

Motion till riksdagen

1987/88: T65

av Ingemar Eliasson m. fl. (fp)

om trafikpolitiken inför 1990-talet

(prop. 1987/88:50)

En modern trafikpolitik

Goda kommunikationer är en förutsättning för utveckling. Att människor och gods kan färdas snabbt och effektivt mellan olika landsdelar är närmast en självklarhet i en välfärdsstat. Att människor skall kunna hålla kontakt och träffas också om avstånden är långa är viktigt också av rent mänskliga orsaker.

Den moderna informationsteknologien innebär att budskap kan färdas sekunds snabbt över mycket stora avstånd. Paradoxalt nog har utvecklingen på datakommunikationsområdet, ofta beskriven som en process mot decentralisering där transporter ersätts av telekommunikation, samtidigt skapat ökat behov av direkta möten mellan människor. Den teletekniska utvecklingen har visserligen reducerat de fysiska avståndens betydelse, men betydelsen av direkta personkontakter och därmed närhet i tid och rum har ökat. Nyskapande verksamhet och kreativa processer mellan människor ställer stora krav på närhet. Att industrisamhället gradvis blir ett tjänstesamhälle innebär alltså inte att vi kan sänka våra ambitioner på trafikpolitikens område. Det ställer tvärtom nya krav. Det är hög tid att Sveriges infrastruktur och transportsystem utrustas för 2000-talets krav.

Trafikpolitikens mål

I juni 1979 fattade riksdagen, på förslag av folkpartiregeringen, beslut om en ny trafikpolitik. Alla partier ställde sig bakom grunddragen i denna politik. Beslutet innebar att en samhällsekonomisk grundsyn skall vara vägledande på det trafikpolitiska området. Den nu aktuella trafikpolitiska propositionen bygger vidare på 1979 års beslut. Målen för trafikpolitiken är enligt regeringens proposition att erbjuda individer och näringsliv i hela Sverige en effektiv, säker och miljövänlig trafikförsörjning, till lägsta möjliga samhällsekonomiska kostnader. Folkpartiet instämmer i denna målbeskrivning. En liberal trafikpolitik skall dessutom erbjuda valfrihet för individen.

I dessa mål bör också ligga en strävan att skapa samordning mellan trafikslagen. En individ skall utan stora anslutningsproblem och orimliga väntetider kunna ta sig från i stort sett vilken ort som helst till en annan i Sverige. Detta ställer till exempel krav på goda markkommunikationer och ordentliga parke-

ringsmöjligheter vid flygterminaler och järnvägsstationer och flexibilitet i utbudet av kombinerade transporttjänster.

Den samhällsekonomiska grundsynen tar sig bl. a. uttryck i två huvudtankar. Den ena gäller investeringarna inom trafikområdet och den andra avgifterna.

Investeringsbeslut i trafiksystem bestämmer ofta för flera decennier framåt hur gods och personer kommer att färdas. Det är därför extra viktigt att trafikinvesteringar sker med ett tillfredsställande samhällsekonomiskt beslutsunderlag, där alla intäkter och alla kostnader över tiden vägs samman. I det sammanhanget måste även sådana kostnader och intäkter som är svåra att kvantifiera vägas in, t. ex. miljöpåverkan, trafiksäkerhet och regionala effekter.

De rörliga avgifterna i trafiken bör i princip avspegla marginalkostnaderna för det valda transportmedlet. Det innebär att varje resa eller godstransport skall belastas med den extra rörliga kostnad som en trafikant orsakar genom sitt beslut att resa, eller som det innebär att frakta en viss mängd gods. Det är i det sammanhanget viktigt att inte endast de prissatta merkostnaderna (t. ex. bensinutgiften vid bilfärd) beaktas, utan även miljöpåverkan, trängseffekter och eventuellt ökade risker i trafiken. Huvudtanken är alltså att varje trafikslag och varje trafikant skall bära sina egna samhällsekonomiska marginalkostnader.

Om de samhällsekonomiska kostnaderna på detta sätt inkluderas i priset för respektive färdssätt, får trafik konsumenterna en riktig information om de kostnader de orsakar samhället i vid bemärkelse.

Huvudmannskap och ansvar

Ansvaret för samhällets infrastruktur bör åvila staten. Det är staten som skall samordna besluten om de ofta genomgripande infrastrukturella investeringarna och det är staten som skall se till att de trafikpolitiska målen förverkligas.

Däremot är en större flexibilitet i frågor om finansiering och drift nödvändig. Det är inte alltid möjligt eller önskvärt att via skatteintäkter finansiera i och för sig angelägna investeringar i infrastruktur. Vi anser att privata företag och konsortier bör kunna anlitas och nya former för hel eller delvis icke-statlig finansiering prövas. Rätten att ta vägavgifter möjliggör en sådan finansiering. Ett företag kan också ha intresse av att en vägsträcka byggs tidigare än planerat och därför vara beredd att finansiera denna. Staten kan sedan leasa av företaget under ett antal år. Metoden förutsätter att Vägverket bereder utrymme för leasingkostnaden inom driftsanslaget. Denna finansieringsmodell bör kunna prövas för hamnutbyggnad, broar och vägavsnitt.

Samma resonemang gäller driften på redan existerande infrastruktur. Ett större mått av entreprenadförfarande skulle bidra till konkurrens och ökad effektivitet. Det finns redan idag exempel på att företag eller kommuner sköter driften av tågtrafiken på vissa sträckor, medan SJ fortfarande äger spåren

(Stockholms läns landstings pendeltåg, Aseas egna vagnar mellan Västerås och Stockholm). Vi anser att sådana initiativ bör utnyttjas och släppas fram i större utsträckning. Det kan gälla t. ex. enskilt ägande av en eller flera vagnar, att ett företag hur vagnar av SJ för att trafikera viss sträcka, att företag ansvarar för hela driften på vissa sträckor etc., eller mellanformer av dessa. Chanserna att efterfrågan på transporttjänster verkligen tillgodoses med denna typ av flexibla lösningar ökar avsevärt jämfört med om staten skall stå för såväl infrastruktur som all drift.

Länstrafikbolagens huvuduppgift blir med denna modell att handha upphandlingen av transporttjänster. Genom att skilja producentrollen från inköpsrollen uppnås flera syften: om bolagen inte har egna monopol ökar möjligheterna att uteslutande se till den bästa lösningen ur konsumentens synvinkel. Med konkurrens mellan de trafikbolag som erbjuder sina tjänster minskar kostnaderna. Vi anser inte att det bör vara meningen att länstrafikbolagen nödvändigtvis upphandlar all busstrafik eller tågtrafik i ett län hos samma företag. Om flera mindre och större trafikföretag vill komma in på marknaden och slåss om kunderna skall de få göra det på samma villkor. Det erbjuder rättvisare villkor för företagandet i branschen. När länsbolagen sköter upphandling i stället för att producera tjänsterna själva minskar deras och därmed skattebetalarnas kostnader; administrationerna kan bantas, kapital behöver inte bindas i egna fordon osv. På de sträckor och tider det är svårt att få lönsam trafik anser vi det naturligt att länsbolagen använder driftbidrag för att se till att nödvändig trafik ändå kommer till stånd.

