås eller annan teknik som förhindrar rattfylleri bör också bli obligatoriskt i alla nya bilar i Sverige.

Kristdemokraterna har också länge drivit frågan om ett förbud mot eftersupning som innebär att det inte är tillåtet att dricka alkohol de första sex timmarna efter en trafikolycka. I dag är det nämligen möjligt för rattfyllerister att gå fria när de hävdar att det druckit efter och inte före en bilolycka, eftersom det inte har varit möjligt att bevisa när föraren intagit alkohol. Riksdagspartierna har varit eniga i frågan om ett införande av eftersupning, men regeringen har valt att gå på samma linje som presenterades i promemorian Ds 2013:28 ”Straffansvar för eftersupning”, att det inte är ett brott i sig att dölja sitt brott.⁵ Kristdemokraterna är mycket kritiska till regeringens slutsats och anser att människor som utsätter sina medtrafikanter för fara ska stoppas och inte komma undan på grund av ett kryphål i lagen. Vi anser därför att ett förbud mot eftersupning bör införas.

Vi vill även införa alkotester för piloter och besättningspersonal på flyget. Det har uppdagats i ett flertal fall där anställda på flyget ertappats med att vara alkoholpåverkade i tjänsten, något som kan medföra en stor risk för passagerarnas säkerhet och öka risken för flygplansolyckor. Kristdemokraterna anser därför att det ska finnas krav på alkoholtest för såväl piloter som besättningspersonal vid på- och avstigning för att säkerställa passagerares trygghet och säkerhet.

3.2. Inför vinterdäckskrav på släpvagn

Sedan den 1 januari 2013 är det vinterdäckskrav även på tunga fordon i Sverige. På tunga lastbilar, tunga bussar och personbilar klass 2 med en totalvikt på över 3,5 ton

⁴ Trafikverket (2015-09-11).

<http://www.trafikverket.se/DDD/Dont-Drink-and-Drive/Fakta-om-alkohol-i-trafiken/>

⁵ Departementsskrivelse – Straffansvar för eftersupning Ds 2013:28 (2013).

<http://data.riksdagen.se/fil/EB9EBABA-AAF3-462B-8A68-D6D2A87013CF>

finns numera krav på vinterdäck eller likvärdig utrustning på fordonets drivaxel när vinterväglag råder. Bestämmelsen infördes efter ett initiativ av Trafikverket och Transportstyrelsen mot bakgrund av att en betydande andel tunga fordon varit inblandade i olyckor och störningar i trafiken under vinterhalvåret.

Krav på vinterdäck gäller dock endast på fordonets drivaxel men inte på tillhörande släps hjul. Släpvagn på över 3,5 ton omfattas således inte av kravet. Detta är en trafiksäkerhetsrisk och kan komma att få förödande konsekvenser vid ett vinterväglag med is, snö, snömodd eller frost.

Tunga fordon med ekipage utan vinterdäck kan utgöra en fara i trafiken. Om väggreppet är sämre på släpets hjul än det drivande fordonets hjul, finns en risk att ekipaget viker sig vid inbromsning när vinterväglag råder. Ett exempel på detta är den stora olyckan som inträffade på Tranarpsbron i norra Skåne i januari 2013 då en människa dödades och 46 skadades.

Nu har det gått mer än två år sedan den nya bestämmelsen om vinterdäckskrav för tunga fordon trädde i kraft. Kristdemokraterna anser att det är dags att utvärdera effekterna av de nya reglerna och om antalet trafikolyckor med tunga fordon minskat som en följd av kravet på vinterdäck. Vi anser också att vinterdäckskrav på tillhörande släpvagn över 3,5 ton bör införas för att minimera risken att tillkopplade släpfordon viker sig vid inbromsning.

3.3. Skärpta regler vid användning av drönare

Under det senaste året har ungefär 15 allvarliga incidenter med drönare rapporterats på skyddade luftrum i Sverige. En trend som visar på fler drönarincidenter jämfört med tidigare år. En kollision mellan en drönare och flygplan skulle med största sannolikhet få ödesdigra konsekvenser för flygplanet och riskera många människors liv. De rapporterade incidenterna har orsakat kostsamma utgifter då både flygplatser tvingats stänga och flyg ställts in.

För att motverka denna allvarliga utveckling och förhindra potentiella trafiksäkerhetsrisker i luftrummet anser Kristdemokraterna att Transportstyrelsen bör ges i uppdrag att se över och föreslå skärpta regler gällande användningen av drönare för att säkra flygsäkerheten med anledning av det ökade antalet drönare i luftrummet. Vi anser också att den som styr drönaren bör straffbeläggas med böter när flygsäkerheten hotas.

