

## Motion till riksdagen 2016/17:3391

av **Robert Halef m.fl. (KD)**

# Utgiftsområde 22 Kommunikationer

---

## Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen anvisar anslagen för 2017 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer enligt förslaget i tabell 1 i motionen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att prioritera arbetet med att minska transportsektorns koldioxidutsläpp för att nå en fossiloberoende fordonsflotta 2030 och ett klimatneutralt Sverige 2045 och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bygga ut laddinfrastrukturen för publik laddning av elbilar och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en utvecklad strategi för elvägar och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en utvecklad strategi för självkörande bilar och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta bort undantaget för el i lagen (2005:1248) om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om säkra räcken för mc-förare och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att fortsätta det förebyggande arbetet gällande nolltolerans mot alkohol och narkotika i trafiken och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att polisen ska ges tillräckliga resurser för nykterhetskontroller och möjlighet att beivra överträdelser och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att straffet för rattfylleri och grovt rattfylleri bör skärpas och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en utredning om alkoholås eller annan teknik som förhindrar rattfylleri på alla nya bilar i Sverige och tillkännager detta för regeringen.

12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa ett förbud mot eftersupning och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa ett krav på alkoholtest för piloter och besättningspersonal vid på- och avstigning på flyget och tillkännager detta för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utvärdera effekterna av den nya bestämmelsen om vinterdäckskrav för tunga fordon och tillkännager detta för regeringen.
15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa vinterdäckskrav på tillkopplade släpfordon på över 3,5 ton och tillkännager detta för regeringen.
16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Transportstyrelsen i uppdrag att se över och föreslå skärpta regler vid användning av drönare för att säkra flygsäkerheten och tillkännager detta för regeringen.
17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att den som styr en drönare bör straffbeläggas med böter när trafiksäkerheten hotas och tillkännager detta för regeringen.
18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om arbetet med Sverigeförhandlingen och tillkännager detta för regeringen.
19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att pröva förutsättningarna för en finansieringslösning av en östlig förbindelse som knyter samman trafikledsförbindelsen kring Stockholm och tillkännager detta för regeringen.
20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna till förbättrade förbindelser över Södertälje kanal och tillkännager detta för regeringen.
21. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om resurserna för drift och underhåll av järnvägen och tillkännager detta för regeringen.
22. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att drift och underhåll av väg och järnväg även i fortsättningen ska upphandlas i konkurrens och tillkännager detta för regeringen.
23. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket bör stärka sina funktioner för tillstånds- och leveranskontroll samt uppföljning vid upphandling av väg- och järnvägsunderhållet och tillkännager detta för regeringen.
24. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att pröva möjligheterna för tyngre och längre godståg och tillkännager detta för regeringen.
25. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om resurserna för väg- och järnvägsunderhållet på landsbygden och tillkännager detta för regeringen.
26. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om höjd milersättning samt höjd beloppsgräns för arbetsresor och tillkännager detta för regeringen.
27. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förlänga giltighetstiden för godkänt kunskapsprov eller körprov för körkortsbehörighet B till sex månader och tillkännager detta för regeringen.
28. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att motverka fusk i körkortsutbildningen och tillkännager detta för regeringen.
29. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om alkoholås på alla nya fordon som används i körkortsutbildning och tillkännager detta för regeringen.

30. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att döva ska tillåtas ta taxiförarlegitimation och tillkännager detta för regeringen.
31. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa en garanti att företag bara behöver lämna en uppgift en gång till myndigheterna, s.k. en dörr in, och tillkännager detta för regeringen.
32. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillsätta en utredning för att stärka svensk åkerinäringens konkurrenskraft och tillkännager detta för regeringen.
33. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om skärpt beställaransvar och tillkännager detta för regeringen.
34. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att fortsätta det förebyggande arbetet för att minska antalet cykelolyckor och tillkännager detta för regeringen.
35. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att öka resurserna för cykelfrämjande åtgärder och tillkännager detta för regeringen.
36. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om investeringar till kollektivtrafik på landsbygden och tillkännager detta för regeringen.
37. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att finansieringsformen för icke-statliga flygplatser behöver ses över och tillkännager detta för regeringen.
38. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att fossilfria bränslen bör användas för flyg i Sverige och tillkännager detta för regeringen.
39. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att goda informationsinsatser och utökad tillsynskontroll är nödvändiga för att säkerställa efterlevnaden av de nya reglerna inom taxinäringen och tillkännager detta för regeringen.
40. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att fortsätta satsningen på bredbandskoordinatorer och tillkännager detta för regeringen.
41. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en förändring av kommunallagens lokaliseringsprincip för kommunala stadsnät och tillkännager detta för regeringen.

