

## Motion till riksdagen 2016/17:2531

av **Jessica Rosencrantz m.fl. (M)**

# Transporter för fler jobb och tillväxt

---

## Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket bör analysera sitt arbetssätt i syfte att uppmuntra produktivitetshöjningar och innovation och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör tillsätta ett transportpolitiskt råd med syfte att granska och utvärdera investeringar i transportinfrastruktur och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Trafikverket i uppdrag att utreda möjligheter och utmaningar med framtida transportlösningar och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ett införande av järnvägens nya signalsystem ERTMS bör ta hänsyn till behovet av samordning med närliggande länder, de berörda tågoperatörernas merkostnader och järnvägens totala funktionssätt och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillsätta en utredning för att göra en översyn av och föreslå åtgärder för att höja säkerheten ombord på våra tåg och järnvägsstationer och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra en översyn av bötesbeloppen och andra typer av preventiva åtgärder mot s.k. plankning i syfte att minska fusket och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över nuvarande form av tåglägestilldelning för att bättre tillgodose kollektivtrafikens beroende av långsiktighet å ena sidan och gods företagens behov av flexibilitet å andra sidan och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket för att höja nyttjandegrad och effektivitet inom järnvägssystemet bör införa ett system för avgifter när tåglägen ej utnyttjas eller inte avbokas inom en bestämd tid före avgång, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att differentiera banavgifterna ytterligare i syfte att optimera och effektivisera utnyttjandet av järnvägen över dygnets 24 timmar och tillkännager detta för regeringen.

10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en genomlysning av Trafikverkets ledning och styrning bör göras för att nå tydligare fördelning av ansvar, mandat och arbetsuppgifter och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att de regionala kollektivtrafikplanerna bör utformas på ett sätt som säkerställer likvärdig konkurrens, ökad transparens och ett effektivt utnyttjande av järnvägen och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda ett system för regress i syfte att reducera störningar på järnvägen och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta fram en nationell strategi för gränsöverskridande järnvägstrafik för att reducera negativa konsekvenser av störningar i transportsystemet och tillkännager detta för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör agera för att Trafikverket ska få en stärkt roll i förhållande till de regionala kollektivtrafikmyndigheterna när det gäller att stötta dessa i framtagandet av regionala trafikförsörjningsprogram och tillkännager detta för regeringen.
15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ett nationellt trafikförsörjningsprogram bör tas fram för att tydliggöra vilken trafik som samhället har ansvar för att tillhandahålla och tillkännager detta för regeringen.
16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att aktivt vidta åtgärder för att underlätta och öka möjligheterna att bedriva kollektivtrafik till sjöss och tillkännager detta för regeringen.
17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en översyn bör göras av hur sanktionsavgifter utdöms inom åkerinäringen med syfte att bekämpa de som systematiskt fuskar snarare än de som någon gång gör fel, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör verka för en harmonisering i EU av tillämpning och tillsyn av de gemensamma regelverk som finns för åkerinäringen med sikte på att hårdare motverka fusk och otillbörlig konkurrens och tillkännager detta för regeringen.
19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över kraven för taxiförarlegitimation och hur taxiförarutbildningen kan moderniseras för att möta dagens behov och tillkännager detta för regeringen.
20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en teknikneutral definition av taxameter bör införas och tillkännager detta för regeringen.
21. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkerställa att utländska förare betalar fortkörningsböter i Sverige och tillkännager detta för regeringen.
22. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att studera hur trafikpolisen fungerar i andra europeiska länder i syfte att hitta goda exempel på hur svensk trafikpolis skulle kunna organiseras och arbeta på ett effektivare sätt och tillkännager detta för regeringen.
23. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utveckla och värna Arlandas funktion som Sveriges största flygplats för att säkerställa jobb och tillväxt i hela landet och tillkännager detta för regeringen.

24. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra en översyn av en viss del av utjämningsystemet för flygplatser kopplat till kostnaden för säkerheten på våra flygplatser för att stärka systemets legitimitet och tillkännager detta för regeringen.
25. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör inleda en översyn av kraven på historiska fordon i syfte att underlätta dokumentationshanteringen och tillkännager detta för regeringen.
26. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra en översyn av den tillåtna längden på bussar på våra vägar för att om möjligt effektivisera kollektivtrafikresandet och tillkännager detta för regeringen.
27. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör agera i EU för ett förenklat regelverk kring mc-körkort med syfte att effektivisera processen och tillkännager detta för regeringen.
28. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att vidta åtgärder för att minska antalet förfalskade och ogiltiga körkort och tillkännager detta för regeringen.
29. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en generell översyn av körkortsutbildningen med syfte på större effektivitet och genomlysning av de olika momenten som ingår och tillkännager detta för regeringen.
30. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör skärpa kraven vad gäller uppvisande av giltigt körkort i syfte att underlätta för polis och rättsväsen och tillkännager detta för regeringen.
31. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta ett krafttag mot svarta bilskolor genom att bl.a. överväga att ytterligare begränsa antalet handledarskap per person och tillkännager detta för regeringen.
32. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utveckla trafiksäkerhetsarbetet för att hitta nya lösningar som ytterligare minskar trafikrelaterade olyckor och dödsfall och tillkännager detta för regeringen.
33. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör prioritera arbetet med att nå en fossiloberoende fordonsflotta, vilket har stor betydelse för att Sverige ska vara klimatneutralt till år 2045, och tillkännager detta för regeringen.
34. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna att tillgodose behovet av miljövänligt bränsle i hamnarna och tillkännager detta för regeringen.
35. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att införa ett system med differentierade start- och landningsavgifter för flyget i syfte att stimulera användningen av biodrivmedel och tillkännager detta för regeringen.
36. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att ge kommuner rätt att införa ett system med differentierade parkeringsavgifter baserat på fordonets miljöklassning och tillkännager detta för regeringen.
37. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att främja framväxten av delningsekonomi inom transportsektorn och tillkännager detta för regeringen.
38. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inom ramen för kommande cykelstrategi se över möjligheterna att förenkla och göra det säkrare att cykla i stadsmiljö och tillkännager detta för regeringen.

39. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av mer forskning och statistik vad gäller cykel för att öka både användande och säkerhet och tillkännager detta för regeringen.
40. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att det som utgångspunkt ska vara tillåtet att göra en högersväng vid rött ljus för cyklare och tillkännager detta för regeringen.
41. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att främja användningen av elcyklar genom att anpassa utformning av infrastruktur och regler för cykling och tillkännager detta för regeringen.
42. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att cykeln som transportslag bör inkluderas vid utbyggnad av infrastruktur och tillkännager detta för regeringen.
43. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bättre utnyttja våra vattenvägar för transport av gods för att avlasta vägar och järnvägar och tillkännager detta för regeringen.
44. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda om förhandsbesked om sjöfartsstöd kan ges i syfte att öka antalet registrerade fartyg i Sverige och tillkännager detta för regeringen.
45. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att möjliggöra för inlandssjöfart på Väner och Mälaren genom att ta ett helhetsgrepp om berörda regelverk och infrastruktur och tillkännager detta för regeringen.
46. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att värna Göteborgs hamn som Skandinaviens största hamn och tillkännager detta för regeringen.
47. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ta fram en strategi för hur gränsdragningen mellan stadsnät och kommersiella aktörers nät bör se ut och tillkännager detta för regeringen.

## Motivering

I Moderaternas plan för ett starkare Sverige har en väl fungerande infrastruktur en avgörande betydelse. Det är grundbulten för att skapa fler arbetstillfällen, få fler växande företag, hävda oss i en allt tuffare internationell konkurrens och binda samman vårt avlånga land. Ett starkt transportsystem är en direkt nödvändighet för att ett litet, handelsberoende land som Sverige ska stå sig starkt i en allt mer globaliserad värld.

## Ett effektivt transportsystem

Produktivitetshöjningar och innovation är viktiga beståndsdelar i arbetet mot att säkerställa att samhällets resurser används på bästa möjliga sätt. Trafikverket har en viktig roll i att aktivt arbeta för att bidra till produktivitetshöjningar och ökad innovationsgrad i anläggningsbranschen, inte minst under upphandlingsfasen. Myndigheten gör själv bedömningen att det fram till 2025 behövs en årlig produktivitetshöjning om två till tre procent för att genomföra det som nuvarande nationell plan omfattar. Att i högre grad beakta infrastrukturinvesteringars livscykelkostnader, genom att ta hänsyn till såväl investerings- som underhållskostnader, är ett sätt att bidra till kostnadseffektivare användning av våra skattemedel. Därför är det viktigt att Trafikverket analyserar sitt arbetssätt i syfte att uppmuntra produktivitetshöjningar och innovation.

De ekonomiska medel som avsätts för investeringar i infrastruktur i Sverige är mycket omfattande. Gällande nationell plan för 2014–2025 som alliansregeringen beslutade om innehåller ekonomiska ramar om 522 miljarder kronor. Huruvida investeringsbudgeten är tillräcklig och ifall rätt prioriteringar har gjorts bland de stora antal satsningar som beslutas om är ständigt återkommande frågor.

Moderaterna presenterar i år en satsning på att tillsätta och finansiera ett transportpolitiskt råd. Vi anser att samhällsekonomiska kalkyler bör väga tungt vid beslut om vilka infrastrukturprojekt som ska bli av. Att de projekt som är mest samhällsekonomiskt lönsamma prioriteras innebär den mest kostnadseffektiva användningen av våra gemensamma resurser. Att välja de investeringar som genererar störst totala samhällsnytta bör vara en vägledande princip. Avsteg från denna princip kan legitimeras av till exempel fördelnings- eller regionalpolitiska skäl, men ska i sådana fall föregås av en motivering från regeringens sida.

Vi vill därför tillsätta en ständig kommitté av oberoende experter som ska granska hur medlen till infrastrukturen används. Likt Finanspolitiska rådet ska det transportpolitiska rådet även utvärdera hur regeringen skött infrastrukturarbetet i stort samt vilka större projekt som valts och på vilka grunder dessa val har gjorts. Samhällsekonomiska nyttokalkyler och de transportpolitiska målen ska vara utgångspunkten för rådets granskning av regeringen. Rådet kommer bidra till en effektivare användning av infrastrukturmedel och medverka till att varje investerad skattekrona gör maximal samhällsnytta.

Teknikutvecklingen inom transportområdet går med rasande fart och troligen kommer vårt sätt att förflytta oss se annorlunda ut om några decennier jämfört med i dag. I början av 2017 kommer hundra av Volvos självkörande bilar att börja köra på vägarna i Göteborg. Det pågår vidare försöksprojekt med elvägar på olika platser i Sverige där olika tekniker analyseras och jämförs. Hyperloop är ett koncept för ett transportmedel som närmast liknar en hybrid mellan ett flygplan och ett tåg. Tekniken går ut på att kapslar färdas i ett rör med mycket lågt lufttryck i höga hastigheter och en prototyp håller på att tas fram i Kalifornien, USA. Detta är bara några exempel på teknisk utveckling som potentiellt kan revolutionera vårt sätt att förflytta oss och samtidigt bidra till ett mer hållbart transportsystem. Moderaterna anser att det är av stor vikt att Sverige ligger i framkant när det gäller att anamma teknikutveckling och innovation. Regeringen bör därför ge Trafikverket i uppdrag att utreda möjligheter och utmaningar med framtida transportlösningar

Sverigeförhandlingen är en investering i jobb, bostäder, kollektivtrafik, järnvägar och vägar. Syftet med Sverigeförhandlingen är att skapa ett öppet, modernt och mobilt land samtidigt som det stärker förutsättningarna för jobb och tillväxt i hela landet. Sverigeförhandlingen inkluderar utredning av flera olika projekt i form av nya stambanor för höghastighetståg, ytterligare en fast förbindelse mellan Sverige och Danmark, förhandlingar om kollektivtrafik och annan infrastruktur samt att pröva förutsättningarna för att bygga ut järnvägen i norra Sverige. Förhandlingen omfattar med andra ord flera delar och för ett genomförande är det avgörande att de kan finansieras inom ramen för en ansvarsfull ekonomisk politik. En förhandlingsperson har tillsatts för att skapa samordningsvinster och för att säkerställa en ansvarsfull finansiering. Sverigeförhandlingen ska senast den 1 december 2017 presentera sin slutrapport för regeringen.

## Järnväg och kollektivtrafik

En väl fungerande tågtrafik är central för att arbetspendlingen och människors resande ska fungera runtom i landet. Det handlar om att människor ska känna sig trygga i att de kommer fram i tid när man exempelvis pendlar till jobbet. Samtidigt ska det finnas goda villkor för företagen att transportera varor inom Sverige och för export till andra länder. Svenska företag, framförallt industrin, måste kunna lita på att järnvägen fungerar och att de kan välja tåget som ett hållbart transportslag för att frakta sitt gods.

