

Motion till riksdagen 2012/13:T477

av Anders Ygeman m.fl. (S)

Utgiftsområde 22 Kommunikation

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen anvisar med följande ändringar i förhållande till regeringens förslag anslagen under utgiftsområde 22 Kommunikationer i enlighet med vad som anförs i motionen.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av ökad kapacitet i järnvägssystemet.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om järnvägsunderhållets anslag och organisation.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om godstrafiken på järnväg.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om SJ AB.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om Green Cargo AB.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om Jernhusen AB.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om Transportstyrelsen.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om Arlandabanan AB.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om den nordiska dimensionen i transportpolitiken.
11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om TEN-T.
12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att öka andelen kollektivtrafikresenärer.
13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om upphandling av kollektivtrafik.
14. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en utvärdering av den nya kollektivtrafiklagen.

Fel! Okänt namn på

15. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en utbyggnad av Stockholms tunnelbana.
16. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en nystart för nollvisionen.
17. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om alkoholås.
18. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en översyn av förordning 2009:1.
19. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om bristen på säkerhetskrav i supermiljöbilspremien och den nya miljöbilsdefinitionen.
20. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att alla nya bilar ska levereras med en reflexväst.
21. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om vikten av mötesseparerade vägar.
22. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att en statlig kommission bör granska de farligaste vägarna i landet.
23. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Sverige bör bli ett ledande land när det gäller intelligenta transportsystem, ITS.
24. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om EU:s kommande krav om koldioxidutsläpp från personbilar.¹
25. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om vikten av att tillvarata de satsningar som gjorts på E85 och fordonsgas.²
26. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ett bonus-malus-system för nya personbilar.²
27. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om sjysta villkor i åkerinringen.
28. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en nationell samordnare för bättre regelefterlevnad i åkeribranschen.
29. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om cabotage.
30. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om den holländska modellen.³
31. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om säkra uppställningsplatser för lastbilar.
32. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att minska lastbilstrafikens miljö- och klimatpåverkan.
33. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en avståndsbaserad vägslitageavgift för tunga lastbilar.²
34. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om obligatoriska redovisningscentraler för taxibranschen.

Fel! Okänt namn på

35. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om skärpt regelverk kring taxilegitimation.
36. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om digitala förarkort för taxi.
37. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att upphandlad taxitrafik inte ska köras på ackord.
38. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en statlig utredning som grund för att främja den seriösa taxinäringen.
39. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om införande av möjligheter att hålla fordon i kvarstad.⁴
40. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ett aktivt agerande mot fordonsmålvakter.⁵
41. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om utförsäljningen av Bilprovningen.⁶
42. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om det rullande kulturarvet och den kommande lagstiftningen om övergivna båtar och bilar i naturen.¹
43. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om cykling.
44. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en genomtänkt strategi för inlandssjöfart i Sverige.
45. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att minska sjöfartens klimatpåverkan.
46. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om IMO:s svavelregler för sjöfarten.
47. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om Gotlandstrafiken.
48. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om tonnageskatt.²
49. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om flygledartjänster.
50. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om fortsatt aktivt klimat- och miljöarbete för flyget.
51. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en kapacitetsutredning av it-kommunikationen i Sverige.
52. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om fungerande bredband och mobiltelefoni i hela Sverige.
53. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om förberedelser för ny it-infrastruktur.
54. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om Trafikverket ICT.

¹ Yrkandena 24 och 42 hänvisade till MJU.

² Yrkandena 25, 26, 33 och 48 hänvisade till SkU.

³ Yrkande 30 hänvisat till AU.

Fel! Okänt namn på

⁴ Yrkande 39 hänvisat till JuU.

⁵ Yrkande 40 hänvisat till CU.

⁶ Yrkande 41 hänvisat till NU.

Hållbara transporter för jobb och välfärd

I ett exportberoende land som Sverige med långa avstånd är väl fungerande transporter grunden för jobb och välfärd. En viktig del för människans frihet är att vi enkelt, hållbart och säkert ska kunna förflytta oss oavsett om det gäller den dagliga arbetspendlingen eller resor på fritiden. Ett transportsystem som präglas av ekologisk, ekonomisk och social hållbarhet är en av grunderna i en socialdemokratisk politik för hållbar frihet.

Trafikverkets kapacitetsutredning visar att transportsystemet i flera delar av landet slagit i sitt kapacitetstak och mot år 2025 kommer situationen att bli än allvarligare. Särskilt allvarlig är situationen för järnvägen men även på vägsidan kommer kapacitetsbrister att uppstå. Det är tydligt att järnvägssystemet har stora behov av nyinvesteringar. Detta upplever arbetspendlare och godstransportörer dagligen.

Även klimatutmaningen ställer krav på transportsystemet. Ska klimatutsläppen och oljeberoendet minska krävs kommersialisering av ny teknik för ökad energieffektivitet och alternativa bränslen i alla typer av fordon. Samtidigt måste andelen kollektivtrafikresenärer öka. Även åtgärder som minskar luftföroreningar och buller är angelägna.

Effektiva styrmedel kan både förbättra miljön, minska trängseln och finansiera nya infrastruktursatsningar.

Det är tydligt att transportsystemet i Sverige är i behov av såväl ökad kapacitet som ökad kvalitet.

Den borgerliga regeringen har nu tagit intryck av det vi socialdemokrater har föreslagit i ett flertal år. Ny järnväg ska byggas mellan Göteborg och Borås samt Järna och Linköping, den så kallade Ostlänken.

Vi vill även investera i samhällsekonomiskt lönsamma projekt för gods-transporter på järnväg. Gruv- och basnäringarnas ökade betydelse skapar ytterligare behov av godstransporter på järnväg i olika delar av landet. Görs inte genomtänkta investeringar i kombination med förbättrat underhåll riskeras många arbetstillfällen och viktiga exportinkomster.

När det gäller investeringar i järnväg för både gods- och persontrafik återkommer vi mer detaljerat i vår kommande infrastrukturmotion.

I dag har vi ett läge då Sverige har omkring 7,5 procents arbetslöshet samtidigt som många företag har svårt att rekrytera kvalificerad arbetskraft. Genomtänkta investeringar i infrastruktur framstår som angelägna för att både höja sysselsättningen och skapa förutsättningar för större, bättre fungerande arbetsmarknadsregioner och industrins godstransporter.

På vägsidan vill vi genomföra åtgärder som ökar trafiksäkerheten. Fortfarande återstår många mil hårt trafikerad väg att mötesseparera. Det är dags för en nystart för nollvisionen. Även åtgärder för en sund konkurrenssituation för åkerinäringen är viktiga. Vi vill lösa detta genom att en nationell samordnare inrättas för att koordinera ansvariga myndigheters arbete på området.

Sjöfarten är betydelsefull för ett exportland som Sverige. Vi vill värna den svenska kvalitetsjöfarten. Infrastrukturen i anslutning till de stora hamnarna är viktig. Sjöfarten har nu möjlighet till att utvecklas till ett betydligt mera

Fel! Okänt namn på

hållbart transportsätt tack vare ett ökat fokus på den internationella nivån för att minska sjöfartens miljö- och klimatpåverkan.

Även flyget har möjlighet att minska sin klimatpåverkan. Den bästa lösningen är att flyget får ett helt eget system för utsläppshandel. Det ger ytterligare incitament att arbeta med åtgärder som gröna inflygningar och ny energieffektiv teknik för flygplansflottan.

På it-området vill vi arbeta efter målsättningen ett hållbart informations-samhälle för alla. Mobiltelefoni och mobil datakommunikation måste fungera i alla delar av landet. Det finns även ett behov av en kapacitetsutredning för it-kommunikationen i Sverige.

En väl fungerande politik för transporter, infrastruktur och it är viktig för att nå våra högt ställda målsättningar när det gäller sysselsättning och klimat.