**Tabell 1 Anslagsförslag 2017 för utgiftsområde 22 Kommunikationer 2017***Tusental kronor*

| <b>Ramanslag</b>  | <b>Regeringens förslag</b> | <b>Avvikelse från regeringen (KD)</b> |
|---|----------------------------|---------------------------------------|
| 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur                            | 24 107 726                 | -464 000                              |
| 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur                       | 21 556 141                 | -75 000                               |
| 1:3 Trafikverket  | 1 305 021                  | -5 434                                |
| 1:4 Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål                       | 188 308                    |                                       |
| 1:5 Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur                       | 62 284                     |                                       |
| 1:6 Ersättning avseende icke statliga flygplatser                           | 82 513                     |                                       |
| 1:7 Trafikavtal   | 900 000                    |                                       |
| 1:8 Viss internationell verksamhet  | 28 757                     |                                       |
| 1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut                            | 48 174                     | -210                                  |
| 1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk        | 150 000                    |                                       |
| 1:11 Trängselskatt i Stockholm  | 1 448 531                  |                                       |
| 1:12 Transportstyrelsen   | 2 086 091                  | -7 576                                |
| 1:13 Trafikanalys   | 65 483                     | -165                                  |
| 1:14 Trängselskatt i Göteborg   | 1 027 434                  |                                       |
| 1:15 Sjöfartsstöd   | 1 632 000                  |                                       |
| 2:1 Post- och telestyrelsen   | 28 516                     | -128                                  |
| 2:2 Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning | 140 278                    |                                       |
| 2:3 Grundläggande betaltjänster   | 33 537                     |                                       |
| 2:4 Informationsteknik och telekommunikation                                | 22 844                     |                                       |
| 2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation                    | 126 014                    |                                       |
| 2:6 Gemensamma e-förvaltningsprojekt av strategisk betydelse                | 75 265                     | -29                                   |
| Nya anslag  |                            |                                       |
| Cykelsatsning   |                            | +50 000                               |
| Laddinfrastruktur   |                            | +125 000                              |
| Bonus malus   |                            | +680 000                              |
| Bredband  |                            | +50 000                               |
| <b>Summa</b>  | <b>55 114 917</b>          | <b>+352 458</b>                       |
| <i>Specificering av anslagsförändringar</i>                                 |                            |                                       |
| 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur                            |                            | -65 000                               |
| 1:1 PLO   |                            |                                       |
| 1:1 Kollektivtrafik landsbygd   |                            | -149 000                              |
| 1:1 Nej till stadsmiljöavtal  |                            | -250 000                              |
| 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur                       |                            | -75 000                               |
| 1:2 PLO   |                            |                                       |
| 1:3 PLO   |                            | -5 434                                |
| Summa   |                            | -464 000                              |

Tabell 2

| Utgiftsområde 22 Kommunikationer |  |             |             |             |               |
|----------------------------------|--|-------------|-------------|-------------|---------------|
| 1:1                              | Utveckling av statens transportinfrastruktur             | -464        | -791        | -330        | -539          |
| 1:2                              | Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur        | -75         | -75         | -107        | -258          |
| 1:3                              | Trafikverket   | -5          | -13         | -21         | -30           |
| 1:9                              | Statens väg- och transportforskningsinstitut             | -0          | -0          | -1          | -1            |
| 1:12                             | Transportstyrelsen                                       | -8          | -17         | -29         | -44           |
| 1:13                             | Trafikanalys   | -0          | -0          | -1          | -1            |
| 2:1                              | Post- och telestyrelsen                                  | -0          | -0          | -1          | -1            |
| 2:6                              | Gemensamma e-förvaltningsprojekt av strategisk betydelse | -0          | -0          | -1          | -1            |
|                                  | <i>Nya anslag</i>  |             |             |             |               |
|                                  | Cykelsatsning  | +50         | +50         | +100        | +100          |
|                                  | Laddinfrastruktur  | +125        | +125        | +125        | +125          |
|                                  | Bonus malus  | +680        | +217        | -246        | -708          |
|                                  | Bredband   | +50         | +50         | +50         | +50           |
|                                  | <b>Summa</b>   | <b>+352</b> | <b>-456</b> | <b>-462</b> | <b>-1 308</b> |
|                                  | <i>Specificering av anslagsförändringar</i>              |             |             |             |               |
| 1:2                              | Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur        | -75         | -75         | -75         | -75           |
| 1:2                              | PLO  |             |             | -32         | -183          |
|                                  | Summa  | -75         | -75         | -107        | -258          |
| 1:3                              | PLO  | -5          | -13         | -21         | -30           |
|                                  | Summa  | -5          | -13         | -21         | -30           |
| 1:1                              | Utveckling av statens transportinfrastruktur             | -65         | -132        | -135        | -155          |
| 1:1                              | PLO  |             |             | -35         | -204          |
| 1:1                              | Kollektivtrafik landsbygd                                | -149        | -159        | -160        | -180          |
| 1:1                              | Nej till stadsmiljöavtal                                 | -250        | -500        |             |               |
|                                  | Summa  | -464        | -791        | -330        | -539          |

## 1 Kristdemokraternas syn på kommunikationer

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

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

Tillgång till bredband är avgörande för att människor ska kunna tillhandahålla god kommunikation, driva företag samt jobba och studera på distans. Kristdemokraternas utgångspunkt är att kommunikationstjänster och bredband i första hand ska tillhandahållas av marknaden men att staten ska säkerställa goda villkor och undanröja

hinder för utvecklingen. Vi vill se en fortsatt utbyggnad av it–infrastrukturen såväl nationellt, regionalt som lokalt och inom ramen för landsbygdsprogrammet bidra till bredbandsutbyggnad på gles- och landsbygden.

Ett välutvecklat transportsystem har inte enbart positiva effekter utan belastar också miljön. Kristdemokraterna utgår ifrån förvaltarskapsprincipen som innebär att vi har ett ansvar för våra medmänniskor och vår miljö, men också ett ansvar att utveckla och förvalta de tillgångar vi har. Vi anser att Sverige måste bryta sitt beroende av fossila bränslen inom transportsektorn. Kristdemokraterna vill främja teknikutvecklingen för att nå ett mer hållbart transportsystem.