4. Infrastrukturprojekt inom Sverigeförhandlingen

Det byggs nu infrastruktur som aldrig förr runt om i vårt land. Kristdemokraterna har tillsammans med övriga allianspartier i regering varit med och kraftigt ökat anslagen till

långsiktiga infrastrukturåtgärder. Inom den nationella transportplanen avsatte alliansregeringen 522 miljarder kronor för perioden 2014–2025 till infrastruktursatsningar. Den 1 juli 2014 tog alliansregeringen initiativet till det så kallade Sverigebygget, numera Sverigeförhandlingen, ett initiativ som syftade till att möjliggöra ett antal långsiktiga och genomgripande satsningar i ett åtgärds paket för bland annat järnväg, vägar och utbyggd kollektivtrafik.

Satsningen var Kristdemokraternas och de övriga allianspartiernas sätt att ta ett samlat grepp om infrastruktur och bostadsbyggande för att knyta ihop landet. Sverigeförhandlingen inkluderar nya stambanor för höghastighetståg, ytterligare en fast förbindelse mellan Sverige och Danmark, förhandlingar om kollektivtrafik och annan infrastruktur samt pröva förutsättningarna för att bygga ut järnvägen i norra Sverige. En förhandlingsperson har tillsatts för att skapa samordningsvinster och för att säkerställa en ansvarsfull finansiering.

Med tanke på hur den nuvarande regeringen har hanterat viktiga transportpolitiska frågor, som bland annat frysningen av motorvägsbygget Förbifart Stockholm och hotet om nedläggning av Bromma flygplats, finns det tyvärr goda skäl att tvivla på regeringens ambitioner vad gäller Sverigeförhandlingen. Regeringens beslut att frysa bygget av Förbifart Stockholm innebar stora merkostnader för skattebetalarna och en onödig försening av ett angeläget infrastrukturprojekt. Regeringen har genom sitt agerande skapat osäkerhet för såväl näringsliv som privatpersoner. Om regeringen skulle vara lika oberäknelig i fråga om Sverigeförhandlingen som de var i fråga om Förbifart Stockholm riskerar det att få långtgående negativa konsekvenser för landets utvecklingsmöjligheter.

Sverigeförhandlingen innehåller ett antal angelägna åtgärder som knyter ihop vårt land och stärker förutsättningarna för jobb och tillväxt i hela landet samt ett ökat bostadsbyggande. Kristdemokraterna anser att det är viktigt att Sverigeförhandlingens arbete fullföljs för att Sverige ska kunna tillhandahålla goda förutsättningar för kommunikationer och transporter.

5. Östlig förbindelse

Stockholm är i dag en av de få huvudstäder i Europa som saknar eller inte har påbörjat ett bygge av en ringled runt huvudstaden. Samtidigt är Stockholm också den snabbast växande staden i Sverige, vilket kräver en infrastruktur som kan möta detta. För att skapa goda förutsättningar för regional utveckling i Stockholmsregionen samt minska trafiken i innerstaden är det viktigt att vägprojektet Östlig förbindelse, från Ropsten i norr till Nacka i söder, byggs för att skapa en komplett ringled runt Stockholm.

I dag finns beslut om att utreda och projektera en östlig förbindelse men för att en byggstart ska kunna ske behövs förutom full finansiering, en godkänd vägplan och ett särskilt beslut om byggstart från regeringen. Risken är dock stor för att Miljöpartiet kommer att sätta stopp för även det här vägprojektet, liksom de gjorde med Förbifart Stockholm.

Kristdemokraterna anser att olika trafikslag inte ska ställas mot varandra utan vi behöver fungerande biltrafik, kollektivtrafik, flyg och tåg. Det är viktigt att satsningar görs på kollektivtrafik där det är möjligt, men vi måste även ta ansvar för och möjliggöra för alla typer av transporter så att människor kan bo i hela landet och inte bara inom Stockholms tullar.

6. Ett robust väg- och järnvägsnät

Järnvägen är ett omtyckt och klimateffektivt transportslag som behöver utvecklas mot större kapacitet och driftsäkerhet. Drift och underhåll av landets järnvägar säkrar och förbättrar transportsystemets funktionalitet och utgör därmed viktiga förutsättningar för att trygga jobben, minska arbetslösheten och minska samhällets miljö- och klimatpåverkan.

Sverige är ett litet och exportberoende land. Ett starkt och konkurrenskraftigt näringsliv är beroende av en fungerande och välutvecklad infrastruktur. Vi vill därför satsa mer på drift- och underhåll av järnvägen och nyinvesteringar. Vi vill också möjliggöra för tyngre och längre godståg att trafikera järnvägen. Det skulle leda till miljövänligare, säkrare och effektivare godstransporter och bidra till att stärka bland annat skogsnäringens konkurrenskraft.

6.1. Ökade investeringar till drift och underhåll av järnvägen

Kristdemokraterna verkar för att en större andel av person- och godstransporter ska gå på järnväg. Vi var tillsammans med övriga allianspartier med och fördubblade anslagen till drift och underhåll av järnvägen från 2006.