ERTMS är ett EU-gemensamt signalsystem vilket kommer att göra det enklare att köra tågtrafik mellan länder eftersom samma system då råder i hela EU. Det är dock av yttersta vikt att systemet harmoniseras och nationella anpassningar undviks för att bibehålla effekten av ERTMS. För Sveriges del är det prioriterat att signalsystemets utbyggnad samordnas med våra närliggande länder, såsom Danmark och Tyskland, eftersom det i huvudsak är i dessa länder som utbyte av järnvägstrafik kommer att ske. Det är även centralt att de berörda tågoperatörernas merkostnader och järnvägens totala funktionssätt beaktas under införandet.

Varje dag reser ett stort antal personer med tåg i Sverige. Enbart SJ har 100 000 resenärer dagligen. Jämfört med flyget är tåget ett öppet transportsystem utan samma typ av omfattande kontroll av passagerarna. I ljuset av de terrorattentat som skett i Europa de senaste åren har flera EU-länder dock vidtagit åtgärder i syfte att förstärka säkerheten ombord på tågen och i anslutning till stationer. Vi anser att regelverk och lagstiftning behöver bli tydligare och eventuellt även skärpas för att på så sätt bättre kunna garantera säkerheten för de som reser med tåg i Sverige. Vi vill därför tillsätta en utredning för att göra en översyn och föreslå åtgärder för att höja säkerheten ombord på våra tåg och järnvägsstationer.

Dagens utformning av den så kallade tilläggsavgiften, det vill säga böter, när en passagerare inte löst sin biljett för kollektivtrafikfärd, fungerar inte tillräckligt avskräckande och är dessutom beroende av hur många kontroller som utförs. Det grundläggande problemet med att människor tjuvåker är att de ställer sig utanför det gemensamt finansierade kollektivtrafiksystemet men begär samtidigt tillgång till detsamma. Det är av yttersta vikt att tilläggsavgiften fungerar avskräckande för att motarbeta tjuvåkning. Enbart i Stockholm innebar fuskett ett intäktsbortfall på över 300 miljoner kronor för 2015 enligt SL. Det är pengar som i stället kunde ha använts till att bygga ut kollektivtrafiken. Det är tydligt att det krävs krafttag mot plankning. Moderaterna vill därför göra en översyn av bötesbeloppen och andra typer av preventiva åtgärder mot så kallad plankning, i syfte att minska fuskett.

De aktörer som bedriver persontransport på järnväg är i behov av att kunna planera sin trafik långsiktigt för att svara upp mot kundernas förväntan. Samtidigt är aktörerna som bedriver godstransport inte lika långsiktiga, utan är snarare i behov av att få tåglägen med kort varsel när exempelvis en order görs och varor snabbt måste ut. När tåglägena tilldelas måste såväl gods- som persontransportörernas olika behov tas i beaktning på ett bättre sätt än vad som sker idag. Därför bör Trafikverket få i uppgift att se över nuvarande form av tåglägestilldelning för att bättre tillgodose kollektivtrafikens beroende av långsiktighet å ena sidan och gods företagens behov av flexibilitet å andra sidan.

Järnvägens höga belägningsgrad gör att varje tågläge måste användas. Det förekommer dock att aktörer bokar upp tåglägen som sedan inte används. För att optimera utnyttjandet av järnvägen måste detta svinn av tåglägen motverkas. I kombination med ett bättre fungerande tilldelningssystem som tillgodoser operatörernas

behov bör Trafikverket införa ett system för avgifter när tåglägen inte utnyttjas eller inte avbokas inom en bestämd tid före avgång. Det skulle leda till en effektivare användning av vår järnväg.

Genom att ytterligare koncentrera godstrafiken till nattetid och persontrafiken till dagtid kan järnvägens kapacitet utnyttjas än bättre. För att lyckas med detta behöver en starkare incitamentsstruktur komma på plats som styr tågkilometeravgiften under dygnets timmar. Därför bör Trafikverket få i uppgift att differentiera banavgifterna ytterligare i syfte att optimera och effektivisera utnyttjandet av järnvägen över dygnets 24 timmar.

För att vår järnväg ska fungera väl är det viktigt att kombinera tillräckliga resurser med en god myndighetsstyrning. Trafikverket bildades 2010 genom att Banverket, Vägverket och Sika slogs samman och den nya myndigheten ansvarar för långsiktig planering av transportsystemet för vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart. Det har dock väckts frågor huruvida Trafikverkets organisation är optimal, inte minst i utredningen ”*Koll på anläggningen*” av Gunnar Alexandersson. Utredningen är tydlig med att det bör göras en genomlysning av Trafikverkets ledning och styrning och att det krävs ett förtydligande avseende fördelning av ansvar, mandat och arbetsuppgifter.

Järnvägen är ett nationellt system. Hur regionala aktörer planerar sin trafik påverkar således trafiksituationen i stora delar av landet. Trafikverket bör ta ett större ansvar i sin rådgivande roll och i högre grad samordna sig med regionala aktörer. När regionala kollektivtrafikplaner utformas bör dessa därför präglas av större transparens för att främja en effektivare konkurrens mellan olika aktörer, vilket leder till ett effektivare utnyttjande av järnvägen.

I sin stora järnvägsutredning pekar Gunnar Alexandersson på att motivet för fortsatt statligt ägande i Green Cargo AB, Infranord AB och Jernhusen AB är tveksamt. Gränslinjerna mellan de olika bolagen är oklara vilket ger upphov till ineffektivitet. Potentiellt finns det privata aktörer som i konkurrens skulle kunna utföra arbetet effektivare och bättre. Det statliga ägandet i dessa bolag kan även ifrågasättas i ljuset av att det är Trafikverket, i form av ansvarig myndighet, som är dominerande infrastrukturhållare och beslutar om spelreglerna på marknaden där bolagen är verksamma.

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

En stor del av det gods som bland annat transporteras från Sverige söderöver till kontinenten går via Öresundsbron. Ifall en störning sker på bron eller längre söderöver kan det få omfattande konsekvenser. I maj 2016 stängdes Öresundsbron av i båda riktningarna efter att en olycka inträffat i en av tunnarna i anslutning till bron. Olyckan illustrerar hur känsligt vårt transportsystem kan vara för olyckor. För att öka robustheten i systemet bör regeringen därför ta fram en nationell strategi för gränsöverskridande järnvägstrafik för att reducera negativa konsekvenser av störningar i transportsystemet.

Den regionala och den nationella tågtrafiken fyller olika syften och har olika behov. Dessa behov kan komma att stå i strid med varandra när exempelvis ett långsammare pendeltåg tvingar ett bakomvarande snabbtåg att anpassa farten till pendeltågets hastighet. För att motverka att den långtgående ofta snabbare nationella trafiken ställs

emot den regionala bör regeringen agera för att Trafikverket får en stärkt roll gentemot de regionala kollektivtrafikmyndigheterna i rollen att stötta dessa i framtagande av regionala trafikförsörjningsprogram. Det är viktigt att den nationella och regionala trafiken kan planeras och utvecklas i dialog för att optimera utnyttjandet av järnvägen.