## 2 Fossiloberoende fordonsflotta

Den största utmaningen när det gäller att bryta Sveriges beroende av fossila bränslen är transportsektorn. Inrikestransporterna står för ungefär en tredjedel av Sveriges totala utsläpp. Energianvändningen i transportsektorn har på senare år minskat men fossila bränslen är fortfarande basen och stod för 85,3 procent av energianvändningen i inrikestransporterna under 2015. Transportsektorn bidrar med den största nationella påverkan på klimatet och är den sektor som är mest importberoende av energiråvara.

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

Kristdemokraterna har också drivit frågan om att införa ett så kallat bonus–malus-system där miljöanpassade fordon med relativt låga utsläpp av koldioxid får en bonus vid inköpstillfället medan fordon med höga utsläpp av koldioxid får högre skatt. Vi vill införa ett bonus–malus-system från och med 1 januari 2017.

För att nå målet om fossiloberoende fordonsflotta år 2030 och ett klimatneutralt Sverige 2045 behövs fler politiska insatser för att påskynda omställningen till en mer fossilfri transportsektor och ett miljövänligare klimat.

### 2.1 Utbyggnad av laddinfrastruktur

Försäljningen av laddhybrider och elbilar har utvecklats mycket snabbt på senare år. Supermiljöbilspremien som infördes av alliansregeringen 2012 har bidragit till denna utveckling. Sedan 2012 har antalet elbilar ökat från cirka 1 200 till 12 000 i dag. Nyregistreringen av elbilar och laddhybrider ökade med 69 procent januari till augusti 2016. För att uppmuntra konsumenterna att köpa laddhybrider och elbilar är det viktigt att laddinfrastrukturen i Sverige utvecklas. Det stora hindret för ökad andel elbilar idag är osäkerheten som följer med den hittills dåligt utbyggda infrastrukturen, den så kallade räckviddsängesten. Vi föreslår fortsatt stöd till investeringar i laddinfrastruktur. Stödet ska kunna ges till företag, bostadsrättsföreningar, privata och kommunala bostadsföretag samt kommuner runt om i landet och ska kunna användas till publikt tillgängliga laddstolpar för såväl snabbladdning som normalladdning.

Kristdemokraterna lägger därför 125 miljoner kronor per år under perioden 2017–2020 på utbyggd laddinfrastruktur. Vi ser det som viktig satsning för att nå målet om fossiloberoende fordonsflotta år 2030.

## 2.2 Strategi för elbilar

I arbetet för en fossilfri fordonsflotta och mot klimatförändringarna finns en stor potential i elektricitet som drivmedel för framför allt bilar. Tekniken är på stark frammarsch och försäljningen växer, om än från låga nivåer. Än finns dock mycket arbete att göra innan vi kan se ett teknikskifte. Sverige har en fordonsindustri som alltid legat i framkant vad gäller trafiksäkerhet och minskade utsläpp. Vi kristdemokrater menar att den utvecklingen måste fortsätta. I arbetet med elbilar och elektrifierade vägar finns alla möjligheter att ligga i framkant. Sverige har dessutom en nästan helt koldioxidneutral elproduktion vilket gör att vi är en förebild inom det området. Sverige bör ta fram en heltäckande strategi för elbilar.

## 2.3 Strategi för självstyrande fordon

Trafiksäkerhet är en viktig fråga för Kristdemokraterna. I dag inträffar alldeles för många olyckor för att förare bryter mot trafikregler eller är oaktsamma, det som brukar kallas den mänskliga faktorn. Sådana problem skulle kunna åtgärdas med helt självstyrande bilar. Självstyrande fordon skulle också kunna underlätta arbetspendling för den som är beroende av bilen. En nackdel som bilpendling har gentemot exempelvis tåg är att det inte går att arbeta samtidigt som man kör bil. Men om fordonet styr sig självt elimineras det problemet.

Också godstransportsektorn skulle gynnas av fler självstyrande fordon. I en inte allt för avlägsen framtid skulle fler godstransporter då kunna automatiseras. Precis som med elfordon har Sverige alla möjligheter till att vara ett föregångsland för självstyrande fordon. Vi har bil- och lastbilstillverkare i världsklass och ett gott utgångsläge. Redan idag kör självstyrande fordon på våra vägar på försök. Dessa försök behöver utökas. En viss försäkringsproblematik behöver åtgärdas och utgångspunkten när en tillverkare vill testa ny teknik på området ska i grunden vara positiv. Därför behöver Sverige en heltäckande strategi för självstyrande fordon.

## 2.4 Tillåt el som alternativt drivmedel i pumplagen

Den så kallade pumplagen, lag (2005:1248) om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel, infördes 2005 för att få fler bensinstationer att tillhandahålla förnybara drivmedel. Sedan lagen infördes har elbilar tagit allt större marknadsandelar samtidigt som andra drivmedel, exempelvis etanol, håller på att konkurreras ut på bilmarknaden. Ett flertal biltillverkare, däribland Volvo, Ford och Audi, har slutat tillverka etanolbilar. Samtidigt börjar allt fler tillverka elbilar och laddhybrider som kan gå på el, men ökningen är ännu blygsam. En anledning till det är troligen bristen på laddstationer runt om i landet. Den som ska köpa en ny bil kan helt enkelt inte lita på att den går att ladda förutom på ett fåtal orter, framför allt i storstadsområden. Samtidigt undantar pumplagen el som förnybart drivmedel. En mackägare som vill investera i laddstationer

måste alltså ha både bensin, diesel och exempelvis etanolpump. Detta skapar onödiga hinder för en utbyggd laddinfrastruktur.