Järnvägssystemet står i dag inför ett antal utmaningar. Stora delar av den järnväg som i dag används byggdes för en trafik som var mindre, lättare och långsammare. Därför står vi i dag med ett överbelastat järnvägssystem som allt för ofta drabbas av förseningar eller stopp. Enligt Trafikverkets beräkningar uppgår de totala merkostnaderna för förseningar i järnvägstrafiken till cirka 5 miljarder kronor per år.

Järnvägen behöver underhållas, moderniseras och byggas ut för att matcha dagens trafik. Aldrig förr har så många människor och så mycket gods färdats på järnvägen som under de senaste åren. Detta är så klart mycket positivt då järnvägstransporter är

betydligt mindre skadliga för miljön, men en allt större belastning på ett allt äldre järnvägsnät är samtidigt en stor utmaning.

Trafikverket har för perioden 2014–2025 tilldelats 86 miljarder kronor till drift, underhåll och reinvestering av statliga järnvägar. Till detta tillkommer också intäkter från banavgifter som oavkortat ska gå till drift och underhåll av de statliga järnvägarna. Kristdemokraterna anser att resenärer, företag och industri ska kunna lita på att järnvägen fungerar. Vi vill därför förstärka resurserna till drift och underhåll av järnvägen och instämmer i regeringens satsning med 1,24 miljarder kronor per år under perioden 2016–2018.

En stor del av de tågstopp och förseningar som inträffar sker ofta i de större regionerna där järnvägarna är som mest trafikerade. Stockholms central och närliggande tågstationer utgör navet av landets tåginfrastruktur och påverkar tågtrafiken i övriga landet. Det är därför viktigt att satsningar på drift- och underhåll av järnvägen i hög utsträckning kommer Stockholm och till de stora och mest trafikerade områdena till del. Det gynnar tågtrafiken i hela landet.

Vi vill också framhålla att det är god ordning att Trafikverket även i fortsättningen upphandlar järnvägsunderhållet i konkurrens. Vi anser att det vore direkt skadligt om allt järnvägsunderhåll återförstatligas och är därför kritiska till regeringens ståndpunkt gällande detta. Vi ser dock behovet av att Trafikverket stärker sin funktion för tillstånds- och leveranskontroll samt uppföljning.

Regeringen har gett Trafikverket i uppdrag att se över de EU-rättsliga förutsättningarna för att kompensera järnvägsföretagen för icke-internaliserade kostnader för godstransporter på järnvägen i syfte att stärka järnvägens konkurrenskraft. Uppdraget ska redovisas den 30 november 2015. Regeringen avsätter redan i dag medel för detta trots att uppdraget ännu inte redovisats. Vi bedömer att det mest rimliga vore att avvakta och avvisa därmed regeringens kompensation på 75 miljoner kronor per år 2016–2019.

6.2. Väg- och järnvägsunderhållet på landsbygden

Kristdemokraterna vill också öka investeringarna till väg- och järnvägsunderhållet på landsbygden. Detta är en viktig åtgärd för att främja den regionala tillväxten och människors möjligheter att bo och leva i hela landet. Vi föreslår därför att resurserna till väg- och järnvägsunderhållet på landsbygden ökar med 200 miljoner kronor per år under perioden 2016–2019. Vi instämmer därmed i regeringens satsning på kollektivtrafik i landsbygden.

7. Bilen – en nödvändighet

Bilen är för många en förutsättning för att kunna bo och arbeta där man vill. Bilen är också ett redskap för att uppleva frihet men samtidigt måste också de negativa effekterna av vägtrafiken begränsas. Kristdemokraternas utgångspunkt är att det inte är bilen som ska bekämpas, utan utsläppen. Därför krävs det långsiktiga och effektiva styrmedel för ökad andel förnybara drivmedel med klimatprestanda, eldrift och effektivare transporter.

Kristdemokraternas transportpolitik syftar till att skapa incitament för människor att välja mer miljövänliga alternativ, inte som regeringens politik, att bestraffa människor som inte har tillgång till kollektivtrafik inom rimligt avstånd likt de som bor i städerna. Skatter på drivmedel ska utformas så att de inte försvårar såväl boende och företagande på landsbygden.

Kristdemokraterna har varit med och introducerat reformer som miljöbilspremien och supermiljöbilspremien, skärpt klimatfaktorn i fordonsbeskattningen samt skattebefriat de höginblandade och rena biodrivmedlen. Vi vill fortsätta satsa på forskning och utveckling av klimatsmart energiteknik, energieffektiva fordon och hållbara bränslen.

7.1. Nej till regeringens indexering av bensin- och dieselskatten

Regeringen har föreslagit dramatiska höjningar av drivmedelsskatten. Att använda skatteverktyget, en så kallad grön skatteväxling, för att motverka det som är skadligt för miljön och istället sträva efter lägre beskattning av arbete är enligt Kristdemokraterna motiverat. Men en så kraftig höjning av bensin- och dieselskatterna som regeringen gör får negativa konsekvenser för dem som bor på landsbygden och är beroende av bilen för att ta sig till jobbet eller skjutsa barnen till skolan. Vi föreslår istället en väsentligt lägre höjning av bensin- och dieselskatten i jämförelse med regeringen.