Järnväg

De senaste åren har det blivit allt mera tydligt att den svenska järnvägen lider av stora problem. Eftersatt underhåll och bristande nyinvesteringar under en längre tid har gjort att driftsäkerheten och punktligheten försämrats kraftigt. Även brist på samordning mellan järnvägssystemets olika aktörer har bidragit till problemen. Men framför allt är bristen på kapacitet i järnvägssystemet det som kanske skapar de allvarligaste problemen. Trafikverkets kapacitetsutredning pekar på att allt fler, tyngre, längre och bredare tåg nu trafikerar järnvägen. Det gör att slitaget blir större och underhållsbehoven ökar. Kapacitetsutredningen visar att mycket stora störningar i hela transportsystemet kommer kring år 2025 om inte kraftiga nyinvesteringar görs och nya styrmedel introduceras.

För att komma till rätta med järnvägens problem behövs investeringar i både ny spårkapacitet och förbättrat underhåll. Såväl förutsättningarna för arbetspendling som godstrafik måste bli bättre.

Ökat anslag till järnvägsunderhåll under 2013

Järnvägens punktlighet kan delvis förbättras med snabba åtgärder i det befintliga systemet. Det är rimligt att redan under 2013 ytterligare öka anslaget för drift och underhåll. Detta stärker järnvägens driftsäkerhet, särskilt under vintertid. Vi vill att man med dessa åtgärder ska kunna komma upp i den kapacitet för järnvägssystemet som det ursprungligen har designats för.

Vi investerar, i syfte att stärka driftsäkerheten, 400 miljoner kronor i drift och underhåll av järnvägen 2013.

| Anslag | Regeringens förslag | Anslagsförändring |
|------------------------|---------------------|-------------------|
| 1:2 Banhållning | 15 187 253 | |
| Ökat underhåll järnväg | | +400 000 |
| Summa | | 15 587 253 |

Översyn av järnvägsunderhållets organisation

Ett väl organiserat och tydligt samordnat järnvägsunderhåll är viktigt både för att arbeta förebyggande och för att snabbt kunna laga fel, det så kallade avhjälpande underhållet. I dag har Sverige kanske den mest uppsplittrade organisationen av järnvägsunderhållet i hela Europa. Regeringen har nu efter ett tillkännagivande från riksdagen presenterat en skrivelse, skr. 2012/13:19 Utförande av drift och underhåll av järnväg. Vi socialdemokrater avser att svara på denna skrivelse med en separat motion.

Godstrafiken

I dag vill allt fler företag köra gods på tåg. Godstrafiken lider precis som persontrafiken av bristande kvalitet och punktlighet. Även här är kapacitetsbristen tydlig. Det är särskilt tydligt för gruv- och basindustrin. Då två tredjedelar av allt vi producerar exporteras i Sverige behöver vi fungerande gods-transporter på järnväg. Det avlastar vägarna och gynnar klimatet. För att främja effektiv samverkan mellan lastbilstransporter och tåg är det mycket viktigt att den så kallade kombitrafiken utvecklas.

SJ AB

Då SJ AB är ett statligt aktiebolag måste man främst verka för samhällsnyttan. Ägardirektiven måste ses över för att få SJ AB att drivas utifrån ett mer samhällsnyttigt perspektiv än det rent företagsekonomiska. Att spara in på bemanning och underhåll riskerar att ge dyra bakslag som går ut över punktligheten. Vi vill att SJ AB ska sätta resenärens upplevelse i centrum och utvecklas till ett av de ledande tågbolagen i Europa. Detta förutsätter naturligtvis även att kapaciteten och kvaliteten i järnvägssystemet ökar.

Green Cargo AB

Det statligt ägda Green Cargo AB är ett viktigt verktyg för att driva och utveckla godstrafiken på järnväg. Även här kan det finnas anledning att se över ägardirektiven för att få Green Cargo att arbeta än mer med innovativa och hållbara logistiklösningar.

Jernhusen AB

Jernhusen förvaltar och utvecklar järnvägsstationer, depåer och kombiterminaler. Det är viktigt att Jernhusen tydligt fokuserar på tågresenärens upplevelse och utvecklar depåer och kombiterminaler för innovativa och hållbara logistiklösningar. Det är även mycket viktigt att samarbetet med Jernhusen,

Fel! Okänt namn på

SJ AB, Green Cargo och andra aktörer inom järnvägssystemet utvecklas och tydliggörs. Allt för ett tydligt fokus på i första hand resenärernas reseupplevelse och effektiva och hållbara godstransporter.

Arlandabanan AB

Det avtal som tecknats för Arlandabanan 1994 innehåller många brister. Det finns problem med kapacitetsutnyttjandet och att biljettpriserna är höga. A-train som har trafikeringsrätten har dessutom ägnat sig åt skatteplanering. Det finns all anledning till att se över avtalet för banan för att tågtrafiken till och från Arlanda ska fungera bättre och användas av fler resenärer.

Transportstyrelsen

Det finns anledning att se över Transportstyrelsens verksamhet. Myndigheten har haft långa handläggningstider för körkortstillstånd. Man har heller inte klarat av att få igång de företagsanknutna kontrollerna av åkerinäringen. Detta har förklarats med att fungerande datasystem har saknats. Transportstyrelsen ska enligt uppdraget arbeta för att uppnå god tillgänglighet, hög kvalitet, säkra och miljöanpassade transporter inom järnväg, luftfart, sjöfart och väg samt ta fram regler, ge tillstånd och följa upp hur de efterlevs.

Vi har dock den senaste tiden sett flera mindre genomtänkta förslag från myndigheten såsom slopade regler om lokalkännedom för taxiförare och ökad konkurrens på järnvägsområdet. Myndighetens roll är inte att agera som ett konkurrensverk för transportsektorn. Transportstyrelsen bör i stället fokusera på kärnuppgifterna att ta fram regler och tillstånd och se till att dessa efterlevs.

Den nordiska dimensionen i transportpolitiken

Det är viktigt med en tydlig nordisk dimension i transportpolitiken. Det stärker den politiska, ekonomiska och kulturella integrationen i Norden. Inom ramen för TEN-T eller samnordiska projekt stärks Norden både i Europa och globalt. På järnvägssidan handlar det om ökat samarbete för att underlätta för gränsöverskridande järnvägstrafik på såväl gods- som passagerarområdet.

TEN-T

EU:s program för transeuropeiska transportnät, TEN-T, är strategiskt viktigt för jobben och utvecklingen för Sverige och utvecklingen i hela Europa. Vi anser det vara viktigt att ta tillvara de möjligheter som TEN-T ger. I EU-

arbetet är det mycket viktigt att i TEN-T sammanhang värna projekt som stärker svensk konkurrenskraft och främjar sysselsättningen.

Det är viktigt att projekten inte bara stannar vid projektstadiet utan också genomförs.

Kollektivtrafik

Öka andelen kollektivtrafikresenärer

Väl fungerande kollektivtrafik är en grundförutsättning för att klara både arbetspendling och resor på fritiden. Kollektivtrafiken har också en mycket viktig roll för att minska både transportsektorns klimatpåverkan, trängsel, luftföreningar och buller i storstadsregionerna. Vi ser i dag att det är en klar majoritet kvinnor som nyttjar kollektivtrafiken. Satsningar på kollektivtrafik gynnar kvinnors resande, men samtidigt är det viktigt att betydligt fler män väljer att resa med kollektivtrafiken.

För att kraftigt öka andelen kollektivtrafikresenärer måste hela kollektivtrafiken få både ökad kapacitet och bättre kvalitet. Även med relativt enkla och snabba åtgärder går det att öka kollektivtrafikens attraktionskraft. Det ska vara tryggt och komfortabelt att resa kollektivt. Det ska alltid vara första klass i kollektivtrafiken. Exempel på åtgärder är förbättrad städning av fordon och stationer, bättre reseinformation, bättre hållplatser och ökade möjligheter för digital uppkoppling.

Ett kostnadseffektivt sätt att kraftigt öka kollektivtrafikens kapacitet är så kallade BRT-system. Det bygger på busslinjer med ledbussar som har täta avgångar och oftast egna körfält. BRT-system kan färdigställas relativt snabbt jämfört med spårvägar.