Det ska vara tydligt för medborgarna vilken miniminivå av trafik som det offentliga ämnar garantera. Ett nationellt trafikförsörjningsprogram skulle förtydliga vilka grunder som beslut om trafikupplägg tas på. Därför bör Trafikverket få i uppgift att ta fram ett nationellt trafikförsörjningsprogram för att tydliggöra vilken trafik som samhället har ansvar för att tillhandahålla.

Sveriges tre största städer ligger vid havet, vilket gör att det finns potential för att i dessa städer och i andra utveckla kollektivtrafiken till sjöss. Sjöburen kollektivtrafik har potential att fungera som ett avlastande komplement till buss, spårvagn och tunnelbana. Därför bör regeringen aktivt vidta åtgärder för att underlätta och öka möjligheterna till att bedriva kollektivtrafik till sjöss.

## Yrkestrafik

Moderaterna vill investera för att tyngre lastbilar ska kunna börja trafikera Sveriges vägar. Tyngre lastbilar är bra för såväl miljön som jobben och företagens villkor eftersom mer varor kan fraktas per lastbil. Det minskar både utsläppen och kostnaderna då det inte kräver lika många transporter. Moderaterna tror inte på straffskatter i form av exempelvis kilometerskatt, vi tror i stället på klimatsmarta lösningar som förbättrar företagets villkor. Vår åkerinäring har redan idag svårt att hävda sig i en allt tuffare internationell konkurrens. I vår alliansgemensamma motion från trafikutskottet lyfter vi därmed även behovet av att tillsätta en utredning för att se över hur vi kan stärka den svenska åkerinäringens konkurrenskraft.

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

Riksdagen har riktat ett tillkännagivande till regeringen om att underlätta tolkningen av kör- och vilotiderna. Sveriges åkeriföretag bör inte ha både hårdare regler och högre sanktionsavgifter än andra länder i Europa då det snedvrider konkurrenskraften. Det är centralt att samma spelregler gäller inom alla EU:s medlemsländer för att få en väl fungerande marknad. Därför bör regeringen verka för en harmonisering i EU av tillämpning och tillsyn av de gemensamma regelverk som finns för åkerinäringen med sikte på att hårdare motverka fusk och otillbörlig konkurrens.

Förutsättningarna för taxinäringen förändras i takt med att digitaliseringen gör nya landvinningar. Lagstiftningen bör anpassas efter hur verkligheten ser ut. Exempelvis bör taxiförarutbildningen förkortas för att möjliggöra för fler jobb inom taxinäringen. Dagens lagstiftning är i många avseenden föråldrad och alltför komplicerad. Onödiga hinder och kostnader för att börja köra taxi gör tröskeln in till taxiyrket högre än den behöver vara. Vi vill skapa en modernare taxibransch som underlättar för både



taxiförare och kunder. Regeringen bör således se över kraven för taxiförarlegitimation och hur taxiförarutbildningen kan moderniseras för att möta dagens behov.

En taxameter ska uppfylla de tekniska krav som berörda myndigheter ställer på den. Uppfylls alla krav ska det därefter inte ha någon betydelse om taxametern utgörs av en applikation i en smartphone eller en låda i bilen. I syfte att utveckla och bredda taxinäringen bör därför en teknikneutral definition av taxameter införas.

En grundprincip i ett fungerande rättssamhälle är att lagen gäller lika för alla. Sedan 2011 är det möjligt för polismyndigheter inom EU att utbyta information om fartsyndare och andra trafikbrottslingar. Svenska regler är dock utformade så att det är bilens förare, snarare än dess ägare, som är ansvarig för hur fordonet framförs. Det komplicerar informationsutbytet eftersom polisen måste kunna fastställa förarens identitet för att lagföra en person och i dagsläget är det inte möjligt att få den typen av information om utomnordiska förare. Regeringen bör därmed utreda hur vi kan säkerställa att utländska förare betalar fortkörningsböter i Sverige.

Olaglig konkurrens utgör idag ett stort problem för åkerinäringen. Bristen på trafikpoliser och otydligheten i hur de ska klara sitt uppdrag att kontrollera den olagliga yrkestrafiken förvärrar detta. De olagliga transporterna riskerar att öka och både lastbilar och chaufförer med bristande körvana kan trafikera våra vägar. Det snedvrider konkurrensen och möjligheten för de lagliga åkerierna att kunna hävda sig på en internationell marknad.

Inom Europa arbetar länder på olika sätt för att komma tillrätta med den olagliga yrkestrafiken. Tyskland har till exempel ett system med en federal myndighet för godstransporter (BAG) som inkluderar en effektiv trafikpolis med tydligt uppdrag. Andra länder har hårda kontroller för att minska brott mot kör- och vilotider med höga böter som följd om man bryter mot dessa. Vi bör därför studera hur trafikpolisen fungerar i andra europeiska länder i syfte att hitta goda exempel på hur svensk trafikpolis skulle kunna organiseras och arbeta på ett effektivare sätt.

## Luftfart

Sveriges stora avstånd gör att vi är helt beroende av ett fungerande flyg och möjligheten för näringslivet att lätt kunna ta sig till Stockholm och ut i världen. De statliga såväl som de regionala och privata flygplatserna binder samman Sverige, skapar arbetstillfällen och ökar möjligheterna till turism i hela landet. I vår alliansgemensamma motion från trafikutskottet presenterar vi en rad förslag som syftar till att stärka flygets konkurrenskraft och samtidigt bidra till ett mer hållbart resande.

Sverige är det land i Europa som har längst mellan landsändarna, vilket gör flygförbindelser nödvändiga. Moderaterna tror inte på straffskatter i form av den av regeringen aviserade nationella flygskatten. Det är en skatt på mobilitet som skadar Sveriges konkurrenskraft. Både Danmark och Holland har infört för att därefter avskaffa en nationell flygskatt eftersom de samhällsekonomiska konsekvenserna var mycket negativa. Vi tror i stället på globala lösningar i form av ett system för utsläppsrätter för flyget inom ICAO, nya lösningar såsom biobränsle till flyg och ny teknik för reducerad bränsleförbrukning.