Vi är dessutom kritiska till regeringens förslag om att införa ett nytt indexsystem för årlig real höjning av bensin- och dieselskatten. I dag räknas bränsleskatten upp i takt med konsumentprisindex (KPI) men regeringen föreslår att från 2016 ska uppräkningsarna beräknas med KPI plus 2 procentenheter. Kristdemokraterna anser att en sådan indexering skulle leda till märkbart negativa konsekvenser för Sveriges konkurrenskraft och möjligheterna att bo i hela landet.

Kristdemokraterna vill istället underlätta livet på lands- och i glesbygden. Vi är väl medvetna om att kollektivtrafiken utanför storstäderna oftast kräver tillgång till bil för att livet ska fungera. Vi vill därför inte tvinga människor att ställa av bilen.

Kristdemokraterna vill underlätta och förbättra möjligheterna till arbetspendling genom

att höja milersättningen för arbetsresor med ytterligare 1,50 kronor per mil. Detta finansieras genom en höjd beloppsgräns för reseavdrag till 12 000 kronor.

Bilismen och godstransporterna står för en stor del av energiförbrukningen och koldioxidutsläppen. Det är därför viktigt att fortsätta satsningar på miljöteknik, energisnåla bilar och förnybara drivmedel för att möjliggöra smidiga och miljövänliga transportmöjligheter. Vi anser att god rörelsefrihet och höga klimatambitioner är mål som ska kunna gå att förena.

För att kompensera för höjningen av bensin- och dieselskatten skjuter vi till en kompensation till jordbruk och skogsbruk med 100 miljoner kronor per år.

7.2. Förläng giltighetstiden för kunskaps- och körprov

Det blir allt svårare att ta körkort med B-behörighet. Ett godkänt kunskapsprov eller körprov är giltigt i två månader. Båda proven måste vara godkända inom giltighetstiden två månader, annars måste nya avgifter betalas och båda proven göras om.

Systemet borde vara mer flexibelt och hänsynstagande till ungdomars livssituation. Ofta planerar ungdomar att ta körkort då det är studieuppehåll men med rådande system kan ungdomar behöva vänta till sommaren efter för att på nytt försöka ta körkort, trots att antingen teoriprovet eller körprovet var godkänt när det begav sig. Det faktum att också Trafikverkets väntetider för körprov i vissa fall också kan vara längre än två månader under sommarmånaderna gör att många tvingas betala igen för att skriva om teoriprovet eller göra körprovet.

Ett innehav av B-körkort är ofta ett grundläggande krav för att ens vara påtänkt för en rad olika yrken i samhället. Dagens ofta segdragna process minskar därför många ungas chanser att hitta jobb. Kristdemokraterna anser att det inte är rimligt att utsätta främst ungdomar och studenter för denna tidspress, som tillika kan bli en mycket kostsam process för de många ungdomar som lever på knappa studiebidrag och studielån. Mot denna bakgrund bör såväl giltighetstiden för ett godkänt kunskapsprov samt körprov för körkortsbehörighet B förlängas till sex månader.

8. Stärk förutsättningarna för den svenska sjöfarten

Svensk sjöfart är en mycket viktig näring för Sveriges utveckling samt konkurrenskraft och har stor betydelse för det svenska transportsystemet. En stark handelsflotta behövs av flera skäl, inte minst för att möjliggöra goda förutsättningar för import och export men också utifrån miljösynpunkt och sjösäkerhet. Genom en stor svenskflaggad handelsflotta kan Sverige påverka utformningen av de internationella reglerna för sjöfarten.

Enligt Transportstyrelsen transporteras ungefär 90 procent av Sveriges utrikeshandel, mätt i volym, via sjövägen, vilket innebär cirka 180 miljoner ton transporterat gods.⁶ Utöver det transporteras ungefär 30 miljoner passagerare per år med färja till och från Sveriges grannländer. Den svenska sjöfartssektorn och alla dess omgivningsföretag sysselsätter ungefär 100 000 personer.⁷

Den svenska sjöfarten agerar på en global marknad där internationella regler sätter spelreglerna för de svenska rederierna. Den snabba tekniska utvecklingen och ökad globalisering av ekonomi och handel har en betydande påverkan på sjöfarten som näring. På senare år har allt fler svenskregistrerade rederier utflaggats. Fram till och med 2009 låg antalet svenskflaggade fartyg på ett konstant antal av 250, i dag uppgår antalet svenskflaggade fartyg till 100.

Utmaningarna för svensk sjöfart är stora. Framst handlar det om att näringens kostnader måste minska. Svensk sjöfart ska ges goda villkor och konkurrenskraftiga skatter. Detta är väsentligt för att behålla och utöka antalet svenskregistrerade fartyg i Sverige.