I dag finns mycket att förbättra när det gäller upphandlingen av kollektivtrafik. Det förekommer att dåligt underhållna bussar i kollektivtrafiken beläggs med körförbud efter polisens kontroller. Fordon i dåligt skick är varken bra för reseupplevelsen, miljön eller trafiksäkerheten. Upphandlingen av kollektivtrafik måste ske med kvalitet, miljö och arbetsvillkor i centrum. Det billigaste anbudet har många gånger visat sig bli dyrt och dåligt i längden.

Väl genomtänkt upphandling av hela kollektivtrafiksystem kan också bli innovationsdrivande och vara en tydlig del i strategier för hållbara städer och regioner.

Den nya kollektivtrafiklagen trädde i kraft den första januari 2012. För att säkerställa en sammanhållen och effektiv kollektivtrafik ser vi det som viktigt med att det senast år 2014 görs en utvärdering av den nya kollektivtrafiklagen.

Fel! Okänt namn

Bygg ut Stockholms tunnelbana

De olika framtidsscenarier som tecknats för Stockholmsregionen pekar alla på en fortsatt stark befolkningstillväxt. Aktuella befolkningsprognoser pekar på en befolkningsökning fram till år 2030 i Stockholms län på mellan 300 000 och 500 000 personer. För att klara den starka befolkningstillväxten krävs, utöver planerade investeringar, ytterligare satsningar på kapacitetstark kollektivtrafik.

En utbyggnad av tunnelbanan skulle även innebära möjligheter att kraftigt öka nybyggnationen av bostäder i Stockholmsområdet.

Även här har regeringen nu hörsammat de krav som socialdemokraterna drivit om utbyggs tunnelbana. Vi kommer i vår infrastrukturmotion återkomma med mer preciserade satsningar på tunnelbanan.

Väg och fordon – nystart för nollvisionen

1997 slogs nollvisionen fast om att ingen ska dödas eller skadas för livet i trafiken. Nollvisionen har varit en framgångsrik strategi för att stärka trafiksäkerhetsarbetet i Sverige.

Sverige är i dag ett av de länder med lägst andel trafikdödade.

Under 2011 ökade antalet omkomna jämfört med 2010 som var ett mycket bra år. Nu krävs politiskt agerande för att vända den negativa trenden. Vi socialdemokrater anser att det är dags för en nystart för nollvisionen.

I världen dör 1,3 miljoner människor varje år i trafikolyckor. I EU omkommer över 30 000 människor per år i trafikolyckor. Detta gör trafiksäkerheten till en global folkhälsoutmaning.

Ett fortsatt aktivt arbete i Sverige kan driva på utvecklingen i andra delar av världen. FN och EU har nu tagit inspiration av nollvisionen. Sverige måste fortsätta att vara ett internationellt föredöme på trafiksäkerhetsområdet.

Det finns en rad svenska företag i fordonsindustrin som är världsledande på trafiksäkerhet. Ett aktivt trafiksäkerhetsarbete i Sverige främjar naturligtvis utveckling och sysselsättning i fordonsindustrin i Sverige.

Det talas ofta om att tre åtgärder är grundläggande för trafiksäkerheten. Bältesanvändning, hastighet och nykterhet. Här finns fortfarande mycket att göra. Bältesanvändningen, inte minst bland yrkeschaufförer måste öka ytterligare. Även hastighetsefterlevnaden måste bli bättre. Det kan lösas med hjälp av fler fartkameror. Vi ser positivt på Trafikverkets nya förslag på hastighetsgränser. De nya hastighetsgränserna kommer att främja både trafiksäkerheten, miljön och klimatet.

Trafiknykterheten är fortfarande en mycket stor utmaning. Det bedöms att 1 000 människor omkommit i olyckor i Sverige de senaste tio åren där alkohol varit inblandat.

Alkolås är ett effektivt verktyg för att minska rattfylleriet. Redan 2005 ansökte den dåvarande, socialdemokratiska regeringen om ett nationellt undantag i EU för att införa en lagstiftning om obligatoriska alkolås i fordon. Den gången blev det nej från EU-kommissionen. Sedan dess har dock EU fått en mera positiv inställning till alkolås.

Det är därför hög tid att Sverige aktivt verkar i EU för att alkolås blir ett lagkrav i alla fordon som går i yrkestrafik. På sikt, när tekniken utvecklats ytterligare, bör alkolås bli lagkrav även i vanliga personbilar. Drar arbetet ut på tiden bör Sverige återigen ansöka om ett nationellt undantag i EU om att införa alkolås i alla fordon som går i yrkestrafik.

Ett sätt att skynda på introduktionen av system som alkolås, automatbroms, dödavinkelvarnare och trötthetsvarnare är att försäkringsbolagen ger ägare till fordon med denna utrustning premielättnader. Det finns också anledning att se över förordning 2009:1 som fastställer krav på de fordon statliga myndigheter köper. Även automatbroms och alkolås bör finnas i alla bilar som statliga myndigheter köper.

Vi ser med oro på hur regeringen inte ställer några säkerhetskrav på de bilar som omfattas av supermiljöbilspremierna och den nya miljöbilspremierna. Detta främjar inte utvecklingen av säkrare personbilar och går emot nollvisionen.

I dag har flera europeiska länder lag på att en reflexväst ska finnas i alla fordon. Det är en enkel trafiksäkerhetsåtgärd som kan spara liv då någon måste kliva ur bilen på en hårt trafikerad väg. Vi tycker att det är rimligt att Sverige inför krav på att alla nya bilar ska levereras med en reflexväst.

Även om säkerhetsstandarden på vägarna förbättrats kraftigt efter att nollvisionen antagits finns fortfarande 100 mil väg kvar att mötesseparera enligt dåvarande Vägverkets planer från 1990-talet. Vi vill att en statlig kommission granskar de farligaste vägarna i Sverige och kommer med förslag på konkreta åtgärder för att höja säkerhetsstandarden på dessa vägar.

Det är positivt att regeringen lyssnat på oss socialdemokrater och nu kommer att lägga fram lagstiftning om krav på vinterdäck för tunga fordon.

Intelligenta transportsystem, ITS, kan kraftigt bidra till ökad framkomlighet, bättre miljö och ökad trafiksäkerhet även inom det befintliga vägnätet. Sverige bör bli ett ledande land inom ITS. Det är helt i linje med nollvisionen och målsättningarna om att minska transportsektorns klimat- och miljöpåverkan. Därför är det viktigt att kommande ITS-politik i Sverige sätter framkomlighet, miljö och trafiksäkerhet i fokus.

Minska koldioxidutsläppen från personbilstrafiken

Att kraftigt minska koldioxidutsläppen från personbilstrafiken är en av de viktigaste klimatutmaningarna. Det måste ske genom ny, energieffektiv teknik, hållbara alternativa drivmedel och kanske även styrmedel som främjar utskrotning av äldre, mindre energieffektiva personbilar. Självklart måste även kollektivtrafikresandet öka kraftigt.

EU fasar mellan 2012 och 2015 in sin lagstiftning om koldioxidutsläpp från personbilar. Denna lagstiftning har drivit fram energieffektivare personbilar och skyddar delvis också bilägarna mot ett stigande oljepris. Utifrån vikten på de personbilar som en tillverkare säljer ska medelvärdet på bilarnas koldioxidutsläpp inte överstiga 120 gram per kilometer då lagstiftningen är helt genomförd till år 2015.

Fel! Okänt namn på

Nu har EU-kommissionen arbetat fram en ny lagstiftning som sätter kraven till år 2020. Lagkravet är 95 gram koldioxid per kilometer till år 2020. Vi stöder principerna i EU kommissionens förslag. Det är utformat så att den ger en konkurrensneutralitet mellan de olika biltillverkarna i EU. Det kan även vara en fördel med ett nytt långsiktigt mål för år 2025.

I arbetet med att minska utsläppen från personbilstrafiken är naturligtvis alternativa bränslen som E85 och fordonsgas mycket viktiga. Sverige har i dag en mycket god infrastruktur för E85. Infrastrukturen för fordonsgas byggs ut successivt. Vi måste ta tillvara de satsningar som gjorts och skapa förutsättningar för att de ska få långsiktig lönsamhet.

