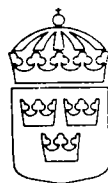


Trafikutskottets betänkande

1988/89:TU13

Trafiksäkerhet



1988/89
TU13

Sammanfattning

I detta betänkande behandlas i proposition 1988/89:100 (budgetpropositionen) bilaga 8, avsnittet C. Trafiksäkerhet framförda förslag jämte motionsförslag med anknytning till propositionsförslagen. Utskottet avser att vid senare tillfälle behandla sådana under den allmänna motionstiden i år väckta motionsförslag i trafiksäkerhetsfrågor som inte har anknytning till förslagen i budgetpropositionen.

Utskottet tillstyrker regeringens förslag och avstyrker här aktuella motionsförslag.

Till betänkandet har fogats sju reservationer.

Fp-, c-, vpk- och mp-ledamöterna har reserverat sig i fråga om en informationskampanj om hastighetsgränserna (res. 1), vpk-ledamöterna i fråga om stöd till visst alternativt trafiksäkerhetsarbete (res. 2), fp-ledamöterna i fråga om storleken på medelsanvisningen till bidrag till NTF (res. 3), c-, vpk- och mp-ledamöterna i frågor om bidrag till motorbyte i dieselmotordrivna lastbilar och bussar (res. 4) och om bidrag till reningsutrustning på nya lastbilar och bussar (res. 5), vpk- och mp-ledamöterna i fråga om användande av Lemi-systemet o.d. för avgasrening (res. 6) samt mp-ledamöterna i fråga om bidrag till reningsutrustning på äldre personbilar (res. 7).

Till betänkandet har vidare fogats två särskilda yttranden, nämligen av mp-ledamöterna i fråga om stöd till visst alternativt trafiksäkerhetsarbete (nr 1) och av m-, fp- och c-ledamöterna i fråga om användande av Lemi-systemet o.d. för avgasrening (nr 2).

Propositionen

Regeringen föreslår i proposition 1988/89:100 bilaga 8 (kommunikationsdepartementet) under avsnitt C. Trafiksäkerhet (s. 55-73)

1. att riksdagen godkänner att ett treårigt budgetsystem för trafiksäkerhetsverket (TSV) införs,

2. att riksdagen godkänner att TSV:s verksamhet helt avgiftsfinansieras och de av föredragande departementschefen förordade riktlinjerna för avgiftsfinansieringen,

3. att riksdagen godkänner de av föredragande departementschefen förordade ekonomiska ramarna för verksamheten inom TSV,

4. att riksdagen godkänner vad föredragande departementschefen har anfört om inleverans av TSV:s intäkter och bemyndigar regeringen att besluta om avvikelse härifrån.

5. att riksdagen godkänner att underskottet i startbalansen avvecklas på det sätt som föredragande departementschefen har föreslagit,

6. att riksdagen godkänner att medel får överföras mellan anslagen C1. och C2. i enlighet med vad föredragande departementschefen har anfört,

7. att riksdagen godkänner den av föredragande departementschefen förordade organisationen för den trafikmedicinska verksamheten,

8. att riksdagen godkänner de av föredragande departementschefen förordade riktlinjerna för stöd till de allmänna ombuden,

9. att riksdagen till Trafiksäkerhetsverket: Samordning, Trafikmiljö, Fordon och Trafikant för budgetåret 1989/90 anvisar ett förslagsanslag på 1 000 kr. (punkt C1.),

10. att riksdagen godkänner den av föredragande departementschefen förordade inriktningen av verksamheten inom verksamhetsområdena Samordning, Trafikmiljö, Fordon och Trafikant (punkt C1.),

11. att riksdagen till Trafiksäkerhetsverket: Bil- och körkortsregister m.m. för budgetåret 1989/90 anvisar ett förslagsanslag på 1 000 kr. (punkt C2.),

12. att riksdagen godkänner den av föredragande departementschefen förordade inriktningen av verksamheten inom verksamhetsområdet Register (punkt C2.),

13. att riksdagen till Bidrag till nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande för budgetåret 1989/90 anvisar ett anslag på 29 400 000 kr. (punkt C3.),

14. att riksdagen till Bidrag till reningsutrustning på nya lastbilar och bussar för budgetåret 1989/90 anvisar ett förslagsanslag på 112 500 000 kr. (punkt C4.),

15. att riksdagen till Bidrag till reningsutrustning på äldre personbilar för budgetåret 1989/90 anvisar ett förslagsanslag på 50 000 000 kr. (punkt C5.).

Motionerna

1988/89:T215 av Olof Johansson m.fl. (c) vari yrkas

6. att riksdagen beslutar att bidraget för byte till miljövänligare fordon också skall kunna utgå till motorbyte i befintliga fordon.

1988/89:T222 av Bengt Westerberg m.fl. (fp) vari yrkas

6. att riksdagen hos regeringen begär att naturvårdsverket och trafiksäkerhetsverket får i uppdrag att genomföra en omfattande informationskampanj beträffande hastigheterna inför sommarsäsongen 1989.

1988/89:T234 av Kenth Skårvik m.fl. (fp) vari yrkas

3. att riksdagen beslutar anslå 30,2 milj.kr. i bidrag till nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (anslag C3.).

1988/89:T235 av Claes Roxbergh m.fl. (mp) vari yrkas

6. att riksdagen ökar anslaget C5. Bidrag till reningsutrustning på gamla personbilar till 100 000 000 kr. vilket innebär en ökning med 50 000 000 kr.

10. att riksdagen beslutar att 50 % (15 milj.kr.) av anslaget till NTF avsätts till en fond för alternativt trafiksäkerhetsarbete.

1988/89:T417 av Maja Bäckström (s) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär åtgärder för att ändra rutinerna för enskilda personers kontakt med bilregistret.

1988/89:T446 av Claes Roxbergh m.fl. (mp) vari yrkas att riksdagen beslutar att anslaget C5. om stimulansbidrag för insättande av avgasrening på gamla bilar höjs med 50 milj.kr.

Motiveringen till yrkandet återfinns i motion 1988/89:Jo967 (mp).

1988/89:T447 av Rolf Clarkson m.fl. (m) vari yrkas

5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om utformningen av bestämmelserna för att erhålla stimulansbidrag för avgasutsläppsminskningar inom den befintliga bilparken.

1988/89:T914 av Lars Ernestam och Anders Castberger (båda fp) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om enkla tillämpningsregler i samband med statsbidrag för inrättande av katalytisk rening för äldre bilar,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om typintyg för parallellimporterade bilar.

1988/89:Jo807 av Per Stenmarck och Ingvar Eriksson (båda m) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär förslag i enlighet med vad i motionen anförts om stimulans för investering i katalysatorer på begagnade bilar.

1988/89:Jo838 av Roy Öttosson och Åsa Domeij (båda mp) vari yrkas

1. att riksdagen beslutar att reningsmetoder som bygger på principen att tillföra ämnen till bränsle-luft blandningen tillåts under förutsättning att de på ett nöjaktigt sätt kan uppvisa dokumentation på att reningen på så vis blir bättre än vad som annars vore fallet,

2. att riksdagen beslutar att bidrag om högst 1 500 kr. skall utgå till den som med denna, i motionen föreslagna, metod förbättrar sin bils avgasrening.

Bakgrund

Trafiksäkerhetsverket (TSV) är central förvaltningsmyndighet för frågor om säkerheten i vägtrafiken och skall särskilt svara för samordningen av trafiksäkerhetsarbetet. TSV svarar också för (1) bil- och körkortsregistreringen, (2) frågor om körkort, förarutbildning och förarprov, (3) frågor om trafik på väg och i terräng, (4) frågor om fordons beskaffenhet och utrustning samt (5) information om bestämmelser om trafiksäkerhet.