De flesta länsbolagen upphandlar i själva verket redan idag transporttjänster externt. Vi anser att metoden bör få en större utbredning, och prövas även inom områden där det ännu är ovanligt eller inte alls förekommer.

För att trafikanterna skall erbjudas en god service också över länsgränserna, är det nödvändigt att länstrafikbolagen samarbetar interregionalt.

Länstrafikbolagens styrelser bör få en sådan sammansättning att allmänhetens insyn tillgodoses och politiskt ansvar kan utkrävas.

Miljöförbättringar

Trafiken utgör en av de dominerande källorna till luftföroreningar. Trafikpolitiken blir därmed nära sammanflätad med miljöpolitiken. Problemen är störst i tätorterna men betydligt mindre i glesbygden där biltätheten är låg och avgasutsläppen små.

Avgaserna från fordonstrafiken innehåller en lång rad ämnen med effekter på människors hälsa och på miljön. Långtifrån alla är ens klarlagda. Kolväten, dioxiner, partikulära föroreningar som bly, damm och sot är några av de ämnen som orsakar problem. Dessutom skapar vägtrafiken bullerproblem i tätorter och längs stora vägar, liksom flygtrafiken gör det kring de största flygplatserna.

Cirka 70 procent av alla kväveutsläpp i luften i Sverige kommer från andra länder och är därför svåra att åtgärda i vårt land. Detta innebär emellertid inte att vi för ett ögonblick får passiviseras i våra ansträngningar att skapa en så

ren miljö som möjligt: dels kan vi fortfarande påverka de återstående 30 procenten av luftföroreningarna, dels måste vi i Sverige genom att vara förebild försöka influera våra grannländer till skärpta åtgärder för att komma till rätta med problemen. Av de inhemska föroreningarna står vägtrafiken för ca 70 procent av kväveutsläppen, mer än 50 procent av kolväteutsläppen och en ansenlig del av tungmetallerna.

Riksdagen har slagit fast att kväveutsläppen måste minska med 30 procent under perioden 1980—1995. Illavarslande är att utsläppen har ökat under de allra senaste åren till följd av vägtrafiken och sannolikt också utsläpp från flygtrafiken. Mätningar visar att minskningen för hela perioden 1980—1995 inte kommer att överskrida 20 procent.

Folkpartiet föreslog i riksdagen att övergången till obligatorisk katalytisk avgasrening på nya bilar skulle tidigareläggas. Så blev emellertid inte fallet. Regeringen har inte heller varit konsekvent när det gäller övergången till renare bilar. Højningen av bilaccisen innebar att inköp av nya bilar kom att skjutas på framtiden trots att en snabbare övergång till modern teknik hade varit att föredra från miljösynpunkt. Regeringen har varit senfärdig också när det gäller skärpta krav på dieselfordonen.

Folkpartiet anser att ambitionerna nu måste höjas och kräver i sin miljöpolitiska partimotion att kväveutsläppen skall minska med 50 procent under tjugoårsperioden mellan 1980 och fram mot sekelskiftet.

Ekonomiska styrmedel

Varje trafikgren skall bära sina samhällsekonomiska kostnader, inklusive miljökostnaderna. Det har visat sig svårt att i praktiken avgöra vilken exakt nivå som är den korrekta för t.ex. miljöavgifter. Det finns dock metoder för att i grova mått beräkna effekterna i ekonomiskt avseende.

I en rapport från kommunikationsdepartementet (DsK 1985:3) uppskattas miljökostnaderna för avgasutsläpp från bensindrivna fordon i genomsnitt till 30—125 öre per liter bensin som förbränns (prinsnivå 1982/83). Motsvarande för dieselfordon är enligt samma rapport 60—270 öre per liter diesel.

I en senare departementspromemoria (DsK 1987:6) anses miljökostnaderna för bensindrivna fordon ligga på 27—37 öre per kilometer i tätortskörning och 7—11 öre per kilometer i landsvägskörning. Omräknat till kronor/liter blir det i genomsnitt vid blandad körning 1,30—1,80 kr/liter blyad bensin och 1,20—1,70 kr/liter oblyad bensin. Det kan jämföras med att bensinskatten efter den föreslagna højningen blir 2:64 kr. för oblyad och 2:84 kr. för blyad bensin.

Vägverket har med utgångspunkt från marknadsvärden räknat fram hur bullerstörda personer värderar att slippa störningarna. Detta tas med som en kostnad i vägverkets samhällsekonomiska bedömningar. Kostnader har också uppskattats per ton utsläpp av svaveldioxid m. m.

Det faktum att alla modeller för hur miljökostnader skall räknas fram är behäftad med viss osäkerhet och andra svaga punkter är inte något skäl för att det skall vara gratis att förorena eller störa, varken för privatkonsumenter, dvs. resenärerna, eller för företag, dvs. köparna av transporttjänster.

Marknadsekonomin bygger på att företag, myndigheter och privatpersoner fattar beslut på grundval av de prissignaler som ges. Är det gratis att förorena miljön påverkas alla dessa beslut så att de blir onödigt miljöförstörande. Kostar det att förorena blir besluten mycket gynnsammare för vår miljö.

De miljöförstörande ämnen som släpps ut genom fabrikernas skorstenar tas inte upp i de företagsekonomiska kalkylerna. Privatbilisten behöver inte betala för att han förorenar luften, inte ens i storstädernas centrala delar, där en mängd människor påverkas av utsläppen. Den samhällsekonomiska grundsynen i 1979 års trafikpolitik måste omsättas i praktiken så att miljöeffekterna alltid beaktas.

Skatter och miljöavgifter

I detta sammanhang är det emellertid viktigt att påminna om den principiella skillnaden mellan skatter och miljöavgifter.

Skatter finansierar statliga och kommunala åtaganden. Underlaget utgörs av olika ekonomiska aktiviteter, konsumtion och produktion.

Miljöavgifter syftar till att eliminera eller minska miljöförstöring. Avgiftsbasen bör — om avgifterna är rätt utformade — minska och i vissa fall till och med försvinna på sikt.

Miljöavgifter skall sålunda verka förordande för dem som smutsar ner och därmed också fungera som incitament för att investera i miljövänligare transportutrustning, bättre metoder osv.