Kristdemokraterna vill se fler elbilar i Sverige. Då krävs det ökade möjligheter till laddning av elbilar i hela landet och inte bara i storstadsregionerna. Många mackägare är dessutom pressade av kostnader för alternativa drivmedel som inte längre används, främst etanol. Att dessa istället skulle tillåtas göra en investering i laddstationer för el skulle öka tillgängligheten av laddstationer och hjälpa utsatta mackägare. Därför föreslår Kristdemokraterna följande ändring av lag (2005:1248) om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel:

*Nuvarande lydelse*

I denna lag avses med

förnybart drivmedel: drivmedel, *med undantag för elektricitet,*

avsett för transportändamål och som helt eller till

övervägande del har framställts från förnybara energikällor

enligt definitionen i Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/77/EG av den 27 september 2001 om främjande av el

producerad från förnybara energikällor på den inre marknaden

för el, ändrat genom akt om villkoren för Republiken

Tjeckiens, Republiken Estlands, Republiken Cyperns, Republiken

Lettlands, Republiken Litauens, Republiken Ungerns, Republiken

Maltas, Republiken Polens, Republiken Sloveniens och

Republiken Slovakiens anslutning till de fördrag som ligger

till grund för Europeiska unionen och om anpassning av

fördragen,

motorbensin eller dieselbränsle: bensin eller dieselbränsle

enligt definitionerna i 3 § drivmedelslagen (2011:319),

säljställe: försäljningsställe för motorbensin eller

dieselbränsle avsett för vägburna transporter, där bränslet

finns tillgängligt för allmänheten genom

*Föreslagen lydelse*

förnybart drivmedel: drivmedel,

som är avsett för transportändamål och

helt eller till övervägande del har

framställts från förnybara energikällor

enligt definitionen i Europaparlamentets och rådets direktiv

2009/28/EG av den 23 april 2009

om främjande av användningen av

energi från förnybara energikällor

och om ändring och ett senare upphävande

av direktiven 2001/77/EG

och 2003/30/EG, i lydelsen enligt

direktiv (EU) 2015/1513, *och elektricitet,*



en eller flera  
bränslepumpar avsedda för tankning  
direkt i det fordon där  
bränslet är avsett att förbrukas,  
bränslesäljare: den som driver rörelse i  
vilken motorbensin eller dieselbränsle  
yrkesmässigt tillhandahålls på ett eller  
flera säljställen. Lag (2011:325).

### 3 Trafiksäkerhet

Det är en tragedi varje gång en människa dör eller skadas svårt i trafiken. Risken att omkomma är fortfarande betydligt högre inom vägtrafiken än inom andra trafikslag, särskilt utsatta är cyklister och motorcyklister. Under 2015 omkom 259 personer i vägtrafiken och 2 445 personer skadades mycket allvarligt, enligt Transportstyrelsens statistik. 2014 omkom sex motorcyklister vid kollision med räcke. Totalt omkom 29 personer i olyckor med motorcykel, vilket innebär att 20 procent av de omkomna motorcyklisterna omkom i just räckesolyckor. Motsvarande siffra i jämförbara länder är betydligt lägre, mellan 8 och 16 procent i Europa och 5,5 procent i USA. På allt för många vägar är fortfarande så kallade vajerräcken standard, trots att Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI), Svenska väg- och broräckesföreningen (SVBR) och Sveriges Motorcyklister (SMC) i en rapport finansierad av Trafikverket gett den typen av räcken underbetyg vad gäller säkerheten för motorcyklister och istället förordar släta räcken med underglidningsskydd. Ska vi uppnå nollvisionen krävs en översyn av räcken på svenska vägar.

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

#### 3.1 Nolltolerans mot alkohol i trafiken

Av alla omkomna förare i vägtrafiken hade 2015 22 procent en otillåten mängd alkohol i blodet. För 2015 innebar det 35 personer. Varje år skadas flera hundratals människor allvarligt i olyckor där alkohol- och/eller narkotika är inblandat. Kristdemokraterna anser att det inte under några som helst omständigheter ska vara tillåtet att köra med alkohol eller andra droger i kroppen, varken på land, på sjön eller i luften. Det är därför viktigt att fortsätta det förebyggande arbetet gällande nolltolerans mot alkohol och narkotika i trafiken och se till att polisen ges tillräckliga resurser för nykterhetskontroller och möjlighet att kunna beivra överträdelser.

I dag är straffet för rattfylleri böter eller fängelse i högst 6 månader och för grovt rattfylleri fängelse i högst två år. Vi anser att straffet är för lågt i jämförelse med både den risk och de konsekvenser alkoholpåverkade personer medför och orsakar i trafiken.

Vi anser därför att straffet för rattfylleri samt grovt rattfylleri bör skärpas. Alkolås eller annan teknik som förhindrar rattfylleri bör utredas som obligatorium i alla nya bilar i Sverige.

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

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

### 3.2 Inför vinterdäckskrav på släpvagn

Sedan den 1 januari 2013 är det vinterdäckskrav även på tunga fordon i Sverige. På tunga lastbilar, tunga bussar och personbilar klass 2 med en totalvikt på över 3,5 ton finns numera krav på vinterdäck eller likvärdig utrustning på fordonets drivaxel när vinterväglag råder. Bestämmelsen infördes efter ett initiativ av Trafikverket och Transportstyrelsen mot bakgrund av att en betydande andel tunga fordon varit inblandade i olyckor och störningar i trafiken under vinterhalvåret.

