

Motion till riksdagen 2005/06:T497

av Fredrik Reinfeldt m.fl. (m)

Trafikpolitik och infrastruktur

Motionen delad mellan flera utskott

1 Innehållsförteckning

1	Innehållsförteckning.....	1
2	Förslag till riksdagsbeslut.....	2
3	Infrastruktur och tillväxt.....	4
4	Den offentliga sektorns roll.....	5
4.1	Vad bör staten göra?.....	5
4.2	Renodla myndighetsrollen.....	5
4.3	Regional trafik.....	6
4.4	Kollektivtrafiken.....	6
4.5	Gotlandstrafiken.....	7
5	Vägtrafiken.....	7
6	Järnvägstrafiken.....	8
7	Luftfarten.....	9
8	Sjöfarten.....	11
9	Posten.....	12
10	IT.....	13
11	Skatter och avdrag.....	13
12	Trängselskatter.....	14
13	Trafiksäkerhet och miljö.....	14
13.1	Alternativa bränslen.....	14
13.2	Trafiksäkerhet.....	15
14	Alternativa finansieringsformer.....	16

Fel! Okänt namn på

2 Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om infrastrukturens betydelse för att skapa välstånd och tillväxt.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om att samhället har ett grundläggande ansvar för infrastrukturen.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om att konkurrensneutralitet bör råda mellan trafikslagen.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om uppdelning av myndighetsutövning och affärsverksamhet.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om vikten av att största möjliga samhällsnytta uppnås för insatta offentliga medel.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om att kollektivtrafiken kan utvecklas genom ökad konkurrens.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om att Rikstrafiken bör få verka under långsiktiga och stabila spelregler.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om Gotlandstrafiken.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om behovet av ökade resurser för att förbättra vägnätet.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om satsningar på infrastrukturen i storstadsregionerna.
11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om att öka konkurrensen på spårbunden trafik.
12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om att resurserna till järnvägsinfrastrukturen används mer effektivt.
13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om påskyndande av liberaliseringen av luftfarten.
14. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om överlåtande av Arlanda, Landvetter och Sturup till andra ägare än staten.
15. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om att skatt på flygresor ej bör införas.¹
16. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om tonnageskatt.²
17. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om stuveriverksamheten.
18. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om skyddet av Östersjön.
19. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om IT.
20. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om att drivmedelsskatterna skall sänkas.

Fel! Okänt namn på

21. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om att höja reseavdraget.²
22. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om att trängselskatteförsöket inte skall införas.¹
23. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om alternativa bränslen.²
24. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om skrotningspremien.⁴
25. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om att överföra den del av sjukfrånvaron som beror på trafikolyckor till trafikförsäkringen.³
26. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om alternativa finansieringsformer.

¹Yrkandena 15 och 22 hänvisade till FiU.

²Yrkandena 16, 21 och 23 hänvisade till SKU.

³Yrkande 25 hänvisat till LU.

⁴Yrkande 24 hänvisat till MJU.

Fel! Okänt namn på

3 Infrastruktur och tillväxt

Den positiva välfärdsutvecklingen under det senaste århundradet är i stor utsträckning förknippad med ökad handel och därmed även med transporter och kommunikationer. I vårt vidsträckta land spelar vägnäten och övrig infrastruktur för transporter en avgörande roll för hela den svenska ekonomins funktionsduglighet. Vi vill att välståndet fortsättningsvis skall öka i Sverige och då krävs att infrastrukturen underhålls och utvecklas.

För enskilda människors välfärd är goda kommunikationer avgörande. Rörlighet är ett väsentligt inslag för god livskvalitet och en förutsättning för ett fungerande vardagsliv. Bilen är viktig inte minst för boende i landsbygd, barnfamiljer och för dem som har ett aktivt friluftsliv.

Förbättrade transporter utökar arbetsmarknaden då arbetstagaren får fler arbetsgivare att välja mellan. Goda kommunikationer underlättar arbetspendling och ökar möjligheterna att kombinera en god boendemiljö med ett bra arbetsliv. Ur ett regionalpolitiskt perspektiv finns därmed en direkt koppling mellan investeringar i infrastruktur och arbetsmarknaden.

Infrastrukturinvesteringar ökar näringslivets kapacitet genom lägre transportkostnader och kortare transporttider. Därmed växer marknaden för varor och tjänster och konkurrensen ökar. Minskade kostnader för transporter medför också att företag kan lokalisera sin verksamhet på orter som annars inte varit aktuella.

I likhet med de flesta andra länder i västvärlden står framtidens arbetstillfällen för svenska arbetstagare i huvudsak att finna inom tjänstesektorn. Om transporterna blir billigare och tillgängligheten ökar kommer förutsättningarna för tjänstesektorn att förbättras påtagligt. Detta gäller inte minst turistnäringen. En stadigt växande besöksindustri som ger ökande bidrag till såväl sysselsättning (c:a 125 000 sysselsatta på årsbasis) som samhällsekonomin (total omsättning 165 miljarder kronor enligt SCB varav c:a 45 miljarder i exportintäkter från utländska besökare) är helt beroende av fungerande transport- och kommunikationssystem. Många andra branscher inom tjänstesektorn är beroende av transporter för att kunna finna kundunderlag. Skall tjänstesektorn öka krävs därför billigare transporter och ökad tillgänglighet.

