

Trafikutskottets yttrande

1990/91:TU1y

Vissa motioner om EG



1990/91
TU1y

Till utrikesutskottet

Utrikesutskottet har berett berörda utskott tillfälle att senast den 25 oktober 1990 yttra sig över följande motioner om EG: 1989/90:Fi207 yrkande 5, U501, U502 yrkande 1, U503 yrkandena 1–6, U504, U506, U509, U510, U511, U512, U513, U515, U516, U518 yrkandena 1–2 och 6–13, U519 yrkandena 1–5 och 7–8, U520, U521, U522, U523, U529, U530, U531, U532, U533, U541, U542 yrkandena 1–2 och 4–13, U544, U546, U547 yrkandena 1–2 och 4, U548, U549, U550 yrkande 1, U552, U554 och U657 yrkande 1.

Motionsyrkanden som har samband med trafikutskottets beredningsområde

1989/90:U520 av Per Westerberg (m) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om harmonisering av de svenska hastighetsbegränsningarna med vad som kommer att gälla inom EG,

2. att riksdagen begär att regeringen återkommer till riksdagen med en tidsplan för införandet av till EG anpassade hastighetsbegränsningar.

1989/90:U531 av Rolf Clarkson m.fl. (m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motion 1989/90:T629 anförts om EG-bestämmelser.

1989/90:U542 av Inger Schörling m.fl. (mp) vari yrkas

9. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att EG-anpassningen inte får medföra en ökning av lastbilstrafiken,

10. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att de av vägverket planerade investeringarna i bärighetshöjande åtgärder som motiveras av EG-anpassning icke skall genomföras.

I motion U520 (m) framhålls att det pågår en omfattande *harmonisering av fartgränserna* inom EG-området. Detta innebär — säger motionären — i de olika länderna omväxlande *höjningar resp. sänkningar* allt efter den standard en väg skall hålla för att ha viss hastighetsbegränsning. Huvudsyftet med harmoniseringen är att en väg med viss hastighetsbegränsning skall hålla en viss standard avseende såväl väg som total trafikmiljö, oavsett i vilket EG-land man befinner sig. De hastighetsbegränsningar som föreslås är i huvudsak 40, 60, 80, 100 och 120 km/tim. Införandet sker — framhålls det i motionen — stegvis under ett antal år. En harmonisering i Sverige av gällande hastighetsgränser till de krav som gäller i övriga Västeuropa är därför angelägen, avslutar motionären sin framställning.

Enligt vad utskottet erfarit har EG-staterna ännu inte nått någon enighet om harmoniserade hastighetsbegränsningar för personbilstrafiken. Det är för närvarande ovisst om och när så kan ske. I fråga om trafiken med lastbilar och bussar föreligger ett preliminärt förslag som diskuteras men som ännu inte lett till någon enighet. I sammanhanget förtjänar nämnas att en nordisk harmonisering av hastighetsgränserna har aktualiserats och att trafiksäkerhetsverket på uppdrag av regeringen utarbetat ett förslag till nya regler för hastighetsbegränsningar i den svenska landsvägstrafiken. Förslaget bereds för närvarande inom regeringskansliet.

Med hänvisning till det anförda kan trafikutskottet inte finna någon riksdagens åtgärd erforderlig med anledning av motionen, varför utskottet för sin del avstyrker ett bifall till densamma.

I motion U531 (m) framhålls att det inom EG pågår ett arbete med att skapa en gemensam *sjöfartspolitik* som skall göra det möjligt för rederier i EG-länderna att på ett aktivt sätt delta i internationell sjöfart. Motionärerna framhåller att även svensk sjöfartspolitik måste utformas så att svenska rederier kan medverka på samma villkor som gäller i EG-länder. Sverige måste — betonas det — aktivt arbeta så att svenska skepp och rederier inte utsätts för diskriminering till följd av konkurrensreglernas tillämpning.

Enligt vad trafikutskottet erfarit omfattar de pågående överläggningarna mellan EG och EFTA om ett EES-avtal även sjöfartsfrågor. Från berörda EFTA-staters sida söker man bl.a. säkerställa att skepp och rederier från dessa stater inte skall utsättas för diskriminering till följd av en tillämpning av Romfördragets konkurrensregler. Med hänvisning till det anförda och i avvaktan på resultatet av överläggningarna avstyrker trafikutskottet för sin del motionsyrkandet.

I motion U542 (mp) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna *dels* att EG-anpassningen inte får medföra en *ökning av lastbilstrafiken*, *dels* att de av vägverket planerade investeringarna i *bärighetshöjande åtgärder* som motiveras av EG-anpassning inte skall genomföras.

Enligt riksdagens trafikpolitiska beslut år 1988 (prop. 1987/88:50 bil. 1, bet. TU20, rskr. 297) väntas vägtrafiken även under 1990-talet spela en dominerande roll i det svenska transportsystemet. I beslutet understryks att utvecklingen av biltrafiken måste ske under beaktande av kraven på en hög säkerhet och en god miljö. Vägnetet skall förbättras från trafiksäkerhetssynpunkt. Vid byggande och drift av vägar skall höga miljökrav ställas. För att komma till rätta med vägtrafikens miljöproblem krävs — betonas det i beslutet — i första hand miljövänligare fordon.

