

Trafikutskottets betänkande

1978/79:3

med anledning av motion om lika konkurrensvillkor vid specialtransporter

Motionen

I motionen 1977/78:459 av Axel Andersson m. fl. (s) hemställs att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om införandet av lika konkurrensvillkor i vad avser specialtransporter på järnväg och landsväg.

Remissyttrandena

Över motionen har yttranden inhämtats från rikspolisstyrelsen, statens järnvägar, statens vägverk och statens trafiksäkerhetsverk. Se bilaga till detta betänkande.

Utskottet

Motionärerna framhåller inledningsvis att den i 1963 års trafikpolitiska beslut förutsatta konkurrensen på lika villkor i realiteten inte gäller vid specialtransporter av tyngre och större entreprenadmaskiner på järnväg och landsväg.

Största tillåtna lastbredd anges vara 250 cm på väg och 340 cm på järnväg. Laster med större bredd än de angivna kan transporteras först efter särskilt tillstånd. Om ansökan beviljas blir det fråga om en specialtransport, varvid på järnväg kostnaden för vagnslast är ordinarie frakt + 50 % tillägg. Dessutom debiteras avsändaren extra för ev. tillkommande kostnader (såsom bevakning av trånga passager, demonteringsarbeten och extra tåg). Vid transport på landsväg söker transportföretaget tillstånd hos den lokala polisstyrelsen, länsstyrelsen eller vägverket, beroende på vilka vägsträckor som berörs. Kostnaden för tillståndet kan variera från län till län. I Gävleborgs län utgår den f. n. med 50 kr. Helt utan kostnad ställer sedan polisen personal och fordon till förfogande för eskortering. Det är t. ex. enligt motionärerna inte ovanligt att lastbilar och stora trailers eskorteras från mellersta och övre Norrland till Göteborgs hamnområden.

Ofta krävs två polisbilar, en före och en efter transporten. Med två poliser i varje bil, bilkostnader, traktamenten och övertidsersättningar blir, enligt motionen, den verkliga kostnaden väl så hög – och ibland högre – än de 50 % tillägg som SJ tar ut för specialtransport på järnväg. Staten bjuder alltså enligt motionärerna på denna service och det sägs vidare vara självklart att de

företag som upptäckt denna förmån hellre väljer att transportera sina tunga maskiner på landsväg än på järnväg.

Motionärerna finner de angivna förhållandena ytterst betänkliga även av energi-, miljö- och trafiksäkerhetsmässiga skäl. Regeringen anses därför snarast böra till berörda myndigheter (främst polisen) lämna de kompletterande anvisningar och direktiv som erfordras för att lika konkurrensvillkor vid specialtransporter på landsväg och järnväg skall kunna bli verklighet.

SJ framhåller i sitt yttrande över motionen att den olikhet i konkurrensförutsättningar som nu råder mellan specialtransport på järnväg och på landsväg sannolikt har medfört en viss benägenhet hos de transportköpande företagen att prioritera landsvägstransport. Principen om full kostnadstäckning för varje transportgren som grundval för konkurrens på lika villkor kräver enligt *SJ* att alla kostnader för speciella tjänster i samband med godstransporter täcks genom avgifter. Detta bör således gälla även tjänster som utförs av polisen men också av länsstyrelse, vägverkets centrala och regionala delar, tillfrågade tekniska experter, TSV m. fl. som på något sätt ställer resurser och information till förfogande för att möjliggöra transporter av specialtyp. I annat fall måste följderna bli att specialtransporterna på väg ökar än mer.

Vägverket erinrar om innebörden av gällande föreskrifter på området. I fråga om breda transporter sägs i föreskrifterna och därtill fogade anvisningar bl. a. att, om trafiksäkerheten inte äventyras, dispens från gällande mått- och viktbestämmelser kan meddelas under förutsättning att den odelbara lastenheten inte utan avsevärd olägenhet kan transporteras på annat sätt än landsvägsledes (exempelvis avsaknad av järnvägsförbindelse, avsaknad av lämplig lastnings- och lossningsanordning vid järnvägsstation, transportsträcka så kort att järnvägstransport skulle ställa sig orimlig, överskridande av lastprofil, godset för bräckligt för sjö- eller järnvägstransport).