För att bistå TSV i uppgiften att samordna trafiksäkerhetsarbetet har ett råd för samordning och planering (trafiksäkerhetsrådet) knutits till TSV. I rådet ingår – förutom generaldirektören för TSV – en företrädare på motsvarande nivå för envar av rikspolisstyrelsen, socialstyrelsen, vägverket, transportforskningsberedningen, skolöverstyrelsen, Landstingsförbundet, Svenska kommunförbundet och Nationalföreningen för trafiksäkerhetens

främjande (NTF). Dessa myndigheter och organisationer är på olika sätt engagerade i trafiksäkerhetsarbetet. 1988/89:TU13

I varje län finns en regional samordningsgrupp vars sammansättning i princip motsvarar sammansättningen av trafiksäkerhetsrådet. Således ingår företrädare för TSV-distrikt, länskolnämnd, polismyndighet, länsstyrelse, vägförvaltning, landsting, Kommunförbundets länsavdelning och länets trafiksäkerhetsförbund.

TSV skall varje år lämna regeringen en programplan för trafiksäkerhetsrådets arbete under de kommande tre budgetåren. Den senaste, Trafiksäkerhetsprogram 1988, avser perioden 1889/90–1991/92.

TSV:s verksamhet finansieras för närvarande över tre anslag.

Från det nuvarande förslagsanslaget C1. Trafiksäkerhetsverket: Trafik och administration betalas kostnaderna för TSV:s insatser för samordning och planering av trafiksäkerheten samt åtgärder för att förbättra trafikmiljön och säkerheten för oskyddade trafikanter m.m. Anslaget finansieras över statsbudgeten. För innevarande budgetår har 30,353 milj.kr. anvisats under anslaget.

Från det nuvarande förslagsanslaget C2. Trafiksäkerhetsverket: Fordon och körkort betalas i huvudsak TSV:s kostnader för arbetet med frågor om fordons beskaffenhet och utrustning samt om körkort, förarutbildning och förarprov. Från det nuvarande förslagsanslaget C3. Trafiksäkerhetsverket: Bil- och körkortsregister m.m. betalas i huvudsak TSV:s och länsstyrelsernas kostnader för bil-, körkorts- och yrkestrafikregister. Verksamheten inom ramen för anslagen C2. och C3. finansieras genom avgifter, varför i statsbudgeten endast ett formellt belopp av 1 000 kr. har anvisats under ettvarrt av anslagen. Avgifterna utgår i huvudsak enligt förordningen (1972:648) med taxa för trafiksäkerhetsverket. Inkomsterna och utgifterna innevarande budgetår beräknas för verksamheten inom ramen för anslaget C2. till 106,2 milj.kr. resp. 107,5 milj. kr. samt i motsvarande hänseenden beträffande anslaget C3. till 445,0 milj. kr. resp. 417,3 milj.kr. 5 % av influtna avgifter skall tillföras inkomstiteln 2811 Övriga inkomster av statens verksamhet i statsbudgeten. För innevarande budgetår beräknas ca 25 milj.kr. tillföras denna inkomstitel. Av den registerhållningsavgift som tas ut enligt bilregisterkungörelsen (1972:599) och som är 42 kr. per år för varje bil m.m. skall 10 kr. tillföras inkomstiteln 2517 Trafiksäkerhetsavgift i statsbudgeten. Inberäknat tillskott av 20 kr. av engångsregisteravgiften för terrängfordon beräknas inkomsterna under denna titel för innevarande budgetår uppgå till ca 55 milj.kr. På grund av ändrade redovisningsprinciper (periodisering av inkomster och utgifter) fr.o.m. budgetåret 1986/87 uppvisade TSV:s balansräkning vid utgången av detta budgetår en skuld avseende förutbetalda avgifter på 165 080 190 kr.

Med hänsyn till den följande framställningen bör det här erinras om att ADB-utrustning för TSV och andra myndigheter finansieras och redovisas över reservationsanslaget till Anskaffning av ADB-utrustning på trettonde huvudtiteln (civildepartementet). Enklare ADB-utrustning direktfinansieras dock av myndigheterna.

NTF är den riksorganisation som företräder och samordnar det frivilliga trafiksäkerhetsarbetet. NTF:s medlemmar utgörs i huvudsak av riksorganisationer samt av länens trafiksäkerhetsförbund och trafiksäkerhetsföreningarna i Stockholm, Göteborg och Malmö. NTF får bidrag från staten över det nuvarande anslaget C4. Bidrag till nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande. I övrigt finansieras NTF:s verksamhet med bidrag från försäkringsbranschen, med medlemsavgifter och med inkomster från försäljningsverksamhet.

Utskottet

Utskottet behandlar i det följande förslagen i avsnittet C. Trafiksäkerhet i årets budgetproposition – i den ordning de framförs i budgetpropositionen – jämte därtill knutna motionsförslag.

1. Trafiksäkerhetsverkets styrning, organisation och ekonomi, m.m.

Med motivering att ett treårigt budgetsystem möjliggör en långsiktig planering av TSV:s arbete och ger regeringen och riksdagen förutsättningar för en bättre och mer effektiv styrning av TSV förordas i budgetpropositionen (i punkt 1 i hemställan på s. 62–63) att TSV på försök skall inordnas i ett sådant system för perioden 1989/90–1991/92.

Det föreslås också i budgetpropositionen att en effektiv målstyrning av TSV:s verksamhet skall komma till stånd. Verksamheten indelas i verksamhetsområdena Samordning, Trafikmiljö, Fordon, Trafikant och Register. De motsvaras av nuvarande verksamhetsområden dock att de nuvarande Trafik och Administration i huvudsak bildar verksamhetsområdena Samordning och Trafikmiljö. Utskottet återkommer vid behandlingen av anslagen till TSV för nästa budgetår till propositionsförslagen om mål för de olika verksamhetsområdena.

Det nuvarande anslaget C1. Trafiksäkerhetsverket: Trafik och administration – från vilket som nämnts TSV:s insatser avseende samordning och planering av trafiksäkerheten samt åtgärder för förbättring av trafikmiljön och säkerheten för oskyddade trafikanter m.m. betalas – motsvaras med för närvarande 30,353 milj.kr. endast 5 % av TSV:s totala utgifter. Med motivering att insatserna och åtgärderna som betalas från anslaget ytterst är betingade av fordonstrafiken anser kommunikationsministern att kostnadsansvaret för dessa insatser och åtgärder bör föras över på fordonsägarna genom att den trafiksäkerhetsavgift om 10 kr., som ingår i dagens registerhållningsavgift på 42 kr, används för ändamålet. Härigenom kan enligt kommunikationsministern TSV:s hela verksamhet avgiftsfinansieras. I propositionen föreslås också (i del av punkt 2) att så skall ske samt att TSV:s nuvarande tre anslag skall ersättas med två 1 000-kronorsanslag.

Det förordas att utvecklingen av TSV:s avgifter skall vara jämn över tiden och att full kostnadstäckning skall råda inom varje verksamhetsområde. Balanserade vinstmedel föreslås få tas i anspråk om volymerna minskar oförutsett och avskrivningsmedel bör få disponeras för ersättningsinvesteringar som rör anläggningstillgångar. Det förordas emellertid att expansions-

investeringar skall beslutas av regeringen och riksdagen. Den nuvarande ordningen för investeringar i ADB-utrustning – dvs. via ovannämnda anslag på trettonde huvudtiteln till Anskaffning av ADB-utrustning – bör enligt propositionen bibehållas tills vidare. Eventuella överskottsmedel från TSV:s verksamhet bör föras över till verkskapitalet. I propositionen begärs (i del av punkt 2 samt i punkt 3) att riksdagen skall godkänna de sålunda förordade riktlinjerna för avgiftsfinansieringen och för de ekonomiska ramarna för verksamheten inom TSV.