Därför är det mycket viktigt med tydliga spelregler och långsiktighet när det gäller beskattning av såväl bränsle som förmånsbeskattning av tjänstebilar. Energieffektiviteten för nya E85- och gasbilar har förbättrats på senare år. Detta är en utveckling som måste fortsätta. I vårt förslag till nytt miljöbilssystem premieras energieffektiva personbilar som kan drivas med gas eller E85.

Naturligtvis är elbilar och plug-in hybrider mycket intressanta för att minska personbilstrafikens miljö- och klimatpåverkan. Här är såväl styrmedel som utbyggnad av laddinfrastruktur viktigt.

Tyvärr kommer regeringen allt längre bort från sitt mål om en fossiloberoende fordonsflotta. Försäljningen av bilar som kan drivas med förnybara drivmedel har minskat kraftigt. Under hela 2011 var 80 procent av alla nya miljöbilar fossildrivna. Av de nya lastbilar som såldes 2011 var närmare 98 procent fossildrivna och av bussarna var 63 procent fossildrivna. För personbilarna sålda under januari till september 2012 är siffrorna ännu sämre. 88 procent av alla nya miljöbilar under denna period var fossildrivna.

Regeringen saknar styrmedel för att öka antalet förnybart drivna bilar sedan den avskaffat miljöbilspremien och tagit bort reduktionen av förmånsbeskattningen för etanolbilar. Detta påverkar inte bara de svenska klimatmålen utan också de problem med partikelhalter som finns i de svenska storstäderna och som kritiserats av EU.

Tjänstebilsmarknaden är ofta styrande för hur personbilsparken ska se ut i framtiden. Därför är stimulanser till bilar med lägre klimatpåverkan i tjänstebilsektorn väsentliga.

Riksdagen beslutade förra året att ta bort nedsättningen av förmånsvärdet för etanolbilar. Nedsättningen var tidigare 20 procent av förmånsvärdet. Ett tak på 8 000 kronor fanns dock. Vi menar att detta är en del av förklaringen till den kraftiga minskningen av försäljningen av etanolbilar i Sverige. Men det påverkar också biltillverkarnas intresse att ta fram etanolanpassade fordon till den svenska marknaden.

Nedsättningen med 40 procent (max 16 000) för gasbilar och laddhybridbilar finns kvar. Att ensidigt ta bort nedsättningen för etanol riskerar att ge en för stor belastning på det redan hårt ansatta nätet för fordonsgas.

Vi vill istället ha ett system där nedsättningen av förmånsvärdet för etanol-drivna fordon ingår, men regeringen bör också ta fram en långsiktig plan för hur nedsättningen av förmånsvärdet ska förändras i framtiden så att systemet blir långsiktigt förutsägbart för bilbranschen och bilköparna.

Fel! Okänt namn på

Vi är positiva till det förslag om skattebefrielse och kvotplikt för låginblandning av etanol som regeringen föreslår i budgetpropositionen.

Regeringen har valt att stanna upp tempot och försäljningen av nya miljöbilar minskar. En supermiljöbilspremie har införts men den gynnar bara dem som har råd att köpa mycket dyra miljöbilar och reformen skapar därför som vi bedömer det ett otillräckligt omställningstryck.

Vi föreslår istället ett system med miljöbilsbonus där den som köper en bil med lägre utsläpp får en premie. Men vi tror också att vi kan driva på utvecklingen ännu mer genom att inför en registreringsavgift för nya bilar med koldioxidutsläpp över en viss nivå. I flera andra europeiska länder finns liknande system.

I vårt förslag utgår vi från den nya definitionen på miljöbilar som regeringen tagit fram.¹ Vi står bakom de nya definitionerna. Det är rimligt att kraven stegvis skärps för vad som är en miljöbil och att bilar som kan ta fler passagerare och större last har lägre kravnivå.

Vi föreslår en miljöbilsbonus på 5 000 kronor som betalas ut när bilen registreras första gången för bilar som uppfyller miljöbilskravet. Dessutom 1 000 kronor per gram CO₂/km som bilens utsläpp understiger miljöbilsdefinitionen dock max totalt 40 000 kronor i bonus. Därmed ersätter vårt system regeringens supermiljöbilspremie.

Vi föreslår också en registreringsavgift som ska vara 2 000 kronor för bilar som har utsläpp 20 gr CO₂/km över miljöbilsdefinitionen. Dessutom 500 kronor per gram som bilens utsläpp enligt tillverkarens definitioner överstiger 20 gr/km över miljöbilsgränsen. Dock högst 15 000 kronor i avgift.

Bilar med möjlighet till drift med fordonsgas samt med E85 (etanol) beräknas i den nya miljöbilsdefinitionen med en viss rabatt som är samma oavsett bränsle. Vårt system gynnar biodrivna bilar som är snålare och mer effektiva genom att dessa får en högre bonus. Dock menar vi att det inte är rimligt att man som i regeringens förslag räknar alla biodrivna bilar på samma sätt. Som exempel borde de flesta biogasbilar få en högre bonus än en E85-bilar med samma utsläpp. Lösningen är att de omräknas enligt samma modell som i EU:s förnybarhetsdirektiv.²

Naturvårdsverket bör få i uppdrag att räkna ut en schablon för dessa bränslen enligt direktivets riktlinjer och komplettera systemet med detta.³

Syftet är att stimulera till att fler nya bilar med låga utsläpp säljs. Miljöbilsbonusen ersätter således det nuvarande systemet med fordonsskattebefri-

¹ I det nya systemet tar man bilens tjänstevikt i kilo minus 1 372, multiplicerar med 0,0457 och lägger sedan till 95. Summan är det utsläpp i gram koldioxid per km som en bil med en sådan vikt får släppa ut för att kallas miljöbil. För bilar med biodrivmedel är formeln anordnande: (tjänstevikt – 1 372) x 0,457 + 150 gr/km.

² Europaparlamentet och rådets direktiv 2009/28/EG, artikel 19 samt bilaga V.

³ Eftersom direktivet anger olika utsläpp beroende på hur drivmedlet tillverkats bör Naturvårdsverket ta fram en medeltalssiffra för det drivmedel som just nu säljs i Sverige. E85-bilar och fordonsgasbilar utgås från att endast köra på huvudbränslet.

Fel! Okänt namn på

else som inte har gett avsedd effekt. De bilar som köpts fram till den 1 januari 2013 får givetvis behålla befrielsen.

Vi vill att systemet ska vara statsfinansiellt kostnadsneutralt och regeringen bör uppdra till berörda myndigheter att utarbeta ett färdigt system där nivåerna och gränserna justeras så att så sker. Det innebär också att regeringen varje år bör justera gränserna och nivåerna så att detta uppfylls. Reglerna ska gälla för samtliga bilar som nyregistreras i Sverige.

För att värna nollvisionen vill vi att de bilar som erhåller bonus ska klara den högsta säkerhetsklassningen, fem stjärnor, i EuroNCAP:s krocktester. Detta krav har regeringen valt bort i både den kommande miljöbilsdefinitionen och supermiljöbilspremien.

Hållbara lastbilstransporter

Lastbilstransporter är en förutsättning för att samhället överhuvudtaget ska fungera. Vi ser positivt på lastbilens roll i samhället men mycket arbete krävs för att skapa mer hållbara lastbilstransporter. Kraftfulla åtgärder måste framför att minska lastbilstrafikens klimat- och miljöpåverkan, öka trafiksäkerheten och framför allt för att komma tillrätta med den lönedumpning och osunda konkurrens som i dag förekommer i åkerinäringen.

Sjysta villkor i åkerinäringen

I dag utsätts seriösa aktörer inom åkerinäringen för osunda konkurrens från oseriösa aktörer inom näringen. Den illegala inrikestrafiken har lett till ett växande antal svenska åkare har sänkt sina priser genom att anlita falska egenföretagare genom F-skattsedlar eller förare från utländska bemanningsföretag utan representation i Sverige. I båda fallen kan lönekostnaderna reduceras med uppåt 80 procent. Det rör sig med andra ord om ren lönedumpning. Detta är en marknadsstörning som sprider sig och underminerar förutsättningarna för de åkerier som lever upp till normala krav på avtalsenliga löner och inbetalda skatter. De allt mer pressade marginalerna innebär också att seriösa aktörer får allt svårare att aktivt arbeta med åtgärder för ökad trafiksäkerhet och bättre miljö.