Dispensmyndigheterna strävar efter att i största möjliga utsträckning styra transporter av bl. a. brett gods till järnvägen. Detta betingas i första hand av trafiksäkerhetsskäl. Gods vars bredd överstiger 340 cm ryms emellertid inte inom järnvägens lastprofil. Ofta utgör godsets höjd hinder för järnvägstransport. Om godsets bredd väsentligt överstiger 340 cm eller om dess höjd inte ryms inom lastprofilen kan inte tillstånd för järnvägstransport erhållas. Normalt föreskriver dispensmyndighet inte poliseskort för bredd under 450 cm såvida inte särskilda skäl talar därför. Dispensgivningen är restriktiv. Mestadels rör det sig om transporter av utrustning till industrier och kraftverk. Rikspolisstyrelsen planerar eskortuppdragen och beslutar om de materiella och personella resurser som skall ställas till förfogande. Vägverket förklarar det slutligen vara skäligt att den person som tager polisens tjänster i anspråk för fordonseskort också betalar för dessa.

Trafiksäkerhetsverket framhåller att – från de synpunkter verket närmast har att företräda – det med hänsyn till trafiksäkerheten måste vara en strävan

att så långt möjligt nedbringa frekvensen av specialtransporter på väg och samtidigt verka för att nödvändiga sådana transporter utförs på ett från trafiksäkerhetssynpunkt betryggande sätt. Den allmänna erfarenheten har enligt verket varit att förekommande specialtransporter på väg från trafiksäkerhetssynpunkt fungerat i huvudsak tillfredsställande.

Verket säger sig inte ha någon närmare kännedom om i vilken utsträckning olika principer tillämpas vid länsstyrelserna när det gäller att debitera stämpelavgift för utfärdande av tillstånd för specialtransporter och inte heller vilka principer polisen tillämpar för debitering av eskortkostnader. Det synes dock enligt verket vara skäligt att transportören debiteras kostnaderna för poliseskorten. Även om så inte sker torde detta förhållande inte ensamt vara avgörande för transportörernas val av transportsätt. Den större smidigheten, minskat behov av omlastning, tidsvinsten m. fl. faktorer torde också väga tungt för valet av biltransport där detta är möjligt och tillstånd kan erhållas inom ramen för utfärdade föreskrifter. Något behov av kompletterande anvisningar m. m. för att skapa lika konkurrensvillkor vid specialtransporter anses dock inte föreligga.

Rikspolisstyrelsen erinrar om att inom polisväsendet en undersökning pågår av dels vilka avgiftsbelagda tjänster som till beloppet bör anpassas till rådande kostnadsläge, dels vilka ytterligare tjänster som bör avgiftsbeläggas. Frågan om avgiftsbeläggning vid polismedverkan vid s. k. breda transporter är därvid en av de frågor som är föremål för övervägande inom styrelsen. Styrelsen avser att inom kort lämna delförslag rörande avgiftsbeläggning av tjänster.

Utskottet delar motionärernas uppfattning att den ojämna konkurrenssituation som nu råder på förevarande område är otillfredsställande. Såväl trafikpolitiska som trafiksäkerhetsmässiga skäl talar för att en ändring häri snarast kommer till stånd. Såsom framhållits i remissvaren synes det sålunda skäligt att vid de specialtransporter det här rör sig om vederbörande transportörer i princip debiteras uppkommande kostnader för poliseskort m. m.

Av yttrandena framgår emellertid också att tillståndsgivningen på området är restriktiv. Dispensmyndigheterna sägs också sträva efter att i största möjliga utsträckning styra transporter av bl. a. brett gods till järnvägen och härigenom söka nedbringa frekvensen av specialtransporter på väg. Transporterna avser mestadels utrustning till industrier och kraftverk. Sådana transporter nödvändiggörs dock ofta av brist på järnvägsförbindelser eller lämpliga lastnings- och lossningsanordningar vid järnvägsstationer eller föranleds av den större smidigheten vid landsvägstransport på grund av exempelvis korta transportsträckor m. m. Förekommande specialtransporter på väg anges också hittills ha i huvudsak fungerat tillfredsställande ur trafiksäkerhetssynpunkt.

Rikspolisstyrelsen säger i sitt yttrande att styrelsen inom kort avser lämna

delförslag rörande avgiftsbeläggning av tjänster. Så har numera skett i styrelsens framställning till regeringen om anslag för nästa budgetår. Styrelsen erinrar sålunda däri om att frågan om avgift vid eskort av breda transporter har väckts i skilda sammanhang, bl. a. genom motioner i riksdagen. Styrelsen finner de skäl som framförts för avgiftsfinansiering vara av sådan styrka att avgift bör få uttas för dessa transporter.

Utskottet konstaterar med tillfredsställelse att rikspolisstyrelsen sålunda aktualiserat frågan och finner det för sin del vara angeläget att regeringen *snarast* låter pröva densamma samt i övrigt vidtar härav föranledda åtgärder. Utskottet förutsätter att så sker.

I avvaktan på resultatet härav och under hänvisning till vad utskottet i övrigt anfört synes någon särskild framställning till regeringen från utskottets sida med anledning av motionen ej f. n. erforderlig.