Samhällsekonomiska analysinstrument är viktiga vid infrastrukturbeslut. Allt för ofta får renodlat partipolitiska hänsynstaganden för stort inflytande. Analyser av ett stort antal projekt visar att det finns en skillnad mellan de projekt som är samhällsekonomiskt lönsamma och de som genomförs. Det är tveksamt om vänsterkartellens ensidiga fokusering på järnvägarna framför vägnätet är samhällsekonomiskt motiverat. Denna ekonomiska prioritering innebär att anslagen till järnvägssatsningar ökat kraftigt, fastän de stora behoven enligt Vägverket och Godstransportdelegationen ligger inom vägsektorn.

En sammanhängande transportpolitik för samtliga transportslag och regioner behövs för att motverka den nuvarande fragmenteringen av transportnäringen.

Alla prognoser tyder på att trafiken på våra vägar kommer att fortsätta att öka kraftigt. Skall människors frihet öka och näringslivets konkurrenskraft stärkas måste infrastrukturen förbättras. Sverige måste vara attraktivt. För

detta behövs det en politik som förstår att individer måste ha möjligheter att växa och företag kunna expandera.

4 Den offentliga sektorns roll

4.1 Vad bör staten göra?

Vi moderater anser att staten har ett övergripande ansvar för infrastrukturen och att dess roll bör variera beroende på hur väl privata aktörer kan tillgodose samhällets behov av transporter. Grundläggande bör vara att staten skall ägna sig åt sådan verksamhet som inte andra kan göra lika bra eller bättre. På flera områden krävs omfattande statligt engagemang medan det på andra områden finns betydande effektivitetsvinster att hämta i minskade offentliga åtaganden.

Det offentliga har ett grundläggande ansvar vilket kräver varierande grad av engagemang beroende på vilken del av transportsektorn det gäller. Staten har ett ansvar för att ordna finansiering, antingen genom skatter eller på den privata kapitalmarknaden, av infrastruktur som sedan kan trafikeras av privata operatörer.

Den fria företagsamheten bör genom konkurrens tillgodose medborgarnas och näringslivets transportbehov där det är möjligt. Statens roll bör i dessa fall inskränkas till att sätta upp ramverk genom lagstiftning och tillsyn. Våra skattepengar kan då användas till kärnverksamheterna.

Vi anser att konkurrensneutralitet bör råda mellan transportslagen. En förutsättning för detta är att såväl konkurrens som samverkan mellan olika trafikslag främjas i utformningen av regel-, skatte- och avgiftssystem. I detta måste även inräknas negativa effekter på miljö och transporteffektivitet.

Rollfördelningen mellan stat, regioner och kommuner måste klargöras eftersom trafikoperatörer under olika huvudmannaskap verkar på olika villkor. Detta leder till att transportkedjan inte hänger ihop i flera delar av landet. Det kan inte vara rimligt att operatörer konkurrerar med varandra med varierande grad av subventioner för verksamheten.

4.2 Renodla myndighetsrollen

Det råder en sammanblandningsekonomi inom sektorsmyndigheterna. Aktiebolagslösningar med vinstsyfte blandas med rena myndighetsuppgifter och inspektionsansvar, vilket inte kan anses vara lyckosamt i alla delar. Sektorsansvariga verk kan upphandla tjänster inom den egna verksamheten utan reell möjlighet för privata företag att kunna konkurrera om anbud. Det finns betydande effektivitets- och rättssäkerhetsvinster att göra genom en uppdelning av verksamheterna.

Vi anser att verk och myndigheter inte skall drivas med vinstsyfte. Staten skall ha verk och myndigheter för myndighetsutövning. I det fall en myndig-

Fel! Okänt namn på

het ägnar sig åt verksamhet som drivs med vinst bör denna verksamhet avskiljas från rena myndighetsfunktioner och därefter avyttras och upphandlas i konkurrens.

4.3 Regional trafik

Den offentliga sektorn har ett omfattande engagemang inom transportsektorn för investeringar, drift och underhåll samt trafikering. För gods- och persontransporter har staten ett omfattande engagemang både på järnvägssidan och på flygsidan. Därtill äger landstingen tågoperatörer och bussbolag, vilket även gäller många kommuner. I varierande grad är den offentligt sektorns transportverksamhet skattesubventionerad. Det finns inte något samlat ansvar för den offentliga sektorns åtaganden, vilket har lett till att offentligt ägda operatörer med varierande grad av subventioner konkurrerar med varandra och med privata aktörer. Detta leder i många fall till ineffektiva transportlösningar som varken är billiga eller bra för resenären och som är ett slöseri med skattemedel. Det är därför viktigt med en översyn av den offentliga sektorns engagemang för att få största möjliga samhällsnytta för de skattemedel som används.