Av de avgiftsbelopp som TSV uppbär beräknas som nämnts ca 55 milj.kr. bli inlevererade till statsverket under innevarande år som ett bidrag till finansieringen av verksamheten hos andra myndigheter som deltar i trafiksäkerhetsarbetet. Det förordas i budgetpropositionen (i punkt 4) att bidrag till dessa kostnader även i fortsättningen skall levereras in till inkomsttitel på statsbudgeten, att bidraget skall motsvara 9 % av TSV:s intäkter men att regeringen skall äga besluta om avvikelse härifrån under treårsperioden 1989/90–1991/92.

I propositionen förordas (i punkt 5) att det ovannämnda underskottet på 165 080 190 kr. i TSV:s balansräkning – som alltså utgör ett underskott i "startbalansen" vid ingången av nästa budgetår – då skall avvecklas genom att en inkomsttitel i statsbudgeten belastas samtidigt som medel till motsvarande belopp sätts in på ett spärrat räntelöst konto hos riksgäldskontoret.

Riksdagen föreslås vidare (i punkt 6) godkänna att medel vid behov får överföras mellan de båda nya 1 000-kronorsanslagen.

Kommunikationsministern föreslår också att myndighetsansvaret för de trafikmedicinska frågorna den 1 januari 1990 skall föras över från socialstyrelsen till TSV – och hänföras till TSV:s verksamhetsområde Trafikant. Kostnaderna för personal m.m. för dessa uppgifter beräknas till 1.1 milj.kr. per år och föreslås bli finansierade genom avgifter inom verksamhetsområdet Trafikant, till vilket den trafikmedicinska verksamheten föreslås bli hänförd. I propositionen begärs (i punkt 7) att den förordade organisationen för den trafikmedicinska verksamheten skall godkännas.

Riksdagen föreslås slutligen godkänna (i punkt 8) i propositionen förordade riktlinjer för stöd till de hos länsstyrelserna anställda allmänna ombuden i körkortsfrågor, vilka riktlinjer innebär att TSV den 1 juli 1989 från länsstyrelsernas organisationsnämnd skall överta uppgiften att genom fortbildning, administrativt stöd och råd bistå de allmänna ombuden. Kommunikationsministern anmäler att han, om förslaget godkänns, kommer att återkomma till regeringen med förslag till de författningsändringar m.m. som behövs.

Någon erinran mot de här redovisade förslagen i budgetpropositionen har inte framförts i motionerna. Utskottet har inte heller något att erinra mot förslagen. Enligt utskottets mening bör inordnandet av TSV i ett treårigt budgetsystem, en effektiv målstyrning och avgiftsfinansiering av TSV:s verksamhet fullt ut bidra till att öka kreativiteten, flexibiliteten och långsiktigheten i trafiksäkerhetsarbetet, något som också framhålls i propositionen. Utskottet tillstyrker således de här redovisade propositionsförslagen.

2. Anslag C1. Trafiksäkerhetsverket: Samordning, Trafikmiljö, Fordon och Trafikant, m.m.

1988/89:TU13

I budgetpropositionen föreslås, som nämnts ovan, att hittillsvarande tre anslag för medelsanvisning till TSV fr.o.m. nästa budgetår skall ersättas med två 1 000-kronors förslagsanslag. Det ena av de nya anslagen är ett förslagsanslag C1. Trafiksäkerhetsverket: Samordning, Trafikmiljö, Fordon och Trafikant avscende TSV:s motsvarande verksamhetsområden. Den trafikmedicinska verksamheten avses som nämnts bli hänförd till verksamhetsområdet Trafikant.

Kommunikationsministern föreslår att målen för TSV:s arbete inom nämnda verksamhetsområden skall vara följande, nämligen

(1) beträffande verksamhetsområdet Samordning att samordningsverksamheten genom samordning med berörda myndigheter, organisationer och företag skall leda till en ökad effektivitet i det samlade trafiksäkerhetsarbetet för att öka graden av uppfyllelse av riksdagens mål för trafiksäkerhetsarbetet,

(2) beträffande verksamhetsområdet Trafikmiljö att TSV skall verka för en säker trafikmiljö,

(3) beträffande verksamhetsområdet Fordon att de fordon som trafikerar våra vägar skall vara trafiksäkra och miljövänliga och att enhetliga regler med andra länder skall eftersträvas samt

(4) beträffande verksamhetsområdet Trafikant att TSV skall verka för mer trafiksäkra förare som uppfyller de lämplighetskriterier och krav som körkortslagen föreskriver och som är särskilt medvetna om oskyddade trafikanters och barns situation i trafiken samt sin egen begränsade förmåga som nyblivna förare. Riksdagen föreslås godkänna den sålunda förordade inriktningen av verksamheten inom de olika verksamhetsområdena.

Intäkterna för här aktuella verksamhetsområden beräknas nästa budgetår uppgå till 155,3 milj.kr. och kostnaderna till 153,7 milj.kr.

I motionerna framförs inte någon erinran mot regeringens förslag. Däremot framförs ett förslag om en informationskampanj beträffande fordonshastigheterna.

En informationskampanj om hastighetsgränserna

I motion T222 (fp) anförs bl.a. att det är utomordentligt angeläget att tillse att de gällande hastighetsgränserna efterlevs. Om så sker skulle detta enligt motionärerna innebära att belastningen på miljön från motorfordonens utsläpp skulle minska. Motionärerna begär därför (yrkande 6) att statens naturvårdsverk och TSV skall få i uppdrag att inför sommarsäsongen 1989 genomföra en omfattande informationskampanj.

Det är som motionärerna anför viktigt att hastighetsbestämmelserna efterlevs. Inte minst är det angeläget att genom information söka påverka trafikanterna.

Det bör framhållas att hastighetsanpassning också utgör ett av de områden som i TSV:s Trafiksäkerhetsprogram 1988 prioriteras i det samordnade trafiksäkerhetsarbetet. Inom ramen för denna del av trafiksäkerhetspro-

grammet skall bl.a. TSV informera om hastighetsgränser och företa hastighetsmätningar samt NTF under år 1989 försätta den Dämpa farten-kampanj som NTF startade år 1986. Även andra myndigheter kommer att under innevarande och nästa budgetår delta i arbetet för hastighetsanpassning hos trafikanterna. Bl.a. ökar polisen hastighetsövervakningen och gör försök med automatiserad hastighetsövervakning. I de regionala samordningsgrupperna under trafiksäkerhetsrådet prioriteras insatser för förbättrad hastighetsanpassning.

Nämnda informations- och andra åtgärder för att åstadkomma en bättre hastighetsanpassning torde kunna tillgodose motionärernas önskemål varför motionen inte bör föranleda något initiativ av riksdagen utan kan avslås.

Medelsanvisning och inriktning av TSV:s verksamhet

Utskottet tillstyrker regeringens förslag om anslag för och inriktning av verksamheten inom TSV:s här aktuella verksamhetsområden.

3. Anslag C2. Trafiksäkerhetsverket: Bil- och körkortregister m.m.

Anslaget C2. är det andra av de två nya 1 000-kronors förslagsanslag som skall ersätta hittillsvarande tre anslag för medelsanvisning till TSV. Anslaget skall omfatta TSV:s verksamhetsområde Register.

