

Kommittémotion

Motion till riksdagen 2015/16:3058

av Jessica Rosencrantz m.fl. (M)

Bättre konkurrensvillkor för alla transportslag

Förslag till riksdagsbeslut

1. 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.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra en genomlysning och omarbetning av värderingen av godstransporter i de samhällsekonomiska kalkylerna och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ett fullt genomförande av det fjärde järnvägspaketet och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införandet av järnvägens nya signalsystem ERTMS om möjligt bör synkroniseras med närliggande länder för största effektivitet och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att anpassa järnvägssystemet för längre och tyngre godståg där det är samhällsekonomiskt lönsamt och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att undersöka tänkbara alternativa finansieringslösningar för investeringar i framtidens infrastruktur och tillkännager detta för regeringen.
7. 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 och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en fortsatt utveckling av Bromma flygplats och tillkännager detta för regeringen.

9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att värna de regionala flygplatserna och säkerställa deras fortlevnad och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för fler försök med fjärrstyrd flygledning och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en ändring av vissa tekniska avgiftsuttag så att flygplatser kan söka medel för säkerhetsvakt på plattan och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för ökat användande av biodrivmedel för flyg och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en moderniserad lagstiftning, som inte har en negativ påverkan på flygsäkerheten, för drönare och tillkännager detta för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att införa en testverksamhet för drönare och tillkännager detta för regeringen.
15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av våra CORE-hamnar och tillkännager detta för regeringen.
16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att prioritera väg- och järnvägsinfrastrukturen i anslutning till hamnar med nationell betydelse och tillkännager detta för regeringen.
17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att främja överflyttning av gods till vattenvägar för att avlasta vägar och järnvägar och tillkännager detta för regeringen.
18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna gällande satsningar för att kunna tillgodose miljövänligt bränsle i hamnarna och tillkännager detta för regeringen.
19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en översyn av hur sanktionsavgifter utdöms inom åkerinäringen och tillkännager detta för regeringen.
20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna till utökad försöksverksamhet vad gäller elektrifiering av väg och tillkännager detta för regeringen.
21. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkerställa att lagar och regler efterlevs inom taxinäringen samtidigt som nya tekniska lösningar och innovationer möjliggörs och tillkännager detta för regeringen.
22. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en översyn bör ske avseende påminnelseavgiften för uttag av trängselskatt och tillkännager detta för regeringen.

23. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkerställa att utomnordiska förare betalar fortkörningsböter i Sverige, och riksdagen tillkännager detta för regeringen.
24. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över lagstiftningen samt framtida infrastrukturplanering så att den är anpassad för det teknikskifte som nu sker vad gäller autonoma fordon, och riksdagen tillkännager detta för regeringen.
25. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att undersöka möjligheten att höja maxhastigheten för husvagnar till 100 km/h och tillkännager detta för regeringen.
26. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta ett krafttag mot svarta bilskolor och tillkännager detta för regeringen.
27. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en generell översyn av körkortsutbildningen och dess kostnader och tillkännager detta för regeringen.
28. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att nationalitet bör vara utskrivet på körkort om bäraren så önskar för att på så sätt kunna använda körkortet som en resehandling inom Schengenländernas gränser och tillkännager detta för regeringen.
29. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att kollektivtrafikföretag bör offentliggöra tillgänglig data för att på så vis möjliggöra en plattform med öppna data och tillkännager detta för regeringen.
30. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över regelverket för s.k. plankning för att om möjligt skapa mer preventiva åtgärder och tillkännager detta för regeringen.
31. 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.
32. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att prioritera mer forskning och statistik vad gäller cykel för att öka både användande och säkerhet och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

En fungerande infrastruktur är grundbulten för att skapa fler arbetstillfällen, få fler växande företag, hävda oss i en hård internationell konkurrens och binda samman vårt avlånga land. Ett starkt transportsystem är nödvändigt för våra svenska företag som är mycket export- och importberoende och fungerar som det blodomlopp som bygger Sverige starkt.