En nationell samordnare för bättre regelefterlevnad i åkeribranschen

Som del i arbetet för att komma tillrätta med problemen i åkeribranschen vill vi att en nationell samordnare tillsätts för koordinera det arbete som polisen, tullen, Transportstyrelsen, Trafikverket, Skatteverket och Arbetsmiljöverket gör med åkerinäringen. Detta för att komma tillrätta med oegentligheterna inom branschen och se till att kontrollen av regelefterlevnaden av gällande lagstiftning blir betydligt bättre än i dag.

Cabotage

EU kommissionen har i sin vitbok över framtidens transportpolitik från april 2011 nämnt att man avser att avskaffa cabotageregler på sikt. Den svenska socialdemokratin motsätter sig i dagsläget ändringar eller ett avskaffande av de förordningar som styr cabotageregler. Ska ett nytt system arbetas fram måste det skapas tydliga regler som starkt säkrar de sociala villkoren i åkerinäringen. Den svenska kollektivavtalsmodellen måste garanteras.

EU:s förordningar om yrkestrafikens villkor ger medlemsländerna möjlighet att ta itu med såväl den illegala inrikestrafiken som den omfattande lönedumpningen via falska egenföretagare.

En möjlighet är att utstationeringsdirektivets arbetslandsprincip får tydliga och tvingande regler samt tillämpningsregler för åkerinäringen. Det är helt oacceptabelt att oseriösa aktörer konkurrerar med lägre löner. I stället måste åkeriföretag konkurrera med att erbjuda transportlösningar med kvalitet, miljöhänsyn, trafiksäkerhet och punktlighet.

Holländska modellen

Vi ser den så kallade holländska modellen för åkeribranschen som intressant. Den innebär att chaufförerna verkligen måste vara anställda för det åkeri de kör för. Upplägg med liknande de med F-skattsedlar är inte tillåtna. Fungerar detta i ett EU-land som Nederländerna bör det vara värt att studera dessa åtgärder närmare och se över möjligheterna att införa liknande bestämmelser i Sverige för att garantera den svenska kollektivavtalsmodellen.

Säkra uppställningsplatser

På uppställningsplatser för lastbilar förekommer rån av chaufförer och stöld av gods. Det finns också uppställningsplatser där oseriösa chaufförer deltar i brottslighet som smuggling och försäljning av alkohol, tobak och narkotika. Detta måste upphöra. Uppställningsplatser för lastbilar ska vara en rast- och viloplats för chaufförer, inte en plats för kriminell verksamhet.

Nu pågår ett arbete inom EU för att verka för fler säkra uppställningsplatser för lastbilstrafiken inom EU. Här måste Sverige vara drivande. Det är viktigt att arbetet med säkra uppställningsplatser kopplas ihop med arbetet för att främja ITS-arbetet i EU och Sverige. ITS-lösningar kan hjälpa chaufförer att hitta lediga säkra uppställningsplatser. Vi ser både de kommande propositionerna för infrastruktur och ITS som en möjlighet att verka för fler och mer lättillgängliga uppställningsplatser.

Fel! Okänt namn

Minska lastbilstrafikens klimat- och miljöpåverkan

Klimatutmaningen visar också tydligt att det är av största vikt att koldioxidutsläppen från lastbilstransporter minskar kraftigt. I Naturvårdsverkets redovisning av svenska utsläpp av växthusgaser under 2010 är det tydligt att utsläppen från tunga fordon ökat stadigt sedan 1990. För personbilar är trenden svagt sjunkande. Även industri-, jordbruks- och avfallssektorn minskar sina utsläpp.⁴ Därför är det mycket angeläget att minska utsläppen från tunga fordon. Ny teknik som minskar koldioxidutsläppen och oljeberoendet måste bli kommersiellt gångbar så fort som möjligt.

Utsläppen av emissioner från lastbilar har minskat tack vare EU:s successivt skärpta EU-normer. EU måste nu ta ytterligare ett steg och utveckla lagstiftningen även för att minska koldioxidutsläppen från tunga lastbilar, på samma sätt som man gjort med lätta lastbilar och personbilar.

En relativt enkel åtgärd för att minska lasttrafikens koldioxidutsläpp är längre fordonskombinationer än de 25,25 meter som är tillåtna i Sverige i dag. Vi ser positivt på de försök, ETT-En Trave Till och Duo trailer, som pågår med fordon med längder kring 30 meter.

Det finns i dag en rad olika alternativa bränslen för tunga fordon. Det handlar om flytande eller komprimerad gas, ED95 etanol eller BioDME. Skulle förutsättningarna för att använda dessa bränslen förbättras skulle både koldioxidutsläppen och oljeberoendet minska. Nu måste de nya bränslena slå igenom kommersiellt. En nyckelfaktor för detta är en fungerande distribution av alternativa bränslen för den tunga trafiken. Först när detta fungerar kommer det att vara intressant för framsynta åkeriägare att investera i lastbilar som kan tankas med alternativa bränslen.

Hybrid drivna tunga lastbilar har nu lanserats. Inom några år kommer även plug-in hybrider.

Hybrid drift och alternativa bränslen för lastbilar är naturligtvis mycket viktigt för att nå målet om en fossiloberoende fordonsflotta till år 2030. För en fortsatt utveckling med alternativa drivmedel och hybrid drift är både fordonsforskning och åtgärder för kommersialisering av ny teknik viktiga.

Avståndsbaserad vägslitageavgift för tunga lastbilar

Enligt Trafikverkets kapacitetsutredning bär lastbilstrafiken bara ungefär hälften av sina samhällsekonomiska kostnader.⁵ Ökade bränslekostnader för sjöfarten genom de nya svavelreglerna och kommande höjningar av banavgifterna för järnvägstrafiken gör att åtgärder krävs för ökad konkurrensneutralitet mellan godstransportslagen.

⁴ Naturvårdsverket 2011-12-19 Aktuell utsläppsstatistik.

⁵ Kapacitetsutredningen, underlagsrapport, styrmedel för ett effektivare transpottsystem, s. 37.

Fel! Okänt namn på

I dag finns någon form av avståndsbaserad vägavgift för tunga lastbilar i Tyskland, Polen, Österrike, Tjeckien, Slovakien och Schweiz. I flera länder i Europa utreds eller planeras det för att införa en avståndsbaserad avgift för tung lastbilstrafik. Dessa länder är Danmark, Nederländerna, Belgien, Frankrike, Storbritannien, Slovenien och Ungern. I Frankrike sker införandet redan den 1 juli 2013.

I dag betalar svenska åkare en avståndsbaserad avgift när de kör i Tyskland eller Polen medan tyska och polska åkare inte betalar någon avståndsbaserad avgift då de kör i Sverige. En avståndsbaserad vägslitageavgift skulle skapa en bättre konkurrenssituation för svenska åkare.

Vi socialdemokrater ser en vägslitageavgift som en del i ett större möjligt åtgärds paket för den svenska åkerinäringen tillsammans med åtgärder för ökad och mer samordnad kontroll av regelefterlevnad. Hänsyn ska tas till skogsindustrins behov av tillgång till bland annat tjälsäkrade vägar. Ytterligare åtgärder är satsningar på ITS för att undvika trafikstörningar samt en satsning på säkra uppställningsplatser.

Likt det tyska systemet ska vägslitageavgiften vara differentierad efter vilken Euroklass på avgasreningen en lastbil har. Det främjar både miljön och de åkeriägare som investerar i nya lastbilar. Det finns även anledning att se över om vägslitageavgiften också kan innehålla en bonus som främjar omställningen till alternativa bränslen och hybriddrift.