Kommunikationsministern föreslår att målet för TSV:s arbete inom detta verksamhetsområde skall vara att TSV:s informationssystem – dvs. bil-, körkorts- och yrkestrafikregistren – skall tjäna som administrativt stöd för i första hand statens styrning och kontroll av vägtrafiken samt för uppbörd av medel samt att registerverksamheten skall inriktas på att informationssystemens användbarhet fortlöpande skall förbättras som planeringsunderlag för trafiksäkerhetsarbetet.

Intäkterna för verksamhetsområdet Register beräknas nästa budgetår uppgå till 482,9 milj.kr. och kostnaderna till 445,3 milj.kr.

I motionerna framförs inte någon erinran mot regeringens förslag. Däremot framförs ett förslag om sättet för tillhandahållande av uppgifter i bilregistret om en bils ägare.

Tillhandahållande av uppgifter i bilregistret om en bils ägare

Chassinumret eller motsvarande beteckning och registreringsnumret för ett fordon skall enligt bilregisterkungörelsen (1972:599) föras in i bilregistret liksom uppgifter om ägaren (namn och adress m.m.). Sekretess gäller inte för uppgift i bilregistret.

I motion T417 (s) anförs att en person som har brottsligt syfte kan genom förfrågan till bilregistret få uppgift om vem som är ägare till en bil som han avser att stjäla och han kan sedan med denna uppgift skaffa personbevis e.d. beträffande bilägaren och med användande av personbeviset e.d. skaffa sig duplettnycklar till bilen. För att motverka tillgrepp av bilar på detta sätt begär motionären att rutinerna för kontakt med bilregistret skall ändras så att

den som vill ha uppgifter från bilregistret måste vända sig till polisen för att genom dennas förmedling få uppgifterna.

Utskottet har tidigare under riksmötet i betänkandet 1988/89:TU1 (s. 16–18) behandlat en motion med samma syfte som den här aktuella. I den tidigare behandlade motionen begärdes bl.a. att sekretess skulle gälla för uppgift i bilregistret om chassinummer eller motsvarande beteckning och att man skulle slopa gällande krav på att chassinummer eller motsvarande beteckning skall vara angivet på registreringsskylt på bil. Motionen avstyrktes. Utskottet redogjorde för och hänvisade bl.a. till att man inom både motorbranschen och låsmeds företagen verkade för att skärpa kontrollen vid beställning av duplettnyckar för bilar och till ett av rikspolischefen lett projekt Samverkan mot brott vari bl.a. uppmärksammats det i motionen påtalade tillvägagångssättet för biltillgrepp.

Med hänvisning till de sålunda redovisade åtgärderna avstyrker utskottet även den här aktuella motionen.

Medelsanvisning och inriktning av TSV:s verksamhet

Utskottet tillstyrker regeringens förslag om anslag för och inriktning av verksamheten inom TSV:s verksamhetsområde Register.

4. Anslag C3. Bidrag till nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande

NTF hemställde i sin anslagsframställning om 30,2 milj.kr. i bidrag från staten för verksamheten under nästa budgetår. På förslag av kommunikationsministern föreslår regeringen en uppräknig av bidraget till NTF med drygt 4 % i förhållande till bidraget 28,2 milj.kr. för innevarande budgetår, dvs. en uppräknig till 29,4 milj.kr.

I en motion begärs att en del av bidraget till NTF skall användas till stöd för visst alternativt trafiksäkerhetsarbete och i en annan motion att ett större bidrag skall anvisas än det regeringen har föreslagit.

Stöd till visst alternativt trafiksäkerhetsarbete

I motion T258 (vpk) begärs (yrkande 10) att 15 milj.kr. av bidraget till NTF för nästa budgetår skall avskiljas och bilda en fond som skall användas för stöd till alternativt trafiksäkerhetsarbete. Motionärerna avser härmed stöd till sådana föreningar som arbetar för sänkning av hastighetsgränser, för utveckling av kollektivtrafiken och för överföring av godstrafik från landsväg till järnväg och båt.

NTF har räknat med att under nästa budgetår använda ca 17,3 milj.kr för särskilda aktiviteter, ca 25,1 milj.kr. för s.k. basverksamhet och ca 9,4 milj.kr. för försäljningsverksamhet, totalt ca 51,8 milj.kr. Av beloppet för basverksamhet avses ca 11,7 milj. kr. skola användas för regional och lokal verksamhet. Budgetförslaget är slutresultatet av en sammanvägning av olika önskemål om aktiviteter som framförts inom det frivilliga trafiksäkerhetsarbetet. Utskottet är inte berett föreslå att statens bidrag skall användas på sätt som föreslås i motionsyrkandet. Det avstyrks således.

I motion T234 (fp) begärs (yrkande 3) att NTF för nästa budgetår skall få den uppräknings av bidraget som NTF har begärt, dvs. ett bidrag med 30,2 milj. kr.

Utskottet är inte berett att förorda en större uppräknings av bidraget till NTF än den regeringen föreslår, nämligen en uppräknings med 1,2 milj. kr. till 29,4 milj. kr. Motionsyrkandet avstyrks således.

5. Anslag C4. Bidrag till reningsutrustning på nya lastbilar och bussar, m.m.

Vid mitten av 1980-talet beräknade man att fordonstrafiken svarade för två tredjedelar av kväveoxidutsläppen i vårt land. På förslag av regeringen slog riksdagen då fast att kväveoxidutsläppen från svenska källor borde minska med 30 % till år 1995 räknat från 1980 års nivå (prop. 1984/1985:127, JoU 28, rskr. 275). Senare samma år beslutade riksdagen om skärpta krav för avgasrening på personbilar (prop. 1985/86:61, JoU 11, rskr. 101). Beslutet innebar att krav som skulle motsvara gällande federala krav i USA skulle införas i Sverige frivilligt fr.o.m. 1987 års bilmodeller och obligatoriskt fr.o.m. 1989 års modeller. För att stimulera till köp av personbilar som uppfyllde de skärpta avgaskraven sattes försäljningsskatten (accisen) ned på sådana personbilar av 1987 och 1988 års modeller som uppfyllde dessa krav (prop. 1985/86:145, SkU 41, rskr. 237).

Gällande krav på avgasrening av bilar finns i bilavgaslagen (1986:1386). Lagens grundläggande syfte är att förebygga att skador uppstår på människors hälsa och i miljön till följd av utsläpp i luften av avgaser och andra ämnen från bilar och andra motordrivna fordon. Lagen, som är utformad som en ramlag, ger regeringen och underställda myndigheter möjligheter att meddela preciserade och detaljerade föreskrifter. Sådana föreskrifter har meddelats i bilavgasförordningen (1987:586) som kompletteras med föreskrifter av statens naturvårdsverk – i vissa frågor efter samråd med TSV. Föreskrifterna innehåller bl.a. bestämmelser om högsta utsläppsvärden för olika ämnen och om provningsmetoder.

Under förra riksmötet anmälde regeringen – i proposition 1987/88:50 om trafikpolitiken inför 1990-talet (s. 65–68) och proposition 1987/88:85 om miljöpolitiken inför 1990-talet (s. 114–122) – att strävan var att skärpta avgaskrav skulle införas obligatoriskt för lätta lastbilar och bussar fr.o.m. 1992 års modeller samt för tunga lastbilar och bussar fr.o.m. 1994 års modeller. Kraven skulle för båda kategorierna lastbilar och bussar i stort motsvara de krav som avsågs gälla federalt i USA för 1990 års modeller. De obligatoriska kraven borde emellertid enligt regeringen föregås av två år av frivillig tillämpning, varför köpare av nya bussar och lastbilar borde stimuleras att anskaffa fordon som uppfyller de skärpta avgaskraven genom ett ekonomiskt stöd inom en sammanlagd bidragsram av 450 milj. kr. Bidraget skulle administreras av TSV. Riksdagen hade inte något att erinra (TU 1987/88:23 s. 8–9, rskr. 324 resp. JoU 1987/88:23 s. 87–88, rskr. 373).