Trafikverket och järnvägen

Alliansregeringen ärvde en länge eftersatt järnväg och dubblerade därför anslagen till drift och underhåll av järnväg. En välfungerande tågtrafik är central för att arbetspendlingen och människors resande ska fungera runtom i landet. Det handlar om att människor ska känna sig trygga med att komma 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. En investering i bättre transporter är en investering i industrijobb. 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. En ökad satsning på en fungerande järnväg möjliggör för företag att vara mer klimatsmarta och samtidigt kunna vara trygga i att kunna leverera sina varor. Vi vill nu gå vidare och satsa ytterligare 1,4 miljarder kronor årligen i extra järnvägsunderhåll så att människor och företag ska känna sig trygga med att använda tåget.

Pengar är samtidigt inte allt, en god myndighetsstyrning är precis lika viktigt. 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. Dock har det väckts frågor huruvida Trafikverkets arbete är effektivt vad gäller exempelvis drift och underhåll av järnväg och huruvida Trafikverkets organisation är optimal, inte minst i utredningen ”Koll på anläggningen” av Gunnar Alexandersson. Det krävs att myndigheten får en bättre kunskap om järnvägsanläggningen för att kunna göra bedömningar gällande vilket underhåll och vilka reinvesteringar som bör göras för att skapa störst nytta. Alliansregeringen tillsatte utredningen för att utvärdera vilka åtgärder som behöver vidtas för att säkerställa Trafikverkets kunskap om statens järnvägsinfrastruktur. I uppdraget ingår även utvärdering och analys av behov av åtgärder för att säkerställa att Trafikverket i egenskap av infrastrukturförvaltare tar det samlade ansvaret för utförande och uppföljning av underhållet och särskilt utreda förutsättningarna för Trafikverket att utföra besiktning och kontroll av järnvägsanläggningen. Utredningen visar även på att det bör göras en genomlysning av Trafikverkets ledning och styrning och att det krävs ett förtydligande avseende fördelning av ansvar, mandat och arbetsuppgifter.

Eftersom det finns tydliga brister i kunskapen om järnvägsanläggningen blir det per automatik svårt att fastställa de behov som finns vad gäller underhåll samt göra tydliga prioriteringar. Vi anser därmed, i likhet med utredningens förslag, att det bör skapas en nationell underhållsplan för att bättre motivera beslut om vilka medel som bör satsas på underhåll och reinvesteringar och vad olika prioriteringar leder till.

Generellt sett är godstrafiken nedvärderad i de samhällsekonomiska kalkyler som ligger till grund för investeringar och underhåll av den svenska järnvägen. Dock är många företag beroende av en fungerande järnväg för att kunna frakta sina varor och sitt gods. Företag måste kunna våga använda sig av järnvägstransporter eftersom många bygger upp multimodala transportkedjor och om tåget inte går som det ska kan det få stora spridningseffekter i resten av transportkedjan. Det är av stor vikt på en konkurrensutsatt marknad. Trafikverket som ansvarar för utvecklingen av de samhällsekonomiska kalkylerna är medvetet om problemet med värderingen av godset. Därför bör det göras en genomlysning och omarbetning av värderingen av godstransporter i de samhällsekonomiska kalkylerna snarast.

Åtgärder på EU-nivå är nödvändiga för att utveckla sammanhållna och effektivt fungerande marknader för järnvägstransporter i Europa. Marknadsöppning för persontrafik inom det fjärde järnvägspaketet bidrar genom ökad konkurrens till att tillgodose resenärernas och samhällets krav på ett attraktivt, effektivt och långsiktigt hållbart trafikutbud av god kvalitet. Det bidrar till ett ökat resande på järnväg till förmån för tillväxt, sysselsättning, regional utveckling och miljö. Regeringen har på EU-nivå en historia av att inte till fullo verka för att det fjärde järnvägspaketet ska införas, vilket är högst oroande. Regeringen bör konsekvent, på alla nivåer, arbeta för ett fullt genomförande av det fjärde järnvägspaketet.

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 synkroniseras med våra närliggande länder, såsom Danmark och Tyskland, eftersom det i huvudsak är i dessa länder som utbyte av järnvägstrafik kommer att ske.