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

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

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

### 3.3 Skärpta regler vid användning av drönare

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

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

## 4 Infrastrukturprojekt inom Sverigeförhandlingen

För närvarande byggs infrastruktur i hög takt. Med infrastrukturen möjliggörs också nya lägen för bostäder. Kristdemokraterna har tillsammans med övriga allianspartier i regering varit med och kraftigt ökat anslagen till långsiktiga infrastrukturåtgärder. Den 1 juli 2014 tog alliansregeringen det dåvarande initiativet till det så kallade Sverigebygget, ett initiativ som syftade till att möjliggöra ett antal långsiktiga och genomgripande satsningar i ett åtgärds paket för bland annat järnväg, vägar och utbyggd kollektivtrafik. Sverigebygget hade föregåtts av den så kallade Stockholmsförhandlingen vilken resulterade i avtal om utbyggd tunnelbana och 78 000 nya bostäder fram till 2030.

Numera går Sverigebygget under namnet Sverigeförhandlingen men till sitt innehåll återspeglar den fortfarande de ursprungliga visionerna på området. Sverigebygget var Kristdemokraternas och de övriga allianspartiernas sätt att ta ett samlat grepp om infrastruktur och bostadsbyggande för att knyta ihop landet. För att kunna förverkliga detta tillsattes en särskild förhandlingsperson med uppgift att skapa förutsättningar för järnvägs- och vägsatsningar och fler bostäder i många delar av landet. Dessa förutsättningar skulle skapas genom överenskommelser mellan staten, kommuner och regioner.

Tyvär har den nuvarande regeringens utifrån det gångna årets turer med Förbifart Stockholm och Bromma flygplats gett skäl att tvivla på regeringens ambitioner vad gäller Sverigeförhandlingen. Regeringens beslut att frysa produktionen av Förbifart Stockholm innebar stora merkostnader för skattebetalarna och en onödig försening av ett angeläget infrastrukturprojekt.

För att realisera de ambitiösa och kostsamma infrastrukturprojekt som ryms inom Sverigeförhandlingen är det helt avgörande att finansieringen kan lösas på ett ansvarsfullt sätt så att andra angelägna ny- och underhållsinvesteringar inte trängs undan och att alternativa finansieringslösningar inte förbises.

Sverigeförhandlingen innehåller ett antal angelägna åtgärder. Kristdemokraterna anser att dessa infrastrukturinvesteringar är viktiga och nödvändiga för att Sverige även i fortsättningen ska kunna tillhandahålla goda förutsättningar för kommunikationer och transporter.

## 5 Östlig förbindelse

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

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

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

### 5.1 Möjligheten till en ny förbindelse över Södertälje kanal

Under midsommarhelgen 2016 inträffade en allvarlig olycka på motorvägsbron i Södertälje som ledde till att bron fick stängas av i 59 dagar, i princip hela sommaren. Det ledde till mycket höga kostnader. Dels kostade själva reparationen 20 miljoner kronor, men de samhällsekonomiska kostnaderna för stängningen har beräknats vara över 100 miljoner kronor, räknat i bland annat utebliven arbetstid och försenade godstransporter. Motorvägsbron är den enda förbindelsen över Södertälje kanal för två av landets största vägar, E4 och E20. Södertälje närmare sig 100 000 invånare, är ett nav för godstransporter i Sverige med hamn, järnväg och lastbil och är säte för några av våra viktigaste företag i Astra och Scania. Det är bra att det ligger ett förslag på en kapacitetshöjning på Södertäljebroarna på tre filer i vardera riktningen i den nationella planen, men för en långsiktigt säker förbindelse söderut över Södertälje kanal bör möjligheterna till en ny förbindelse ses över i kommande nationella plan.

## 6 Ett robust väg- och järnvägsnät

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

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

## 6.1 Ökade investering till drift och underhåll av järnvägen

Kristdemokraterna verkar för att en större andel av person- och godstransporter ska gå på järnväg.

Järnvägssystemet står i dag inför ett antal utmaningar. Stora delar av den järnväg som i dag används byggdes för en trafik som var mindre, lättare och långsammare. Därför står vi i dag med ett överbelastat järnvägssystem som allt för ofta drabbas av förseningar eller stopp. Enligt Trafikverkets beräkningar uppgår de totala merkostnaderna för förseningar i järnvägstrafiken till cirka 5 miljarder kronor per år. Järnvägen behöver underhållas, moderniseras och byggas ut för att matcha dagens trafik. Aldrig förr har så många människor och så mycket gods färdats på järnvägen som under de senaste åren. Detta är så klart mycket positivt då järnvägstransporter är betydligt mindre skadliga för miljön, men en allt större belastning på ett allt äldre järnvägsnät är samtidigt en stor utmaning.

Trafikverket har för perioden 2014–2025 tilldelats 86 miljarder kronor till drift, underhåll och reinvestering av statliga järnvägar. Till detta tillkommer också intäkter från banavgifter som oavkortat ska gå till drift och underhåll av de statliga järnvägarna. Kristdemokraterna anser att resenärer, företag och industri ska kunna lita på att järnvägen fungerar. Vi vill därför förstärka resurserna till drift och underhåll av järnvägen och instämmer i regeringens satsning med 1,24 miljarder kronor per år under perioden 2016–2018 och den ökade satsningen om 3,7 miljarder 2019 och 5 miljarder 2020.

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

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

## 6.2 Väg- och järnvägsunderhållet på landsbygden

Kristdemokraterna vill också öka investeringarna till väg- och järnvägsunderhållet på landsbygden. Detta är en viktig åtgärd för att främja den regionala tillväxten och människors möjligheter att bo och leva i hela landet. Vi föreslår därför att resurserna till väg- och järnvägsunderhållet på landsbygden ökar med 50 miljoner kronor per år under perioden 2017–2020.