I en allt mer globaliserad värld är goda utrikesförbindelser avgörande för Sveriges konkurrenskraft. Därför måste Arlanda som utrikesflygplats utvecklas för att Sverige ska vara det självklara valet i Norden för till exempel lokalisering av företags huvudkontor. Arlanda flygplats är viktig för tillväxt i hela landet. Exempelvis

välkomnar vi initiativet om preclearance till USA, som innebär att amerikansk gränskontroll på sikt kan genomföras vid avgång från Arlanda istället för vid ankomst till USA. Därigenom ökar förutsättningarna för fler direktförbindelser, vilket ytterligare kommer att stärka Arlandas position. Regeringen bör utveckla och värna Arlandas funktion som Sveriges största flygplats för att säkerställa jobb och tillväxt i hela landet.

Som ett led i arbetet för att förbättra lönsamheten för de regionala flygplatserna bör det ske en ändring av vissa tekniska avgiftsuttag så att flygplatser kan söka medel för så kallad säkerhetsvakt på plattan. I Sverige har vi ett utjämningsystem för att skydda mindre flygplatser från att drabbas hårt ekonomiskt av kostnader kopplat till säkerheten. Utjämningsystemet fungerar så att samtliga passagerare betalar en fast summa på sin biljett som flygbolagen sedan betalar in till Transportstyrelsen. Flygplatser ansöker i sin tur om medel hos Transportstyrelsen som ska täcka kostnaderna för säkerheten. Jämförelsevis kostar den inre säkerheten på Arlanda flygplats cirka två kronor per passagerare medan kostnaden på en liten flygplats kan vara cirka 500 kronor per passagerare. Enligt Transportstyrelsens tolkning har flygplatser inte möjlighet att ansöka om medel från detta utjämningsystem för att täcka kostnader för säkerheten på plattan (området där flygplanen befinner sig). På grund av att merkostnaderna runt flygsäkerheten har ökat, i synnerhet för att mindre flygplatser i dag behöver ha en säkerhetsvakt som övervakar flygplanen på plattan, innebär detta en betydande kostnadsökning jämfört med tidigare. Detta behöver justeras. Därmed bör det göras en översyn av denna del av utjämningsystemet på våra flygplatser för att stärka systemets legitimitet och våra regionala flygplatsers möjlighet att bedriva en kostnadseffektiv verksamhet med bibehållen säkerhet.

Tekniken för drönare utvecklas snabbt. Dock har lagstiftningen inte hängtt med, vilket begränsar utvecklingen av nya drönartjänster som vore till nytta för samhället. Drönare kommer spela en allt viktigare roll i framtiden. I vår alliansgemensamma motion från trafikutskottet utvecklar vi vår syn på hur vi anser att samhället bör möta denna utveckling. Där betonar vi behovet av att ta fram en nationell strategi och moderniserad lagstiftning för drönare som både bejakar möjligheterna med ny teknik och samtidigt värnar flygsäkerheten.

## Fordon

I Sverige finns uppskattningsvis cirka 200 000 personbilar och motorcyklar i trafik som är äldre än 30 år. Det rullande kulturarvet i form av exempelvis veteranbilar, museijärnvägar och flygplansmuseum är en viktig del av den svenska kulturen och historien. Vid sidan av det historiska värdet skapas arbetstillfällen runt om i landet då personer lägger ned tid och pengar på att reparera och underhålla äldre fordon eller sköta en museiverksamhet.

Vi kan konstatera att nya lagar, regler och avgifter inte alltid utformas med hänsyn till de förutsättningar som gäller för dessa historiska fordon. Det är olyckligt och riskerar att begränsa möjligheterna att vårda och värna det rullande kulturarvet i Sverige. Ett av kraven som idag föreligger som vållar problem är att ägaren av ett historiskt fordon, vid avsaknad av ett registreringsbevis i original eller av svenskt arkiv vidimerad kopia, ska kunna uppvisa ett tillverkintyg. Detta är ett intyg som är svårt, om inte vissa gånger omöjligt för ägaren att kunna få fram. Vi anser därför att regeringen bör inleda en översyn av kraven på historiska fordon.

Runt om i Sverige planeras det för en utbyggnad av bussystem med hög kapacitet, ofta kallade BRT (Bus Rapid Transit). Bussar med högre kapacitet innebär att kollektivtrafikresor kan göras mer effektivt och klimatsmart. I dag kräver ledbussar som är längre än 18,75 ett särskilt tillstånd från Transportstyrelsen för att få köra på våra vägar. Det kan vara en utdragen process och det är inte ovanligt att handläggningstiden tar upp till ett år enligt Transportstyrelsen själv. Det är önskvärt att regelverket förenklas för att främja möjligheterna till att resa kollektivt. Vi menar därmed att det är angeläget att göra en översyn av den tillåtna längden på bussar på våra vägar för att om möjligt effektivisera kollektivtrafikresandet.

Antalet motorcyklar på våra vägar ökat stadigt. Enligt Transportstyrelsen ligger antalet på omkring 300 000 motorcyklar i trafik under sommarhalvåret. Frågan om körkortsutbildning för motorcyklister regleras genom ett EU-direktiv för körkort som beslutades om 2006. Reglerna i direktivet utgör ett golv som alla medlemsstater måste skriva in i sina lagar. Direktivet tillämpades för första gången 2013. Dagens system innebär dock att processen för att ta körkort för motorcykel är komplicerad och kostsam. Det bör utföras en översyn av dagens åldersgränser kopplat till de olika kategorierna för att få köra motorcykel. Regeringen bör agera i EU för ett förenklat regelverk kring mc-körkort med syfte att effektivisera processen.

Den största anledningen till att vi i Sverige ställer höga krav på att kunna ta körkort är för att värna om trafiksäkerheten. Att framföra ett fordon som kräver körkort utan något sådant innehav är ett brott men tyvärr inträffar det dagligen i Sverige. Det krävs ett krafttag för att stävja förekomsten av ogiltiga körkort och göra det svårare att kunna förfalska dessa. Regeringen bör även verka i EU för att fler länder ska intensivifiera arbetet för att öka säkerheten på våra vägar. Moderaterna anser att det bör vidtas åtgärder för att minska antalet förfalskade och ogiltiga körkort.