Längre och tyngre godståg ökar tågets konkurrenskraft genom att förbättra lönsamheten och effektiviteten. Därmed välkomnar vi regeringens tillsatta utredning för att se över möjligheterna att införa längre och tyngre godståg. Det är viktigt att vi framöver anpassar vårt järnvägssystem genom exempelvis längre förbigångsspår.

Ofta är infrastruktursatsningar omfattande och resurskrävande, och det krävs ständiga prioriteringar mellan olika projekt som behöver utföras. Infrastruktur är huvudsakligen ett statligt ansvar men inom ramen för Sverigeförhandlingen förekommer alternativa finansieringslösningar för att få till stånd de investeringar som krävs. Alternativ finansiering bör övervägas även i samband med andra projekt så att projekt som staten inte har möjlighet att prioritera ska kunna bli verklighet, det kan även leda till effektivare byggande.

Luffart

Brommas huvudsakliga funktion är som ett nav för landets inrikesflyg, vilket avlastar Arlanda som i större utsträckning kan fungera som Sveriges utrikesflygplats. Dock har EU-kommissionen genom sitt ScanMed-korridorarbete pekat ut Arlanda flygplats och Stockholmsregionen som flaskhalsar i det transeuropeiska nätverket. Stockholms flygplatser har inte tillräcklig kapacitet för att möta prognosticerad trafik år 2025.

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.

Som ett led i att stärka Arlanda flygplats måste vi även stärka Bromma flygplats för att kunna avlasta Arlanda från inrikesflyglinjerna. Därmed måste även Bromma flygplats fortsätta utvecklas och en viktig komponent i detta är att säkerställa långsiktig kollektivtrafikförsörjning till flygplatsen.

Sveriges stora avstånd gör att vi är helt beroende av ett fungerande flyg och möjlighet för näringslivet att lätt kunna ta sig till Stockholm och ut i världen. De regionala flygplatserna binder samman Sverige, skapar arbetstillfällen och ökar möjligheterna till turism i hela landet. Därför är det viktigt att regeringen systematiskt arbetar för att värna de regionala flygplatserna, och vi förutsätter att regeringen inkorporerar de problem de regionala flygplatserna upplever i dag i sin kommande flygstrategi.

Utvecklandet av så kallade Remote Tower Services har pågått under en längre tid. Sverige är först i världen med denna teknik som innebär fjärrstyrda flygledartorn där flygledarna i stället för att sitta i ett torn vid flygplatsen kan dirigera planen som ska starta och landa på distans via kameror uppsatta vid den aktuella flygplatsen. Detta är en viktig teknikutveckling som kan hjälpa många mindre flygplatser i deras lönsamhet eftersom det inte kräver en flygledare på plats. Det är viktigt att det här arbetet fortskrider och utvecklas för bland annat de regionala flygplatsernas skull.

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 ca två kronor per passagerare medan kostnaden på en liten flygplats kan vara ca 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 flygplaster i dag behöver ha en säkerhetsvakt som övervakar flygplanen på plattan, innebär detta en betydande kostnadsökning jämfört med tidigare. Detta behöver justeras.

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 flygskatten. Det är en skatt på mobilitet som skadar Sveriges konkurrenskraft. Både Danmark och Holland har infört för att därefter avskaffa en flygskatt eftersom de samhällsekonomiska konsekvenserna var mycket negativa. Vi tror istället på nya lösningar såsom biobränsle till flyg. Exempelvis finns det bioflygbränsle tillverkad på använd frityrolja som reducerar koldioxidutsläppet med minst 80 procent i jämförelse med samma mängd fossilt jetbränsle. Internationellt har Sverige varit ett föregångsland vad avser introduktionen av biobränslen, i synnerhet inom vägtransportområdet och värmesektorn. Sverige har även visat att ekonomisk tillväxt inte per automatik behöver leda till ökade utsläpp av växthusgaser, utan tvärtom en minskning. En stor del av denna frikoppling kan förklaras av en utfasning av fossila bränslen till förmån för biobränslen. Därför bör regeringen verka för ett ökat användande av biodrivmedel för flyg i stället för att införa en flygskatt.