Vägslitageavgiften beräknas inbringa fyra miljarder årligen i intäkter. Det ger ytterligare möjligheter till statliga infrastrukturinvesteringar för att stärka den svenska exportindustrins konkurrenskraft. Infrastrukturinvesteringar skapar även snabbt jobb för åkeribranschen.

Trygga taxiresor

I dag präglas taxibranschen i Sverige av kaos. Oseriösa taxiföretag lurar resenärer till otrygga resor till kraftiga överpriser. Den seriösa taxinäringen kan bli utkonkurrerad. Så här får det inte fortsätta. Taxiresenärer ska kunna känna sig trygga och inte luras till att betala överpriser. En väl fungerande taxi verksamhet är även viktig för jobben i besöksnäringen.

Obligatoriska redovisningscentraler för minskat skattefusk

För att framgångsrikt slutföra arbetet mot skattefusk i taxibranschen behövs obligatoriska redovisningscentraler till vilka köruppdrag och ersättningar rapporteras. Dagens beställningscentraler kan sköta denna funktion. Krav på anslutning till redovisningscentral skrivs in som villkor för taxitillstånd. Precis som i fråga om certifierade kassaregister ska en övergångsperiod förbereda införandet. Skatteverket har i en hemställan till regeringen 2010-11-04 begärt att obligatoriska redovisningscentraler införs men regeringen har trots detta inte agerat. Enligt Skatteverket skulle skatteintäkterna från taxinäringen

Fel! Okänt namn på

kunna öka med 400 miljoner kronor årligen om obligatoriska redovisningscentraler införs.

Det är hög tid att agera när det gäller obligatoriska redovisningscentraler. Redan 2004 föreslog en utredning tillsatt av den dåvarande socialdemokratiska regeringen obligatoriska redovisningscentraler i betänkandet Ekonomisk brottslighet inom taxinäringen (SOU 2004:102). I april 2012 riktade riksdagen ett tillkännagivande till regeringen om att obligatoriska redovisningscentraler ska införas. Finansdepartementet ska efter riksdagens beslut nu utreda frågan.

Införande av digitala förarkort

Det finns anledning att se över om digitala förarkort, liknande de som finns för tunga fordon, kan införas även för taxinäringen. Det skulle underlätta kontrollen av kör- och vilotider även i taxibranschen.

Ingen upphandlad trafik på ackord

Upphandlad taxitrafik, exempelvis skolskjuts eller färdtjänst, bör inte utföras på ackord.

Skärp regelverken kring taxilegitimation

För att öka tryggheten för taxiresenärer är det viktigt att kontrollen av taxilegitimationer stärks. Det måste säkerställas att förare som får sina legitimationer indragna verkligen slutar att köra taxi. Det är självklart att då en innehavare av taxilegitimation dömts för ett allvarligt brott måste taxilegitimationen dras in. Det gäller även vid allvarliga trafikbrott som rattfylleri och grov vårdslöshet i trafik eller andra trafikbrott då det sker vid upprepade tillfällen. För att säkerställa att förare inte kör med ogiltig taxilegitimation eller utan taxilegitimation måste kontrollen öka. Detta skulle främja den seriösa taxinäringen och öka tryggheten för taxiresenärerna.

Behåll kraven på lokalkännedom

Vi anser även att Transportstyrelsen är fel ute då man slopar krav på lokalkännedom för taxiförare och hänvisar till att detta ökar konkurrensen i branschen. Transportstyrelsens beslut att slopa krav på lokalkännedom för taxiförare i Stockholms län främjar inte vare sig taxiresenärerna eller seriösa aktörer i taxinäringen.

Statlig utredning för att främja den seriösa taxinäringen

För att ta ett samlat grepp om taxinäringens utveckling ser vi det som angeläget med en statlig utredning om taxinäringen. Det måste även utarbetas lösningar för att komma tillrätta med problemet att kommuners och landstings upphandlingar av färdtjänst och skolskjuts på orter utanför storstadsområdena påverkar den vanliga taxiverksamheten negativt. Även det faktum att oseriösa taxiföretag tar ut kraftiga överpriser måste belysas. En möjlighet kan vara att förtydliga prisinformationen ytterligare. Turister och affärsresenärer som besöker Sverige ska inte behöva uppleva att de blivit grundlurade efter en taxiresa. Självklart måste utredningen även granska hur ren svarttaxiverksamhet kan bekämpas.

Våra förslag främjar de seriösa aktörerna inom taxinäringen. Arbetet mot skattefusk i taxibranschen stärks. Taxiresenärernas trygghet och säkerhet stärks. Sammantaget ger det taxibranschen ökade förutsättningar att utvecklas som ett tryggt, säkert och miljöanpassat komplement till kollektivtrafiken.

Möjligt att kunna hålla fordon i kvarstad

Många allvarliga trafikolyckor sker med förare som upprepade gånger dömts för olovlig körning, rattfylleri eller att ha kört narkotikapåverkade. Inom yrkestrafiken kan det även gälla upprepade brott mot kör- och vilotidsregler. Vi vill därför att det blir lättare för polisen att hålla fordon i kvarstad när ägare eller förare av fordon systematiskt begår allvarliga trafikbrott. Detta ska även gälla utlandsregistrerade fordon vars förare begår trafikbrott i Sverige. För fordon där det finns en avsevärd risk att bötesbeloppet inte kan drivas in bör fordonet kunna hållas i kvarstad till dess att bötesbeloppet säkrats.

Aktivt agerande mot fordonsmålvakter

Ett växande problem i dag är personer som agerar så kallade målvakter för fordon. En person, ofta med små möjligheter att betala föreläggande, skrivs som ägare till ett stort antal fordon. Det kan handla om flera hundra fordon, i vissa fall tusentals. Dessa fordon brukas sedan av andra personer. Fordonskatt, trängselskatt, parkeringsböter, trafikförsäkring och andra avgifter och förelägganden åläggs målvakten.

Det krävs ett aktivt samarbete mellan polisen, Kronofogdemyndigheten, Skatteverket, Transportstyrelsen och kommunerna för att försvåra för personer att agera som målvakter.

Redan 2009 presenterade Transportstyrelsen och Kronofogdemyndigheten en rad konkreta förslag på hur man skulle kunna försvåra för dem som upprätthåller system för fordonsmålvakter. Bland annat att skulderna ska tillfalla fordonet – inte ägaren. Detta innebär att fordonet tas i beslag. Man föreslog också att fordon som är kopplade till stora skulder när det gäller parkerings-

Fel! Okänt namn på

böter ska kunna transporteras bort och inte återlämnas förrän skulden är betald.

Regeringen har nu sagt att man ska ta itu med problemet med fordonsmål-vakter. Vi utgår från att man kommer att göra veklighet av de skarpa förslagen från Transportstyrelsen och Kronofogdemyndigheten. Tillsammans med vårt förslag om ökade möjligheter att hålla fordon i kvarstad ger det fördelar för trafiksäkerheten och försvårar för dem som vill smita från att betala fordonsskatt, trängselskatt och parkerings- och fortkörningsböter.

Utförsäljningen av Bilprovningen

Efter avregleringen av Bilprovningen har färre privata besiktningstationer etablerats än vad regeringen räknat med. Därför har nu regeringen beslutat att två tredjedelar av Bilprovningens stationsnät ska säljas ut.

I juli månad såldes delar av stationsnätet i Mälardalen och Norrland, kallat den nordöstra gruppen, till företaget Opus. Affären är på många sätt märklig då Opus lånar pengar av Bilprovningen för att finansiera köpet. Företaget Opus är dessutom av skatteskal registrerat på Cypern.

Vi ser flera frågetecken kring regeringens utförsäljning av Bilprovningen. När Bilprovningen i Finland såldes ut höjdes besiktningpriserna kraftigt. När offentliga monopol ersätts av privata monopol finns en stor risk att det blir frestande att höja priserna.

I Sverige finns en risk att besiktningstationerna som har sålts ut och de som kommer att säljas ut görs det till underpriser. Vi ställer oss frågande till att de nya aktörerna som tagit över och väntas ta över än fler av Bilprovningens besiktningstationer verkligen ser långsiktigt på sina åtaganden.