Med den av regeringen föreslagna höjningen av bensinskatten 1 april 1988 uppgår skatten till 2,64 öre per liter oblyad bensin och 2,84 öre per liter blyad. Skattehöjningen på 25 öre per liter har av regeringen motiverats dels med det sjunkande reala priset på bensin, dels med behovet av att finansiera investeringar i t.ex. SJ:s utbyggnad. Det faktum att priset på en vara sjunkit är i sig inte ett relevant argument för miljöavgift. Inte heller är finansiering av i och för sig angelägna investeringar i järnvägssektorn motiv för bensinskattehöjning. Förslaget kopplas inte heller samman med beräknade miljökostnader. Regeringen räknar självfallet inte heller med att underlaget skall försvinna. Inte i något av dessa avseenden kan bensinskatten därför sägas vara en miljöavgift i ordets egentliga betydelse. Folkpartiet avvisar därför den nu föreslagna bensinskattehöjningen. Vi har i vårt budgetalternativ presenterat förslag till finansiering av järnvägens investeringsbehov som motsvarar de av regeringen avsatta beloppen. När det gäller den långsiktiga prispolitiken på bensin och olja vill vi erinra om riksdagens energipolitiska beslut. Det innebär att realpriset inte bör sjunka utan tvärtom långsiktigt stiga. Det bör emellertid i sammanhanget noteras att oljepriserna steg mycket kraftigt de första åren på 80-talet efter den av riksdagen uttalade riktlinjen för oljepriserna. En viss dämpning eller minskning av realpriset kan därför accepteras under en tid utan att den långsiktiga prisnormen överges.

Modern teknik

Trots att svensk bilindustri sedan många år har tillverkat bilar med katalytisk avgasrening är det först från 1 januari 1989 som sådan rening blir obligatorisk

för nya personbilar som säljs i Sverige. (För bilar av 1987 och 1988 års modeller är katalytisk avgasrening frivillig.) Det är glädjande att skärpningen skall genomföras, men mycket beklagligt att det inte skett tidigare.

Bilden av trafiken som miljöproblem kan komma att förändras drastiskt genom den tekniska utvecklingen. Denkatalytiska avgasreningen medför att personbilar med bensinmotorer kan få sina kväveutsläpp reducerade med upp till 90 procent.

Det är tekniskt möjligt att inmontera katalytisk rening också på äldre bilar. Förutsättningen är att de går på blyfri bensin. Enligt Bilindustriförbundet rör det sig om 400 000 bilar där det är tekniskt möjligt att montera in avgasrening. Kostnadsuppgifterna för det varierar mellan 2000 och 5000 kr. per bil.

Folkpartiet anser att den teknik som finns tillgänglig måste utnyttjas i groligaste mån. Vi föreslår därför att ekonomiska stimulanser införs till dem som installerar den extra tillsats som krävs för att övergå till katalytisk rening. Redan 1986 uttalade sig riksdagen för ekonomiska stimulanser för reningsanordningar (JoU 86/87:7). Trots detta har regeringen ännu inte presenterat något förslag om hur detta skall gå till. Vi förutsätter att ett förslag snarast presenteras för riksdagen och senast i samband med den miljöpolitiska propositionen.

Som komplement till stimulanserna till konvertering av äldre bilar som installerar katalytisk rening, vill vi också stimulera dem som väljer att skrota sin gamla "orenade" bil. Den skrotningspremie en bilägare får då bilen skrotas finansieras via en bilskrotningsfond som förvaltas av trafiksäkerhetsverket. Fonden tillförs medel genom de skrotningsavgifter som erlägs då en ny bil registreras. Skrotningspremien har inte höjts sedan 1975 och uppgår till 300 kr. Enligt uppgift finns idag 250 milj. kr. i skrotningsfonden. Vi anser att dessa medel bör kunna utnyttjas för att höja ersättningen vid skrotning. Det är de äldsta bilarna som förorenar mest och det är mycket angeläget att en större andel av dem tas ur bruk. Ju förr bilparken moderniseras och byts ut mot senaste, effektivare teknik, desto bättre för miljön. Den samlade svenska personbilsparken åldras allt mer: hela 42 procent av alla bilar är 10 år eller äldre. På tio år har den andelen kat från 27 procent. I t. ex. Västtyskland är andelen så gamla bilar endast 21 procent.

Biltrafiken i storstädernas centrala delar är idag så omfattande att allvarliga miljöeffekter uppkommer. Också bilister som väljer att köra i innerstaden bör stå för miljökostnaderna. Det finns därför skäl att med särskilda avgifter — områdes- eller trängselavgifter — söka dämpa innerstadsbilismen och därmed mildra miljöeffekterna. Det bör göras klart att berörda kommuner ges rättsliga möjligheter för sådana beslut.

Utöver den effekt de ekonomiska styrmedlen kan ge, är det från miljösynpunkt viktigt att hastighetsgränserna på våra vägar respekteras. Enligt vissa forskare skulle utsläppen kunna reduceras med mellan 10 och 15 procent om bara nuvarande gränser hölls. Vi anser det därför nödvändigt att berörda myndigheter i större utsträckning än som hittills varit fallet satsar på information om sambanden mellan miljöförstöring och höga hastigheter och att trafikövervakningen skärps i syfte att inpränta respekten för hastighetsbestämmelserna.

Mot. 1987/88
T65

Flyget ger också upphov till miljöstörningar i form av luftföroreningar och buller. En stor del av utsläppen av kväveoxid över Sverige kommer från flygplan.

Även flyget bör därför betala en miljöavgift som står i proportion till det enskilda flygplanets avgasutsläpp. Regeringen föreslår i trafikpropositionen miljöavgifter på 60 milj. kr. på flyget. Vi anser att detta är ett steg i rätt riktning. Mot bakgrund av att flygtrafiken inte belastas med vare sig den energiskatt eller moms som normalt utgår, anser vi dock att dessa 60 milj. kr. är en blygsam avgift. Det torde anses belagt att flygtrafikens miljöpåverkan är allvarlig. Det är därför angeläget att miljöavgiften är så hög och så utformad att den stimulerar övergången till miljövänligare flygplan. För maskiner med kraftiga föroreningar borde därför avgiften kunna sättas högre än regeringen tänkt sig och intäkterna initialt därmed bli större. Regeringen har inte aviserat någon sådan differentiering. Vi anser dock att hela poängen med miljöavgifter går förlorad om de som anpassat sin utrustning drabbas i samma utsträckning som dem som inte gjort det.

När det gäller utrikesflyget bör Sverige ta initiativ till internationella överenskommelser om miljöavgifter för att minska flygets miljöföroreningar.

Även sjöfarten bör belastas med miljöavgifter för de utsläpp som uppkommer. Dieselmotorerna ger längs vissa sträckor betydande avgasutsläpp. Föroreningar uppkommer också genom oljespill och annan nedskräpning.

Säkerhetskrav

Trafiken skördar varje år närmare 1 000 dödsoffer, varav runt 800 i vägtrafiken. Därutöver skadas totalt nära 20 000 personer. Trafikforskning, bättre vägar och bättre fordon bidrar till att minska antalet trafikoffer. Det är nödvändigt att satsningarna inom dessa områden fortsätter.

Folkpartiet ställer sig bakom målbeskrivningen i propositionen: antalet skadade och dödade i trafiken skall kontinuerligt minska.