Körkortet är en viktig grundbult för många för att få ett jobb. Det är dock bekymmersamt att nästan hälften av alla som gör körkortsprovet misslyckas. Samtidigt kommer ny teknik som förenklar och utvecklar körandet, och därför är det av stor vikt att körkortsutbildningen anpassas efter detta. Körkortet är ofta en mycket stor kostnad för många och genomsnittskostnaden för ett körkort är cirka 15 000 kr. Risken för arbetslöshet är två gånger högre för ungdomar utan körkort än för ungdomar med körkort. För många unga uppstår därför ett ”moment 22”, där man för att kunna ta körkort måste ha ett jobb och en inkomst för att ha råd med ett körkort. Men för att kunna få ett jobb måste man ha körkort. Körkortsutbildningen bör kunna förenklas utan att det ska ha negativ påverkan på trafiksäkerheten. Exempelvis bör ett system med att ”släcka tvåan” övervägas. Det skulle innebära att elever som gjort en mindre miss på körprovet ska kunna få möjlighet att få just det momentet prövat och godkänt vid utvalda trafikskolor och slippa göra om hela provet. Därmed bör en generell översyn av körkortsutbildningen med syfte på större effektivitet och genomlysning av de olika momenten som ingår utföras. Moderaterna är även positiva till att utreda möjligheten att införa CSN-lån för körkort.

Grunden i vårt rättssamhälle utgörs av att den tilltalade betraktas som oskyldig tills motsatsen kan bevisas. I de allra flesta fall utgör detta ett självklart rättesnöre. Det finns dock fall där denna princip visat sig kunna få orimliga konsekvenser. På senare tid har ett antal fall där förare som inte har kunnat visa upp ett giltigt körkort förekommit i medierna. Förare som saknat körkort men hävdade att deras utländska körkort är borttappat har friats av tingsrätten på grund av brist på bevis. Det är och ska vara olagligt att köra bil utan giltigt körkort i Sverige. Rättsväsendet måste ges möjlighet att

beivra dessa brott och straffa de som systematiskt bryter mot lagen. Moderaterna anser därför att regeringen bör skärpa kraven vad gäller uppvisande av giltigt körkort i syfte att underlätta för polis och rättsväsende.

Så kallade svarta bilskolor, det vill säga illegala bilskolor som bedriver verksamhet utan tillstånd, är ett utbrett problem och leder till en osund konkurrens. Trafikskolornas riksförbund visar i en undersökning från 2015 att uppemot 30 procent av trafikskolorna i Stockholms län märker av konkurrens från svarta bilskolor och att problemet även nationellt är stort. År 2012 infördes en begränsning av antalet handledarskap per person till 15 stycken. Det behöver övervägas huruvida denna begränsning ska bli ännu snävare för att motarbeta de illegala bilskolorna. Även ett digitalt utbildningsprotokoll, där handledare, trafikskola, eller båda, kvitterar varje genomfört kursmoment, kan vara ett viktigt verktyg för att minska den olagliga verksamheten. Regeringen bör på detta sätt ta ett krafttag mot svarta bilskolor genom att bland annat överväga att ytterligare begränsa antalet handledarskap per person. Vi är även positiva till att begränsa rätten för privatpersoner att äga bilar med dubbelkommando i syfte att stävja förekomsten av svarta bilskolor.

## Trafiksäkerhet

Den enskilt viktigaste åtgärden för att stärka trafiksäkerheten är investeringar i bättre och säkrare vägar. Det är därför högst olyckligt att regeringen valt att skära ner på anslagen till vägunderhåll med 500 miljoner kronor för 2016. Det kommer främst drabba det lågtrafikerade vägnätet på landsbygden där underhållsinsatser får ställas in eller skjutas på framtiden. Det är helt fel väg att gå.

När det kommer till trafiksäkerhet står sig Sverige mycket starkt vid en internationell jämförelse då vi är ett av de trafiksäkraste länderna i världen. Sverige, tätt följt av Storbritannien, Danmark och Nederländerna, har lägst antal omkomna per invånare inom EU. Sverige är ett föregångsland när det gäller trafiksäkerhet och bland annat Portugal använder Sverige och den svenska modellen med nollvisionen som förebild för att få ned dödstaten.

Nollvisionen är grunden för trafiksäkerhetsarbetet i Sverige och är fastställt genom beslut i riksdagen som togs 1997. Visionen handlar om att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken. Under 2015 var antalet dödade i vägtrafikolyckor 259 personer, vilket utgjorde en minskning med fyra procent jämfört med 2014. Trafikverket konstaterar dock att det krävs mer för att klara maxsiffran om 220 dödade år 2020 som är ett etappmål på vägen mot nollvisionen. Fler insatser behövs för att minska antalet dödsolyckor bland såväl bilister som motorcyklister, fotgängare och cyklister.

Då arbetet med nollvisionen visat sig vara en framgångsrik modell att arbeta utifrån bör den utgöra grunden i det fortsatta arbetet. Regeringens nystart av denna innehåller inga konkreta satsningar utan tycks mest vara fina ord. Vi anser därför att regeringen bör utveckla trafiksäkerhetsarbetet för att hitta nya lösningar som ytterligare minskar trafikrelaterade olyckor och dödsfall.

## Hållbara transporter

Moderaterna vill att vi ska gå mot ett transportsystem som förenar god tillgänglighet med lägre utsläpp av klimatgaser. För att vi ska kunna nå Miljömålsberedningens mål om att Sverige ska vara klimatneutralt till år 2045 krävs ytterligare insatser. Detta gäller

i synnerhet inom transportsektorn där den största utmaningen när det gäller att bryta Sveriges beroende av fossila bränslen finns.

Under alliansregeringen ökade andelen förnybart i transportsektorn nära fyra gånger och målet om att nå tio procent förnybar energi i transportsektorn till 2020 uppnåddes med marginal. Fler insatser måste dock komma till för att nå Sveriges långsiktiga klimat- och energimål. Vi vill minska transporternas klimatpåverkan genom att tillvarata möjligheterna med ny teknik, öka andelen förnybara drivmedel, ha en hög klimatprestanda på såväl fordon som drivmedel och effektivare transporter.

Att främja teknikutveckling är avgörande för vår möjlighet att nå ett hållbart transportsystem. Sverige ska minska utsläppen från transporterna och bryta beroendet av fossila drivmedel. Moderaterna anser att en ökad mobilitet går att förena med minskade utsläpp. Människor kommer att fortsätta efterfråga resandet och därför är det viktigt att utveckla transportsystemet i en hållbar riktning. Biodrivmedel såväl som ökad elektrifiering kan användas för att ersätta fossila drivmedel i vägtrafik samt luft- och sjöfart.

Genom ett gott näringslivsklimat, forskning och effektiva styrmedel öppnas nya möjligheter inom till exempel nya drivmedel, infrastruktur och elektrifiering, som kan stärka vår konkurrenskraft och öppna nya exportmöjligheter. Därför bör regeringen prioritera arbetet mot att nå en fossiloberoende fordonsflotta, vilket har stor betydelse för att Sverige ska vara klimatneutralt till år 2045.