Då – såsom sålunda har förutskickats – ett system med bidrag till

reningsutrustning på lätta lastbilar och bussar avses skola gälla för 1990 och senare års modeller och därför bör träda i kraft den 1 juli 1989, då 1990 års modeller börjar introduceras, föreslås i budgetpropositionen att riksdagen för nästa budgetår under ett förslagsanslag till Bidrag till reningsutrustning på nya lastbilar och bussar skall anvisa 112,5 milj. kr. för bidrag till köpare av lätta bussar och lastbilar som uppfyller kommande obligatoriska avgaskrav. Det föreslås att kostnaderna för TSV:s administration av bidraget och AB Svensk Bilprovningens kostnader i sammanhanget också skall betalas från anslaget. För tunga fordon förutsätts bidrag skola utgå för 1992 och senare års modeller.

Kommunikationsministern anmäler att han samt miljö- och energiministern avser att återkomma till regeringen med förslag om föreskrifter om skärpta avgaskrav för lastbilar och bussar, om bidragets omfattning i tiden, årsmodeller samt om bidragens storlek för olika fordon m.m.

Någon erinran mot den föreslagna medelsanvisningen har inte framförts i motionerna. Däremot har ett motionsförslag framförts om bidrag till byte av dieselmotorer.

Fråga om bidrag till motorbyte i dieselmotordrivna lastbilar och bussar

I motion T215 (c) begärs (yrkande 6) att bidrag skall utgå till byte av motorer i fordon som drivs med dieselmotorer.

I anslutning till att trafikutskottet i betänkandet TU 1987/88:23 (s. 8–9) och jordbruksutskottet i betänkandet JoU 1987/88:23 (s. 89) redovisade regeringens avsikt beträffande skärpning av avgaskraven för lastbilar och bussar avstyrkte utskotten motionsförslag som var likartade med det nu aktuella. Båda utskotten erinrade om att – när det gäller bussar – bidrag inom en ram av 85 milj. kr. avsågs kunna utgå till investeringar i trafikmedel m.m. i lokal och regional kollektiv persontrafik som främjar miljö, samordning och energieffektivitet från reservationsanslaget Byggande av länstrafikanläggningar för budgetåret 1988/89 (prop. 1987/88:50 s. 68, 260 och 380, TU 20 s. 29–32). I budgetpropositionen föreslås att 85 milj. kr. anvisas för bidrag till investeringar i trafikmedel m.m. även för nästa budgetår under reservationsanslaget Byggande av länstrafikanläggningar.

Bestämmelser om bidrag till sådana investeringar har meddelats i förordningen (1988:933) om statsbidrag till vissa investeringar som rör kollektiv persontrafik. Transportrådet har meddelat allmänna råd (1988:2) om tillämpningen av förordningen. Statsbidraget, som utgår till kommuner och trafikhuvudmän, lämnas i mån av tillgång på anslagna medel med 50 % av kostnaderna för bidragsberättigade åtgärder. Bidrag kan lämnas bl.a. för såväl nyanskaffning som upprustning av äldre rullande materiel. Villkor för bidrag är bl.a. att förutskickade avgaskrav på tunga fordon uppfylls. Ansökningar om bidrag prövas av länsstyrelsen. Transportrådet betalar ut bidragen.

Även när det gäller det nu aktuella motionsyrkandet får utskottet erinra om den möjlighet som sålunda finns för bidrag till upprustning av äldre bussar.

Man torde kunna räkna med att möjlighet till bidrag från det nu föreslagna

här aktuella anslaget kan komma att finnas, om byte av dieselmotor m.m. på en lastbil eller buss görs så att lastbilen resp. bussen i alla avseenden uppfyller de skärpta avgaskraven på en ny lastbil resp. buss.

Med hänsyn till det anförda synes motionsförslaget inte böra föranleda något initiativ av riksdagen. Det avstyrks sålunda.

Medelsanvisning

Utskottet tillstyrker den i budgetpropositionen föreslagna medelsanvisningen.

6. Anslag C5. Bidrag till reningsutrustning på äldre personbilar, m.m.

På förslag av jordbruksutskottet i betänkandet JoU 1987/88:23 (s. 90–91) gav riksdagen (rskr. 373) under förra riksmötet regeringen till känna att avgasrening på begagnade bilar borde stimuleras. Jordbruksutskottet anförde att den bilpark som finns i dag kommer under många år att släppa ut kväveoxider i betydande omfattning. Även om blott en del av dessa bilar kan förses med katalytisk avgasrening och även om denna rening inte kan bli lika effektiv som den som krävs enligt bilavgaslagen (1986:1386) för nya bilar, var det enligt utskottets mening angeläget att de åtgärder vidtogs som är möjliga för att nedbringa utsläppen. Med hänsyn härtill fann utskottet att ett stöd med 1 000 kr. per bil borde kunna utgå till bilägare som låter installera reningsutrustning som medför en 40-procentig minskning av utsläppen.

I årets budgetproposition föreslås med hänvisning till nämnda beslut av riksdagen att 50 milj.kr. skall anvisas för nästa budgetår till bidrag till reningsutrustning på äldre personbilar under ett särskilt anslag härför.

Kommunikationsministern anför bl.a. att det i huvudsak endast är bilar som redan kan köras på blyfri bensin som blir aktuella för installation av ny reningsutrustning och att bidraget – 1 000 kr. per bil – bara till en del kommer att täcka den totala kostnaden för bilägaren.

TSV avses administrera bidraget. Regeringen har enligt kommunikationsministern uppdragit åt statens naturvårdsverk att utarbeta föreskrifter för godkännande m.m. av avgasrenande utrustning, och verket skall lämna förslag i sådan tid att föreskrifter kan börja tillämpas den 1 juli 1989. Kommunikationsministern anmäler att han samt miljö- och energiministern avser att återkomma till regeringen med förslag till de författningsändringar m.m. som behövs.

Kommunikationsministern beräknar kostnaderna för bidrag under nästa budgetår till 50 milj.kr., vilket beräknas räcka för ca 50 000 bilar. Han förordar att TSV:s kostnader för administration av bidraget samt AB Svensk Bilprovnings kostnader i sammanhanget skall betalas från det föreslagna anslaget.

I sex motioner framförs förslag med anknytning till propositionsförslaget, nämligen förslag om villkor för bidrag och om storleken av medelsanvisning under anslaget.

I motion T447 (m) begärs (yrkande 5) att det inte skall krävas att viss teknik används för avgasreningen för att bidrag skall utgå.

I gällande bilavgasbestämmelser ställs krav på att utsläppen av vissa ämnen inte överstiger vissa värden men inte krav på att biltillverkare skall använda en viss teknik för att uppnå avgasreningen. Det finns därför inte någon anledning tro att krav på viss teknik skall användas för avgasreningen för att här aktuella bidrag skall kunna utgå. Något initiativ av riksdagen med anledning av motionsyrkandet synes inte vara påkallat. Motionsyrkandet avstyrks sålunda.

Användande av system med vissa kemikalier för avgasrening, m.m.