Inom vägtrafiken kan de stora insatserna göras. Sambanden mellan höga reshastigheter och olycksfrekvens är väl kartlagda. I första hand måste en effektiv hastighetsövervakning prioriteras. Enligt vissa trafikforskare skulle ca 200 människoliv kunna sparas varje år om de nuvarande gränserna respekterades. Bötesbeloppen för fortkörning måste vara kännbara och vara utformade så att de blir högre vid större överträdelse. Många av dem som ständigt färdas i farter över de tillåtna använder bilen i sitt arbete och det är inte alltid som de själva behöver stå för de kostnader som hastighetsöverträdelser innebär. Möjligheter måste därför finnas att dra in körkortet för dem som upprepade gånger bryter mot lagen.

Unga förare är invecklade i oroväckande många trafikolyckor. Unga motorcykelförare utsätter sig för de största riskerna. Körkort för bil och motorcykel bör — precis som trafiksäkerhetsverket tidigare, och nu också regeringen föreslaget — vara provisoriskt under de första åren.

Skärpta åtgärder behövs mot dem som kör alkohelpåverkade. De som återfaller i rattonykterhet måste behandlas och kontrolleras så att risken för återfall minimeras. I Folkpartiets partimotion om kampen mot missbruk beskri-

ver vi de åtgärder vi anse krävs för att kraftigt minska alkoholmissbruket. Även narkotikapåverkade förare är ett allvarligt problem. Mätmetoderna är inte lika utvecklade som för alkohol och polisen behöver mera information och utbildning för att drogproblemet i trafiken skall kunna hanteras.

En liten grupp människor är inblandade i ett stort antal trafikolyckor. Dessa bör ges kompletterande utbildning som hjälper dem att bli bättre bilförare.

Regeringen förslår att den tid då det är tillåtet att köra med dubbdäck skall förkortas med en månad både höst och vår, från att nu vara 1 oktober—30 april till att bli 1 november—31 mars. Förslitningen på vägarna p. g. a. dubbdäcken uppges kosta 400 milj. kr. per år. Emellertid anser vi det olyckligt att utan någon som helst flexibilitet bestämma datumgränser. Dels krävs anpassning till geografiska variationer i klimatet, dels färdas många människor över stora avstånd på vägarna t. ex. från södra Sverige till fjällen under påskhelgen som infaller i mars vissa år och i april andra. Det vore olyckligt om reglerna ändrades så att dubbdäck då inte kunde utnyttjas på de norrländska vägarna. I stället för ny lagstiftning föreslår vi utbyggd information till förarna.

De frivilliga organisationerna på trafikens område utför stora insatser för att sprida information och skapa medvetenhet om ett trafiksäkert uppträdande. Det är angeläget att nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande, NTF, på ett effektivt sätt slussar medlen vidare till sina samarbetsorganisationer. Folkpartiet vill att dessa frivilliga organisationer får en större andel av de totala resurserna inom anslaget för trafiksäkerhet. Vi vill därför att proportionerna mellan de medel som går till trafiksäkerhetsverket och till nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande blir de omvända, dvs. att NTF får 2 milj. kr. mer än TSV.

Säkerhetssystemen inom de olika trafikslagen måste också kontinuerligt ses över. Inom flyget och sjöfarten har oberoende tillsynsmyndigheter ansvar för detta. Luftfartsinspektionen respektive sjöfartsinspektionen granskar säkerhetssystem utan hänsyn till näringens kommersiella intressen. För tågtrafiken har hittills saknats en sådan oberoende instans. Statens järnvägar är ännu sin egen tillsynsmyndighet. Även tågtrafiken granskas av en fristående inspektion, utan ansvar för driften i övrigt. Vi noterar med tillfredsställelse att regeringen nu beslutat att tillsätta en fristående inspektion också för järnvägstrafiken. Enligt vår mening borde man närmare pröva en för alla trafikslag gemensam säkerhetsinspektion.

Avreglering

Trafiknäringen kännetecknas fortfarande av många regleringar, tillståndsförfaranden, koncessioner m. m. Det är glädjande att regeringen nu aviserat lättnader i detta regelverk. Emellertid anser vi inte att processen går tillräckligt snabbt. Förslaget för taxinäringens avreglering är t. ex. inte tillräckligt långtgående. Tillståndsförfarandet ersätts med höga ekonomiska trösklar. Innan någon som vill starta taxirörelse får tillstånd skall omfattande kontroll av personens ekonomi genomföras. Den "näringspolitiska och konsumentpolitiska övervakning" som omnämns, liksom det faktum att trafikhuvudmännen

”skall få ett övergripande ansvar för trafikförsörjningen i länet” tyder på att regeringen alltjämt förordar långtgående reglering.

En annan begränsning i nuvarande regler som enligt regeringsförslaget blir kvar, är konkurrensskyddet för viss linjetrafik och persontrafik på järnväg. Dvs. om trafikhuvudmännens trafik anses komma till skada av nya linjer, ges de senare inte tillåtelse att trafikera. Som ovan påpekas vill vi i stället att läns- trafikbolagen skall ges rollen som uppköpare av trafiktjänster. På så sätt får de ingen egen monopolverksamhet att skydda och har heller inget intresse av att frysa nuvarande strukturer på buss- och järnvägstrafikens område. Konkurrens på lika villkor ger bästa resultat för konsumenterna.

Att flyga till Stockholm går bra från nästan alla delar av landet. Däremot är det sämre beställt med direktflyget mellan andra orter. Direktflyg från en Norrlandsort till södra Sverige finns inte trots att det finns ett stort intresse bland mindre flygbolag att få starta sådana linjer. Det händer att etablerings- ansökningar avslås p. g. a att SAS och Linjeflyg har företrädesrätt till konces- sion. Först om SAS och Linjeflyg inte vill driva trafik på viss linje finns det chans för privata flygbolag att driva trafiken. Folkpartiet anser att också detta system bör luckras upp när rådande avtal löper ut.

Vidare går det, anser vi, att inom ramen för rådande system öka antalet al- ternativ inom flygtrafiken. För regionalflyget och på sekundärlinjenätet bör därför luftfartsverket medverka till att det skapas ett ökat utbud och konkur- rens. Ansökningar om nya flyglinjer bör i större utsträckning behandlas posi- tivt.

I flygtrafikens avregleringsarbete bör stor vikt läggas vid andra länders erfa- renheter. I USA har en del flygbolag fått kritik för att sänka sina säkerhets- krav. Någon sådan sänkning av ambitionsnivån för naturligtvis inte före- komma.

När Statens Järnvägar delats upp på ett banverk och ett affärsverk finns stora möjligheter att också där avreglera. Vi återkommer till detta nedan då järnvägen behandlas!

Regionalpolitik

Goda kommunikationer är A och O för en framgångsrik regionalpolitik. Utan en tillfredsställande trafikförsörjning blir många andra regionalpolitiska åt- gårdar endast slag i luften. Även ur ett regionalpolitiskt perspektiv är det posi- tivt om trafikgrenarna får konkurrera på samhällsekonomiskt likartade vill- kor. Då kommer kostnaderna för skilda transportslag att visa sig klarare. Så- väl på regional som nationell nivå kan då beslut fattas på samhällsekonomiskt bättre underlag.

