

## Motion till riksdagen 2005/06:T26

**av Elizabeth Nyström m.fl. (m)  
med anledning av prop. 2005/06:160**

## Moderna transporter

### Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om konkurrensneutralitet mellan transportslagen.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om att någon flygskatt ej skall införas.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om förarbevis för fritidsbåtar.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om förarbevis för snöskotrar.
5. Riksdagen begär att regeringen återkommer med förslag om att konkurrensutsätta flygledningstjänster i enlighet med vad som anføres i motionen.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om att kommunerna bör få ekonomisk kompensation till följd av regeringens förslag om färdtjänst.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om obligatoriska redovisningscentraler för taxinäringen i syfte att minska den ekonomiska brottsligheten.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om flexibilitet vid prövning av ny teknik.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om regeringens rätt att genom förordningar fatta avgörande trafikpolitiska beslut.

### Få förslag i regeringens proposition

Den sedan länge aviserade trafikpolitiska propositionen har nu hamnat på riksdagens bord. Vi har tillsammans med de borgerliga partierna inom Allians för Sverige gemensamt föreslagit en ändrad inriktning för svensk transportpolitik i motion 2005/06:T31. Vi kommer i det följande att kommentera några

## Fel! Okänt namn på

av de problem som vi anser måste lösas. I stället för en ändlös flora av bedömningar hade vi hellre sett konkreta förslag.

I den trafikpolitiska proposition som kom 1998 behövdes 189 sidor för att ge 20 beslutspunkter, vilket skall jämföras med de 351 sidor i föreliggande proposition som så småningom utmynnar i nio konkreta förslag för riksdagen att ta ställning till. I kvantitativa termer har samarbetspartiernas vedermödor svällt vad gäller antal producerade sidor med 54 procent medan de skarpa förslagen minskat med 55 procent.

Ur ett kvalitativt perspektiv är propositionen om möjligt sämre än föregångaren. Den är tryfferad med till intet förpliktigande åtaganden såsom: främja, avser, bör, återkomma, anser. Svårigheten att komma överens avspeglas också i de många självklarheter som används för att brodera ut texten och skylla över bristen på substans.

Vi delar i stora delar regeringens beskrivningar av den svenska infrastrukturen. Men vi saknar de konkreta förslag som följer på ”bedömningar” såsom att ”transporterna och därmed också transportpolitiken får en allt större betydelse för Sveriges utveckling”. Vid återkommande tillfällen har också utskottsmajoriteten i riksdagens trafikutskott valt att hänvisa till den kommande transportpolitiska propositionen vid beredningen av förslag i stället för att redovisa sakpolitiska motiveringar vid avslag på motionsyrkanden.

Vi vill rentav gå långt som att säga att många av de angelägna problem och behov av ställningstaganden som regeringen uppmärksammar måste få sin lösning och därför kan inte regeringens förslag anses vara färdigberett i nuvarande skick.

Därför anser vi att riksdagen bör begära att regeringen återkommer med konkreta förslag om en transportpolitik för framtiden.

## Konkurrensneutralitet

Stora anspråk ställs på en modern och ändamålsenlig transportpolitik. En grundbult i denna är givetvis att man kan optimera gods- och personflödena till så låga företags- och samhällsekonomiska kostnader som möjligt.

En nära och fördjupad både samverkan och konkurrens mellan de olika trafikslagen inom det totala transportsystemet bidrar aktivt till denna ökade effektivitet i transportsystemet.

De rådande obalanserna och den bristande konkurrensneutraliteten mellan trafikslagen försvårar eller rent av omöjliggör en sund och effektivitetsdrivande samverkan och konkurrens. Inte minst gäller detta godstransporterna där främst järnvägens och sjöfartens konkurrensvillkor drastiskt skiljer sig från varandra.

Bland annat visar en sammanställning av så kallade internaliseringsgrader av transportslagens negativa miljöpåverkan, som tagits fram av Sika på uppdrag av Godstransportdelegationen, som gjorts för att belysa konkurrensneutraliteten mellan transportslagen att transporter på järnväg betalar minst och motsvarande transporter via sjöfarten mest.