Tekniken kring drönare fortsätter att utvecklas i hög hastighet och därmed ökar också antalet radiostyrda och autonoma luftfarkoster i det svenska luftrummet. Detta kan innebära utmaningar, vilket noterats vid flera tillfällen kring svenska flygplatser, när reguljär trafik och de så kallade drönarna ska samsas om utrymmet i luften. Den potentiella nyttan med drönare är dock mycket stor. De kan till exempel användas för att transportera varor, post och erbjuda mobiltäckning. En översyn av för drönare relevant lagstiftningen och införande av en testverksamhet för drönare kan säkerställa att samhället inte riskerar att gå miste om de positiva sidor tekniken för med sig samtidigt som andra viktiga aspekter rörande exempelvis säkerhet beaktas.

Sjöfart

Bättre villkor för svensk sjöfart spelar en viktig roll för att nå mer hållbara transporter. Bättre villkor 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. Sverige har en lång tradition och gedigen kompetens inom sjösäkerhet och marinteknik. Alliansregeringen tog år 2013 ett samlat grepp för att stärka den svenska sjöfartsnäringens konkurrenskraft. För första gången någonsin presenterades en samlad handlingsplan med en lång rad åtgärder och insatser. Den svenska handelsflottan har dock uppvisat en negativ utveckling under senare år och många fartyg har flaggat ut, det vill säga avregistrerats från det svenska fartygsregistret och registrerat sig i länder med bättre villkor. En mycket viktig komponent för att stärka den svenska handelsflottan är ett införande av tonnageskatt. En tonnageskatt innebär att rederiernas inkomst fastställs schablonmässigt utifrån fartygens tonnagevolym och inte de faktiska inkomsterna. Denna storleksberäkning (tonnageinkomst), istället för den faktiska inkomsten, beskattas med konventionell bolagsskatt, vilket ger en konkurrenskraftig och överblickbar skatt. Det är ett förutsägbart system som ger en bra kontinuitet för sjöfartsnäringen. Därför satsar Moderaterna 45 miljoner kronor för införandet av en tonnageskatt i Sverige.

Sveriges geografiska läge gör att vi har en stor styrka vad gäller sjöfart och vi måste ha hamnar som är anpassade därefter. En CORE-hamn är en prioriterad hamn inom EU och innebär att hamnen kan få del av de cirka 300 miljarder kronor som EU satsar på infrastrukturen mellan 2014–2020. En CORE-hamn är en del av det europeiska nätverket TEN-T som har till syfte att knyta ihop och förbättra infrastrukturen inom EU.

Fem svenska hamnar ingår i CORE-statusen: Stockholm, Trelleborg, Malmö, Luleå och Göteborg. Genom att värna och utveckla våra CORE-hamnar stärker det oss som en sjöfartsnation. En viktig del för våra hamnar är goda landanslutningar, med goda möjligheter att frakta vidare gods med tåg eller lastbil, och det är ett arbete som måste prioriteras.

I dag finns stora utvecklingsbehov i våra CORE-hamnar för att möjliggöra nya arbetstillfällen och stärkt tillväxt, exempelvis behöver tillräcklig kapacitet för landanslutningar säkerställas. Sjöfarten har stor potential att möta de växande godsflödena till den skandinaviska halvön och en utveckling av hamnarna måste

prioriteras. Våra hamnar måste ges förutsättningar att ligga i framkant för att kunna ta emot nytt, modernt tonnage. Det är viktigt att satsningar på väg och järnväg hänger samman med hamninfrastruktursatsningar då de är nödvändiga för att frakta gods vidare.

Alliansregeringen påbörjade ett viktigt arbete för att införa EU:s regelverk för inre vattenvägar i Sverige, vilket kan skapa positiva effekter för godstransporter med sjöfart. Ökad inlandssjöfart leder till att transportinfrastrukturen på land avlastas och att det finns kapacitet för den samlade godsvolymen att öka. Arbetet med att främja våra vattenvägar måste prioriteras för att öka andelen hållbara transporter, och det är mycket angeläget att inte svenska särregler införs som fördyrar eller försvårar användandet av de inre vattenvägarna.