8.1. Inför ett svenskt tonnageskattesystem

Flertalet sjöfartsnationer inom EU har i dag ett system med tonnageskatt, eller så kallad blå skatt. I Sverige betalar rederierna konventionell bolagsskatt på vinsten som alla andra företag. En tonnageskatt innebär istället att rederiernas inkomster bestäms schablonmässigt utifrån nettotonnaget, oberoende av de reella vinsterna eller förlusterna i verksamheten.

Kristdemokraterna har under en längre tid i debatter och motioner i riksdagen framhållit ett införande av tonnageskattesystem som väsentligt för att stärka och bibehålla en svenskflaggad fordonsflotta. Vi ställer oss därför bakom regeringens förslag i budgetpropositionen 2016 gällande ett införande av tonnageskattesystemet. Vi anser att ett tonnageskattesystem kommer att leda till ett mer gynnsamt näringslivsklimat för de svenska rederierna och förhindra en fortsatt utflaggning av svenska fartyg till våra konkurrentländer.

8.2. ”En dörr in”

I dag kan rederier vara tvungna att vända sig till en rad olika myndigheter, och myndighetskontakten är allt för ofta byråkratisk. Kristdemokraterna vill därför införa en garanti att företag bara behöver lämna en uppgift en gång till myndigheterna, en så

⁶ Transportstyrelsen (2015-09-25).

<https://www.transportstyrelsen.se/sv/sjofart/Miljo-och-halsa/>

⁷ Svensk sjöfartsnäring (2015-09-12).

<http://www.regeringen.se/contentassets/4afacabbd3444aaa64fb893cb28da4b/svensk-sjofartsnaring---handlingsplan-for-forbattad-konkurrenskraft-n2013.01>

kallad ”en-dörr-in”, där uppgifterna sedan slussas vidare till aktuell myndighet. Det skulle påtagligt minska tiden som rederierna behöver lägga på administration och öka tiden de kan lägga på sin kärnverksamhet. Kristdemokraterna satsar därför 20 miljoner kronor per år under perioden 2016–2019 för att inrätta en så kallad ”en dörr in”.

8.3. Svaveldirektivet

Från och med årsskiftet gäller EU:s nya svaveldirektiv för Östersjön. Det nya direktivet innebär att halten av svavel i fartygsbränslen ska sänkas från 3,5 procent till 0,5 procent till år 2020. I Östersjön, Nordsjön och Engelska kanalen gäller hårdare krav. Där får fartygens bränsle innehålla maximalt 0,1 procent svavel år 2015. I dag tillåts svavelinnehåll på en procent i dessa vatten. Att successivt skärpa utsläppskraven är viktigt för miljön men samtidigt innebär svaveldirektivet ökade kostnader för den svenska sjöfartsnäringen. Det är därför av yttersta vikt att det finns ett effektivt kontrollsystem för att säkerställa efterlevnaden av direktivet så att det lönar sig för rederier att göra rätt.

9. Bättre konkurrensvillkor inom åkerinäringen

Svensk åkerinäring består av cirka 10 000 åkeriföretag som tillsammans omsätter över 100 miljarder kronor, vilket motsvarar cirka 4 procent av Sveriges BNP.⁸ Åkerinäringen är nödvändig för samhällets varuproduktion och bidrar aktivt till utvecklingen av vårt land. Genom att varor och gods kan fraktas kollektivt minskar koldioxidutsläppen väsentligt mycket mer än om enskilda företag skulle ansvara för frakten själva.

Svensk åkerinäring är i dag utsatt för en hård internationell konkurrens. Samtidigt som svenska lastbilschaufförer får betala tusentals svenska kronor vid överträdelse av kör- och vilotiderna, kör många utländska åkare längre än vad som är tillåtet enligt EU-regler. Fusket inom åkerinäringen är utbredd och måste tas på stort allvar. Oseriösa aktörer som inte betalar avtalsenliga löner och struntar i miljö- och cabotagereglerna riskerar att slå ut seriösa aktörer på marknaden.

Det är därför mycket glädjande att det sedan den 1 juli i år är möjligt att klampa fordon som inte betalt sanktionsavgift för överträdelse av kör- och vilotiderna eller cabotagereglerna. I ett riksdagsbeslut har också Kristdemokraternas förslag om att låsa fast fordonet tills boten är betald röstats igenom och regeringen väntas nu återkomma med förslag som gör detta möjligt. Vi förutsätter att regeringen skyndsamt framkommer med ett förslag enligt riksdagens uppmaning.

⁸ Sveriges Åkeriföretag (2015-09-12).
<http://www.akeri.se/om-oss/akerinaringen>

Kristdemokraterna vill också att polisens kontroller av transporter ska bli effektivare, till exempel genom att göra det tydligt för vilka dokument som chauffören ska kunna visa upp. Vi vill betona vikten av polisens och tullens möjligheter att säkerställa efterlevnaden av de lagar och regler som gäller för såväl de svenska som utländska åkerierna i Sverige. Vidare anser vi att det bör tillsättas en utredning för att stärka svensk åkerinäringens konkurrenskraft.