En ny, modern, effektiv och mer resurssnål transportpolitik måste sträva emot en betydligt högre grad av konkurrensneutralitet. Det kan sägas att i själva verket är det en förutsättning för att kunna leva upp till riksdagens mål om ett effektivt långsiktigt hållbart transportsystem. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna.

Regeringens ointresse för att i den aktuella transportpolitiska propositionen redovisa förslag i riktning mot ökad konkurrensneutralitet är anmärkningsvärt och står i strid med riksdagens uttalade intentioner om en sammanhållen transportpolitik.

## Flygskatten

Regeringen bedömer att en skatt på flygresor skall införas och att "avsikten är att skatt skall tas ut från och med den 1 augusti 2006". Vi ansluter oss till de många remissinstanser som är kritiska och motsätter oss införandet av denna skatt. Även Lagrådet påtalade de betydande bristerna vad gäller analysen av förslaget konsekvenser och att om dessa inte utreds tillfredsställande anser sig inte Lagrådet kunna tillstyrka att förslaget läggs till grund för lagstiftning.

Det är orimligt att införa en skatt som riskerar att medföra en försämrad trafik utan att till någon större del ge bra miljöstyrning. Det är viktigt att påpeka att en skatt på flygresor främst påverkar privatresenärer, men också näringslivets förutsättningar i många delar av landet kan komma att försämrars. Med risk att orsaka nedläggningar skulle skatten slå särskilt hårt mot flyglinjer med svagt reseunderlag och mot landets mindre flygplatser. Vi anser därför att flygskatten inte skall införas.

## Förarbevis

Visserligen förekommer olyckor och tillbud med fritidsbåtar. Men båtliv är generellt en säker fritidssysselsättning. De senaste 20 åren har antalet omkomna i samband med fritidsbåtliv halverats. År 2004 drunknade 32 personer i olyckor med fritidsbåtar, en minskning med fyra personer sedan 2003, enligt Båtbranschens Riksförbund. Det är väl känt att det stora flertalet dödsolyckor och andra allvarliga olyckor till sjöss beror på sjöfylleri snarare än bristande kompetens att framföra båten. Vad som krävs är givetvis omdöme och ansvarskänsla, men sådant kommer inte självklart som resultat av att ha klarat proven för ett båtförarbevis. Det viktigaste är att polisen och Kustbevakningen följer upp efterlevnaden av det gällande regelverket och att tillräckliga resurser ställs till förfogande för detta ändamål.

Vi ser inte att regeringen på ett övertygande sätt har motiverat varför generella krav på detta område skall införas. Vi anser således att något obligatoriskt förarbevis inte bör införas och följaktligen att någon utredning med ett sådant syfte inte behövs. Däremot bör förutsättningarna undersökas för att i

**Fel! Okänt namn på**

nu gällande lagstiftning införa krav på lägsta ålder och kompetens för att få framföra en båt som har särskilt hög motorstyrka och därmed är snabbgående.

## Förarbevis för snöskoter

Förare som innehar körkort utfärdade innan år 2000 har också rätt att köra snöskoter. Sedan dess har en regel införts vars huvudregel är att förarbevis är ett krav. Det kan medföra att förare med körkort utfärdade innan 2000 återfår körkortet men ej automatiskt rätten att åter köra snöskoter. Det tycker vi inte är någon bra ordning. Vi anser att förare med körkort utfärdade enligt äldre bestämmelser skall få tillbaka rätten att köra snöskoter i anslutning till att körkortsindragelsen är till ända.

Därtill vill vi påpeka att turistföretag har problem med förarbevisen. Det är svårt att motivera för utländska kunder varför vissa skall få köra och inte andra beroende på körkortsålder. Det måste vara möjligt att använda skoter i turistverksamhet utan krav på förarbevis.

## Effektivare flygtrafiktjänst

Regeringen föreslår inte utan bedömer endast att andra operatörer än Luftfartsverket skall få utföra flygtrafiktjänster vid icke-statliga flygplatser på annan grund än genom uppdrag från Luftfartsverket. Regeringen förhåller frågan återigen och lämnar inte något konkret förslag.

Vi vill gå ett steg längre och anmoda regeringen att återkomma med ett skarpt förslag innebärande att flygtrafiktjänster skall kunna upphandlas i konkurrens.