I motion Jo838 (mp) begärs (yrkande 1) att bidrag skall få utgå vid användande av system för avgasrening som bygger på att ämnen tillförs bränsle-luftblandningen för motorn dock under förutsättning att det kan dokumenteras att reningen därigenom blir bättre än vad som annars skulle vara fallet (yrkande 1). Motionärerna omnämner att Lemi AB; Hisings-Backa, har lanserat ett sådant system. Vidare begär motionärerna (yrkande 2) att bidrag skall få utgå med upp t.o.m. 1 500 kr. per bil vid användande av sådant system för avgasrening.

Fråga om användande av AB Lemis system för avgasrening har prövats inom ramen för nuvarande avgasbestämmelser. Statens naturvårdsverk har sålunda genom beslut år 1986 och 1988 avslagit en ansökan av Lemi AB om undantag från gällande avgasbestämmelser för installation av Lemi-systemet i begagnade bilar. Regeringen avtog i september 1988 ett överklagande av verkets beslut.

Enligt detta ärende innebär Lemi-systemet i korthet att en delström av insugningsluften till motorn passerar en behållare med väteperoxidlösning. Den därigenom befuktade luften påstås förbättra förbränningen i motorn och därmed minska utsläpp av avgasföreningar.

Naturvårdsverket anförde i ärendet bl.a. att bilavgasbestämmelsernas miljöeffekt framför allt tryggas genom det ansvar för bilens avgasrening som åvilar den som har avgascertificerat bilen. Dispens för reningsutrustning av det aktuella slaget skulle enligt verket urholka ansvarsprinciperna i bestämmelserna, och väsentliga miljöeffekter skulle gå förlorade. Verket anförde vidare att det av Lemi AB redovisade underlaget var otillräckligt för att bedöma systemets funktion.

Den 6 oktober 1988 framställdes till miljö- och energiministern en interpellation (1988/89:6) om åtgärder för att möjliggöra att Lemi-systemet skulle kunna utnyttjas på den svenska marknaden. I svar den 17 oktober 1988 (prot. 1988/89:17, 14 §) anförde energi- och miljöministern bl.a. att riksdagen och regeringen formulerade målen för miljöpolitiken men att det inte var en uppgift för riksdagen och regeringen att värdera miljöeffekten av speciella utsläpps begränsande tekniker. Den uppgiften åvilade, framhöll miljö- och energiministern, främst naturvårdsverket. I svaret redogjorde hon bl.a. för den gjorda dispensprövningen avseende Lemi-systemet.

Det är inte en uppgift för riksdagen att bedöma vilka metoder för avgasrening på äldre personbilar som bör berättiga till bidrag från det föreslagna nya anslaget. Avgasreningen på nya bensenmotordrivna personbilar bygger på användning av katalysatorer. I motionen förespråkas ett system för avgasrening av äldre personbilar som innebär att kemikalier tillsätts insugningsluften. Det torde även finnas andra metoder genom vilka man kan uppnå begränsningar av skadliga utsläpp från personbilarna. För att emellertid användningen av en viss metod för avgasrening på äldre personbilar – t.ex. den i motionen förespråkade metoden – skall kunna berättiga till bidrag måste som ett förstahandsvillkor gälla att den avgasreningseffekten är tillräcklig och bestående samt har visats på ett tillfredsställande sätt.

Som nämnts har statens naturvårdsverk fått i uppdrag att utarbeta föreskrifter för godkännande m.m. av installationer av sådan avgasrening utrustning för äldre personbilar som bör berättiga till bidrag. Utskottet utgår från att verkets överväganden bl.a. omfattar den metod som motionärerna förespråkar.

I avvaktan på förutskickade föreskrifter i ämnet avstyrker utskottet yrkande 1 i motionen. Härav följer att utskottet också avstyrker yrkande 2 i motionen.

Utformningen av bidragsbestämmelser

I motion T914 (fp) begärs (yrkande 1) att bestämmelserna om bidrag till reningsutrustning på äldre personbilar skall bli enkla och obyråkratiska för att bilägarna inte skall avskräckas från att utnyttja möjligheten till bidrag.

Någon anledning att tro att bidragsbestämmelserna i sig kommer att avhålla någon bilägare från att söka bidrag torde inte finnas. Motionsyrkandet kan därför avslås.

Bidragsbeloppet

I motion Jo807 (m) begärs att bidrag skall få utgå med mera än 1 000 kr. per bil. För att man skall uppnå för miljön nödvändiga effekter är det enligt motionärerna viktigt med ett större bidrag.

Utskottet kan inte biträda motionsförslaget vilket sålunda avstyrks.

Medelsanvisning

I motionerna T235 (mp) yrkande 6 och T446 (mp) begärs att riksdagen under det nya anslaget skall anvisa 50 milj.kr. mera än vad regeringen har föreslagit, dvs. 100 milj.kr.

Utskottet är inte berett förorda större medelsanvisning än den som regeringen har föreslagit. Utskottet tillstyrker således regeringens förslag och avstyrker motionsyrkandena.

7. Avgasrening m.m. för direktimporterade bilar

Utan att vara registrerat får en bil inte brukas. För godkännande vid registreringsbesiktning eller vid typbesiktning krävs bl.a. att bilen uppfyller kraven i bilavgaslagstiftningen. Kraven är strängare för senare årsmodeller

av bilarna än för tidigare årsmodeller. För bilar av 1989 eller senare års modell gäller de strängaste kraven. För denna kategori bilar gäller bl.a. följande. Det bör nämnas att kraven för närvarande inte gäller för bilar med en totalvikt över 3 500 kg. Bilar av 1989 års modell började introduceras på marknaden i juli 1988.

En bil för bensen-, motorgas- eller dieseldrift skall omfattas av ett avgascertifikat och ett intyg av tillverkaren om att bilen överensstämmer med det godkända certifierade utförandet. Vidare skall tillverkaren gentemot bilägaren ha åtagit sig att intill dess bilen har körts mer än 80 000 km eller är äldre än fem år kostnadsfritt avhjälpa brister i anordningarna för avgasrening om bilen vid myndighetskontroll visar sig inte uppfylla kraven enligt bilavgaslagstiftningen m.m. I fråga om fordon som har tillverkats utomlands svarar tillverkarens ställföreträdare här för förpliktelseerna enligt nämnda lagstiftning m.m.

Om bilen tas in genom s.k. direktimport kan bilen godkännas under vissa förutsättningar. I vissa tekniska avseenden är kraven mindre stränga än för de bilar som marknadsförs av tillverkaren eller dennes generalagent. Normalt gäller emellertid att kravet på godtagbar avgasrening skall vara uppfyllt. Detta skall styrkas *antingen* genom intyg av tillverkaren eller dennes ställföreträdare i Sverige *eller* genom intyg utfärdat av AB Svensk Bilprovning från en särskild kontroll (mot avgift som bilägaren får stå för) vilken visar att identifierad bil och motor från avgasreningssynpunkt överensstämmer med en angiven fordonstyp i angiven s.k. motorfamilj som har godkänts i Sverige. Bilen omfattas inte av tillverkarens särskilda åtagande beträffande avhjälpan av brister utan bilägaren får själv stå för att bilen uppfyller kraven.

Direktimporten av bilar har ökat kraftigt. Med bortseende från bilar som importerats som flyttsaker omfattade direktimporten av bilar för eget bruk år 1986 ca 2 780 bilar, år 1987 ca 5 410 bilar och år 1988 ca 11 200 bilar. Det förekommer att en och samma person under ett år direktimporterar flera bilar. Inom TSV övervägs en begränsning av möjligheten direktimportera bilar så att en och samma person får direktimportera endast en bil per år.