Den nuvarande regionalpolitiken på transportområdet domineras av cen- tralt beslutade subventioner och regleringar. Folkpartiet vill att den vägledan- de principen inom regionalpolitiken bör i högre grad vara generella stödsys- tem och mobilisering av lokala resurser.

Det regionalpolitiska stödet av selektiv karaktär bör i större utsträckning fördelas av resp. länsstyrelser. Selektivt stöd som utgår från nationella regler, som transportstödet, bör gälla för så vida grupper som möjligt. Ett exempel

på det är att persontransportstödet inte bara bör omfatta anställda utan gälla även för egenföretagare. Dessutom bör den geografiska gränsdragningen ses över.

Den regionalpolitiska utredningen (SOU 1984:74) föreslog ett utvidgat godstransportstöd och införande av persontransportstöd. Detta anser vi vara mycket viktigt: i en situation, där personkontakter blir allt viktigare är denna utvidgning ett steg i rätt riktning. Transportstödet är dessutom ett förhållandevis generellt stöd, och det ligger i linje med de principer vi slagit fast för centrala stödformer.

Vi tycker det är riktigt att staten skall fortsätta att köpa persontrafik på stomjärnvägarna och trygga interregional persontrafik på stornätet så att hänsyn tas till de regionalpolitiska målen. Med det avtal som slutits med landstingsförbundet, kommunförbundet och Sveriges Lokaltrafikförening blir ansvars- och kostnadsfördelningen tydligare, vilket är bra. Vi förutsätter dock att upphandlingen av trafiktjänsterna sker i konkurrens och att de lägga ut på entreprenad om det visar sig mera kostnadseffektivt.

Regeringen konstaterar att det inte finns förutsättningar för företagsekonomisk lönsamhet för vissa tågförbindelser, t. ex. nattåg till och från Norrland. Vi anser dock att detta är ett onödigt pessimistiskt antagande att utgå ifrån. Strävan bör i stället vara att erbjuda sådan service och komfort att det finns chans att tillräckligt många långväga resenärer väljer ett "hotellrum på hjul" framför alternativen och att det alltså i så fall blir konkurrenskraftigt.

Banverkets lokalisering

Enligt regeringen bygger förslaget att lokalisera banverket till Borlänge främst på sysselsättningsskäl. Lokaliseringen sägs ge goda förutsättningar att skapa en attraktiv arbetsmarknad. Emellertid måste också beaktas de konsekvenser som utflyttningen kan få på verksamheten. SJ står inför stora organisatoriska förändringar och stora summor satsas på att göra tågtrafiken till ett konkurrenskraftigt alternativ till andra färdstätt. Dessa ansträngningar får inte äventyras. Takten i omorganisationen av SJ måste anpassas till vad som visar sig förenligt med verkets förmåga att effektivt fullgöra sina åligganden. Ett mer utförligt beslutsunderlag hade bort presenteras riksdagen för att kunna avgöra om Banverkets föreslagna lokalisering uppfyller dessa krav.

Handikappanpassning

Färdtjänsten är en viktig förutsättning för att handikappade skall kunna färdas någorlunda fritt i samhället. Även om kollektivtrafiken förbättrar sin handikappanpassning kommer färdtjänsten att i framtiden behövas. Vi vill emellertid nogsamt understryka vikten av handikappanpassning i alla trafikslag. Kostnaden för den kommunala färdtjänsten var 1985 982 milj. kr. medan bidraget till handikappanpassning av kollektivtrafiken var 50 milj. kr. Om handikappanpassning av kollektiva färdmedel genomförs minskar successivt behovet av färdtjänst jämfört med vad som annars blir fallet. Förutom att de handikappade skall ha rätt att så långt som möjligt använda sig av all-

Mot. 1987/88
T65

männa färdmedel, är detta en samhällsekonomiskt riktig fördelning. När nu järnvägen och länstrafiken förutsätts nyinvestera i nya vagnar och fordon, bör handikappanpassning utgöra ett viktigt kriterium vid val av material. Ett mål bör t. ex. vara att det utan speciella arrangemang skall gå att ta sig ombord med rullstol.

Trafikgrenarna

I det följande går vi igenom de frågor som är specifika för respektive trafikslag och hur vi anser att trafikgrenarna bäst kan fås samhällsekonomiskt lönsamma.

Järnvägstrafiken

Av alla trafikfrågor är järnvägen och dess omorganisation den för närvarande mest omdebatterade. Sverige står inför ett viktigt beslut när järnvägens framtid nu skall avgöras. I många andra länder har det satsats kontinuerligt på ny teknologi och förbättrad vagnpark. I Frankrike finns t. ex. tåg som gör sträckan Paris—Lyon i 270 km/timmen, och på den sträckan konkurrerat ut flyget. De japanska tågen är också kända över världen för sina höga hastigheter och moderna komfort. I inrikesflygets förlovade hemland, USA, har tågen kraftigt stärkt sin ställning i förhållande till flyget på sträckan Washington D.C.—New York City. I Sverige däremot har järnvägen under många år behandlats styvmoderligt. När nu en upprustning blivit nödvändig blir följaktligen kostnaderna desto större.

Järnvägen har sina fördelar på främst fyra områden:

- det är ett oslagbart masstransportmedel, såväl inom persontrafik som godstrafik. Det innebär att järnvägstransporter är mest motiverade där stora godsflöden och många människor finns,
- det är ett mycket miljövänligt transportsätt. Inga andra moderna persontransporter kan konkurrera med tågen i detta avseende,
- det är ett energisnålt transportsätt,
- det är ett trafiksäkert transportsätt. ATC-systemet gör den svenska järnvägen till den minst olycksdrabbade i Norden. Även i internationell jämförelse ligger den svenska järnvägen bra till.

Trots dessa fördelar har SJ inte kunnat hävda sig tillräckligt väl i konkurrensen med andra transportsätt. I genomsnitt är t. ex. beläggningen endast 12 procent av tillgängliga platser för persontrafiken. Att åka tåg och att utnyttja järnvägen för godstransporter måste helt enkelt göras attraktivare i förhållande till landsvägstransport på längre distanser. SJ skall satsa där företaget kan bli bäst jämfört med alternativen. För persontransporterna innebär det de medellånga distanserna och nattrafiken. För godstrafiken innebär det att kombinationer av lastbilstrafik och järnväg måste göras flexiblare och snabbare. T. ex. är s. k. kombitrafik ett bra alternativ.

Minst lika viktigt som ytterligare ekonomiska medel till SJ, är att SJ får en organisation och en juridisk struktur som underlättar för företaget att möta tidens krav. I klartext innebär detta att driftsdelen måste utformas som ett aktiebolag, med den större flexibilitet och självständighet som formen ger. Det är kanske inte omöjligt att få verksamheten effektiv och lönsam i affärsverksform, men det skulle definitivt gå lättare och ha större utsikter att lyckas i bolagsform.