## 7 Bilen – ett redskap för frihet

Bilen är för många en förutsättning för att kunna bo och arbeta där man vill. Bilen är ett redskap för frihet. Samtidigt måste de negativa konsekvenserna av vägtrafiken begränsas, framför allt utsläppen. Men i vår iver att sänka de miljöskadliga utsläppen

ska inte bilen som färdmedel offras. Därför krävs det långsiktiga och effektiva styrmedel för öka andelen förnybara drivmedel med klimatprestanda, eldrift samt effektivare transporter.

Kristdemokraternas transportpolitik syftar till att skapa incitament för människor att välja mer miljövänliga alternativ, inte som regeringen att bestraffa människor som inte har tillgång till kollektivtrafik inom rimligt avstånd. Transportpolitikens utgångspunkt finns allt för ofta i storstäder och tätorter. Men ska hela Sverige leva behövs bilen. Skatter på drivmedel ska utformas så att de inte försvårar för vare sig boende eller företagare på landsbygden.

Kristdemokraterna har varit med och introducerat reformer som miljöbilspremien och supermiljöbilspremien, skärpt klimatfaktorn i fordonsbeskattningen samt skattebefriat de höginblandade och rena biodrivmedlen. Vi vill nu införa bonus–malus-system och underlätta för satsningar på laddstolpar runt om i hela landet. Vi vill fortsätta satsa på forskning och utveckling av klimatsmart energiteknik, energieffektiva fordon och hållbara bränslen.

## 7.1 Nej till regeringens indexering av bensin- och dieselskatten

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

Vi är dessutom kritiska till regeringens modell med ett indexsystem för årlig real höjning av bensin- och dieselskatten. I dag räknas bränsleskatten upp i takt med konsumentprisindex (KPI) plus 2 procentenheter. Kristdemokraterna anser att en sådan indexering skulle leda till märkbart negativa konsekvenser för Sveriges konkurrenskraft och möjligheterna att bo i hela landet.

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

Kristdemokraterna vill underlätta och förbättra möjligheterna till arbetspendling genom att höja milersättningen för arbetsresor med ytterligare 3,50 kronor till 22 kronor per mil. Detta finansieras genom en höjd beloppsgräns för reseavdrag till 12 000 kronor.

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

## 7.2 Förläng giltighetstiden för kunskaps- och körprov

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

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

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

### 7.3 Stoppa illegala körskolor

Ett växande problem i Sverige är illegala körskolor. De illegala körskolorna snedvrider marknaden och lurar elever som lägger tusentals kronor på en utbildning de tror är godkänd men som i själva verket är illegal. En del körskolor har dessutom satt i system att försöka lura Trafikverkets körkortsprov genom att skicka in elever att göra proven upp till 60 gånger och på så sätt memorera frågor och svar som sedan lärs ut till elever på körskolor. Kristdemokraterna vill därför minska antalet elever som en enskild person kan handleda till fem, och begränsa antalet tillfällen en person kan göra kunskapsprovet för körkort till 10 gånger per år.

Kristdemokraterna vill också införa krav på alkolås på samtliga nya bilar som används i körkortsutbildningen för att säkra trafiknykterheten. Ett krav på alkolås finns redan för den som vill bli medlem i Sveriges Trafikskolors Riksförbund. Kristdemokraterna vill att alla trafikskolor ska följa deras exempel.

### 7.4 Tillåt döva att ta taxilicens

I Sverige är det idag inte tillåtet för döva att ta taxilicens eftersom Transportstyrelsens regler säger att den som innehar taxiförarlegitimation ska på fyra meters avstånd kunna uppfatta vad en passagerare eller annan trafikant försöker kommunicera. I de allra flesta fall är detta ett helt rimligt krav. Men det finns de som inte kan göra sig förstådda med annat än teckenspråk och för dessa spelar den muntliga kommunikationen ingen roll. Samtidigt är arbetslösheten hög bland döva, liksom bland andra grupper med olika typer av funktionsnedsättning. Att möjliggöra för döva att ta taxilicens skulle göra det möjligt för nischade taxibolag eller nischade taxitjänster som riktar sig endast till döva. Det skulle underlätta både för döva som behöver färdtjänst, skolskjuts och annan samhällsservice samtidigt som det ökar möjligheten till försörjning för den som är döv.

## 8 Stärk förutsättningarna för den svenska sjöfarten

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

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

Kristdemokraterna vill öka den svenska sjöfartens konkurrenskraft eftersom de svenska vattenvägarna är underutnyttjade, samtidigt som framför allt järnvägen pressas av ett allt hårdare kapacitetstryck och inte räcker till. Jämfört med vägtransporter innebär dessutom transporter på inre vattenvägar en miljövinst. Ska mer gods gå till sjöss behöver de inre vattenvägarna och infrastrukturen runt dem rustas upp. Samtidigt betalar sjöfarten för underhållet av sina transportleder genom att farledsavgifter betalar för isbrytning. Kristdemokraterna delar branschens oro för detta. Framgent bör man se över hur finansieringen av framför allt isbrytning men även annat farledsunderhåll ska gå till för att främja konkurrensneutralitet för alla transportslag.

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

Bland annat av dessa skäl tillsatte alliansregeringen en utredning om tonnageskatt 2013. Det har varit en mycket viktig fråga för Kristdemokraterna. Efter en del förseningar kommer den äntligen att införas 1 januari 2018.