4.4 Kollektivtrafiken

Det finns flera uppenbara fördelar för kollektivt resande, inte minst för att öka tillgängligheten till låga kostnader för resenären och minska miljöproblemen. Kollektivtrafikens huvuduppgift är att åstadkomma en grundläggande tillgänglighet till arbete, utbildning, vård, kultur och fritidsaktiviteter. Den bidrar därmed till regional utveckling och tillväxt. Den minskar miljöproblem och trängsel samt bidrar till att öka rörligheten för barn och äldre. Därför är det nödvändigt att förbättra villkoren för kollektivtrafiken. Hela resekedjan består ofta av olika transportsätt där kollektivtrafiken kan användas på en eller flera delar. Där ingår linjebunden trafik och olika typer av särskild trafik som skolskjutsar, färdtjänst och sjukresor. Den kan utföras med olika färdmedel som buss, taxi, spårbundna fordon, båt och regionalt flyg. Individuella färdmedel som personbil, cykel och förflyttningar till fots används dessutom ofta för att ta sig till kollektivtrafikens hållplatser och terminaler.

Vi menar att en sammanhängande infrastrukturpolitik måste ha som mål att hela systemet skall fungera för resenären och att alla inblandade aktörer samarbetar när det gäller information, taxsystem, tidtabeller, bytespunkters utformning och lokalisering m.m. Ansvariga huvudmän och operatörer inom kollektivtrafiken bör ha drivkrafter att samarbeta för att förbättra kollektivresandet.

Vi anser att kollektivtrafiken i många fall kan förbättras genom avregleringar och att mer trafiktjänster upphandlas av privata företag. Ofta kan uppkomsten av privata trafikbolag motverkas av att det redan finns kommunala aktörer och att upphandlingsproceduren missgynnar små aktörer. Upphandlingarna kan exempelvis vara för stora för att små aktörer skall kunna konkur-

lera med större bolag. I fall som dessa har sålunda uppkomsten av konkurrens motverkats och marknadssnedvridning främjats. Fler privata aktörer måste släppas fram för att förbättra kollektivtrafiken. Vi anser att konkurrensutsatt näringsverksamhet skall bedrivas av privata företag. Därför är det angeläget att lagen om offentlig upphandling tillämpas på ett sådant sätt att konkurrens inte missgynnas.

Rikstrafiken är den myndighet som har till uppgift att utveckla och samordna den långväga kollektiva persontrafiken. Rikstrafiken upphandlar också transporttjänster som inte bedrivs av trafikhuvudmännen eller de kommersiella trafikutövarna. Regeringens hantering av Rikstrafiken har präglats av kortsiktighet. Vi anser att Rikstrafiken måste få möjlighet att verka under långsiktiga och stabila spelregler.

4.5 Gotlandstrafiken

Gotland är en viktig del av Sverige. Kommunikationerna till och från Gotland måste därför ses som en självskriven del av landets infrastruktur. Staten har därför ett övergripande ansvar för en fungerande trafikförsörjning till Gotland. Trafikunderlaget är litet under vintermånaderna, men däremot är sommartrafiken omfattande. Det är enligt vår mening otillfredsställande att Gotlandstrafiken ständigt är föremål för omprövningar och ifrågasättanden. Det är därför angeläget att Gotlandstrafiken får verka under långsiktiga spelregler.

5 Vägtrafiken

En väl utbyggd väginfrastruktur leder till att individer och företag knyts närmare varandra samt att transporter underlättas. Bättre vägar minskar antalet döda och skadade i trafiken. Investeringarna i det svenska vägnätet har under en följd av år legat på en oacceptabelt låg nivå.

Nybyggnationen har varit liten och underhållet starkt eftersatt. Sedan mitten av 1980-talet har väginvesteringarna i allmänhet pendlat mellan 0,2 och 0,4 procent av BNP. En jämförelse med 1960-talet visar att väginvesteringarnas andel av BNP då översteg 1 procent. Det är inte bara nyinvesteringar i vägsystemet som drabbats av en betydande nedprioritering, även underhållet av vägar och broar skjuts på framtiden.¹

Behovet av rekonstruktion och bärighetshöjande åtgärder på det allmänna och enskilda vägnätet är stort. Vi vill därför anslå 7 miljarder kronor under två år för att förbättra vägnätet.

¹ Infrastruktur ekonomisk tillväxt och finansiering, Sveriges byggindustrier, 2004.

Fel! Okänt namn på

Under många år har drift och underhåll av vägnätet fått för lite resurser. Behoven är därför så stora att statens resurser inte kommer att räcka till för att både underhålla det befintliga vägnätet och genomföra alla de nya angelägna infrastruktursatsningar som krävs för att nå medborgarnas förväntningar på vägnätet. Skall investeringstakten i vägnätet nå en acceptabel nivå krävs därför alternativa finansieringslösningar.

I sammanhanget bör nämnas att de 1,7 miljarder kronor som vänsterkartellens trängselskatteförsök i Stockholm kommer att kosta hade man kunnat använda bättre. Man hade kunnat lösa en del av de infrastrukturproblem som präglar trafiksituationen i Stockholm.

När det gäller vägar bör riksdag och regering genom Vägverket ansvara för planering och finansiering (antingen via statsbudgeten eller genom alternativ finansiering) av nybyggnation, drift och underhåll. När en ny väg skall byggas genom upphandling finns stora fördelar i att upphandla produktionen av privata företag.

