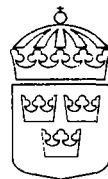


Trafikutskottets betänkande

1989/90:TU21

Trafiksäkerhet



1989/90
TU21

Sammanfattning

I betänkandet behandlas i proposition 1989/90:100 (budgetpropositionen) bilaga 8, avsnittet C. Trafiksäkerhet framlagda förslag jämte förslag i tretton under den allmänna motionstiden i år väckta motioner med anknytning till nämnda avsnitt i budgetpropositionen. Andra under den allmänna motionstiden väckta motionsförslag i trafiksäkerhetsfrågor avser utskottet att behandla vid senare tillfälle.

Utskottet tillstyrker regeringens förslag. Med anledning av ett motionsförslag föreslår utskottet ett tillkännagivande av riksdagen i fråga om för bidrag godtagbar teknik för minskning av avgasutsläppen på äldre personbilar. I övrigt föreslår utskottet att riksdagen avslår eller lämnar utan särskild åtgärd motionsförslagen.

Till betänkandet har fogats åtta reservationer.

Vpk-ledamoten och mp-ledamoten har reserverat sig i fråga om operativt mål för trafiksäkerhetsarbetet (res. 1),

fp-ledamöterna i fråga om en krisplan mot trafikolyckorna (res. 2),

vpk-ledamoten och mp-ledamoten i fråga om användningen av bidraget till Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande. NTF (res. 3),

c-ledamöterna samt vpk-ledamoten och mp-ledamoten i fråga om bidrag till reningsutrustning på lastbilar och bussar i befintlig fordonspark (res. 4) och i fråga om medelsanvisning till sådana bidrag (res. 5),

dels m- och fp-ledamöterna, dels vpk-ledamoten och mp-ledamoten i fråga om storleken på bidraget till reningsutrustning på äldre personbilar (res. 6 resp. 7) samt

mp-ledamoten i fråga om medelsanvisning till sådana bidrag (res. 8).

Till betänkandet har vidare fogats fyra särskilda yttranden, nämligen av

mp-ledamoten i fråga om en krisplan mot trafikolyckorna (s. y. 1),

m- och fp-ledamöterna i fråga om förbättring av olycksstatistiken (s. y. 2),

m-, fp- och c-ledmöterna i fråga om inrättande av haverikommission(-er) (s. y. 3) samt

c-ledamöterna samt vpk-ledamoten och mp-ledamoten i fråga om bidrag till införande av nya bränslen (s. y. 4).

Propositionen

Regeringen föreslår i proposition 1989/90:100 bilaga 8 (kommunikationsdepartementet) i avsnitt C. Trafiksäkerhet (s. 52—64)

1. att riksdagen godkänner vad föredragande departementschefen förordat om inriktningen av trafiksäkerhetsverkets verksamhet,

2. att riksdagen till Trafiksäkerhetsverket: Samordning, Trafikmiljö, Fordon och Trafikant för budgetåret 1990/91 anvisar ett förslagsanslag på 1 000 kr. (punkt C1),

3. att riksdagen till Trafiksäkerhetsverket: Bil- och körkortsregister m.m. för budgetåret 1990/91 anvisar ett förslagsanslag på 1 000 kr. (punkt C2),

4. att riksdagen till Bidrag till Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande för budgetåret 1990/91 anvisar ett anslag på 30 576 000 kr. (punkt C3),

5. att riksdagen till Bidrag till reningsutrustning på nya lastbilar och bussar för budgetåret 1990/91 anvisar ett förslagsanslag på 112 500 000 kr. (punkt C4),

6. att riksdagen till Bidrag till reningsutrustning på äldre personbilar för budgetåret 1990/91 anvisar ett förslagsanslag på 50 000 000 kr. (punkt C5).

Motionerna

1989/90:T220 av Inger Schörling m.fl. (mp) vari yrkas

11. att riksdagen beslutar att bidraget till rening av äldre personbilar höjs till 4 000 kr. för personbilar av årsmodellerna 1983 och senare,

12. att riksdagen beslutar att bidraget till rening på äldre personbilar höjs till 1 500 kr., för personbilsmodeller äldre än 1983,

13. att riksdagen beslutar att bidraget till rening på äldre personbilar skall utgå oberoende av teknik, förutsatt att avgaskraven uppfylls,

14. att riksdagen till Bidrag till reningsutrustning på äldre personbilar för budgetåret 1990/91 anslår 50 000 000 kr. utöver vad regeringen föreslagit eller således 100 000 000 kr.