Även om sjöfarten är ett förhållandevis hållbart transportslag behövs det fler åtgärder för att minska sjöfartens miljöpåverkan. Dock är det viktigt att dessa åtgärder inte blir en extra pålaga för svensk sjöfartsnäring och därmed försämra dess konkurrenskraft. Det är därför viktigt att arbeta för en infrastruktur som stödjer en mer miljövänlig sjöfart, som exempelvis användandet av LNG och metanol samt elanslutning i land.

Fordon och yrkestrafik

Moderaterna vill satsa 2,4 miljarder kronor i syfte 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 företagens villkor.

Transportstyrelsen har genom en utredning av sin egen verksamhet visat att det finns en rad brister i deras arbete, samt en rad särregler som försämrar konkurrensvillkoren för svenska åkerier. Det är därmed angeläget att det görs en större översyn av Transportstyrelsens arbete vad gäller yrkesmässig trafik. I denna översyn bör fokus ligga på nuvarande tillsynsavgifter och sanktionsavgifter så att de utformas mer proportionerligt.

Trafikverket driver tillsammans med Vinnova och Energimyndigheten ett projekt för att utveckla, demonstrera och utvärdera elvägar. Elektrifierade vägar är ett innovativt sätt att minska användningen av fossil energi i det svenska transportsystemet för tung trafik. Projekt Elvägar är den största pågående förkommersiella upphandlingen i Europa. Teknikerna för elvägar har utvecklats mycket de senaste fem åren och är nu så pass mogna att några av dem kan demonstreras och implementeras de närmaste åren. Genom detta projekt är Sverige ett av de länder i världen som har kommit längst med att utveckla tekniken för elvägar.

För tillfället testas två olika tekniker, en vid Arlanda där man använder sig av en elskena i vägbanan som driver och laddar fordonet under resan, och en i Gävleborg där en strömvtagare på lastbilens tak matar ner strömmen till lastbilens hybridmotor. Genom den här typen av tekniska innovationer kan vi utveckla och värna alla transportslag och samtidigt nå ett mer hållbart samhälle. Beräkningar som WSP har gjort visar på att två tredjedelar av lastbilstransporterna i Sverige skulle kunna utföras på elvägar 2030. Det skulle minska energianvändningen med runt 10 terawattimmar per år. Därför är det angeläget att regeringen prioriterar frågan om elektrifierade vägar och ser över möjligheterna att utöka försöksprojekten.

Alliansregeringen påbörjade ett stort arbete för att minska fusket inom taxibranschen genom exempelvis redovisningscentraler samt krav på prisuppgift om jämförelsepriset överstiger 500 kronor, vilket har lett till att ockerpriserna i princip har försvunnit. Det är viktigt att lagar och regler följs och att företag kan konkurrera på lika villkor. Samtidigt leder ny teknik till nya innovativa lösningar och tjänster där gårdagens lagstiftning inte får hindra framtidens lösningar. Lagar och regler behöver anpassas för att möta dessa två utmaningar i ett system där det lönar sig att göra rätt utan att ny teknik bestraffas.

I Göteborg är trängselskatten på 9, 16 eller 22 kronor beroende på vilken tid man åker. I Stockholm ligger trängselskatten på 10, 15 eller 20 kronor. Vid en försenad betalning av trängselskatten påförs en påminnelseavgift på 500 kronor. Vi menar att påminnelseavgiften inte står i proportion till trängselskattens kostnad. Vägtullsutredningen föreslog en sänkning av påminnelseavgiften till 100 kronor, dock har detta förslag ännu ej implementerats och det bör övervägas huruvida det går att sänka påminnelseavgiften enligt utredningens förslag.

Sedan 2011 är det möjligt för polismyndigheter inom EU att utbyta information om fartsyndare och andra trafikbrottslingar. Dock är svenska regler 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 utomnordiska förare betalar fortkörningsböter i Sverige.

Det är viktigt att politiken tar hänsyn till ny teknik och utvecklar en lagstiftning som anpassas därefter. Vi ser att utvecklingen av autonoma fordon går snabbt och därmed behöver vi redan idag utforma en politik med hänsyn därtill. Utvecklingen av autonoma fordon kan få en genomgripande påverkan på hela vägtrafiksystemet. Dagens trafikregler utgår ifrån förarens ansvar, men med autonoma fordon där förare kanske kommer att saknas helt behöver man utveckla ansvarsbegreppet. Även frågor kring trafiksäkerhet

behöver utredas. Därutöver behöver förarprov uppdateras och förarutbildningen utvecklas för att möta ny teknik.