Sverige är beroende av fungerande storstadsregioner. Infrastruktursatsningar i storstadsregionerna leder till att näringslivet stimuleras, vilket gagnar övriga landet. Omvänt vore inte tillväxten i storstadsregionerna möjlig utan försörjning av arbetskraft, kompetens, varor och tjänster från övriga delar av Sverige. Därför måste regional utveckling ses som ett ömsesidigt beroende där alla tjänar på ökat utbyte. En satsning på utökad infrastrukturkapacitet i och runt Stockholm gagnar gods- och persontransporter på väg från norra till södra Sverige.

Med EU-medlemskapet följer möjligheter att ansöka om finansiellt stöd inom området för Transeuropeiska nätverk, så kallade TEN-vägar. Detta är stöd till internationellt överbyggande infrastrukturprojekt. Sverige bör i högre utsträckning än vad som görs för närvarande integrera infrastrukturplaneringen med våra grannländer. Därmed kan fler infrastrukturprojekt finansieras med hjälp av EU. I sammanhanget brukar den så kallade nordiska triangeln mellan våra tre storstäder anföras som exempel.

6 Järnvägstrafiken

Det är viktigt att trafikpolitiken hänger samman över hela Sverige och att den nuvarande ensidiga fokuseringen på järnvägarna minskar. Järnvägstrafik kan vara miljövänlig och samhällsekonomiskt lönsam, men man får inte förta övriga transportslags fördelar.

De politiska prioriteringarna har lett till att staten under de senaste åren skött järnvägsinvesteringarna dåligt. Regeringen hushållar inte med skattepengarna och har dålig framförhållning i arbetet med utbyggnaden av järnvägen. Det senaste exemplet är Norrbottenbanan som prioriteras när det finns mer angelägna projekt att satsa resurser på.

Vi vill ha en trafikpolitik som hänger samman. Förutsättningarna måste vara lika för SJ och andra operatörer. Vi vill se en ökad konkurrens på spårbunden trafik, vilket kan ske genom konkurrens på lika villkor. Vi vill under-

lätta konkurrensen så att operatörerna kan skapa samordnat biljettsystem, vilket gagnar konsumenterna.

Givet att resurserna för infrastrukturen är begränsade krävs därför att resurserna till järnvägarna används mer effektivt. Mycket byggs i Banverkets egen regi. Här finns betydande utrymme för staten, genom Banverket, att agera beställare av nybyggnation och underhåll. Utförare skall kunna vara privata företag som på lika villkor tävlar med varandra i en upphandling. På så sätt kan konkurrens pressa priserna, naturligtvis med samma krav på säkerhet som för närvarande.

Givetvis bör även alternativa finansieringslösningar användas för att bygga ut järnvägsinfrastrukturen. Järnvägen är ett område där det är aktuellt att prova nya finansieringsformer där staten tillsammans med privata företag finansierar och bygger ny järnväg. Statens roll kan därmed i framtiden komma att delas med privata intressenter inom både väg- och järnvägsområdet.

Möjligheten till ökad konkurrens på det svenska järnvägsnätet kommer att öka om fler järnvägsoperatörer konkurrerar på likvärdiga villkor om trafiken. Tillgången till rullande materiel är i detta sammanhang en strategisk resurs. Med de korta avtalstider som hitintills gällt har det för de företag som vunnit anbudsupphandlingen varit otänkbart att köpa eller hyra vagnar och lok på en öppen marknad. Med något undantag har alla operatörerna hyrt in ”överskottsmateriel” från Statens järnvägar för ersättning som med god marginal har överskridit den verkliga kostnaden. Denna resurs kan med fog anses vara en del av vårt samlade statskapital och bör därför på lika villkor kunna utnyttjas av alla som vill trafikera det svenska järnvägsnätet. Genom att förlänga avtalstiderna för operatörerna ökar intresset från dessa att på sikt köpa aktuell materiel och/eller, genom att gå ut på den internationella järnvägsmarknaden, upphandla andra tåg.

I ett europeiskt perspektiv bör den avreglering av järnvägen som ministerrådet beslutat om genomföras. Det är bekymmersamt att vissa stora EU-länder alltjämt lägger hinder i vägen för att omsätta EU-beslut i praktisk handling. Järnvägsförvaltningarna måste omvandlas till moderna transportföretag med vilja och förmåga att konkurrera på marknadens villkor. För att godstransporter på järnväg skall överleva måste järnvägsföretagen i Europa övervinna de hinder som nationsgränserna för närvarande utgör. Lyckas inte detta blir järnvägsföretagen mindre kommersiella och kundnära i sitt sätt att arbeta och därmed får de svårt att hävda sig i en hårdnande transportkonkurrens.

7 Luftfarten

Passagerarflyget har återhämtat sig under senaste året och kan väntas fortsätta öka. Därför är det viktigt att infrastrukturen för luftfarten motsvarar de framtida behoven.

Fel! Okänt namn på

En snabb titt på kartan visar vilken betydelse luftfarten har för ett så geografiskt vidsträckt land som Sverige, och som dessutom ligger i utkanten av Europa. Flyget knyter samman landet både nationellt och internationellt. Staten har därför ett grundläggande ansvar för att säkerställa att flygtrafikinfrastrukturen fungerar. Det är angeläget att detta ansvar närmare definieras i den trafikpolitiska proposition som regeringen sedan länge aviserat.

Inom ramen för detta materiella ansvar bör staten tydliggöra sina förpliktelser för investeringar och drift av den svenska luftfartsinfrastrukturen.