EU tar nu ett första steg för harmonisering på området och skärper kraven på kontrollbesiktning av fordon. Med tanke på att fordonen får allt mer avancerade säkerhetssystem och förfinad avgasrening är det sannolikt att kraven skärps ytterligare om några år. Frågan är om de nya aktörerna är beredda att investera i alla besiktningstationerna runt om i landet för att klara framtida krav.

Även ett flertal av Bilprovningens besiktningstationer i södra Sverige, den så kallade sydvästra gruppen är nu ute för försäljning. Efter det som kommit fram efter försäljningen av den nordöstra gruppen till Opus finner vi det lämpligt att regeringen drar tillbaka den planerade försäljningen av den sydvästra gruppen.

Vi tycker att det är nödvändigt att regeringen senast sommaren 2014 presenterar en utredning kring hur utförsäljningen påverkat priser och tillgänglighet.

Det rullande kulturarvet

Motorhobbyn har utvecklats starkt i Sverige på senare år. Det finns ett stort intresse för att renovera och bevara äldre fordon. Att en del av vår kulturhisto-

ria tas om hand på detta sätt av entusiaster är mycket positivt. Motorträffar är till nöje för både ägare av historiska fordon och den breda allmänheten.

När det gäller den kommande lagstiftningen om övergivna bilar och båtar i naturen är det naturligtvis viktigt att den utformas i en god dialog med motorhobbyn. Det måste vara möjligt komma tillrätta med problemen kring övergivna bilar och båtar i naturen samtidigt som hänsyn tas till motorhobbyn.

Det är en viktig lagstiftning för att komma tillrätta med miljöfarlig verksamhet som illegal bilskrotning och nedskräpning i naturen. Rätt utformad kan också denna lagstiftning försvåra för personer som överger bilar som kommunerna sedan får transportera bort. Även problemen med illegal fordonsexport kan gå att komma åt med rätt utformad lagstiftning.

Cykel

Cykel är ett mycket miljövänligt transportmedel som främjar folkhälsan. Ökad cykling innebär även en avlastning av kapaciteten för andra transportslag. Enligt Trafikverkets kapacitetsutredning riskerar dock trängsel uppstå i cykeltrafiken i storstäderna år 2025. Det visar på vikten att planera för nya cykelbanor men även större cykelparkeringar. Cykelparkeringar med tak är ett sätt att göra cykeln till ett attraktivare transportsätt.

Cykeln kan komplettera både bil- och kollektivtrafik på kortare sträckor. Det är viktigt med åtgärder som underlättar framkomligheten för cyklister. Det finns anledning att främja cykelpendling mellan orter som ligger nära varandra. Grannkommuner bör samverka för att ordna cykelvägar även över kommungränserna. Mötesseparering av vägar är mycket viktigt för trafiksäkerheten men det kan ibland försvåra och skapa risker för cyklister. Vi vill att även mötesseparerade vägar i de fall det är rimligt ska anpassas till cyklister.

Då antalet cyklister som skadas eller dödas i trafikolyckor ökar finns det anledning att stärka trafiksäkerhetsarbetet för cyklister. Det är hög tid att regeringen hör samman det arbete som Trafikverket gjort på området.

Det är även viktigt med åtgärder som underlättar att använda cykel till och från kollektivtrafiken. Detta kan främja såväl ökad cykling och som ökat kollektivtrafikresande.

Sjöfart

För ett exportberoende land som Sverige är sjöfarten strategiskt viktig. Hela 90 procent av den svenska exporten transporteras med sjöfart. Vi ser sjöfarten som en svensk basnäring vars betydelse växer i takt med att världshandeln blir allt mer global. Det gör en ökad kapacitet i svenska hamnar och farleder betydelsefull. Väg- och järnvägsinfrastrukturen till de stora hamnarna är betydelsefull för sjöfartens funktionssätt. Sjöfarten måste även bindas samman mer effektivt med järnvägs- och vägtransporter.

Fel! Okänt namn på

För att öka kapaciteten i det svenska transportsystemet är inlandssjöfart och kustsjöfart en möjlig lösning för att öka kapaciteten för godstransporter. En statlig utredning (SOU 2011:4) har redan studerat möjligheterna för att införa EU:s direktiv för inre vattenvägar i Sverige. En genomtänkt strategi för inlandssjöfart i Sverige förutsatt att miljö, sjösäkerhetsaspekter och arbetsvillkor beaktas kan innebära fördelar för industrins godstransporter.

För minska sjöfartens klimatpåverkan bör sjöfarten tas in i någon form av utsläppshandel på global nivå inom IMO eller på EU-nivå. Vi ser även mycket positivt på den energiklassning av fartyg som IMO börjat arbeta med.

EU:s implementering av IMO:s nya svavelregler kommer att bidra till förbättrad luftkvalitet och folkhälsa i Europa. Tyvärr tog den svenska borgerliga regeringen inte vara på möjligheterna inom IMO att driva igenom att kraven skulle vara globalt harmoniserade eller att samma krav skulle gälla i åtminstone hela Europa. Det är nu viktigt att se till att implementeringen blir kostnadseffektiv för sjöfarten och dess transportköpare. Det är särskilt angeläget att främja nya bränslen som flytande gas och kostnadseffektiva metoder för avgasrening för fartyg. Flytande naturgas, LNG, är visserligen ett fossilt bränsle men kan innebära en minskad miljö- och klimatpåverkan.

Gotlandstrafiken

Gotlandstrafiken är avgörande för utvecklingen på Gotland. Det är viktigt att färjetrafiken omfattas av ett långsiktigt, stabilt och miljömässigt hållbart avtal. Gotlandstrafiken måste ses som en del av det nationella trafiksystemet och skall inte ges sämre villkor än övriga landet. Det är viktigt att persontrafiken, gotländska näringen och företagen på Gotland ges rättvisa och konkurrenskraftiga villkor när det gäller prisbild och överfartstid. Dagen bastrafik bör utgöra grunden för kommande avtalsperiod.

Tonnageskatt

För att värna den svenska sjöfartsnäringen är det hög tid att regeringen lägger fram ett förslag om tonnageskatt. Tonnageskatt gäller nu inom hela EU med undantag för Sverige. Det innebär att svenska redare har sämre konkurrensvillkor och därför flaggar ut sina fartyg. Sverige förlorar arbetstillfällen och marin kompetens som på sikt kommer att slå mot ännu fler jobb.

Flyg

Flygledartjänster

Vi ser tydliga risker med regeringens avreglering av flygledartjänsterna. Flygsäkerheten måste alltid ha högsta prioritet och det är tveksamt om det går att

skapa en fungerande marknad för flygledartjänster. Därför vill vi att flygledartjänsterna på de statliga trafikflygplatserna och Försvarmaktens flygplatser även i fortsättningen ska drivas av Luftfartsverket. Detta med hänsyn till både flygsäkerheten och Försvarmaktens behov.

Riksdagen har i ett tillkännagivande till regeringen från maj 2012 klargjort att ytterligare steg av konkurrensutsättning av flygledartjänster inte ska ske förrän det pågående beredningsarbetet avseende den avlämnade statliga utredningen SOU 2012:27 är avslutat.

Fortsatt aktivt miljö- och klimatarbete viktigt

Flyget måste fortsätta arbeta mycket aktivt med att minska sina utsläpp av växthusgaser. Ett första steg är att EU tagit in flyget i sin utsläppshandel, ETS. Detta system har dock många brister och det vore bäst att flyget fick ett eget utsläppshandelsystem utanför ETS. Så länge nuvarande system finns för flyget i EU är det självklart att det internkontinentala flyget som ankommer eller avgår från flygplatser i EU ska delta i utsläppshandeln. En förbättrad utsläppshandel kan innebära att ny teknik för energieffektivare flygplan får ett snabbare genombrott. Det innebär även en drivkraft för att arbeta mer med åtgärder som gröna inflygningar och även bränslesparande flygrutter, gröna flygningar.

Sverige bör även inom ICAO, FN:s organisation för civilflyget, verka för att skattebefrielsen av flygbränsle som slås fast i Chicagokonventionen upphör.