Av det trafikpolitiska beslutet framgår också att Sverige bör verka för en gemensam europeisk transportmarknad (prop. 1987/88:50 bil. 1, bet. TU21, rskr. 248). Detta får dock inte innebära att avkall görs på väsentliga intressen i fråga om miljö, säkerhet och hälsa. Sverige bör — heter det vidare i beslutet — fortsatt verka för en liberalisering av den internationella vägtrafiken och för att enhetliga kör- och vilotidsregler skall gälla för den internationella landsvägstraftiken i Europa. Utvecklingen av den internationella kombinerade väg- och järnvägstraftiken bör stödjas.

Trafikutskottet finner inga skäl att göra någon ändring i de sålunda återgivna uttalandena och avstyrker mot bakgrund härav för sin del yrkandet om ett riksdagsuttalande att en EG-anpassning av den svenska trafikpolitiken inte får medföra en ökning av lastbilstrafiken.

Riksdagen beslutade år 1987 om ett tioårigt investeringsprogram för bärighetshöjningar på vissa delar av vägnätet i syfte att så långt möjligt anpassa detta till den standard som gäller inom EG (prop. 1986/87:100 bil. 8, bet. TU19, rskr. 235). En sådan anpassning bedömdes vara av stor betydelse för svenskt näringsliv, inte minst för den industri som utnyttjar skogsråvaror. Kostnaden för programmet beräknades till 5 750 milj.kr. — utöver ordinarie vägbyggnadsmedel — i 1988 års prisnivå. För finansieringen beslutade riksdagen i april 1987 (prop. 1986/87:82, bet. SkU35, rskr. 194) om en höjning av fordonsskatten för vissa lastbilar och släpvagnar. Åtgärderna skulle enligt programmet inriktas på huvudvägnätet — riksvägar och primära länsvägar — samt dessutom övriga länsvägar i skogslänen. Investeringsprogrammet har gjort det möjligt att i en första etapp höja de tillåtna fordonsvikterna på betydande delar av vägnätet i skogslänen och huvudvägarna i övrigt från 51,4 tons bruttovikt till 56 tons bruttovikt. Omkring år 1995 beräknas den maximalt tillåtna fordonsvikten kunna höjas ytterligare till 60 tons bruttovikt, samtidigt som det tillåtna boggitrycket kan höjas till 18 ton.

Trafikutskottet ser inga skäl att ompröva 1987 års riksdagsbeslut och avstyrker följaktligen för sin del yrkandet om att bärighetsprogrammet bör avbrytas.

Stockholm den 23 oktober 1990

På trafikutskottets vägnar

Birger Rosqvist

Närvarande: Birger Rosqvist (s), Ove Karlsson (s), Olle Östrand (s), Kenth Skårvik, (fp), Sven-Gösta Signell (s), Görel Bohlin (m), Rune Johansson (s), Sten-Ove Sundström (s), Sten Andersson i Malmö (m), Hugo Bergdahl (fp), Rune Thorén (c), Viola Claesson (v), Roy Ottosson (mp), Jarl Lander (s), Yngve Wernersson (s), Tom Heyman (m) och Eva Rydén (c).

Avvikande meningar

1. Ökning av lastbilstrafiken

Viola Claesson (v) och Roy Ottosson (mp) anser att den del av trafikutskottets yttrande som börjar med "Enligt riksdagens" och slutar med "av lastbilstrafiken" bort ha följande lydelse:

EGs trafikpolitik främjar enligt trafikutskottets mening i alltför hög grad bilismens utveckling. I Västtyskland har t.ex. under åren 1960–1988 trafikandelen för järnväg sjunkit från 42,2 % till 26,2 %, för insjöfart från 33,6 % till 22,1 %, medan lastbilstrafiken har ökat från 19,7 % till 45,9 %. Enligt det västtyska trafikministeriets beräkningar kommer EGs inre marknad att leda till ett ytterligare bortfall av järnvägstransporter med 5 % och en resultatförsämring för Deutsche Bundesbahn med upp till 800 miljoner DM årligen.

En sådan trafikpolitik bör, enligt trafikutskottets uppfattning, Sverige inte anpassa sig till. Utskottet delar motionärernas uppfattning att en EG-anpassning inte får leda till en ökning av lastbilstrafiken.

Det sålunda anförda bör enligt trafikutskottets mening riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

2. Bärighetshöjande åtgärder

Viola Claesson (v) och Roy Ottosson (mp) anser att den del av trafikutskottets yttrande som börjar med "Riksdagen beslutade" och slutar med "bör avbrytas" bort ha följande lydelse:

Det EG-anpassade s.k. bärighetspaketet på ca 6 miljarder kronor innebär enligt trafikutskottets mening ett enormt slöseri med landets resurser. I likhet med just-in-time-transporterna leder de bärighetshöjande åtgärderna till en ökning av tunga landsvägstransporter och ökat slitage på miljön och på vägarna.

Enligt trafikutskottets mening bör regeringen snarast möjligt utfärda föreskrifter enligt vilka landsvägsfordons högsta tillåtna bruttovikt och

längd reduceras från nuvarande 56 ton resp. 24 m till 40 ton resp. 18 m. Vidare bör högsta tillåtna drivaxeltryck begränsas till 10 ton. Med sådana bestämmelser behövs inte de särskilda bärighetshöjande åtgärderna — med påföljd att programmet härför kan avbrytas.

Det anförda bör riksdagen, enligt trafikutskottets mening, som sin mening ge regeringen till känna.

1990/91:TU1y