9.1. Tillåt tyngre och längre lastbilar

Sedan den 1 juni 2015 är den nuvarande viktgränsen för lastbilar 64 ton, från tidigare 60 ton. Bussar får vara högst 18,75 meter långa och fordon inklusive last gäller i normalfallet 24 meter. Kristdemokraterna anser att det är bra att viktgränsen för lastbilar höjts men vill framhålla att viktgränsen bör höjas ytterligare till 74 ton. Genom att tillåta tyngre och längre lastbilar går det att minska utsläppen samtidigt som effektiviteten och lönsamheten ökar eftersom längre och tyngre fordon kan frakta mer gods per lastbil.

I ett tillkännagivande till regeringen har Kristdemokraterna och allianspartierna uppmanat regeringen att tillåta tyngre lastbilar upp till 74 ton. Dock har nuvarande regering valt att begrava frågan i ytterligare en utredning. Vi anser att regeringen snabbt bör utarbeta regler så att en bruttovikt på upp till 74 kan tillåtas på de delar av det allmänna vägnätet som har tillräcklig bärighet. Svenska företag måste ges goda möjligheter att konkurrera på så goda möjligheter som möjligt och genom att förhålla frågan sviker regeringen svenska företag.

Riksdagen har också i tillkännagivandet uppmanat regeringen att fortsätta utreda frågan om att tillåta fordon upp till 30 meter. Kristdemokraterna anser att regeringen bör ta ett aktivt beslut och tillåta detta.

10. Cykeln

Cykeln fyller en viktig samhällsfunktion. Det är positivt att cykeln som transportmedel ökar eftersom att det medför goda effekter för såväl folkhälsan, miljön och trängseln i städerna. Men det är också uppenbart att trafikmiljön inte i tillräckligt hög grad är anpassad för cykling. När andra kategorier av trafikanter drabbas av färre dödsfall och allvarliga olyckor än tidigare så är utvecklingen tyvärr inte lika gynnsam för cyklister. Under 2014 ökade antalet omkomna cyklister till 34 personer från 15 personer året innan.⁹

Vi är nöjda med att Kristdemokraterna och allianspartierna under 2013 och 2014 i regering riktade ett särskilt fokus på trafiksäkerhetsfrågorna. Transportsystemets

⁹ Transportstyrelsen (2015-09-12).

<http://www.transportstyrelsen.se/sv/Nyhetsarkiv/275-personer-omkomna-pa-vag-under-2014/>

utformning, funktion och användning ska fortsätta att anpassas till målsättningen att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken. Strategin för säkrare cykling som har tagits av Trafikverket och berörda aktörer är viktig i arbetet för att öka trafiksäkerheten för cyklisterna.

Kristdemokraterna vill fortsätta arbeta för att öka säkerheten för cyklister i trafiken, det behövs mer av strategiskt och förebyggande arbete för att minska antalet cykelolyckor. Målet med allt trafiksäkerhetsarbete är att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken. Det är därför positivt att regeringen nu föreslår en satsning på cykelfrämjande åtgärder och ett framtagande av en nationell cykelstrategi. Kristdemokraterna satsar därför 25 miljoner kronor per år 2016–2019 för en ökad och säker cykling.

Kristdemokraterna anser att kommunerna bär ett stort ansvar genom att vidta åtgärder för att underlätta för cykeltrafik. Det är viktigt att kommuner samarbetar för att hitta gemensamma lösningar på cykelstråk och cykelvägar för att underlätta för cyklisternas cyklande. Vi vill att framkomligheten för cyklister ska prioriteras vid stadsplanering.

11. Kollektivtrafik

En väl fungerande och tillgänglig kollektivtrafik är av stor vikt för att minska transportsektorns miljöpåverkan och öka tillgängligheten till arbetspendling. Det ska vara enkelt och smidigt att kunna ta sig till jobbet eller skolan. Vi anser att kollektivtrafiken i första hand är kommunerna och regionernas ansvar men att staten också bör bidra till att öka förutsättningarna att åka kollektivt, såväl i städerna som på landsbygden.

11.1. Kollektivtrafik på landsbygden

För att främja den regionala tillväxten och goda levnadsvillkor på landsbygden är satsningar på kollektivtrafiken av stor vikt. Vi ser också i dag ett stort antal människor som söker asyl i Sverige, en del kommer att bosätta sig i storstäderna andra kommer att bo runtom i landet. En bättre trafikplanering möjliggör för nyanlända att etablera sig i hela landet. Det innebär att de kommuner med god arbetsmarknad som i dag har ett mycket högt mottagande kan avlastas genom att fler asylsökande och nyanlända kan bo i kringliggande kommuner.

Kristdemokraterna anser att det är viktigt för såväl den regionala tillväxten som för integrationen och arbetslösheten med satsningar på kollektivtrafiken. Vi satsar därför 50 miljoner kronor per år under 2016–2019 på kollektivtrafik på landsbygden.