Detta innebär inte att företaget nödvändigtvis måste privatiseras. Skäl finns dock att pröva frågan om delat ägarskap. Det mest angelägna är att rollfördelningen mellan ägare och operativ verksamhet måste renodlas. Ägaren skall ställa upp ramar och riktlinjer för verksamheten, inte söka detaljstyra tidtabeller och chefstillsättningar, för att bara nämna några exempel. Ytterligare en fördel med denna organisation är att ägaren/staten, efter en anpassningsperiod, kan ställa krav på resultat och avkastning. Den princip som fastslogs i 1979 års trafikpolitik innebär just att varje trafikslag skall bära sina egna kostnader. SJ har förutsättningar att göra det, utan årliga statsbidrag, om ledningen ges fria händer för den operativa verksamheten.

Folkpartiet ställer sig bakom införandet av s. k. vägtrafikmodell för järnvägen. Banverkets organisation skall bli sådan att rationella ekonomiska beslut kan fattas med så lite byråkrati och inblandning från riksdag och regering som möjligt när väl ramanslagen är beslutade. Om järnvägstrafikens utveckling mot mera företagsekonomiskt och konkurrenskraftigt trafikslag skall kunna förverkligas, måste framtida investeringsbeslut ske i samråd med trafikföretaget SJ. Banverket bör också få förfoga över sina egna medel, dvs. intäkterna från trafikbolagen och eventuell ytterligare medelstilldelning från riksdagen. I likhet med Televerket bör självständiga finansieringslösningar prövas för framtida investeringar i stornätet. Affärsmässigheten i relationerna mellan Banverket och trafikföretaget SJ måste säkerställas.

När uppdelningen på ett banverk och ett aktiebolag som står för driften är genomförd skall det senare betala för utnyttjande av infrastrukturen. Den möjligheten bör på sikt också ges till andra företag som vill trafikera en viss sträcka, med egna eller hyrda vagnar. Den trafik som av samhällsekonomiska och politiska skäl anses önskvärd, men som inte kan göras företagsekonomiskt lönsam, får staten köpa av trafikaktiebolaget. På så sätt behöver inte den nuvarande konflikten mellan företagsekonomi och samhällsekonomi bli något problem. Exakt vilka avgångar och linjer som inte bär sig företagsekonomiskt blir dessutom lättare att urskilja då verksamheten delats upp på banverk och trafikföretag och ännu lättare att identifiera om det senare också bolagiseras.

Investeringar

Järnvägens fördelar i förhållande till övriga trafikslag ger också en god vägledning till vilka projekt som SJ bör satsa på, nämligen upprustning och nybyggnad i folktäta områden och sträckor där snabbtåg kan bli ett alternativ till flyget. Folkpartiet har sedan början av 1970-talet hävdat att snabbtåg på me-

deldistanser kan bli ett konkurrenskraftigt alternativ. Vi noterar med tillfredsställelse att denna tanke nu håller på att förverkligas.

Regeringen nämner i propositionen angelägna investeringsprojekt för drygt 29 miljarder kr., men anger inte någon inbördes prioritering. Samtidigt räknar man med att endast kunna föra investeringar för 10 miljarder kr., fördelade på ungefär en miljard per år. Det är uppenbart att inte alla nämnda projekt kan slutföras inom den tioåriga planeringshorisonten med denna investeringsram. Vi förutsätter emellertid att beslut om investeringar och satsningar, varom riksdagen tidigare beslutat därutöver alltjämt gäller.

Med de kriterier vi nämnt för var järnvägsinvesteringar kan bli lönsamma utkristalliserar sig vissa projekt framför andra. Dels är det uppenbart att relativt små belopp på vissa sträckor kan förbättra framkomligheten och smidigheten och därmed lönsamheten avsevärt. De begränsade investeringsmedlen bör därför fördelas på ett större antal projekt istället för ett fåtal projekt. Flera projekt bör kunna påbörjas parallellt och ge god avkastning relativt snart. Hit hör t. ex. Bergslagsbanan. Det skulle ge Bergslagen en reell möjlighet till utveckling och öka järnvägens andel av persontrafiken i en miljömässigt hårt belastad region. Befolkningsunderlaget runt Mälaren är stort och förbättrade kommunikationer skulle avlasta den expansiva Stockholmsregionen, dvs. väsentligt förbättra pendlingsmöjligheterna till/från näraliggande städer. Den samordnade lösningen av trafiken runt Mälaren med Mälärbanan och Svealandsbanan bör därför snarast påbörjas.

Detsamma gäller Arlandatåget, som om det fick sträckningen Södertälje—Stockholm—Uppsala och knöts ihop med Mälärbanan/Svealandsbanan enligt SJ:s beräkningar skulle innebära miljöförbättringar motsvarande 15 trafikfria dygn årligen. Möjligheterna att få Arlandabanan lönsam är så pass stora att vi inte tror att det finns några hinder att privatfinansiera den delen. Det skulle ge investeringsutrymme för andra bandelar.

Övriga projekt bland dem som regeringen räknat upp som vi anser helt eller delvis bör rymmas inom tioårsperspektivet och de tio miljarderna, är bl. a. Göteborg—Mellerud—Kornsjö, Västkustbanan Nord, Västkustbanan Syd, Kust till kust och snabbtåg Sundsvall—Stockholm.

SJ:s stationer måste också bättre anpassas till praktiska övergångar mellan buss och tåg, respektive bil och tåg. De flesta stationer är slutna och gamla och behöver en rejäl upprustning. Folkpartiet har vid flera tillfällen motionerat om inrättandet av s. k. trafikcentra och vi noterar nu med glädje att regeringen tagit fasta på denna idé. Detta öppnar möjligheter att skapa rationella trafikcentra i många större städer. Kommuner, SJ och näringsliv kan samverka och bygga nya trafikcentra med plats för tåg, buss och taxi. I många fall kan de kombineras med affärer och andra serviceinrättningar, vilket kan bidra till finansieringen. Det nya banverket bör även kunna välja att sälja hela eller delar av SJ:s nuvarande fastighetsbestånd.

Utförsäljning av dotterbolag

Ett viktigt bidrag till den sanerade balansräkning som måste bli ett av resultaten av omstruktureringen, skulle ges genom en utförsäljning av bolagen inom

Swedcarrier. Swedcarrier hade från början till syfte att vara ett komplement till järnvägen och att stärka de spårbundna transporternas konkurrensförmåga. På 1970-talet började emellertid en expansion och differentiering, delvis till följd av ökade satsningar på lastbilstrafikens område men framförallt genom att delar av SJ:s engagemang inom färjetrafiken övertogs av bolaget.

Sedan 1 januari 1986 är Swedcarrier ombildat till förvaltningsbolag med organisatorisk placering mellan SJ och dotterbolagen. Swedcarrier omfattar därmed en rad verksamheter, nämligen ASG AB, GDG Biltrafik AB, AB Landtransport och AB Trafikrestauranger, AB Svelast, Scandinavian Ferry Lines AB, Freys Express AB och AB Resmastservice, och omsatte 1986 7 miljarder kr. ed 11 00 anställda. Rörelseintäkterna i landtransportrörelsen uppgick 1986 till drygt 6 miljarder kronor, vilket innebar en lönsamhet på nära 15 procent räknat som avkastning på sysselsatt kapital. Motsvarande tal för sjötransportrörelsen var 624 milj. kr. och 25 procents lönsamhet.