Moderaterna har under lång tid konsekvent förespråkat en politik som innefattar en stor öppenhet för att släppa in andra intressenter som hel- eller delägare av flygplatserna, exempelvis Arlanda, Landvetter och Sturup. Samma sak gäller öppenheten att dra nytta av externa underleverantörer på driftsidan helt eller delvis. Omstruktureringar av den statliga verksamheten måste ske ansvarsfullt. En viktig uppgift är att värna skattebetalarnas gemensamma tillgångar. Det innebär dels att försäljningar måste anpassas efter marknadsläget så att intäkten blir så stor som möjligt, dels att hänsyn måste tas till den marknadssituation som skapas efter en försäljning. Försäljningar av statliga företag får inte medföra att det uppkommer privata monopol eller fåtalsdominans.

Vid ett antal flygplatser som staten inte äger bedrivs i dag reguljär linjefart. Det rör sig om cirka 20 stycken privat- eller kommunägda flygplatser. Eftersom dessa flygplatser har stor regional betydelse för tillgänglighet såväl nationellt som internationellt kan staten ha ett motiv för att ekonomiskt säkerställa driften.

Sedan många år finns ett sådant ersättningssystem till dessa flygplatser. En utvärdering har nyligen genomförts av detta system av bland annat Luftfartsstyrelsen. Systemet har i allt väsentligt fungerat väl. I den utlovade trafikpolitiska propositionen har regeringen aviserat förslag om systemets framtida utformning.

Konkurrensen från lågprisflyget har lett till billigare transporter både på inrikes- och utrikesflyget. Det är positivt att fler kan resa när det blir billigare att flyga. Därmed uppstår bättre förutsättningar för näringslivet och då inte minst turistsektorn. Detta är en utveckling som moderaterna bejakar och vill stimulera.

Regeringens förslag om att införa en skatt på flygresor slår främst mot privatresenärer. Denna skatt ökar ungdomars, barnfamiljers och pensionärens kostnader för att besöka familj och vänner. Priskänsligheten kan antas vara lägre för affärsflyget, vilket innebär att förslaget får negativa sociala konsekvenser. Motivet grundas på miljöskäl, vilket är ologiskt. Förslaget riskerar att leda till färre passagerare per tur, vilket leder till att utsläppen ökar per passagerare. Många mindre flygplatser subventioneras av staten och Rikstrafiken upphandlar vissa flyglinjer. Därför kommer en situation att uppstå där staten subventionerar flygtrafiken samtidigt som skattetrycket på flyget ökar. Vi anser att konkurrensvillkoren för flyget inte skall försämrats och motsätter oss ett införande av en skatt på flygresor.

8 Sjöfarten

Möjligheten att utnyttja sjöfarten har hamnat i skymundan i regeringens infrastrukturpolitik, vilket är olyckligt. Sjöfartens fördelar är stora, inte minst är den energieffektiv och det finns all anledning att lyfta fram sjöfartens konkurrensfördelar.

Kostnaden för godshanteringen i hamnarna måste också vara konkurrensneutral i förhållande till transportslagen. Enligt Godstransportdelegationen har utformningen av avgifter och skatter medfört att sjöfarten i högre utsträckning än övriga trafikslag bär sina kostnader.

Kostnaderna för sjöfarten, i form av farleder och hamnar, betalas via sjöfartsavgifter. Staten, kommuner och andra intressenter har under åren ökat avgiftsuttaget. Kostnaderna för anlop av svensk hamn är numera väsentligt högre än motsvarande kostnader i de flesta av våra grannländer. Samtidigt har betydande reduceringar gjorts av avgifterna för landtransporter, bland annat genom sänkta banavgifter. Resultatet har blivit att gods som tidigare fraktats sjövägen istället transporteras på järnväg och väg.

Konventionell kustsjöfart är knappast längre möjlig att bedriva med lönsamhet i Sverige. Det finns tecken på att utländska rederier av kostnadsskäl föredrar att landtransportera gods till kontinentala hamnar, hellre än att göra anlop i Sverige. Det är viktigt att underlätta Göteborgs konkurrensvillkor så att Sverige även i framtiden har ett transkontinentalt nav för sjöfarten.

Sveriges inre vattenvägar – Vänern och Mälaren – står i dag för viktiga delar av transportförsörjningen vad gäller råvaror och färdigprodukter till de industrier som finns vid dessa sjöar. Det är enligt vår mening viktiga transportleder som vi även fortsättningsvis kan dra nytta av.

Till skillnad från andra länder inom EU har Sverige inte övergått till tonnageskatning vid beskattning av fartyg. Tonnageskatt beräknas på fartygens intjäningsförmåga. Därmed saknas fortfarande en viktig del för att svensk sjöfartsnäring skall ha så goda konkurrensvillkor som EU:s gemensamma sjöfartspolitik ger möjlighet till. För närvarande har de flesta EU-länder någon form av sådan skattemodell, vilket även utreds i Sverige. Vi anser att även Sverige bör införa en sådan modell och beklagar att den av riksdagen beställda utredningen och tonnageskattens införande fördröjts på ett oacceptabelt sätt.