Utskottet hemställer följaktligen

att riksdagen lämnar motionen 1977/78:459 utan åtgärd.

Stockholm den 19 oktober 1978

På trafikutskottets vägnar

SVEN MELLQVIST

Närvarande: Sven Mellqvist (s), Carl-Wilhelm Lothigius (m), Arne Persson (c), Rolf Sellgren (fp), Rune Torwald (c), Birger Rosqvist (s), Rolf Clarkson (m), Wiggo Komstedt (m), Erik Johansson i Hållsta (c), Rune Johansson i Åmål (s), Margit Sandéhn (s), Rune Jonsson i Husum (s), Sture Ericson (s), Sten-Ove Sundström (s) och Rune Svensson (c).

Yttranden över motionen 1977/78:459**Rikspolisstyrelsen (1978-04-26)**

I en promemoria 1977-04-21 rörande kompletterande anvisningar för myndigheternas anslagsframställning har budgetdepartementet bl. a. uttalat, att ett av medlen att åstadkomma en rationell användning av resurserna inom den offentliga sektorn är prissättning på de tjänster myndigheterna erbjuder. Myndigheterna har därför att lämna förslag till vilka tjänster (prestationer) som kan avgiftsbeläggas.

Med anledning härav pågår inom polisväsendet en undersökning av dels vilka avgiftsbelagda tjänster som till beloppet bör anpassas till rådande kostnadsäge, dels vilka ytterligare tjänster som bör avgiftsbeläggas. Polismedverkan vid s. k. breda transporter är en av de frågor som är föremål för övervägning inom rikspolisstyrelsen huruvida avgiftsbeläggning bör ske eller ej. Styrelsen avser att inom kort lämna delförslag rörande avgiftsbeläggning av tjänster.

Statens järnvägar (1978-04-03)

Den olikhet i konkurrensförutsättningar som på grund av olika kostnadsuttag råder mellan specialtransport på järnväg och på landsväg som motionärerna påtalat, har sannolikt medfört en viss benägenhet hos de transportköpande företagen att prioritera landsvägstransport. SJ skrev fördenskull redan i februari 1968 till Rikspolisstyrelsen med begäran om information angående villkoren för polisens kostnadsfria transportövervakning och med framhållande av frågans principiella trafikpolitiska aspekt-kostnadsansvar för de olika transportgrenarna som grundval för konkurrens på lika villkor. Senare kontakter med riksrevisionsverket och Rikspolisstyrelsen (december 1969) visade att frågan om polisens avgiftsuttag för sådana tjänster behandlades av en gemensam arbetsgrupp och att avgifter ej skulle tas ut i avvaktan på utredningsresultatet. Vilket detta sedan blev är obekant för SJ.

Principen om full kostnadstäckning för varje transportgren som grundval för konkurrens på lika villkor kräver att *alla* kostnader för speciella tjänster i samband med godstransporter täcks genom avgifter. Detta bör således gälla även tjänster som utförs av polisen men också av länsstyrelse, vägverkets centrala och regionala delar, tillfrågade tekniska experter, TSV m. fl. som på något sätt ställer resurser och information till förfogande för att möjliggöra transporter av specialtyp. Skulle inte dessa krav komma att tillgodoses utan den nuvarande ojämlikheten i konkurrensförutsättningar får bestå måste följden bli att specialtransporterna på väg ökar än mer, om man inte vidtar mer tvingande åtgärder för anlitande av järnväg än som redan skett.

Statens vägverk (1978-04-27)

Bestämmelserna om vissa vägfordons största tillåtna mått och vikt, lasten inräknad, återfinns i vägtrafikkungörelsens (SFS 1972:603) 106, 107 och 109 §§ samt i lokala trafikföreskrifter som meddelats med stöd av 147 § VTK.

Med stöd av 159 § tredje stycket VTK kan statens vägverk, länsstyrelse eller trafiknämnd, beroende på trafikens geografiska omfattning, medge undantag – s. k. dispens – från mått- och viktbestämmelserna.

Sådant undantag får, enligt 160 § VTK, medges om det är påkallat av särskilda skäl och det kan ske utan fara för trafiksäkerheten, skada på vägen eller annan avsevärd olägenhet. Särskilda villkor får föreskrivas vid medgivande av undantag.

162 § VTK ålägger statens vägverk att meddela tillämpningsföreskrifter om sådana undantag som här avses.