1989/90:T221 av Claes Roxbergh m.fl. (mp) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att målsättningen för trafiksäkerhetsarbetet skall vara att halvera antalet olyckor, antalet skadade och antalet dödade under 1990-talet,

8. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om förbättrad trafiksäkerhetsinformation, och att den i högre utsträckning skall inriktas mot att få fler att kunna utnyttja trafiksäkrare trafikslag,

9. att riksdagen beslutar att hälften av det statliga bidraget till Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande skall användas för att informera om och propagera för trafiksäker kollektivtrafik i enlighet med vad som angetts i motionen.

1989/90:T222 av Carl Bildt m.fl. (m) vari yrkas

1989/90:TU21

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motion 1989/90:Jo773 anförts om höjt stimulansbidrag för eftermontering av katalysatorer.

1989/90:T225 av Elving Andersson m.fl. (c) vari yrkas

11. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om användningen av anslaget C4. Bidrag till reningsutrustning på nya lastbilar och bussar.

1989/90:T248 av Rolf Clarkson m.fl. (m) vari yrkas

12. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om ett allsidigt och framgångsrikt trafiksäkerhetsarbete,

13. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om haverikommissioner inom trafikområdet.

1989/90:T249 av Inger Schörling m.fl. (mp) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att användningen av bidraget till Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande skall inriktas mot information om kollektivtrafikresande m.m.,

2. att riksdagen till Bidrag till reningsutrustning på äldre personbilar för budgetåret 1990/91 anslår 50 000 000 kr. utöver vad regeringen föreslagit eller således 100 000 000 kr.

1989/90:T250 av Olof Johansson m.fl. (c) vari yrkas

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om användningen av de tidigare avsatta medlen (450 milj.kr.) till försöksverksamhet med och stimulans av användandet av nya bränslen.

1989/90:T258 av Sven Eric Lorentzon m.fl. (m) vari yrkas

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motion 1989/90:Jo883 anförts om stimulansbidrag för eftermontering av katalysatorer.

1989/90:T403 av Torgny Larsson (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om inrättande av en vägolyckskommission.

1989/90:T410 av Kenth Skårvik m.fl. (fp) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en krisplan mot trafikolyckorna,

2. att riksdagen beslutar inrätta en haverikommission enligt de riktlinjer som angetts i motionen.

1989/90:T424 av Rolf Clarkson m.fl. (m) vari yrkas

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av en förbättrad olycksstatistik,

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en ny inriktning av trafiksäkerhetsarbetet,

5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av en eller flera haverikommissioner.

1989/90:T432 av Hugo Andersson m.fl. (c) vari yrkas

1. att riksdagen hos regeringen begär förslag om inrättande av en haverikommission för vägtrafiken enligt de riktlinjer som angetts i motionen,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om översyn av ansvarsfördelningen på myndighetsnivå för trafiksäkerhetsarbetet.

1989/90:T441 av Ingvar Eriksson och Per Stenmarck (båda m) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär förslag i enlighet med vad i motionen anförts angående stimulans för investering i katalysatorer på begagnade bilar.

Organisationen av trafiksäkerhetsarbetet

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 socialstyrelsen, vägverket, transportforskningsberedningen, skolöverstyrelsen, rikspolisstyrelsen, Svenska kommunförbundet, Landstingsförbundet och Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF). Dessa myndigheter och organisationer är på olika sätt engagerade i trafiksäkerhetsarbetet.

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, Kommunförbundets länsavdelning, landsting och länets trafiksäkerhetsförbund. Riktlinjer för samordningsgrupperna har fastställts av trafiksäkerhetsrådet. Länsstyrelserna har i de flesta fall åtagit sig att leda verksamheten. TSV:s distriktsorganisation svarar i regel för kanslifunktionen.

Kommunförbundet genomför i samarbete med Landstingsförbundet, NTF och TSV olika informationsinsatser som är riktade till kommunerna i syfte att öka det lokala engagemanget i trafiksäkerhetsfrågor.

