

Kommittémotion

Motion till riksdagen 2017/18:3818

av **Nina Lundström m.fl. (L)**

Utgiftsområde 22 Kommunikationer

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen anvisar anslagen för 2018 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer enligt förslaget i tabell 1 i motionen.

Motivering

Välfungerande kommunikationer och modern infrastruktur är grundläggande förutsättningar för individens frihet, ett blomstrande näringsliv och en öppen marknad. Människor transporterar sig mellan skola, jobbet och hemmet. Flödet av varor och tjänster skapar hållbar tillväxt för Sverige och handeln med andra länder stärker Sveriges position i den globala ekonomin. Transportsystemet är på så sätt en grundbult för landets utveckling framåt, därför är det viktigt att infrastrukturinvesteringar analyseras långsiktigt och ur ett helhetsperspektiv. Transportpolitiska beslut kan ha stor påverkan på den lilla staden eller den enskilda företagaren, både i positiv och negativ bemärkelse.

Transportsektorn bär ett stort ansvar i arbetet mot våra ambitiösa miljömål mot en fossilfri fordonsflotta. Bilarna står fortfarande för en mycket stor del av utsläppen av växthusgaser även om vi i dag ser en förbättring jämfört med för tio år sedan. Men omställningen går inte tillräckligt snabbt. Bilåkandet måste minska och fler bilar måste bli klimatsmarta.

Liberal miljö- och klimatpolitik utgår från försiktighetsprincipen och att förorenaren ska betala. Tanken är att de bilar som i dag drivs på fossila bränslen i större utsträckning ska gå över till framför allt el. Mer om våra satsningar för en fossilfri fordonsflotta återfinns under utgiftsområde 20.

Vi reser allt mer, vilket är positivt i en globaliserad värld. Liberalerna vill inte förhindra resandet i sig utan fokusera på att minska utsläppen. Flyget liksom andra transportslag ska stå för sina klimatkostnader genom ekonomiska styrmedel som riktas mot utsläppen. Samtidigt måste högre kostnader för flygtrafiken också beakta den roll som flyget har att hålla Sverige, ett land med långa avstånd, samman. Det är utsläppen –

inte flygtrafiken i sig – som är problemet. Därmed motsätter vi oss det förslag till flygskatt som regeringen tagit fram.

Sverige ska driva på för en europeisk flygskatt och att flyget internationellt ska betala för sina klimatkostnader. På nationell nivå vill vi pröva ett system med differentierade landningsavgifter utifrån hur mycket biobränsle som används vid flygningar tillsammans med ett reduktionspliktsystem och klimatdeklarationer. En framtida europeisk flygskatt bör vara utformad på ett sätt så att den inte träffar all flygtrafik lika utan att den i stället främjar flyg med lägre klimat- och miljöpåverkan till exempel genom att vara differentierad med avseende på bränsle, flygplansvikt och bullernivåer. Vårt avslag till regeringens förslag till flygskatt innebär i sin tur att vi avvisar de anslag om 85 miljoner kronor på anslag 1:6 som avsätts för att kompensera ökade driftunderskott till icke-statliga flygplatser i Norrland.

Fler måste välja kollektivtrafiken där möjligheten finns, och järnvägen måste rustas upp för att möta de nationella och regionala behoven. På området kollektivtrafik föreslår Liberalerna en omläggning av reseavdraget i syfte att öka dess regionala träffsäkerhet och minska exponeringen mot felaktigheter i utnyttjandet av avdraget. Tanken är att reseavdraget ska begränsas i de regioner där det finns en fungerande kollektivtrafik. Samtidigt avslår vi regeringens satsning på gratis kollektivtrafik under sommarlovet för skolungdomar och prioriterar i stället kollektivtrafik i landsbygd som inkluderar åtgärder för höjd säkerhet i anslutning till hållplatser och perronger. Förändringen av reseavdraget beräknas stärka de offentliga finanserna år 2018 med 1 300 miljoner kronor. Förslaget behandlas närmare under avsnittet för skattefrågor. På detta utgiftsområde under anslag 1:1 avvisas regeringens satsning på kollektivtrafik för skolungdomar på 350 miljoner kronor årligen, liksom anslagsökningen om 15 miljoner kronor 2018 till kollektivtrafik på landsbygden.

Resenären ska enkelt kunna göra klimatsmarta val. De som fraktar gods ska kunna använda sig av klimat-smarta lösningar. Bilpooler kan bli en del av framtidens kollektivtrafik liksom delningsekonomin nya koncept för taxi. Hyrcyklar och elcyklar ska bli del av resan. Nya flexibla biljettlösningar behöver utvecklas i syfte att underlätta för resenären. Införandet av en nationell mobilitetsplan skulle kunna länka samman samtliga transportslag genom en digital plattform. För detta ändamål avsätter vi 10 miljoner kronor under anslag 1:3 Trafikverket för genomförandet av en pilotstudie om hur en nationell mobilitetsplan kan utformas.