Ordningen för handläggning av ärenden som avser transporter av last som är bredare, längre eller tyngre än vad som är generellt tillåtet beskrivs i *bifogade* vägverkets allmänna föreskrifter och anvisningar om dispensgivning – DD 112.¹

I fråga om breda transporter sägs i dessa föreskrifter och anvisningar bl. a. att "om trafiksäkerheten inte äventyras kan dispens meddelas under förutsättning att den odelbara lastenheten inte utan avsevärd olägenhet kan transporteras på annat sätt än landsvägsledes (exempelvis avsaknad av järnvägsförbindelse, avsaknad av lämplig lastnings- och lossningsanordning vid järnvägsstation, transportsträcka så kort att järnvägstransport skulle ställa sig orimlig, överskridande av lastprofil, godset för bräckligt för sjö- eller järnvägstransport)".

Dispensmyndigheterna strävar således efter att i största möjliga utsträckning styra transporter av bl. a. brett gods till järnvägen. Detta betingas i första hand av trafiksäkerhetsskäl.

Gods vars bredd överstiger 340 cm rymms emellertid inte inom järnvägens lastprofil. Ofta utgör godsets höjd hinder för järnvägstransport. Handling visande statens järnvägars lastprofil *bifogas*¹.

Om godsets bredd väsentligt överstiger 340 cm eller om dess höjd inte rymms inom lastprofilen kan inte tillstånd för järnvägstransport erhållas. I vissa fall kan transporten vara så brådskande att transporttillståndsprövningen inte hinner avvaktas.

Som framgår av *bifogad* blankett för bred transport på landsväg¹ är dispensen förenad med vissa villkor. Villkorsföreskrifterna i avdelning A gäller för bredd av högst 310 cm, avdelning B bredd av högst 450 cm och avdelning C för bredd över 450 cm.

Normalt föreskriver således inte dispensmyndighet poliseskort för bredd under 450 cm såvida inte särskilda skäl talar därför. Under år 1977 meddelade statens vägverk 86 dispenser för transporter av gods vars bredd översteg 450 cm. Dispensgivningen är restriktiv. Mestadels rör det sig om transporter av utrustning till industrier och kraftverk.

Rikspolisstyrelsen planerar eskortuppdragen och beslutar om de materiella och personella resurser som skall ställas till förfogande.

För varje dispens uttages, enligt expeditionskungörelsen (SFS 1964:618), en avgift av för närvarande 50 kr.

Statens vägverk anser det vara skäligt att den person som tager polisens tjänster i anspråk för fordonskort också betalar för dessa.

Statens trafiksäkerhetsverk (1978-04-27)

Grundläggande bestämmelser om dispensgivning för specialtransporter av det slag som närmast torde avses i motionen (långa, breda eller tunga transporter) återfinns i 159, 160 och 162 §§ vägtrafikkungörelsen (VTK). Av bestämmelserna framgår bl. a. att undantag från eljest gällande bestämmelser för trafik med motordrivna fordon på väg kan medges "om det är påkallat av särskilda skäl och det kan ske utan fara för trafiksäkerheten, skada på vägen eller annan avsevärd olägenhet". Det är statens vägverk som har att meddela ytterligare föreskrifter för tillämpning av bestämmelserna om undantag i förevarande hänseende.

Från de synpunkter trafiksäkerhetsverket närmast har att företräda måste det med hänsyn till trafiksäkerheten vara en strävan att så långt möjligt nedbringa frekvensen av specialtransporter på väg och samtidigt verka för att nödvändiga sådana transporter utförs på ett från trafiksäkerhetssynpunkt betryggande sätt. Verket har haft tillfälle att yttra sig över de av vägverket utfärdade närmare föreskrifterna om här ifrågavarande transporter innan dessa trädde i kraft. Den allmänna erfarenheten har därefter varit att förekommande specialtransporter på väg från trafiksäkerhetssynpunkt fungerat i huvudsak tillfredsställande.

Verket har inte någon närmare kännedom om i vilken utsträckning olika principer tillämpas vid länsstyrelserna när det gäller att debitera stämpelavgift för utfärdade tillstånd för specialtransporter och inte heller vilka principer polisen tillämpar för debitering av eskortkostnader. Det synes dock skäligt att transportören debiteras kostnaderna för poliseskorten. Även om så inte sker torde detta förhållande inte ensamt vara avgörande för transportörernas val av transportsätt. Den större smidigheten, minskat behov av omlastning, tidsvinsten m. fl. faktorer torde också väga tungt för valet av biltransport där detta är möjligt och tillstånd kan erhållas inom ramen för utfärdade föreskrifter.

Med hänvisning till det anförda förmenar trafiksäkerhetsverket att det i och för sig är skäligt att transportören vid specialtransporter på väg får stå för kostnaderna för särskild poliseskort. Något behov av kompletterande anvisningar m. m. för att skapa lika konkurrensvillkor vid specialtransporter kan dock inte anses föreligga.