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

### 8.1 ”En dörr in”

I dag kan rederier vara tvungna att vända sig till en rad olika myndigheter, och myndighetskontakten är allt för ofta byråkratisk. Kristdemokraterna vill därför införa en garanti att företag bara behöver lämna en uppgift en gång till myndigheterna, där uppgifterna sedan slussas vidare till aktuell myndighet. Det skulle påtagligt minska tiden som rederierna behöver lägga på administration. Kristdemokraterna satsar därför 20 miljoner kronor per år under perioden 2017–2020 för att inrätta en så kallad ”en dörr in”.



## 8.2 Svaveldirektivet

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

## 9 Bättre konkurrensvillkor inom åkerinäringen

Svensk åkerinäring består av cirka 10 000 åkeriföretag som tillsammans omsätter över 100 miljarder kronor, vilket motsvarar cirka 4 procent av Sveriges BNP. Åkerinäringen är nödvändig för samhällets varuproduktion och bidrar aktivt till utvecklingen av vårt land. Genom att varor och gods kan fraktas kollektivt minskar koldioxidutsläppen väsentligt mycket mer än om enskilda företag skulle ansvara för frakten själva. Svensk åkerinäring är i dag utsatt för en hård internationell konkurrens. Samtidigt som svenska lastbilschaufförer får betala tusentals svenska kronor vid överträdelse av kör- och vilotiderna, kör många utländska åkare längre än vad som är tillåtet enligt EU-regler. Fusket inom åkerinäringen är utbredd och måste tas på stort allvar. Oseriösa aktörer som inte betalar avtalsenliga löner och struntar i miljö- och cabotagereglerna riskerar att slå ut seriösa aktörer på marknaden.

Det är därför mycket glädjande att det sedan den 1 juli i år är möjligt att klampa fordon som inte betalt sanktionsavgift för överträdelse av kör- och vilotiderna eller cabotagereglerna. I ett riksdagsbeslut har också Kristdemokraternas förslag om att låsa fast fordonet tills boten är betald röstats igenom och regeringen väntas nu återkomma med förslag som gör detta möjligt. Vi förutsätter att regeringen skyndsamt framkommer med ett förslag enligt riksdagens uppmaning. Men i dagsläget får ett fordon endast klampas i 24 timmar. 2015 beslutade riksdagen på Kristdemokraternas förslag att regeringen skulle återkomma med förslag på att tillåta klampning längre än 24 timmar, men de har ännu inte återkommit. Kristdemokraterna vill att fordon ska kunna klampas i längre än 24 timmar.

Kristdemokraterna vill också att polisens kontroller av transporter ska bli effektivare, till exempel genom att göra det tydligt vilka dokument som chauffören ska kunna visa upp. Vi vill betona vikten av polisens och tullens möjligheter att säkerställa efterlevnaden av de lagar och regler som gäller för såväl de svenska som utländska åkerierna i Sverige. Regeringen har anslagit 25 miljoner kronor till Polismyndigheten för att särskilt arbeta mot illegalt cabotage. Kristdemokraterna tycker förvisso att det är en vällovlig ambitionshöjning men anser att en sådan prioritering är möjlig att göra inom den kraftfulla satsning som vi gör på polisen i vårt budgetalternativ. Utvecklingen med allt färre trafikpoliser behöver vändas. Erfarenheter från exempelvis Danmarks arbete med att motverka illegala cabotagetransporter visar att det dels krävs lagändringar men också att polisen har tillräckliga resurser för att lyckas stävja fusket.

Vidare anser vi att det bör tillsättas en utredning för att stärka svensk åkerinäringens konkurrenskraft.

## 9.1 Tillåt tyngre och längre lastbilar

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

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

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

## 10 Cykeln

Cykeln fyller en viktig samhällsfunktion. Det är positivt att fler ser cykeln som ett användbart transportmedel eftersom att det medför goda effekter för såväl folkhälsan, miljön och trängseln i städerna. Men det är också uppenbart att trafikmiljön inte i tillräckligt hög grad är anpassad för cykling. När andra kategorier av trafikanter drabbas av färre dödsfall och allvarliga olyckor än tidigare så är utvecklingen tyvärr inte lika gynnsam för cyklister. Under 2014 ökade antalet omkomna cyklister till 34 personer från 15 personer året innan. Strategin för säkrare cykling som har tagits av Trafikverket och berörda aktörer är viktig i arbetet för att öka trafiksäkerheten för cyklister. Kristdemokraterna satsar därför 50 miljoner kronor per år 2017–2018 och 100 miljoner per år 2019–2020 för en ökad och säker cykling.

Kristdemokraterna vill fortsätta arbeta för att öka säkerheten för cyklister i trafiken, det behövs mer av strategiskt och förebyggande arbete för att minska antalet cykelolyckor. Målet med allt trafiksäkerhetsarbete är att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken. Det är därför positivt att regeringen nu föreslår en satsning på cykelfrämjande åtgärder och ett framtagande av en nationell cykelstrategi. Kristdemokraterna anser att kommunerna bär ett stort ansvar genom att vidta åtgärder för att underlätta för cykeltrafik. Det är viktigt att kommuner samarbetar för att hitta gemensamma lösningar på cykelstråk och cykelvägar för att underlätta för cyklisternas cyklande. Vi vill att framkomligheten för cyklister ska prioriteras vid stadsplanering.