Sveriges vägar är viktiga för att hela landet ska fungera och många sträckor behöver rustas upp och förstärkas. Det blir särskilt tydligt nu när 74-tons lastbilar kommer att trafikera våra vägar. Det är viktigt att värna vägarna i anslutning till industri och hamnar så att de håller för tyngre lastbilar. Därför prioriterar vi förstärkning av vägar som är viktiga ur näringssynpunkt. Vi välkomnar även regeringens satsning på upprustning av Gotlands vägnät men väljer att göra en riktad satsning på vägen mellan Visby och Fårö för att bland annat gynna den växande cykelturismen.

Underhållet av vägbanor, för att inte nämna luftkvalitet och bullernivåer, påverkas av vilka däck som används på våra vägar. Möjligheten att välja dubbdäck, när vägförhållandena så kräver, är viktig. Därför är dubbdäcksförbud inte en optimal lösning. En avgift är ett alternativ till att minska dubbdäcksanvändning i regioner med mindre behov och mildare vintrar. Liberalerna vill därför införa en skatt på dubbdäck för att minska utsläppshalten av partiklar. Systemet ska vara differentierat och avgifter ska kunna tas ut för olika tidsperioder. De nettointäkter som dubbdäcksavgiften inbringar uppgår år 2018 till 130 miljoner kronor och 140 miljoner 2019–2020 och ska

gå tillbaka till regionerna för lokala förbättringsåtgärder och underhåll. Skatten specificeras närmare under avsnittet för skattefrågor. Vi accepterar regeringens punktsatsning på Gotlands vägnät om 50 miljoner kronor men prioriterar i stället vägen mellan Visby och Fårö för samma summa. För att finansiera förstärkning av vägar i anslutning till industri och hamnar avsätter vi årligen 50 miljoner kronor under anslag 1:1.

Skoterleder är också infrastruktur med avgörande betydelse i norr. Skoterlederna behöver underhållas och rustas upp. Lederna för vandring och skoterkörning skapar tillgänglighet, skyddar känslig miljö och bidrar till besöksnäringen. Skotern är även ett verktyg för näringsverksamhet och möjliggör viktig samhällsservice som exempelvis räddningstjänst i svårtillgänglig terräng. För att främja skoterlederna i norr avsätter vi 10 miljoner kronor årligen till Naturvårdsverket, vilket framgår under utgiftsområde 20.

Allt fler väljer cykeln framför bilen och den som cyklar gör en stor insats för miljö och klimat. Dessutom minskar buller och folkhälsan ökar. Cyklismen behöver ges bättre förutsättningar, i dag saknas exempelvis regelverk som beaktar cykeln som ett eget transportmedel. Vi prioriterar cyklismen och Liberalerna avsätter årligen anslag till en stor nationell satsning på utveckling av cykelinfrastruktur. Barn behöver få utbildning i skolan om cykling och trafiksäkerhet och deras framkomlighet i trafiken bör prioriteras. Vi ser dessutom behov av ett nationellt kunskapscenter för cykling som kommer att bistå kommuner och regioner i planering och utformning av strategier för cykling. Vi välkomnar regeringens alternativa satsning på ett nationellt kunskapscentrum för cykling men anser att det är fel att förlägga uppdraget under Statens väg- och transportinstitut. Därför avslår vi regeringens satsning på 5 miljoner kronor under anslag 1:9 på nationellt kunskapscentrum för cykel. I stället avsätter Liberalerna 75 miljoner kronor årligen till en nationell satsning på cykelinfrastruktur under anslag 1:1 samt 10 miljoner kronor årligen till ett nationellt kunskapscentrum för cykling. Vi prioriterar även en satsning på cykling och barn som uppgår till 10 miljoner kronor per år. Dessa satsningar redovisas under det nya anslaget 1:16 Cykelkansli.

Vidare öppnar vi även upp för möjligheten att använda intäkterna från trängselskatten till medfinansiering av cykelinfrastruktur. Vi avvisar dock regeringens förslag till utökat stadsmiljöavtal då vi anser att satsningen riskerar komma enstaka kommuner till nytta snarare än samtliga. Vi avvecklar därmed regeringens satsning på stadsmiljöavtal på 1 000 miljoner kronor årligen under anslag 1:1.