I Tyskland, och snart även i Danmark, är det tillåtet för husvagnsekipage att köra i 100 km/h. Detta kräver dock en certifiering av husvagnsekipage, så kallad Tempo 100, och exempelvis måste husvagnen ha stötdämpare, vara bromsad och däcken får inte vara äldre än sex år. I Sverige är maxhastigheten 80 km/h. Det bör övervägas huruvida även Sverige ska införa en sådan certifiering.

Regeringen bör prioritera frågan om svarta bilskolor som är ett alltför utbrett problem och leder till en osund konkurrens. 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.

Körkortet är en viktig grundbult för många för att få ett jobb. Dock är det 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. Därför behövs det en översyn av både körkortsutbildningen och kostnaderna för att ta körkort.

Den fria rörligheten över gränser är den kanske allra viktigaste fördelen med Sveriges deltagande i det europeiska samarbetet. Möjligheterna att bo, arbeta och studera i andra delar av Europa gör vår värld större samtidigt som det stärker Sverige kulturellt, ekonomiskt och politiskt. Schengensamarbetet, som Sverige deltar fullt ut i sedan 2001, innebär att det i princip inte ska förekomma några inre gränskontroller inom Europa. Personkontrollerna mot övriga Schengenstater har upphävts vilket innebär att resande inte behöver visa upp sitt pass vid gränserna under förutsättning att man har med sig en id-handling som är godkänd i destinationslandet. Dock erkänns de flesta svenska id-handlingarna inte som id-handlingar utanför Sverige. I Sverige finns en lång tradition av att använda körkortet som primär id-handling. I dagsläget finns dock inga uppgifter om medborgarskap på körkortet, vilket skulle vara nödvändigt om de i framtiden skulle kunna användas som nationell id-handling och därmed kunna ersätta passet inom Schengen.

Därför bör nationalitet skrivas ut på körkortet och därmed göra körkortet till en nationell id-handling.

Kollektivtrafik

För att skapa en öppenhet och bidra till en kundorienterad konkurrens inom kollektivtrafiken är det viktigt att det finns goda och enkla möjligheter att jämföra priser och tidtabeller och där det enkelt går att köpa resor över läns- och transportslogsgränser. Samtrafiken har påbörjat detta arbete men mycket kvarstår att göra. För att öka kundnyttan och förbättra konkurrensen bör det skapas en branschgemensam portal för öppna data så att nya tjänster och exempelvis appar kan utvecklas.

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. År 2012 var cirka tre procent av resorna i Stockholms län så kallad plankning. Det motsvarade cirka en miljoner resor och ett intäktsbortfall på 238 miljoner kronor det året. Det är tydligt att det krävs krafttag mot plankning, och allmänprevention bör skrivas in i lagen som grund för fastställande av tilläggsavgiftens storlek. Vidare bör den som fastställer en taxa i kollektivtrafiken också ges direkt beslutanderätt över tilläggsavgiftens storlek.

Cykel

Efter riksdagens tillkännagivande har regeringen aviserat en kommande cykelstrategi. Vi välkomnar detta arbete eftersom mer cykling sänker utsläppen, minskar trängseln på våra vägar och ökar folkhälsan. Det finns flera förbättringar att göra för cyklister, bland annat i stadsmiljö. Exempelvis bör det arbetas fram riktlinjer som närmare belyser möjligheterna för cyklister att göra en högersväng vid rödljus för biltrafik samt att cykla mot enkelriktat på de vägar som är lämpliga, utan att det strider mot Wienkonventionerna. Ytterligare ett viktigt fokus i regeringens kommande cykelstrategi bör vara det oroande faktum att cykelolyckorna ökar, och för att vi ska nå nollvisionen bör det även prioriteras mer forskning och statistik vad gäller cykling för att öka både användande och säkerhet.

Edward Riedl (M)

Sten Bergheden (M)

Boriana Åberg (M)

Erik Ottoson (M)