12. Flyget

En väl fungerande luftfart spelar en betydande roll för Sveriges ekonomiska och sociala utveckling. Den är nödvändig för Sveriges exportindustri och en förutsättning för en framgångsrik regionalpolitik. Flyget är ett av våra säkraste transportmedel, men samtidigt har det under de senaste åren skett en rad allvarliga flygolyckor.

Säkerhetsarbetet behöver därför intensifieras på såväl nationell som internationell nivå.

För att minska flygets utsläpp är det viktigt att flygrummet optimeras för att möjliggöra rakare flygleder. Så kallade ”gröna flygningar” måste säkras, flygplanen ska förbruka lägsta möjliga energiåtgång. Kristdemokraterna anser att det är centralt att utveckla förnybara bränslen för att minska flygets klimatpåverkan.

Kristdemokraterna och övriga allianspartier initierade i regering ett arbete med att ta fram en flygstrategi – en sammanhållen och långsiktig strategi för framtiden för inrikes- och utrikesflyget. Syftet med strategin var att stärka förutsättningarna för jobb och tillväxt inom flygbranschen och säkra näringslivets och privatpersoners behov av transporter i hela landet. Den av regeringen aviserade flygstrategin bör fortsätta under dessa former.

De förslag som hittills har presenterats av regeringen vad gäller flyget har inte haft som syfte att stärka flygets konkurrenskraft. Kristdemokraterna ser med stor oro att regeringens förslag i stället har handlat om bland annat en nedläggning av Bromma flygplats. Flyget behövs för att hela Sverige ska leva och utgör en viktig komponent för fler jobb och ökad konkurrenskraft.

12.1. Konkurrenskraftiga regionala flygplatser

De regionala flygplatserna i Sverige har en stor betydelse för att kommunikationen med Stockholm och andra resmål runtom i Sverige och världen ska fungera. Att kunna delta på ett möte i huvudstaden eller ute i landet över dagen och sedan kunna åka tillbaka, är viktigt för de företag och organisationer som har anställda och förtroendevalda som behöver närvara.

Diskussionen sedan valet om Bromma flygplats vara eller inte vara, har skapat oro för näringslivet ute i landet, och därmed kommunerna som är rädda för att tappa kompetens och arbetstillfällen på orten. Att ha tillgång till en flygplats inom rimligt avstånd kan också avgöra placeringen av ett bolags verksamhet. Särskilt om det är utländska ägare kan frågan om en god infrastruktur vara helt avgörande för både person- och fraktt transporter. Frågan om Bromma är således inte en fråga endast för Stockholmsregionen, utan för hela landet.

Svenska staten har genom Swedavia valt att behålla och bolagisera de stora flygplatserna som främst finns i storstadsområdena. Här finns högre omsättning och

därmed lönsamhet. De statliga flygplatserna gör också stora vinster. De mindre icke-statliga flygplatserna ägs främst av kommunerna med stöd av landsting och regioner. De finns i hela landet och är oerhört viktiga för kommunerna och regionerna men har inte möjlighet till samma höga omsättning och därför svårare att gå med vinst.

Detta innebär att redan hårt pressade flygbolag ser mer lönsamhet på linjer mellan storstäder eller från så kallade nav-flygplatser som Arlanda eller Bromma. De icke-statliga flygplatserna har svårt att skapa egna konkurrensfördelar. Detta riskerar att stora delar av Sverige går miste om tillväxten genom ökad turism och arbetspendlande som flyget bidrar till.

En flygplats behöver minst 50 000 resenärer per år för att nästan gå runt, helst ska antalet uppgå till en miljon resenärer per år. Och när inte antalet räcker till, måste kommunerna och landstingen/regionerna på in med pengar. Finansieringen för de små flygplatserna behöver ses över för att skapa långsiktigt hållbara lösningar och en mera rättvis konkurrenssituation mellan Swedavias flygplatser och de regionalt ägda.

12.2. Ett fossilfritt flyg

Karlstad Airport var den första flygplatsen i världen med en stationär tankanläggning för bioflygbränsle. Fler och fler flygbolag börjar nu ansluta sig till den av Sky NRG skapade Fly Green Fund som ger företag och organisationer möjlighet att vara med och minska sin klimatpåverkan genom flygningar med bioflygbränsle. Detta är en mycket positiv utveckling. Kristdemokraterna vill fortsätta arbeta för att våra transportslag ska vara så klimatsmarta som möjligt.

13. Stoppa fusket inom taxibranschen

Taxi är en självklar och viktig del i trafiken. Sedan den svenska taximarknaden avreglerades 1990 har antalet taxibilar ökat med 22 procent, enligt Statens väg- och transportforskningsinstitut.¹⁰ God konkurrens och fler aktörer inom taximarknaden har både lett till ett större utbud av taxiföretag och fler jobb. Det är i grunden en bra utveckling som bör välkomnas.