## 11 Kollektivtrafik

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

## 12 Flyget

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

Säkerhetsarbetet behöver därför intensifieras på såväl nationell som internationell nivå. För att minska flygets utsläpp är det viktigt att flygrummet optimeras för att möjliggöra rakare flygleder. Så kallade ”gröna flygningar” måste säkras, flygplanen ska förbruka lägsta möjliga energiåtgång. Kristdemokraterna anser att det är centralt att utveckla förnybara bränslen för att minska flygets klimatpåverkan.

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

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

### 12.1 Konkurrenskraftiga regionala flygplatser

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

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

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

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

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

Finansieringen för de små flygplatserna behöver ses över för att skapa långsiktigt hållbara lösningar och en mera rättvis konkurrenssituation mellan Swedavias flygplatser och de regionalt ägda.

## 12.2 Ett fossilfritt flyg

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

## 13 Stoppa fuskets inom taxibranschen

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

Med avregleringen har också en del problem uppstått eller förstärkts. Turister luras att betala hutlösa priser, chaufförer har blivit föremål för både hot och våld. Vissa chaufförer har svårt att hitta dit kunden ska, färdtjänst och andra offentligt betalda resor har hamnat i blåsväder då vissa personer blivit avsläppta på fel ställe.

Med anledning av de ovannämnda problemen inom taxinäringen, lade Kristdemokraterna och övriga allianspartier i regering 2014 fram förslag om ny lag om redovisningscentraler för taxi för att förbättra Skatteverkets möjligheter att bedriva skattekontroll av taxiverksamhet. Lagen om redovisningscentraler träder i kraft den 1 januari 2017. Från och med den 1 maj 2017 ska taxitrafikföretagen vara skyldiga att överföra taxameteruppgifter till så kallade redovisningscentraler som i sin tur ska vara skyldiga att lämna ut uppgifterna till Skatteverket.

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

Nytt krav är också att taxichaufförer innan resan påbörjas ska lämna en bindande prisuppgift till kunden om jämförelsepriset före resan överstiger 500 kronor. Som ovan taxiresenär eller turist i en ny stad kan det vara svårt att veta hur mycket taxiresan ska kosta, därför kan det nya kravet vara ett sätt att komma till bukt med problematiken. Taxibranschen är en viktig del av besöksnäringen men Sveriges rykte vad gäller priser och pålitlighet har naggats i kanten de senaste åren. De nya reglerna kan bidra till att avhjälpa dessa. Men för att de nya bestämmelserna inte ska vara verkningslösa anser Kristdemokraterna att det behövs goda informationsinsatser och utökad tillsynskontroll.

## 14 It och bredband

Tillgång till bredband med hög hastighet är en förutsättning för att människor ska kunna driva företag, jobba och studera på distans. Alliansregeringen gjorde stora satsningar på bredband inom ramen för landsbygdsprogrammet och arbetet med att förbättra bredbandsteckningen måste fortsätta, framför allt i glesbygd och på landsbygd. Målet är att minst 90 procent av alla hushåll och företag i Sverige ska ha tillgång till bredband om minst 100 Mbit/s år 2020. Därför satsar Kristdemokraterna 50 miljoner mer än regeringen 2017–2020 på bredbandsutbyggnad.

Tillgång till bra mobiltelefoni är helt avgörande. Sverige behöver ett snabbt och säkert mobilnät med bättre geografisk täckning och god kapacitet. Alliansregeringen tog ett steg i att förbättra möjligheterna till mobil kommunikation i hela landet genom att frigöra det så kallade 700-megahertzbandet genom auktion. Det är nu viktigt att regeringen fullföljer arbetet för att nå statens bredbandsmål till 2020. Samtidigt som 700-megahertzbandet auktioneras ut måste blåljusmyndigheternas behov bli tillgodosedda. Polisen, Försvarmakten, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap och Säpo påpekar alla vikten av att man fortsätter ha kontroll över delar av 700-megahertzbandet.

Ett problem som sätter käppar i hjulet för utbyggnaden av bredband är lokaliseringsprincipen. För att kunna uppnå statens bredbandsmål krävs en skyndsam förändring i kommunallagen liknande den som gjort det möjligt för kommunala energibolag att erbjuda sina tjänster över kommungränser. De administrativa gränser vi satt är inte nödvändigtvis rimliga för bredbandslösningar.

Kristdemokraterna vill att Sverige ska bli världsbäst på att använda digitaliseringens möjligheter. Det förutsätter tillgång till ett robust bredband över hela landet, med hög överföringskapacitet. Kristdemokraterna vill därför se satsningen på bredbandskoordinatorer fortsätta. Koordinatorerna fungerar som en kontaktpunkt för bredbandsfrågor i länen, både för offentliga och privata aktörer. Detta är en viktig satsning för att förbättra möjligheterna till bredband i hela Sverige.

## 15 Anslagssparande

Kristdemokraterna bedömer att det finns utrymme för en justering av anslagen till de myndigheter som tillämpar pris- och löneomräkning (PLO). Lönekostnader svarar för en betydande del av myndigheternas utgifter. En nedjustering av PLO skulle bidra till effektivisering av myndigheterna, samtidigt som det finansierar prioriterade satsningar.

Justeringen är beräknad som en 30-procentig minskning av PLO-uppräknningen under 2017–2020, vilket innebär 5,4 miljoner 2017 och därefter 523 fram till 2020. Myndigheter inom utgiftsområde 4 och 6, såsom Polismyndigheten och Försvarsmakten, är undantagna från PLO-besparingen.

*Robert Halef (KD)*

*Jakob Forssmed (KD)*

*Aron Modig (KD)*

*Caroline Szyber (KD)*

*Penilla Gunther (KD)*

*Désirée Pethrus (KD)*

*Larry Söder (KD)*