I vår alliansgemensamma motion från trafikutskottet lyfter vi hur vi tror att ökad elektrifiering kan bidra till ett mer hållbart transportsystem. Beräkningar som WSP har gjort visar att två tredjedelar av lastbilstransporterna i Sverige skulle kunna utföras på elvägar 2030. Det skulle minska energianvändningen med runt 10 terawattimmar per år. Vi anser därför att det är angeläget att regeringen ger Trafikverket i uppdrag att ta fram en strategi för en fortsatt utbyggnad av elvägar i Sverige.

Sjöfarten är ett förhållandevis hållbart transportslag där vi har en enormt utnyttjad kapacitet i Sverige idag. Men precis som för övriga transportslag behövs det fler åtgärder för att minska sjöfartens miljöpåverkan. Det är centralt att dessa åtgärder inte blir en extra pålaga för svensk sjöfartsnäring och därmed försämrar dess konkurrenskraft. Sverige behöver en infrastruktur som stödjer en mer miljövänlig sjöfart, som exempelvis användandet av LNG och metanol samt elanslutning i land. Det behövs en översyn av möjligheterna för att kunna tillgodose tillgången till miljövänligt bränsle i de svenska hamnarna.

Stora framsteg har gjorts vad gäller grönt flygbränsle. Än så länge är dock det fossila bränslet billigare att använda men med rätt incitament kan användningen av grönt flygbränsle öka. Ett exempel på detta är det norska regelverket där Stortinget har beslutat om att reducera start- och landningsavgifterna med 25 procent för de flygplan som använder minst 25 procent grönt flygbränsle. Det norska exemplet är ett utmärkt sätt för politiken att uppmuntra flygets gröna omställning utan att det skadar jobb och tillväxt. Vi vill se att ett liknande system införs i Sverige, vilket bör ske på ett budgetneutralt sätt. Regeringen bör därför se över möjligheten att införa ett system med differentierade start- och landningsavgifter för flyget i syfte att stimulera användningen av biodrivmedel.

För att kunna främja framväxten av ett mer hållbart transportsystem är det viktigt att både stat och kommun har möjlighet att premiera de som gör ett aktivt val för att minska utsläppen av klimatgaser. Parkeringsbestämmelser kan vara ett effektivt sätt att påverka i vilken utsträckning ett mer miljövänligt fordon väljs när det väl är dags att

köpa nytt. Sedan 2011 är det möjligt för kommuner att reservera laddplatser och/eller parkeringsplatser för elbilar och laddhybrider. Det bör även vara möjligt för kommuner att kunna välja att premiera ägare till bilar i bilpooler eller miljöbilar på ett liknande sätt. Vi vill därför ge kommuner rätt att kunna införa ett system med differentierade parkeringsavgifter baserat på fordonets miljöklassning i syfte att främja framväxten av fler miljövänliga fordon.

Digitaliseringen har gjort det möjligt för delningsekonomin att växa inom transportsektorn. Fler bilpooler och mer samåkning är exempel på hur transporter kan komma fler till del samtidigt som våra resurser utnyttjas effektivare. Vi har troligtvis bara sett början på en hastig utveckling som revolutionerar synen på såväl hur vi transporterar oss som behovet av att äga i sig. En tredjedel av Sveriges klimatutsläpp kommer från transporter. Kan varje bil användas effektivare finns det stora möjligheter att minska Sveriges totala klimatpåverkan. En vanlig personbil står stilla 97 procent av tiden och genom ökat delande kan våra resurser användas mer effektivt. Fortfarande är många av våra regelverk utformade i en tid före digitaliseringens och även delandets genombrott. Det finns stora vinster att hämta från ett moderniserat regelverk och ökat delande. Regeringen bör därför agera för att främja framväxten av delningsekonomin inom transportsektorn.

## Cykel

Cykeln som transportmedel har en rad fördelar. Den har en positiv inverkan på folkhälsan, vilket är viktigt eftersom vi i dagens moderna samhälle är alltmer stillasittande. Cykeln minskar även utsläppen av växthusgaser och trängseln på våra gator och vägar. Moderaterna anser att det är viktigt fortsätta arbetet med att få fler att välja cykeln. Det finns flera förbättringar att göra för cyklister, bland annat i stadsmiljö för att stärka cykelns roll som transportmedel.

Det är oroande att cykelolyckorna ökar. För att vi ska nå nollvisionen bör det därför prioriteras mer forskning och statistik vad gäller cykling för att öka både användande och säkerhet. Regeringen bör även inom ramen för kommande cykelstrategi se över möjligheterna att förenkla och göra det säkrare att cykla i stadsmiljö.

Moderaterna anser att det bör tillåtas att göra en högersväng för cyklister även vid rött ljus. Det är ett sätt att förbättra framkomligheten för cyklister och göra det mer attraktivt att cykla. Det innebär att cyklisterna, i skydd av en refug, passerar på höger sida om signalen och på så sätt kan svänga höger utan att omfattas av trafiksignalen. Cyklister som ska rakt fram får stanna för rött innan korsande väg. Begreppet som kallas "Holländsk höger", efter den holländska modellen där cykeln har en självklar och prioriterad plats i transportsystemet, kan även innebära att cyklister som ska svänga höger kan cykla mot rött i körbanan eller cykelfältet till vänster om signalen och svänga om högerfilen. Detta är en åtgärd som även skulle bidra till att minska risken för att cyklister hamnar i "döda vinkeln" till höger om fordonet. För att främja användningen av cykel och öka framkomligheten bör det därmed som utgångspunkt vara tillåtet att göra en högersväng vid rött ljus för cyklar.

Även inom cykelområdet bidrar ny teknik till nya möjligheter. Vissa väljer bort cykeln särskilt på långa avstånd för att den upplevs som för fysiskt utmanande eller för långsam. Lösningen på det är en elcykel som i princip är en standardcykel med elassistans. Elassistansen innebär att cyklisten kan ta sig fram bekvämt och utan nämnvärd ansträngning. Antalet elcyklar ökar snabbt i Europa och enbart i Holland säljs

över 200 000 elcyklar varje år. En ökad användning av elcykel som transportmedel skulle med största sannolikhet innebära att fler väljer cykeln framför bilen på längre pendlingsavstånd än idag. Moderaterna vill därför främja användningen av elcyklar genom att bättre anpassa utformning av infrastruktur och regler för denna nya form av cykling.

Sverige behöver bli bättre på att säkerställa att cykeln som trafikslag inkluderas vid planering och utbyggnad av infrastruktur. I dag är mycket av vår infrastruktur anpassad för bilar och inte cyklar. En viktig punkt är att kommuner ytterligare ökar sina ansträngningar för att öka samordningen sinsemellan för att den totala samhällsnyttan av en utbyggd cykelinfrastruktur blir så stor som möjligt.