I många hamnar fortlever skråväsendet i form av stuverimonopolet, vilket leder till dyra stuveriorganisationer och orationella hanteringsmetoder. Enligt Romfördraget omfattas hamnverksamhet av den fria rörligheten för varor och tjänster, vilket enligt kommissionen innebär att medlemsstaterna är skyldiga att avreglera eventuella monopol. Vi anser att det är viktigt att inleda en avreglering av hamnverksamheten för att öka konkurrensen.

Isbrytning, sjömätning, sjöräddning, lotsning och välfärdsråd är dryga kostnader som sjöfarten måste betala men som saknar motsvarighet för de landburna transportslagen. Till detta skall läggas statens avkastningskrav på Sjöfartsverkets kapital som gör Sjöfartsverket till ett av landets mest lönsamma ”transportföretag”. Denna kostnadsfördelning förekommer inte i andra

Fel! Okänt namn på

närliggande länder och avgifterna för anlop av svensk hamn är därför ungefär dubbelt så höga som motsvarande kostnad i konkurrerande hamnar.

Genom Sjöfartsverkets taxekonstruktion riskerar stora delar av sjöfarten att slås ut. En anpassning av Sjöfartsverkets taxa till den samhällsekonomiska marginalkostnaden skulle innebära väsentligt lägre kostnader för sjötransporter och därmed också minskad belastning på väg- och järnvägsnäten. Det är av största vikt att de rationaliseringar som påbörjats inom Sjöfartsverket fullföljs. Därtill anser vi att en översyn bör göras av lotsningsverksamheten. Möjligheterna att bevilja lotsdispenser och utnyttjande av tekniska framsteg måste tas tillvara fullt ut, så att lotstiden kan minimeras. Det borde även vara möjligt att prova en konkurrensutsättning av lotsningsverksamheten i vissa farvatten. En avveckling av lotsmonopolet bör övervägas.

Sverige måste också vara pådrivande i internationella organ för att strängare säkerhets- och miljökrav införs för sjöfarten. Strängare regler måste tillföras för att åstadkomma säkrare fartyg. Det gäller inte minst dubbelskrov för fartyg med miljöfarliga laster. Reglerna för fartygsleder genom känsliga havsmiljöområden måste skärpas och ett system med miljölotsar för övervakning och kontroll av lastfartyg som trafikerar Östersjön bör införas. Vikten av att besättningarna har hög kompetens och erfarenhet av de speciella krav som ställs vintertid bör understrykas.

9 Posten

Posten har ombildats till ett aktiebolag, och verkar därmed under andra förutsättningar än tidigare. Medlemskapet i EU begränsar kraftigt statens möjlighet att lämna statliga bidrag till olika självständiga företag, däribland Posten AB.

Riksdagens krav att tillhandahålla kassaservice är rimligt, men det är långt ifrån givet att det är Posten AB som skall tillhandahålla tjänsten eller hur kassatjänsten skall utformas. Det finns enligt vår mening möjlighet att utforma olika lösningar beroende på lokalisering och efterfrågan.

Möjligheten att tillhandahålla begränsad kassatjänst också på mindre orter finns även hos andra aktörer än Posten AB. Ett grundläggande krav måste därför vara att kraven på kassaservice definieras till omfång och innehåll, att korrekta anbudshandlingar upprättas och att upphandling av tjänsten sker med iakttagande av de regler som gäller för offentlig upphandling enligt svensk lag och gemenskapsrätten.

Posten har ett lagstadgat krav på övernattbefordran av brev. Detta krav ger betydande merkostnader. Tiderna har förändrats och människor har andra kommunikationsmedel att tillgå i dag. Det fanns motiv till en sådan bestämmelse innan Internet och e-post fanns. Det finns därför skäl att överväga om detta krav skall kvarstå.

10 IT

Utbyggnaden av bredband har inte gått i den takt som många hoppades på för några år sedan. Osäkerheten kring spelreglerna har fördröjt utbyggnaden. Enligt vår mening är själva grunden för regeringens bredbandspolitik felaktig. Genom att redan från början lägga energin främst på hur stöd och subventioner skulle utformas gick man miste om den dynamik som skulle ha kunnat prägla bredbandsdiskussionen.

Resultaten av regeringens statsbidrag för bredbandsutbyggnaden håller inte oväntat på att bli ett kommunalt bredbandsmonopol. Risken är stor att detta kommer att leda till att kommunerna även kommer att stå för den framtida driften. En sådan utveckling vore mycket olycklig. I Finland finansieras bredbandsutbyggnaden inte genom offentliga subventioner, utan genom privata initiativ. Bredbandsutbyggnaden borde vara en privat angelägenhet även i Sverige.

Vi har tillsammans inom alliansen beskrivit utförligt vilka åtgärder som krävs för att Sverige skall vara en ledande IT-nation i motion 2005/06:T1.