Med dessa lönsamhetstal torde flera av bolagen inom Swedcarrier kunna vara attraktiva för utomstående intressenter och förutsättningarna att för de flesta av dem få ut bra marknadsmässiga priser vara goda. För SJ innebär de ett positivt tillskott. SJ-koncernen är dock i skriande behov av nytt kapital och en sanerad balansräkning. Vi förordar därför att SJ:s ledning ges möjlighet att avyttra ett antal av Swedcarriers dotterbolag, i första hand de som är artfrämmande och som inte utgör affärsmässiga komplement till den huvudsakliga transportverksamheten på järnvägen.

I Swedcarrier ingår också restaurangrörelsen Trafikrestauranger. Det finns såvitt vi kan se inga skäl till statligt ägande av restauranger. Den är tvärtom ett utmärkt exempel på sådan verksamhet som kan läggas ut på entreprenad.

Flygtrafiken

När fusionen mellan Asea och Brown Boveri offentliggjordes sommaren 1987, tillfrågades koncernchefen var huvudkontoret skulle komma att ligga, i Sverige eller i Schweiz? Hans något drastiska svar lär ha blivit "jag ställer mitt skrivbord var som helst i närheten av en internationell flygplats". Sant eller inte, svaret visar ändå på den mycket stora strategiska betydelse som goda flygförbindelser har för Sverige. Dels bor vi i en avsides utkant av världen, dels är avstånden och de regionala skillnaderna stora inom landet.

Detta det snabbaste och modernaste av alla färd sätt måste även fortsättningsvis få expandera i Sverige. Ett väl fungerande inrikesflyg är en förutsättning för att många orter utan järnväg och/eller långt från befolkningscentra skall ha samma chans till ekonomisk utveckling som centralorter och orter med internationellt flyg. Flygets miljöproblem måste dock uppmärksammas mer.

Flyget betalar f. n. ingen drivmedelsskatt, ingen moms på inköp av nya plan och har hittills besparats miljöavgifter. För inrikesflyget föreslår regeringen i sin trafikpolitiska proposition att ca 60 milj. kr. skall debiteras flyget för buller/luftföroreningar. Vi har ovan argumenterat för en sådan utformning av miljöavgiften att den klart stimulerar övergång till miljövänligare maskiner.

Det bör ankomma på regeringen att formulera ett debiteringssystem som premierar användandet av moderna och mera miljövänliga plan.

Vi anser inte att det finns någon principiell anledning att gynna flyget med momsbefrielse och bränsleskattbefrielse. Däremot inser vi att det finns vissa praktiska problem med att belägga också flyget med dessa skatter.

Som vi påpekar ovan i avsnittet om avreglering tror vi att utbud och prisutveckling skulle gagnas av ökad konkurrens. Om flyget i framtiden förlorar sin skattemässigt gynnade status, kan de prishöjningar som blir följden delvis motverkas av en ökad konkurrens mellan privata flygbolag, SAS och Linje-flyg.

Flygtrafiken är på vissa tätt trafikerade flygplatser ett miljögissel, framförallt p. g. a. det buller som uppstår vid täta starter och landningar. En möjlighet att något stävja detta är att införa "peak load pricing" på de värst utsatta flygplatserna, dvs. att ta ut högre avgifter vid de tider på dygnet då trafiken är som tätast. Metoden provas på en del internationella flygplatser.

Den ovan föreslagna avregleringen inom flyget bör också kunna bidra till att avlasta de större flygplatserna, framförallt Arlanda. Idag har nästan alla flygförbindelser sin start- eller slutpunkt i Arlanda. Med fler flyglinjer och mindre plan, finns kanske ett trafikunderlag för direktlinjer mellan mindre och mellanstora orter. Fler direktförbindelser mellan orter i Sverige utan omstigning på Arlanda är önskvärt.

Arlanda är en av Europas mest trafikerade flygplatser idag. Inrikesterminalen lär utnyttjas till 250 procent av den planerade kapaciteten. Det är uppenbart att en utvidning av flygplatskapaciteten i Stockholm är nödvändig. Samtidigt kan konstateras en eventuell ny inrikesterminal och en tredje landningsbana inte löser trängselproblemen i luften. Ytterst få huvudstäder i Europa klarar sin trafik med endast en flygplats.

Vidare anser vi att det stora trycket på Arlanda visar på möjligheten att finansiera den nya terminalen med höjda start- och landningsavgifter. Dessa, i kombination med de avregleringar vi ovan förordat, kan komma att bidra till att flera linjer dras så att Arlanda inte behöver utnyttjas för flygningar mellan två andra orter i Sverige i den utsträckning som idag är fallet.

I propositionen tas också frågan upp om utvärdering av den regionalpolitiska effekten av den successiva avvecklingen av resultatutjämningsbidraget till vissa flygplatser. Föredragande statsråd uttalar att en sådan utvärdering bör ske i slutet av avvecklingsperioden och dessutom att nya organisationsformer för huvudmannaskap för flygplatser bör kunna övervägas. Vi anser att det i god tid bör utredas hur bidraget skall kunna avvecklas och vilka konsekvenserna blir. Det bör inte få uppstå något galpp som onödigt fördröjer besked till flygplatshuvudmännen om framtiden. Utredningen bör bedrivas så att förslag kan föreläggas riksdagen under riksmötet 1989/90.

Vägtrafiken

Väg- och gatunätet är vårt största transportsystem och en förutsättning för det moderna samhället. Av vägnätets totalt drygt 400 000 km svarar vägverket för statsvägnätet på 100 000 km. Det övriga vägnätet består av kommunala vägar

och gator och enskilda vägar. Vägarna gör det möjligt att transportera personer och gods mellan praktiskt taget alla platser på det svenska fastlandet.

Investeringarna i vägsektorn baseras på ett utförligt samhällsekonomiskt beslutsunderlag. I samband med att vägverket arbetade fram underlag för sin flerårsplan för 1988—1997 gjordes samhällsekonomiska bedömningar för nästan 1 000 väginvesteringar på landsbygd och i tätorter. Många väginvesteringar ger god samhällsekonomisk avkastning.

Vi bedömer att regeringens förslag till höjda kilometerskatter överensstämmer med de samhällsekonomiska principerna för väginvesteringar.

I de större städernas centrala delar betalar bilismen däremot sannolikt inte sina samhällsekonomiska marginalkostnader. De åtgärder som där bör provas presenteras i miljöavsnittet.

Vägverket har kalkylerat ett investeringsbehov på 67 miljarder kr. fram till sekelskiftet. Allmänna medel kommer inte att förslå till de nödvändiga väginvesteringarna. Nya finansieringsmodeller måste därför provas förutsättningslöst. Många av de väginvesteringar som f. n. diskuteras har initierats av näringslivets företrädare som också i flera av fallen visat sig vara beredda att bidra till finansieringen. T.ex. har Atlas Copco, Skanska, Philipsons och Fläkt engagerat sig i Österleden runt Stockholm och ett sxtiotal banker och andra företag i Norden formerat sig i Scandinavian Link-konsortiet. Besluten om dessa och andra vägar skall byggas eller inte skall naturligtvis fattas av demokratiskt valda organ. För vissa projekt bör därvid alternativa finansieringslösningar provas.