Med avregleringen har dock en hel del problem inom taxiverksamheten uppkommit eller förstärkts. Turister har lurats betala hutlösa priser, chaufförer har blivit föremål för hot och till och med våld, vissa chaufförer har oförmåga att hitta dit kunden ska åka, färdtjänst och andra offentligt betalda resor har hamnat i blåsväder när personer blivit avsläppta på fel ställe.

¹⁰ Statens väg- och transportforskningsinstitut (2015-09-24).
<http://www.vti.se/sv/publikationer/effekter-av-omregleringar-inom-inrikesflyg-taxi-kommersiell-tagtrafik-och-bilprovning/>

Med anledning av de ovannämnda problemen inom taxinäringen, lade Kristdemokraterna och övriga allianspartier i regering 2014 fram förslag om ny lag om redovisningscentraler för taxi för att förbättra Skatteverkets möjligheter att bedriva skattekontroll av taxiverksamhet. Regeringen föreslår att lagen om redovisningscentraler träder i kraft den 1 mars 2016. Från och med den 1 juli 2016 ska taxitrafikföretagen vara skyldiga att överföra taxameteruppgifter till så kallade redovisningscentraler som i sin tur ska vara skyldiga att lämna ut uppgifterna till Skatteverket.

Sedan årsskiftet är det också krav på att varje taxibils taxameter ska besiktigas av godkänt besiktningsorgan med högst ett års intervall. I taxibilar där godkänd taxameter inte finns ska polis vid kontroll kunna omhänderta registreringsskylten och ogiltig taxilegitimation. Betalterminalen i taxin ska dessutom vara ansluten till taxametern så att alla kortbetalningar registreras.

Nytt krav är också att taxichaufförer innan resan påbörjas ska lämna en bindande prisuppgift till kunden om jämförelsepriset före resan överstiger 500 kronor. Som ovan taxiresenär eller turist i en ny stad kan det vara svårt att veta hur mycket taxiresan ska kosta, därför kan det nya kravet vara ett sätt att komma till bukt med problematiken.

Taxibranschen är en viktig del av besöksnäringen men Sveriges rykte vad gäller priser och pålitlighet har naggats i kanten de senaste åren. De nya reglerna kan bidra till att avhjälpa dessa. Men för att de nya bestämmelserna inte ska vara verkningslösa anser Kristdemokraterna att det behövs goda informationsinsatser och utökad tillsynskontroll.

14. It och bredband

Tillgång till bredband med hög överföringshastighet är en förutsättning för att människor ska kunna driva företag, jobba och studera på distans. Alliansregeringen gjorde stora satsningar på bredband inom ramen för landsbygdsprogrammet och arbetet med att förbättra bredbandsteckningen måste fortsätta. Målet är att minst 90 procent av alla hushåll och företag i Sverige ska ha tillgång till bredband om minst 100Mbit/s år 2020.

Tillgång till bra mobiltelefoni blir allt viktigare. Sverige behöver ett mobilnät med bättre geografisk täckning och god kapacitet. Alliansregeringen tog ett steg i att förbättra möjligheterna till mobil kommunikation i hela landet genom att frigöra det så kallade 700-megahertz-bandet. Det är nu viktigt att regeringen fullföljer arbetet med detta för att nå det uppsatta bredbandsmålet till 2020.

Vi vill att Sverige ska bli bäst i världen på att använda digitaliseringens möjligheter, vilket förutsätter att det finns tillgång till ett robust bredband i hela landet som har hög överföringskapacitet. Kristdemokraterna vill därför se en fortsatt satsning på

bredbandskoordinatorer. Koordinatorerna ska fungera som en kontaktpunkt för bredbandsfrågor i länen för både offentliga och privata aktörer. Detta är en viktig satsning för att förbättra möjligheterna till bredband i hela Sverige.

14.1. Inför RIT-avdrag

RUT- och ROT avdragen har bidragit till att skapa många nya arbetstillfällen, de förenklar vardagen för många familjer och har minskat svartarbetet. Reformerna är totalt sett självfinansierade och utnyttjas till mycket stor del av äldre människor som vill ha lite extra hjälp i vardagen. Vi är mycket positiva till avdragen och vill därför se över möjligheten till en utvidgning.

Kristdemokraterna vill se över möjligheten att införa ett så kallat RIT-avdrag, för att bland annat underlätta den personliga användningen av it. Med detta menar vi att skattereduktionen för köp av hushållsnära tjänster utvidgas till att även innefatta it-tjänster. Ett skatteavdrag för RIT-tjänster skulle öppna upp en ny marknad och skapa nya arbetstillfällen, inte minst bland yngre personer. Detta skulle också innebära att enmans- och fåmansföretag inom it-branschen ges möjlighet att utvecklas och fler arbetstillfällen skapas.

Robert Halef (KD)

Jakob Forssmed (KD)

Aron Modig (KD)

Caroline Szyber (KD)

Penilla Gunther (KD)

Désirée Pethrus (KD)