11 Skatter och avdrag

Trots insikten om att bilen i många delar av vårt land är en nödvändighet lättas inte skattebördan för bilägarna. Tvärtom, den blir bara tyngre. När skolor och sjukhus stängs, när arbetsmarknaden förflyttas allt längre och längre bort och säkra förbindelser och kollektivtrafik saknas, blir bilen en förutsättning för att klara vardagen. För att möta landsbygdens behov av bilismen väljer vänsterkartellen att fortsätta på den inslagna vägen mot allt högre drivmedelsskatter. Vänsterkartellen har genomfört en ”Grön skatteväxling” där höjda drivmedelsskatter skall finansiera att sänka skatterna på arbete. Problemet är att om bilen är en förutsättning för att arbeta, vilket ofta är fallet, får denna politik sammantaget negativa effekter. Resekostnaderna utgör inte sällan en betydande kostnad för intäktens förvärvande. Drivmedelsskatterna har också blivit en budgetregulator, där medborgarnas beroende av bilen överbeskattas för att finansiera vidlyftiga utgiftsökningar. Därför vill vi sänka drivmedelsskatterna med 15 öre inklusive moms på bensin och 30 öre inklusive moms på diesel.

Vänsterkartellen har föreslagit att fordonsskatten skall höjas med 60 procent för lätta lastbilar och lätta bussar. Detta förslag är riktat mot småföretagare. Det förekommer fusk med registreringar av fordon som nyttofordon, och fordonet används för privata syften. Men detta fusk kan motverkas genom att straffa dem som fuskar. Vi anser att i stället för en fordonsskattehöjning, vilket drabbar majoriteten som sköter sig, skall böter kunna utdömas för dem som fuskar.

Eftersom bilresor till och från arbetet är viktiga för många arbetstagare anser vi att reseavdraget bör höjas till 20 kronor per mil. På så sätt gynnas rörlighet och möjligheterna att arbeta och verka i hela Sverige.

Fel! Okänt namn på

12 Trängselskatter

Vägfinansieringsavgifter i olika former har, rätt använda, den fördelen att de tydligt kopplar byggandet av en väg till dess finansiering. Däremot får brukaravgifter inte användas som en straffskatt på bilismen i syfte att få dem att avstå från nödvändiga biltransporter.

Moderaterna säger nej till den trängselskatt som vänsterkartellen beslutat skall införas i Stockholm den 3 januari 2006. Trängselskatten kommer att slå hårt mot många och främst mot låginkomsttagare och småföretagare. I framtiden riskerar även bilister i Göteborg och andra städer att utsättas för trängselskatter.

Trängselskatten är djupt orättvist och diskriminerar svenska företag. Vissa bilar kommer att undantas från lagen, exempelvis taxibilar. Men taxibilar konkurrerar med budbilar, vilket gör att budfirmor som inte har taxitillstånd drabbas. Utländska bilar omfattas inte alls av lagen. Detta innebär att utländska åkare som kommer hit har en fördel framför svenska.

Socialdemokraterna i Stockholms stad gick till val på att det inte skulle införas några trängselskatter i Stockholm. Trots detta har vänsterkartellen i riksdagen och Stockholms stad fattat beslut om att införa trängselskatter. Hanteringen av trängselskatterna präglas av ett demokratiskt underskott till följd av att opinionen emot är massiv, främst i kranskommunerna. Ursprungligen lovades att trängselskatten skulle utformas i samråd med Stockholms stad och övriga kommuner i regionen. Den folkomröstning som skall avgöra trängselskatteförsökets framtid måste därför inkludera även kranskommunerna.

Enligt vår generella mening är trängselskatter fel väg att gå. De problem som i dag finns beror i hög utsträckning på att vägkapaciteten är otillräcklig. I Stockholm är trafiksituationen sådan att bilister tvingas in i innerstaden oavsett om de skall in till staden eller förbi den eftersom det inte finns ringleder som kan leda trafiken runt om. Det saknas även infartsparkeringar och tillräckligt utbyggd kollektivtrafik. Det borde ha varit naturligt att istället åtgärda de grundläggande problemen i transportinfrastrukturen. Därför anser vi att trängselskatten inte skall införas.

13 Trafiksäkerhet och miljö

13.1 Alternativa bränslen

Transporter är själva livsnerven i ett utvecklat samhälle och en förutsättning för att klara också basala behov som livsmedelsförsörjning. Resor är en förutsättning för mänskliga möten, för rekreation men också för utbyte av erfarenheter och kunskapsöverföring. Detta bidrar också i hög grad till utveckling och spridning av välbefinnande.

Hela transportsektorn behöver utvecklas i en mer miljövänlig riktning. Transporter i sig är nödvändiga och vi tror inte att lösningen ligger i att dra

matiskt minska dem utan i stället se till att transporterernas miljöbelastning minimeras.

I takt med stigande bensinpriser letas allt intensivare alternativa bränslen som det går att använda i fordonstrafik. Förutom höga priser är det tidigare nämnda klimatscenarier som driver sökandet efter andra bränslen.

Ett problem med samtliga nya bränslen är att det behövs en kritisk massa för att det skall vara lönt att investera i lagerhållning och tankställen. En aldrig så bra produkt får inget genomslag om den inte finns tillgänglig. Ett ensidigt gynnade av någon utvecklingslinje, som till exempel etanol, kommer med nödvändighet att missgynna de andra. Det vore olyckligt att genom administrativa föreskrifter eller skatteregler förhindra framväxten av möjliga alternativ. Utveckling av motorer som effektivare utnyttjar dagens bränslen kan mycket väl visa sig vara det miljövänligaste och mest prisvärda alternativet. Inte heller denna utvecklingsväg får stängas.