I motion T914 (fp) framförs ett yrkande (yrkande 2) som syftar till att en utredning skall ske om möjligheterna att ålägga biltillverkaren ansvar i ovannämnda hänseenden för direktimporterade bilar. Enligt motionärerna är direktimport av bilar vanlig, och anledningen är att bilarna därigenom kan köpas till lägre pris än vid köp på bilmarknaden i Sverige.

På förslag av jordbruksutskottet i betänkandet JoU 1987/88:23 (s. 88) avslog riksdagen under förra riksmötet ett motionsförslag som hade med det här aktuella närliggande syfte. Trafikutskottet är inte heller berett att tillstyrka det nu aktuella motionsförslaget. Det avstyrks således.

Utskottet hemställer

Trafiksäkerhetsverkets (TSV:s) styrning, organisation och ekonomi, m.m.

1. beträffande *TSV:s styrning, organisation och ekonomi, m.m.* att riksdagen med bifall till regeringens förslag i proposition 1988/89:100 bilaga 8
 - a) godkänner att ett treårigt budgetsystem införs,
 - b) godkänner att TSV:s verksamhet helt avgiftsfinansieras och godkänner de i propositionen förordade riktlinjerna för avgiftsfinansieringen,
 - c) godkänner de i propositionen förordade ramarna för verksamheten inom TSV,
 - d) godkänner vad i propositionen har anförts om inleverans av TSV:s intäkter och bemyndigar regeringen att besluta om avvikelse härifrån,
 - e) godkänner att underskottet i startbalansen avvecklas på det sätt som har föreslagits i propositionen,
 - f) godkänner att medel får överföras mellan de nya anslagen C1. och C2. i enlighet med vad som har anförts i propositionen,
 - g) godkänner den i propositionen förordade organisationen för den trafikmedicinska verksamheten,
 - h) godkänner de i propositionen förordade riktlinjerna för stöd till de allmänna ombuden,

Anslag till TSV och bidrag till nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF), m.m.

2. beträffande *en informationskampanj om hastighetsgränserna* att riksdagen avslår motion 1988/89:T222 yrkande 6,
3. beträffande *TSV:s verksamhetsområden Samordning, Trafikmiljö, Fordon och Trafikant* att riksdagen med bifall till regeringens förslag i proposition 1988/89:100 bilaga 8
 - a) till *Trafiksäkerhetsverket: Samordning, Trafikmiljö, Fordon och Trafikant* för budgetåret 1989/90 anvisar ett förslagsanslag på 1 000 kr.,
 - b) godkänner den i propositionen förordade inriktningen av verksamheten inom verksamhetsområdena Samordning, Trafikmiljö, Fordon och Trafikant,
4. beträffande *tillhandahållande av uppgifter från bilregistret* att riksdagen avslår motion 1988/89:T417,
5. beträffande *TSV:s verksamhetsområde Register* att riksdagen med bifall till regeringens förslag i proposition 1988/89:100 bilaga 8
 - a) till *Trafiksäkerhetsverket: Bil- och körkortregister m.m.* för budgetåret 1989/90 anvisar ett förslagsanslag på 1 000 kr.,
 - b) godkänner den i propositionen förordade inriktningen av verksamheten inom verksamhetsområdet Register,

6. beträffande *stöd till visst alternativt trafiksäkerhetsarbete*

att riksdagen avslår motion 1988/89:T258 yrkande 10,

7. beträffande *bidrag till NTF*

att riksdagen med bifall till regeringens förslag i proposition 1988/89:100 bilaga 8 och med avslag på motion 1988/89:T234 yrkande 3 till *Bidrag till nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande* för budgetåret 1989/90 anvisar ett anslag på 29 400 000 kr.,

Bidrag till reningsutrustning på nya lastbilar och bussar, m.m.

8. beträffande *bidrag till motorbyte i dieselmotordrivna lastbilar och bussar*

att riksdagen avslår motion 1988/89:T215 yrkande 6,

9. beträffande *bidrag till reningsutrustning på nya lastbilar och bussar*

att riksdagen med bifall till regeringens förslag i proposition 1988/89:100 bilaga 8 till *Bidrag till reningsutrustning på nya lastbilar och bussar* för budgetåret 1989/90 anvisar ett förslagsanslag på 112 500 000 kr.,

Bidrag till reningsutrustning på äldre personbilar, m.m.

10. beträffande *krav på viss teknik för avgasrening*

att riksdagen avslår motion 1988/89:T447 yrkande 5,

11. beträffande *användande av Lemi-systemet o.d. för avgasrening*

att riksdagen avslår motion 1988/89:Jo838.

12. beträffande *utformningen av bidragsbestämmelser*

att riksdagen avslår motion 1988/89:T914 yrkande 1,

13. beträffande *bidragsbeloppet*

att riksdagen avslår motion 1988/89:Jo807,

14. beträffande *bidrag till reningsutrustning på äldre personbilar*

att riksdagen med bifall till regeringens förslag i proposition 1988/89:100 bilaga 8 och med avslag på motionerna 1988/89:T235 yrkande 6 och 1988/89:T446 till *Bidrag till reningsutrustning på äldre personbilar* för budgetåret 1989/90 anvisar ett förslagsanslag på 50 000 000 kr.,

15. beträffande *avgasreningskrav m.m. för direktimporterade bilar*

att riksdagen avslår motion 1988/89:T914 yrkande 2.

Stockholm den 14 mars 1989

På trafikutskottets vägnar

Birger Rosqvist

Närvarande: Birger Rosqvist (s), Rolf Clarkson (m), Ove Karlsson (s), Olle Östrand (s), Kenth Skårvik (fp), Sven-Gösta Signell (s), Görel Bohlin (m), Margit Sandéhn (s), Rune Johansson (s), Sten-Ove Sundström (s), Sten Andersson i Malmö (m), Elving Andersson (c), Roy Ottosson (mp), Jarl Lander (s), Anders Castberger (fp), Rune Thorén (c) och Jan Strömdahl (vpk).

1. En informationskampanj om hastighetsgränserna (mom. 2)

Kenth Skårvik (fp), Elving Andersson (c), Roy Ottosson (mp), Anders Castberger (fp), Rune Thorén (c) och Jan Strömdahl (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 7 börjar med "Det är" och på s. 8 slutar med "kan avslås" bort ha följande lydelse:

Det är som motionärerna framhåller mycket angeläget med hänsyn till trafiksäkerheten och miljön att en omfattande informationskampanj om vikten av hastighetsanpassning sker inför sommarsäsongen 1989. Som motionärerna föreslår bör TSV och statens naturvårdsverk få i uppdrag att genomföra en sådan kampanj.

Vad utskottet sålunda anfört bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 2 bort ha följande lydelse:

2. beräffande *en informationskampanj om hastighetsgränserna* att riksdagen med bifall till motion 1988/89:T222 yrkande 6 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

2. Stöd till visst alternativt trafiksäkerhetsarbete (mom. 6)

Jan Strömdahl (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 9 börjar med "NTF har" och slutar med "avstyrks således" bort ha följande lydelse:

Som framhålls i motionen måste det grundläggande målet för trafiksäkerhetsarbetet vara att tillgodose människans behov av att leva i ett så trafiksäkert samhälle som möjligt, vilket bl.a. kräver sänkta hastigheter, utveckling av kollektivtrafiken och överföring av godstrafik från landsväg till järnväg och båt. Många frivilliga miljö- och trafikföreningar arbetar redan för att vinna gehör för sådana krav och därmed för en bättre trafiksäkerhet men har knappa resurser för arbetet. Av bidraget till NTF för nästa budgetår bör därför 15 milj. kr. avsättas till en fond som NTF skall använda till stöd för sådana föreningar som verkar för detta slag av alternativt trafiksäkerhetsarbete.