Vi ser att den största miljömässiga vinsten uppnås genom att det sker en omlastning av gods som transporteras på väg till järnväg och sjöfart. De miljövänliga transportsätten måste vara attraktiva och konkurrenskraftiga för näringslivet, annars kommer mer lönsamma vägtransporter förbli det självklara valet. Sjöfarten behöver bättre förutsättningar i form av färre avgifter, nya slussar och utökad muddring vid hamnarna. Vi välkomnar därför att regeringen ser över Sjöfartsverkets finansieringsmodell. Vi vill även understryka vikten av Sveriges inre vattenvägar och specifikt slussarna i Trollhättan och är oroade över hur anslagen till slussarna fördelas i Trafikverkets nationella plan. Hälften av kostnaden för nya slussar förläggs innan 2030 och resterande efter. Efter 2030 kan inte Sjöfartsverket längre garantera slussarnas säkerhet vilket kommer att innebära nedstängning. Liberalerna avser att återkomma i frågan i samband med åtgärdsplaneringen 2018–2029. Vi vill även understryka att Liberalerna sammantaget har ett större ekonomiskt utrymme för investeringar i åtgärdsplaneringen med anledning av vår inställning till OPS och infrastrukturavgifter (se motion 2016/17:3512).

Bostadsbyggandet kan öka om det går hand i hand med att ny infrastruktur byggs ut. Samplanering av infrastruktur och bostäder är nödvändig för att skapa förutsättningar för bostadsbyggande. Därför behövs en bättre samplanering mellan stat, landsting, kommuner och andra intressenter. Trafikverket spelar en stor roll för hur samplanering kan utvecklas och bör därmed få i uppdrag att medverka till samplanering av infrastruktur och bostäder. Trafikverket bör ges ett tydligt uppdrag kring verkets roll i att bidra till samplaneringsåtgärder för ökat bostadsbyggande. För arbetet med att öka samplanering avsätter Liberalerna 2 miljoner kronor årligen till Trafikverket under anslag 1:3 från 2018.

En fungerande postservice är en del av samhällets basservice. Utvecklingen av digitala tjänster har resulterat i minskat antal brev försändelser. Genom den alltmer e-handel ökar samtidigt paketförsändelser. Denna utveckling påverkar medborgarna i Sverige olika. Det är viktigt att garantera rimlig service även på landsbygden. Vi vill utreda möjligheten till differentierade avgifter för t.ex. övernattningsbefordran.

Till infrastruktur hör även möjligheter att kommunicera digitalt. I dag har Sverige en stark position inom it-området, men många som bor i lands- och glesbygd har fortfarande inte tillgång till bredband. Det påverkar inte bara möjligheten att kommunicera, umgås och få tillgång till nöjen utan även möjlighet att driva företag. Mot denna bakgrund avsätter vi årligen 100 miljoner kronor för att påskynda utbyggnaden av bredband i glesbygd. Anslaget redovisas under utgiftsområde 23.

För att prioritera andra satsningar i denna budgetmotion avvisas 40 miljoner kronor på anslag 1:1 och 10 miljoner kronor på anslag 2:1. Vidare avvisas 17 miljoner kronor på anslag 1:12, då vi istället för bonus–malus vill se en omvänd miljöbilsbonus. Detta beskrivs närmare under utgiftsområde 20 i denna motion.

Liberalerna föreslår slutligen att PLO-uppräknningen för åren 2018–2020 justeras ned med 20 procentenheter. På detta utgiftsområde påverkas bland annat anslagen 1:3 och 1:13.

Tabell 1 Anslagsförslag 2018 för utgiftsområde 22 Kommunikationer

Tusental kronor

Ramanslag	Regeringens förslag	Avvikelse från regeringen (L)
1:1	Utveckling av statens transportinfrastruktur	25 512 794 –1 307 000
1:2	Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	21 347 306 –51 000
1:3	Trafikverket	1 386 846 +7 000
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	167 313 –85 000
1:7	Trafikavtal	930 000
1:8	Viss internationell verksamhet	28 757
1:9	Statens väg- och transportforskningsinstitut	53 540 –5 000
1:10	Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	150 000
1:11	Trängselskatt i Stockholm	1 528 925
1:12	Transportstyrelsen	2 139 603 –23 000
1:13	Trafikanalys	68 162

Ramanslag	Regeringens förslag	Avvikelse från regeringen (L)	
1:14	Trängselskatt i Göteborg	899 954	
1:15	Sjöfartsstöd	1 518 000	
2:1	Post- och telestyrelsen	42 040	-10 000
2:2	Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning	140 278	
2:3	Grundläggande betaltjänster	35 537	
2:4	Informationsteknik och telekommunikation	72 844	
2:5	Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation <i>Nya anslag</i>	146 014	
1:16	Cykelkansli		+20 000
	Summa	56 418 505	-1 454 000

Nina Lundström (L)

Christer Nylander (L)

Tina Acketoft (L)

Emma Carlsson Löfdahl (L)

Mats Persson (L)

Maria Weimer (L)