## Konsekvenser av förslag om färdtjänst

Regeringens förslag om riksfärdtjänst och färdtjänst kan medföra ökade kostnader för kommunerna. Regeringen avser enligt den ekonomiska konsekvensbeskrivningen dock inte att tillföra medel enligt den kommunala finansieringsprincipen.

Vi anser att om riksdag och regering beslutar om att kommunerna skall bistå med tjänster så skall detta vara fullständigt finansierat. Annars uppkommer den situation som många kommuner upplever i dag, nämligen att alltmer skall göras inom befintliga ramar. Exempelvis har kommunerna inte fått ekonomiska ramar för att lösa effekterna av LSS-lagstiftningen. Därför anser vi att regeringen måste tillse att förslaget åtföljs av erforderliga resurser för kommunerna att lösa uppgiften.

## Motverka ekonomisk brottslighet inom taxinäringen

Riksdagen har behandlat regeringens förslag (Åtgärder mot svarttaxi m.m., prop. 2005/06:109) om åtgärder för att motverka så kallad svarttaxi, vilket vi ställde oss positiva till. Men vi saknade förslag om obligatoriska redovisningscentraler, vilket vi emotsåg bland föreliggande förslag från regeringen.

Utredningen Ekonomisk brottslighet inom taxinäringen (SOU 2004:102) hade i uppdrag att göra en översyn av de bestämmelser som reglerar taxibranschen. Utredningens slutsats var att den ekonomiska brottsligheten inom taxinäringen är omfattande. Enligt utredningens bedömning undanhålls varje år omkring 4 miljarder kronor från beskattning. Det motsvarar mellan 20 och 25 procent av den totala omsättningen inom taxinäringen. Flera remissinstanser tillstyrkte utredarens förslag om bland annat obligatorisk tömning av taxametrar till en redovisningscentral i syfte att komma tillrätta med illegal taxiverksamhet.

Vi anser därför att riksdagen bör tillkännage för regeringen vad som anförs om obligatoriska redovisningscentraler.

## Flexibilitet vid ny teknik

Lagstiftning och regelverk baseras ofta på beprövad teknik. Frågan är då om lagar och regelverk skall hindra nya uppfinningar eller om det skall finnas flexibilitet vid lag- och regeltillämpning när ny teknik introduceras. Vi ansluter oss till den senare ståndpunkten och anser att det måste finnas utrymme för myndigheter att bevilja dispens från uppenbart oflexibla regler och lagar när ny teknik är på väg att utvecklas, så länge strikt säkerhetsmässiga hinder ej föreligger. Regeringen bör därför ge berörda myndigheter möjlighet att bevilja dispens för teknikutveckling som ligger utanför rådande lagstiftning. Vid tidigare riksdagsbehandling av vårt förslag har utskottsmajoriteten förutsett att berörda verk löpande prövar regeltillämpningen. Men vi vill hävda att detta ansvar ej skötts på tillfredsställande vis av berörda myndigheter och att riksdagsbeslut därför behövs.

## Trafikpolitik bör beslutas av riksdagen

Flera större förändringar när det gäller regleringar inom trafikområdet har gjorts av regeringen utan att inhämta riksdagsbeslut, detta på grund av regeringens vittgående befogenheter att genom förordningar fatta viktiga beslut, vilka till skillnad från lagar ej kräver riksdagsbeslut. Detta har kunnat ske genom att riksdagen delegerat vittgående befogenheter till regeringen genom exempelvis trafikförordningen. Exempel på detta är beslut av regeringen

**Fel! Okänt namn på**

gällande bland annat cykelhjälmkrav för barn och inrättandet av vägtrafikinspektionen. Vi anser att det är otillfredsställande att regeringen kan undvika riksdagsbehandling genom förordningar i stället för att riksdagen stiftar lagar. Viktiga trafiksäkerhetsfrågor skall beredas grundligt av riksdagen. Därför bör övervägas huruvida riksdagen skall delegera så stor beslutsmyndighet till regeringen.

Stockholm den 5 april 2006

*Elizabeth Nyström (m)*

*Jan-Evert Rådström (m)*

*Krister Hammarbergh (m)*

*Jeppie Johnsson (m)*

*Björn Hamilton (m)*

*Ulla Löfgren (m)*

*Anders G Högmark (m)*