Vad utskottet sålunda anfört om stöd till visst alternativt trafiksäkerhetsarbete bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 6 bort ha följande lydelse:

6. beträffande *stöd till visst alternativt trafiksäkerhetsarbete* att riksdagen med bifall till motion 1988/89:T258 yrkande 10 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

3. Bidrag till NTF (mom. 7)

Kenth Skårvik och Anders Castberger (båda fp) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 10 börjar med "Utskottet är" och slutar med "avstyrks således" bort ha följande lydelse:

Det frivilliga trafiksäkerhetsarbetet är mycket värdefullt och angeläget. NTF bör därför få det bidrag som NTF har anhållit om för nästa budgetår. Motionsförslaget tillstyrks således.

dels att utskottets hemställan under 7 bort ha följande lydelse:

7. *beträffande bidrag till NTF*

att riksdagen med anledning av regeringens förslag i proposition 1988/89:100 bilaga 8 och med bifall till motion 1988/89:T234 yrkande 3 till *Bidrag till nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande* för budgetåret 1989/90 anvisar ett anslag på 30 200 000 kr.,

4. Bidrag till motorbyte i dieselmotordrivna lastbilar och bussar (mom. 8)

Elving Andersson (c), Roy Ottosson (mp), Rune Thorén (c) och Jan Strömdahl (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 11 börjar med "Även när" och på s. 12 slutar med "avstyrks sålunda" bort ha följande lydelse:

Medlen som har anvisats till investeringar i trafikmedel i lokal och regional kollektiv persontrafik som främjar miljö, samordning och energieffektivitet avser ett begränsat slag av fordon och är dessutom knappt tilltagna. De medel som föreslås anvisade till bidrag till reningsutrustning på nya lastbilar och bussar bör få användas även för motorbyte i dieselmotordrivna lastbilar och bussar. Det bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 8 bort ha följande lydelse:

8. *beträffande bidrag till motorbyte i dieselmotordrivna lastbilar och bussar*

att riksdagen med bifall till motion 1988/89:T215 yrkande 6 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört.

5. Bidrag till reningsutrustning på nya lastbilar och bussar (mom. 9)

under förutsättning av bifall till reservation 4

Elving Andersson (c), Roy Ottosson (mp), Rune Thorén (c) och Jan Strömdahl (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 12 börjar med "Utskottet tillstyrker" och slutar med "föreslagna medelsanvisningen" bort ha följande lydelse:

Utskottet har i det föregående förordat att bidrag från det i budgetpropositionen föreslagna anslaget C4. Bidrag till reningsutrustning på nya bilar och bussar bör få utgå även till byte av motorer i befintliga dieselmotordrivna lastbilar och bussar. Anslaget bör därför benämnas Bidrag till reningsutrustning på lastbilar och bussar. Den i budgetpropositionen föreslagna storleken på medelsanvisningen föranleder inte någon erinran från utskottets sida.

dels att utskottets hemställan under 9 bort ha följande lydelse:

1988/89:TU13

9. beträffande *bidrag till reningsutrustning på nya lastbilar och bussar*

att riksdagen med anledning av regeringens förslag i proposition 1988/89:100 bilaga 8 till *Bidrag till reningsutrustning på lastbilar och bussar* för budgetåret 1989/90 anvisar ett förslagsanslag på 112 500 000 kr.,

6. Användande av Lemi-systemet o.d. för avgasrening (mom. 11)

Roy Ottosson (mp) och Jan Strömdahl (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 13 börjar med "Fråga om" och på s. 14 slutar med "i motionen" bort ha följande lydelse:

Riksdagen bör redan nu – såsom föreslås i motionen – uttala att en reningsmetod som bygger på principen att ämnen tillförs bränsle-luftblandningen för motorn bör berättiga till bidrag om det nöjaktigt kan dokumenteras att rening genom denna metod blir bättre än vad som annars skulle vara fallet samt att bidrag skall kunna utgå med högst 1 500 kr. per bil vid användande av sådan metod.

Vad utskottet sålunda anfört om Lemisystemet o.d. för avgasrening bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 11 bort ha följande lydelse:

11. beträffande *användande av Lemi-systemet o.d. för avgasrening* att riksdagen med bifall till motion 1988/89:Jo838 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

7. Bidrag till reningsutrustning på äldre personbilar (mom. 14)

Roy Ottosson (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 14 börjar med "Utskottet är" och slutar med "avstyrker motionsyrkandena" bort ha följande lydelse:

Utskottet instämmer med motionärerna i att en bidragsram på 50 milj.kr. är alltför begränsad. Såsom föreslås i motionerna bör 100 milj.kr. anvisas för ändamålet.

dels att utskottets hemställan under 14 bort ha följande lydelse:

14. beträffande *bidrag till reningsutrustning på äldre personbilar* att riksdagen med anledning av regeringens förslag i proposition 1988/89:100 bilaga 8 och med bifall till motionerna 1988/89:T235 yrkande 6 och 1988/89:T446 till *Bidrag till reningsutrustning på äldre personbilar* för budgetåret 1989/90 anvisar ett förslagsanslag på 100 000 000 kr.,

1. Stöd till visst alternativt trafiksäkerhetsarbete (mom. 6)

Roy Ottosson (mp) anför:

Miljöpartiet de gröna anser att trafiksäkerhetsarbetet i större utsträckning måste inriktas mot att stimulera de trafiksäkrare trafikslagen på de trafikfarligas bekostnad. Det betyder att kollektivtrafiken och spårbundna transporter i synnerhet bör gynnas. Såväl gods- som persontrafik bör överföras från väg till järnväg. Ett annat viktigt inslag i trafiksäkerhetsarbetet bör vara att arbeta för sänkta hastigheter såväl på landsbygden som i tätorter.

Vi i miljöpartiet motsätter oss inte anslaget till NTF i dagsläget. Men verksamheten bör ses över såväl vad gäller eventuella anslag till andra organisationer som verkar för ett trafiksäkrare samhälle, som NTF:s fortsatta roll i trafiksäkerhetsarbetet. Vi i miljöpartiet har för avsikt att återkomma med förslag om detta till nästa allmänna motionstid.

2. Användande av Lemi-systemet o.d. för avgasrening (mom. 11)

Rolf Clarkson (m), Kenth Skårvik (fp), Görel Bohlin (m), Sten Andersson i Malmö (m), Elving Andersson (c), Anders Castberger (fp) och Rune Thorén (c) anför:

Avgasreningskraven skärptes för bensin- och motorgasdrivna bilar fr.o.m. 1976 års modell och skärptes ytterligare för sådana bilar fr.o.m. 1989 års modell, för vilka i princip krävs katalysatorer. Motionärerna är missnöjda med att en bil med Lemi-systemet för avgasrening fr.o.m. 1976 års modell inte godkänns från avgasreningssynpunkt medan en bil enligt motionärerna kan godkännas, om avgasreningen sker genom att avgaser återförs till motorns förbränningsrum.

Vi har förståelse för motionärernas missnöje, då man svårigen kan förstå att en metod för rening som bygger på annan teknik än den "etablerade" inte skall kunna godkännas, om metoden har gynnsam effekt.

Vid övervägandena om villkor för det nya bidraget till reningsutrustning på äldre personbilar måste man vara öppen för att olika reningsmetoder finns. Det som bör vara utslagsgivande måste vara att en viss metod har effekt, inte att den bygger på viss teknik.