## Sjöfart

Bättre villkor för svensk sjöfart spelar en viktig roll för att nå mer hållbara transporter. En starkt konkurrenskraft bidrar även till att den svenska sjöfarten kan fortsätta utvecklas, växa och ha en hög innovationstakt. Sjöfarten är en viktig faktor för klimatomställningen. Sveriges drygt 50 hamnar tillsammans med våra inre vattenvägar innebär att vi har goda möjligheter att i större utsträckning än idag avlasta vägnätet och på så sätt minska klimatbelastningen. Eftersom godstransporter i låga hastigheter till sjöss ger mindre klimatpåverkan än vägtransporter är en utveckling av sjöfarten en viktig del för att uppnå våra miljömål. Det är mycket angeläget att inte svenska särregler införs som fördyrar eller försvårar användningen av de inre vattenvägarna.

Moderaterna vill se en ökning av antalet svenskflaggade rederier. Sjöfartsstöd lämnas till arbetsgivare för skatt på sjöinkomst samt arbetsgivarens kostnader för arbetsgivaravgifter och allmän löneavgift. De senaste tio åren har sjöfartsstödet legat på i genomsnitt 1,7 miljarder kronor per år. Enligt myndigheten Trafikanalys skulle inte rederier kunna bedriva den verksamhet de gör idag utan sjöfartsstödet, utan de skulle troligen flagga ut de fartyg som de idag har i det svenska fartygsregistret. Ett stort problem är att rederier inte på förhand kan få besked om de är berättigade till sjöfartsstöd. Detta leder till att de många gånger avstår från att registrera fartyg i Sverige. Det bör därför utredas om förhandsbesked om sjöfartsstöd kan ges i syfte att öka antalet registrerade fartyg i Sverige.

Både järnvägsnät och vägnät lider runt om i vårt land av kapacitetsbrist på sina håll. Att öka andelen transporter till sjöss innebär att vi på ett effektivt sätt kan optimera användningen av vårt transportsystem. Mälarenregionen, såväl som Vänerregionen, kräver en god infrastruktur för inlandssjöfart för att täcka behoven från näringslivet och medborgarna. Mälarpjektet som nu pågår är ett intressant exempel på hur förutsättningarna för transporter till sjöss kan stärkas. Projektet omfattar en rad anläggningsarbeten i Södertälje kanal och sluss där det sker en breddning av kanalen. Projektet ska stå klart 2018 och kommer bidra till ökad sjösäkerhet och stärkt kapacitet mellan Östersjön och Mälaren. Vi anser att det behöver tas ett helhetsgrepp om berörda regelverk och infrastruktur för att möjliggöra för inlandssjöfart på Väner och Mälaren.

Göteborgs hamn är Skandinaviens största hamn. Det är den sista anhalten för stora delar av svensk industris varor innan de skeppas ut i världen. Totalt beräknas nära 30 procent av Sveriges utrikeshandel passera Göteborgs hamn. Mer än 800 000 containrar passerar genom hamnen årligen. Göteborgs hamns betydelse för jobb och tillväxt i hela Sverige går därmed inte att underskatta. För att bibehålla vår konkurrenskraft vill vi betona vikten av att fortsatt värna Göteborgs hamn som Skandinaviens största hamn.

## Bredband och it

I ett allt mer digitaliserat samhälle ökar betydelsen av att ha en god uppkoppling. Det blir allt vanligare att arbete såväl som studier kan utföras på distans, vilket kan bidra till att underlätta livspusslet kraftigt för många människor. Svensk tillväxt och välfärd blir också i allt större utsträckning beroende av den digitala utvecklingen och möjligheterna till digital innovation. Det är i grund och botten en frihetsfråga att man ska kunna lita på att det finns en fungerande uppkoppling. Det är en förutsättning för att det ska gå att bo och arbeta i hela vårt land idag.

Alliansregeringen gjorde stora satsningar på bredband inom ramen för landsbygdsprogrammet och arbetet med att förbättra bredbandstäckningen måste fortsätta. Regeringen behöver därmed agera för att underlätta kostnadseffektiv utbyggnad av höghastighetsbredband i syfte att uppnå målet om 100 Mbps till 90 procent av hushåll och företag till år 2020. Det kan handla om att förenkla och förtydliga regelverk så att exempelvis inte kommungränser tillåts utgöra ett hinder för det mest kostnadseffektiva alternativet för utbyggnad.

Runt om i landet satsar kommuner på att erbjuda kostnadsfritt WiFi i framförallt sina stadskärnor. Att underlätta för människor att vara uppkopplade och förbättra möjligheterna till detta är välkommet. Dock är det viktigt att verka för att gratis kommunala nätverk, så kallade kommunala WiFi, inte tillkommer i sådan omfattning att de riskerar att slå ut eller påverka konkurrensvillkoren och lönsamheten för kommersiella aktörer på telekommarknaden. Det skulle på sikt kunna leda till en situation som är sämre för alla då privata aktörer i konkurrens ofta kan utföra en mer kostnadseffektiv utbyggnad. Kommuners egna digitala satsningar bör inte växa sig så stora att de får en betydande marknadspåverkan. Sker detta är risken stor att marknaden påverkas negativt.

För största möjliga samhällsnytta är det viktigt att främja konkurrens för att de mest effektiva lösningarna inom it-området ska uppnås. Det handlar om att göra en god avvägning mellan vilket ansvar den offentliga respektive den privata sektorn har. Vi menar därför att regeringen bör ta fram en strategi för hur gränsdragningen mellan stadsnät och kommersiella aktörers nät bör se ut. Syftet är att för att underlätta en kostnadseffektiv utbyggnad av höghastighetsbredband till så låg kostnad för såväl konsumenter som skattekollektivet.

## Post

I vår alliansgemensamma motion från trafikutskottet utvecklar vi våra förslag kopplat till postfrågor. Ett av dessa förslag handlar om att samdistribuera brev och tidningar som skulle öka både tids- och kostnadseffektiviteten samt ha en positiv påverkan ur miljösynpunkt då färre transporter behövs. Därför bör vi möjliggöra samdistribution av post och tidningar i enlighet med förslaget i SOU 2016:27.



*Jessica Rosencrantz (M)*

*Edward Riedl (M)*

*Boriana Åberg (M)*

*Lotta Finstorp (M)*

*Sten Bergheden (M)*

*Erik Ottoson (M)*

*Jörgen Andersson (M)*