13.2 Trafiksäkerhet

Även om vi inte motsätter oss nollvisionen i sak måste ändå frågetecken resas kring denna målsättning. Det är självklart att ingen önskar att någon skall skadas eller dödas i trafiken. Men denna typ av målsättning för politiskt beslutsfattande kan leda fel. Skall en målsättning vara meningsfull krävs verkningfulla åtgärder.

Nollvisionen har inte uppnåtts, vilket visar sig i att risken att dö eller skadas i en trafikolycka är en av de vanligaste dödsorsakerna för ungdomar mellan 16 och 24 år. Därför krävs flera åtgärder för att öka trafiksäkerheten så att färre skadas eller omkommer i trafiken.

Vi vill att sjukskrivningar som beror på trafikolyckor förs över till trafikskadeförsäkringen. Det skulle öka trafiksäkerheten. De privata försäkringsbolagen kan till skillnad från staten sätta en premie som beräknats utifrån risken att man skadas i trafiken och den risken hänger samman med hur trafiksäkert fordonet är och hur riskbenägen man är som förare. Det blir med andra ord dyrare att vara trafikfarlig. En sådan åtgärd skulle också leda till att försäkringsbolagen skulle engagera sig aktivt i rehabiliteringsarbetet. Dessutom gör försäkringsbolagen redan idag så att trafikanter som vidtar åtgärder för att bli ”säkrare” får lägre premie. Det gäller till exempel motorcyklister som skaffar rejäla skyddsdräkter eller genomgår säkerhetskurser. Incitamenten för försäkringsbolag och försäkringstagare att vidta sådana åtgärder blir större med vårt förslag. Man kan med andra ord tjäna mer på att bli trafiksäkrare.

Vi vill framhålla att vägnätets standard är av avgörande betydelse för trafiksäkerheten. Därför krävs satsningar för att upprusta vägnätet. Regeringen har inte satsat tillräckligt med resurser på vare sig poliser eller trafiksäkrare vägar. Med större resurser till polisen skulle betydligt fler poliser kunna ägna sig åt trafikövervakning. Det måste finnas fler poliser på vägarna som kan ingripa mot misstänkta fall av rattonykterhet.

Fel! Okänt namn på

År 2003 fanns alkohol med i bilden i 29 procent av alla dödsfall bland bilförare på de svenska vägarna, enligt statistik från Vägverket. Därför måste krafttag till för att minska dödsolyckorna på vägarna. Vi anser att den som är dömd för rattonykterhet skall ha alkoholås. Enligt vår mening är det hög tid att se över och skärpa lagstiftningen vad gäller brott som begås av alkohol- och narkotikapåverkade förare, så att straffen för trafikonykterhet står i överensstämmelse med allvaret i gärningen. Bland annat bör man överväga att straffbelägga så kallad eftersupning (det vill säga att en förare dricker alkohol när en utredning om rattfylleri inletts av polisen för att kunna hävda att denne var nykter under körningen) samt ändra beviskraven och höja straffen för drog-rattfylleri. Man bör också se över och höja straffen för dem som kör rattfulla med vållande till annans död som följd. I det sammanhanget bör uppsåtsfrågan prövas.

För att förebygga nya brott är det också viktigt att den som döms för rattfylleri kan erbjudas en väg ut ur sitt brottsliga beteende. När det gäller rattfylleri beror återfallen normalt sett på att rattfylleristen har alkoholproblem. Möjligheterna att döma personer som återfaller i grovt rattfylleri till behandling bör därför utvidgas.

14 Alternativa finansieringsformer

Sedan många år diskuteras möjligheten att använda sig av alternativ finansiering för att möjliggöra välbehövda infrastrukturinvesteringar. Alternativ finansiering kan användas vid finansiering av nya vägar.

Vi bejakar alternativa finansieringsformer under förutsättning att det inte är ett sätt att smygvägen öka skattebördan. Avgiftsfinansierad verksamhet skall redovisas i statsbudgeten som både intäkt och utgift.

I takt med att infrastruktursatsningarna minskat till förmån för andra utgifter för staten är det nödvändigt att återgå till alternativa finansieringsformer vid sidan av renodlat statliga initiativ. Inte minst bör utländska erfarenheter kunna ligga till grund för en ändrad inriktning vad gäller alternativa finansieringsprinciper för infrastruktursatsningar.

Statens roll som finansiär av väg- och järnvägsinvesteringar bör förändras i samband med att alternativa finansieringsformer växer fram. Nya finansieringsformer kan komma till stånd där staten, tillsammans med privata företag, bygger och underhåller nya vägar och järnvägar. På detta sätt kan samhällsekonomiskt lönsamma investeringar förverkligas utan hinder av statliga budgetunderskott.

Fel! Okänt namn på

Stockholm den 3 oktober 2005

Fredrik Reinfeldt (m)

Mikael Odenberg (m)

Per Westerberg (m)

Gunilla Carlsson i Tyresö (m)

Lennart Hedquist (m)

Tomas Högstöm (m)

Marietta de Pourbaix-Lundin (m)

Beatrice Ask (m)

Per Bill (m)

Catharina Elmsäter-Svärd (m)

Cristina Husmark Pehrsson (m)

Göran Lenmarker (m)

Sten Tolgfors (m)