Det miljöarbete som bedrivs av statliga Swedavia är ett effektivt sätt att minska flygsektorns klimatpåverkan. Vi ser gärna att Swedavia fortsätter att aktivt förbättra sitt miljöarbete.

It

Ett hållbart informationssamhälle för alla

Vårt mål ligger fast. Sverige ska vara ett hållbart informationssamhälle för alla. Tillgången till it är idag lika viktig som el och vatten till bostäder och företag.

Alla ska kunna ta del av moderna it-tjänster i hela landet. Då behövs en hållbar, robust it-infrastruktur. Det måste vara självklart att mobiltelefon och datakommunikation ska gå att använda i hela Sverige. It är en samhällsodmande kraft som gör det möjligt för helt nya sätt att möta framtiden. Sverige har i förhållande till andra länder en god tillgång på fiber tack vare att vi var tidigt ute i början 2000-talet. Den socialdemokratiska regeringens stöd till kommunerna för att bygga bredband där marknaden inte upplevde det som lönsamt var en framgångsrik strategi. Det tillsammans med Hem-PC reformen och it i skolan gjorde att Sverige låg i framkant. Men resten av världen kom-

Fel! Okänt namn på

mer i kapp och den tekniska utvecklingen gör att vi hela tiden måste anta nya utmaningar.

Digital tillväxt

För att bejaka den digitala tillväxten behövs höga hastigheter i bredbandsnätet i hela landet. En följd av denna digitalisering är att affärsmodeller inom hela näringslivet i allt större utsträckning bygger på ett tjänsteerbjudande ovanpå en teknisk plattform av något slag.

Det gäller allt ifrån hur vi tar del av nyheter och konsumerar musik till medicinska analyser, ekonomi- och lönehanteringssystem till bank-, betal- och sjukvårdsupplysningstjänster.

Digitala tjänster och digital tillväxt utvecklar och erbjuder nya, effektivare och mer produktiva digitala tjänstelösningar. Vidden av globalisering och möjligheterna att via nätet köpa produkter och tjänster från hela världen är oändlig.

Men oftast är affärsmodellerna inte anpassade till den digitala tillväxten. Det gäller t.ex. immaterialrättssystemet, innovationer i tjänsteföretag, distribution, marknadsföring, tillgången till data utifrån vilka nya tjänster som kan byggas samt tillgång till bredband med höga hastigheter i hela landet.

Den offentliga sektorns användning av digitala tjänster underlättar för medborgarna. De äldre kan bo kvar hemma och ha tillsyn via smarta applikationer, kan ha kontakt med sjukvården och anhöriga från sitt hem och känna stor trygghet.

Skolan underlättar för eleverna med hjälp av it-tekniken och kan anpassa undervisningen efter elevens behov på ett helt annat sätt än tidigare.

Slut de digitala klyftorna

Regeringen har tagit fram en digital agenda men det behövs även en ny bredbandsstrategi. Användningen av it får inte vara en klassfråga eller en genusfråga. Unga, gamla, män och kvinnor ska ha samma möjligheter oavsett om de är på landet eller i staden. Tillgången till och hastigheten på nätet varierar stort över landet. Tydliga åtgärder behövs för att överbrygga de digitala klyftorna. Det ska gå att använda mobiltelefon och datakommunikation i hela Sverige. Sedan förra året då vi socialdemokrater skrev om att det behövs en kartläggning av kapaciteten på befintliga nät har PTS presenterat en bredbandskarta. Vi välkomnar det initiativet som gjorts trots att den borgerliga majoriteten förra året hävdade att det inte behövdes.

Att internet kan användas av alla är en nyckelfråga för ett digitalt samhälle i världsklass. Särskilda satsningar är avgörande för att stimulera de 1,2 miljoner att ta steget in i samhället. Alla ska våga, vilja och kunna ta del av samhällets digitala tjänster. Men även de som redan är på nätet kan med rätt stöd få betydligt bättre möjligheter att underlätta vardagssysslor, vara delaktig i

samhällsutvecklingen, få en bättre vård och omsorg, större möjlighet till arbete och en bättre utbildning.

Fungerande bredband och mobil telefoni i hela Sverige

I dag finns märkbara brister i mobiltäckningen. Många upplever också försämringar i takt med att terminaler, datorer och smarta telefoner erbjuder allt fler tjänster. För dem som arbetar i hemtjänsten och kör ensamma i glesbygden är mobiltäckningen nödvändig. För dem som jobbar i skog och mark och längs kusterna är det ett arbetsmiljöproblem att inte kunna vara i kontakt med omvärlden. Men det skapar även svårigheter för friluftsliv, jakt och fiske, båtliv, turist- och besöksnäringen.

Bredbandstillgängligheten är viktig oavsett var i Sverige man bor och oavsett om man bor i flerfamiljshus, radhus, villa i en eller fastighet på landsbygden. Hög hastighet i it-infrastrukturen är helt avgörande för såväl privatpersoner, hushåll, företag som offentliga förvaltningar i hela landet. Vi ser ett tydligt samhällsansvar där marknaden inte klarar detta. Det behövs ny bredbandsstrategi där målet justeras så att alla hushåll och företag år 2020 ska ha tillgång till 100 Mbit/s.

En kapacitetsutredning för it-kommunikationer i Sverige

Det finns anledning att se över möjligheterna att tillsätta en kapacitetsutredning för it-kommunikationerna i Sverige. Likt Trafikverkets kapacitetsutredning för järnvägen och hela transportsystemet kan en kapacitetsutredning ge ytterligare kunskap om hur it-kommunikationerna kan förbättras i Sverige.

Förbered för ny it-infrastruktur

Det behövs en mer offensiv satsning för att klara målet med att digitalisera Sverige. Kommunerna ska i sina bredbandsplaner vinnlägga sig om vikten av att it-infrastruktur säkras till alla boende och verksamheter inom kommunens geografiska område. Regeringen bör ge stadsnäten möjligheten att agera på marknaden och över kommungränserna.

Vidare ser vi det som angeläget att infrastruktur för it måste förberedas på bästa sätt när andra infrastruktursatsningar görs. Det kan bland annat handla om krav att lägga tomrör som förberedelse för it-infrastruktur. Dessutom är det dags att sätta upp mål även för det mobila nätet. Det behövs en standard som gör det möjligt att knyta ihop nät.

För att alla ska kunna legitimera sig och på så sätt förenkla tillgången till offentliga tjänster via internet behövs e-legitimation. Det ska vara så enkelt och tryggt att utföra sina skyldigheter och ta del av sina rättigheter och få fullgod service. Därför ska Sverige införa standard även för e-legitimation.

Fel! Okänt namn

ICT – strategiskt viktigt för it i Sverige

Trafikverket ICT säljer tjänster till offentlig sektor, transportbranschen och företag. Nu när det står klart att ICT inte ska säljas ut menar vi att det är viktigt att de blir en egen enhet i Trafikverket. ICT har både spetskompetens och lång erfarenhet av it och telekomfrågor. ICT är i dag den ledande operatörsneutrala IKT-leverantören i Sverige med innovativa tjänster och en grund i Sveriges näst största fibernät. I utredningen SOU 2010:82 föreslås att ICT ska vara en egen enhet. Vi stödjer det förslaget.

Även myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) slår fast i en utredning från 2010, *Tillgänglig och skyddad kommunikationsinfrastruktur för offentlig sektor*, att vissa myndigheter behöver tillgång till en statligt kontrollerbar kommunikationsinfrastruktur. MSB föreslår att Trafikverket ICT får ansvar för drift och förvaltning av den. Lösningen ligger i linje med Trafikverket ICT:s befintliga arbete. Det vore med andra ord olyckligt att slå sönder ICT och dela upp verksamheten i olika delar i Trafikverket.

Stockholm den 2 oktober 2012

Anders Ygeman (S)

Monica Green (S)

Lars Mejern Larsson (S)

Suzanne Svensson (S)

Lars Johansson (S)

Leif Pettersson (S)

Roza Güclü Hedin (S)