Regeringen föreslår ett särskilt anslag för byggande av riksvägar och att 1,2 miljarder kr. avsätts för investeringar 1989. De föreslås bli finansierade dels med höjd bensinskatt, dels genom intäkter från kilometerskatten. Folkpartiet godtar förslaget om höjning av kilometerskatten, då medlen återgår till vägsektorn. Däremot säger vi nej till höjningen av bensinskatten av skäl som redovisats ovan.

Regeringen föreslår att 450 milj. kr. anslås för att stimulera till anskaffande av miljövänligare fordon i kollektivtrafiken. Det är viktigt att dessa medel ställs till förfogande så att detta syfte nås. En metod kan vara restitution av kilometerskatten för fordon som uppfyller miljökraven. En annan metod är att utbetala ett engångsbelopp vid fordonsbyte. Det bör ankomma på regeringen att närmare pröva vilken metod som ställer sig mest effektiv.

Även om det är vägverket som skall besluta om vilka vägar som skall få investeringsanslagen anse vi att prioriteringarna här, precis som för järnvägen, bör vägledas av vissa allmänna principer. Dit hör att i första hand satsa på de sträckor som har hög olycksfrekvens och som utgör del av europavägnätet, exempelvis E3, E4, E6. Det är effektiviteten i trafikarbetet som skall vara vägledande för investeringarna. Av detta följer att väginvesteringar är extra viktiga där järnvägen inte kan bli ett konkurrenskraftigt alternativ.

Företagens behov av snabba transporter ökar. Transporteffektivitet har inom vissa branscher blivit en strategiskt viktig konkurrensfaktor. System för materialhantering med sista-minuten-leveranser sprids och har blivit en del av företagens kapitalrationalisering. Men det är inte bara företagens önskemål och behov som talar för ökade väginvesteringar. Även ur miljö- och trafiksä-

kerhetssynpunkt krävs en fortsatt utbyggnad. Enligt miljöforskarna förorenar bilar som kör i en konstant hastighet avsevärt mindre än de gör som hela tiden måste bromsa och accelerera p.g.a. dåliga vägar.

Mot. 1987/88
T65

Sjöfarten

Den svenska sjöfarten är en bransch i kris. Till skillnad från de andra trafikslagen har den under senare år varken expanderat eller blivit prioriterad. I mitten av 1970-talet bestod den svenska handelsflottan av 616 fartyg med en sammanlagd bruttodräktighet om 7,7 miljoner ton. Antalet ombordanställda uppgick till 24 000. Sommaren 1987, tolv år senare, var handelsflottan decimerad till 424 fartyg och 9 000 ombordanställda.

Såväl företrädare för rederierna som sjöfartsnäringens fackliga representer efterlyser nya och djärva grepp om sjöfarten alls skall överleva under svensk flagg. Folkpartiet är berett att stödja de förslag som framkommit för att förbättra den svenska sjöfartens möjligheter att överleva i internationell konkurrens.

En sådan politik bör bl. a. omfatta åtgärder för att sänka handelsflottans kostnadsnivå genom att slopa skatt för sjömän för inkomst ombord på fartyg i fjärrfart. Om skatten slopas för arbetsgivaren motsvarande lägre kostnader medan de ombordanställda får samma nettolöner som tidigare. Med tanke på att undantaget endast skulle komma att omfatta ca. 9 000 personer är det ur statsfinansiell synvinkel ett måttligt bortfall av intäkter. Förfarandet är det normala för bortåt hälften av all sjöfart i världen.

Av samma skäl bör de sociala avgifterna på de ombordanställdas löner nedsättas kraftigt. De ombordanställdas sociala trygghet får naturligtvis inte äventyras. Fackföreningar och arbetsgivare är överens om att sörja för den sociala tryggheten försäkringsvägen och att en fiktiv lön används för beräkning av ATP-poäng.

Vidare bör nuvarande regler för investeringsfondsutnyttjande ändras så att dessa fonder kan utnyttjas för investeringar i begagnade fartyg. En sådan liberalisering skulle öka förutsättningarna för näringen att atrahera nytt kapital och nya ägare. I många andra länder har de viktigaste exportbranscherna också stora intressen i sjöfarten.

Dessutom bör det undersökas om Sverige bör inrätta ett internationellt fartygsregister för att möjliggöra för redarna att operera vissa svenskägda fartyg på internationella kostnadsvillkor.

Hemställan

Mot bakgrund av det anförda hemställer vi

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om mål och riktlinjer för trafikpolitiken,
2. att riksdagen hos regeringen begär förslag till ekonomiska stimulanser till bilägare som installerar utrustning för katalytisk avgasrening enligt vad som i motionen anförts,

3. att riksdagen hos regeringen begär förslag till höjd skrotningspremie för att stimulera förnyelse av bilparken enligt vad som i motionen anförts,

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om miljöavgift på flyget,

5. att riksdagen beslutar minska trafiksäkerhetsverkets anslag C 1 med 2 milj. kr.,

6. att riksdagen beslutar öka anslag C 4 bidrag till nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande med 2 milj. kr.,

7. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om tillåten dubbdäcksanvändning,

8. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om ytterligare avreglering av trafikslagen,

9. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om persontransportstödet,

10. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om förändring av affärsverket SJ till aktiebolag,

11. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om privatfinansiering av Arlandabanan,

12. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om icke statlig finansiering också av andra järnvägsinvesteringar,

13. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om avyttring av Swedcarriers dotterbolag,

14. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om avreglering av inrikesflyget,

15. att riksdagen begär att regeringen tillsätter en utredning om det svenska flygplatssystemet enligt vad i motionen anförts,

16. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om finansieringen av den nya inrikesterminalen på Arlanda,

17. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om fordonens handikappanpassning och successiv överflyttning av medel från färdtjänstanslaget till anpassning av allmänna kommunikationer,

18. att riksdagen avslår propositionens förslag till ändring av lag om ändring i lagen (1961:372) om bensinskatt,

19. att riksdagen avslår propositionens förslag till lag om ändring i vägtrafikskattelagen (1973:601) om nedsatta fordonsskattesatser,

20. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om vikten av en ny svensk sjöfartspolitik,

21. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av skärpta bestämmelser för att beivra rattonykterhet m. m.

Stockholm den 1 februari 1988

Mot. 1987/88

T65

Ingemar Eliasson (fp)

Anne Wibble (fp)

Hugo Bergdahl (fp)

Margareta Fogelberg (fp)

Lars Ernestam (fp)

Olle Grahn (fp)

Ingrid Hasselström-Nyvall (fp)

Lennart Alsén (fp)

Sigge Godin (fp)