NTF verkar som företrädare för och samordnare av det frivilliga trafiksäkerhetsarbetet. NTF:s medlemmar utgörs i huvudsak av riksorganisationer samt av länens trafiksäkerhetsförbund och trafiksäkerhetsföreningarna i Stockholm, Göteborg och Malmö.

TSV skall varje år lämna regeringen en programplan för trafiksäkerhetsrådets arbete under de kommande tre budgetåren. Den senaste är den i följd avgivna Trafiksäkerhetsprogram 1989, som avser budgetåren 1990/91—1992/93. I trafiksäkerhetsprogrammet anges mål för det samordnade trafiksäkerhetsarbetet samt åtgärder för att förverkliga målen som de i trafiksäkerhetsrådet deltagande myndigheterna och organisationerna avser att vidta m.m.

Styrningen av trafiksäkerhetsverket (TSV)

m.m.

TSV:s verksamhet är indelad i verksamhetsområdena (1) Samordning, (2) Trafikmiljö, (3) Fordon, (4) Trafikant samt (5) Register.

Statsmakternas styrning av TSV sker genom att trafiksäkerhetsmål och ekonomiska krav fastställs.

Verksamheten finansieras med olika avgifter — t.ex. enligt förordningen (1972:648) med taxa för trafiksäkerhetsverket — samt med intäkter från uppdrags- och försäljningsverksamhet.

Utskottet

1 Inriktningen av TSV:s verksamhet m.m.

1.1 Propositionsförslagen

Föredragande departementschefen erinrar om att riksdagen har fastställt följande mål för arbetet med trafiksäkerhet på väg, nämligen

- 1) att det totala antalet dödade och skadade i trafiken skall fortlöpande minska,
- 2) att risken att dödas och skadas i trafiken skall fortlöpande minskas för alla trafikantkategorier,
- 3) att risken att dödas och skadas i trafiken skall minskas i högre grad för de oskyddade trafikanterna än för de skyddade, varvid barnens problem skall särskilt beaktas.

Departementschefen konstaterar att t.o.m. år 1988 har endast det vid punkt 3 angivna målet uppfyllts.

Departementschefen förordrar som ett s.k. operativt mål — som skall utgöra grund för åtgärder på trafiksäkerhetsområdet — att man skall uppnå att antalet personer som dödas och skadas i trafiken år 1995 är minst ca 150—160 resp. ca 3 500 färre än under år 1988 och år 2000 minst ca 200 resp. ca 5 000 färre än under år 1988 (då 813 personer dödades, 5 869 skadades svårt och 16 969 skadades lindrigt vid 17 207 polisrapporterade vägtrafikolyckor). Förslag om detta operativa mål lades fram i TSV:s (trafiksäkerhetsrådets) Trafiksäkerhetsprogram 1989.

I trafiksäkerhetsprogrammet har för det samordnade trafiksäkerhetsarbetet prioriterats åtgärder beträffande (1) barn i trafik, (2) oskyddade trafikanter, (3) nyblivna bilförare, (4) trafikanters informationshämtning, (5) funktionsnedsättningar hos trafikanter, (6) trafikonykterhet, (7) hastighetsanpassning samt (8) räddning. Departementschefen framhåller att det är angeläget att trafiksäkerhetsprogrammet fullföljs. Han framhåller särskilt arbetet för hastighetsanpassning.

Som ekonomiska mål för TSV föreslår departementschefen — såsom gäller för närvarande — att full kostnadstäckning skall eftersträvas och att prisutvecklingen skall vara jämn över tiden. Vidare bör TSV enligt departementschefen för budgetåret 1990/91 inleverera till statsverket — utöver som för närvarande 9 % av intäkterna exkl. räntor — 152 milj.kr. som ersättning för länsstyrelsernas arbete med körkortshanteringen (länsstyrelserna är regionala körkortmyndigheter). Intäkterna för budgetåret 1990/91 beräknas till totalt ca 682 milj.kr. (varav ca 21 milj.kr. i räntor). Utgifterna beräknas till totalt 670 milj.kr. (varav 212 milj.kr. i inleveranser till statsverket).

I budgetpropositionen föreslås riksdagen godkänna vad departementschefen har förordat om inriktningen av TSV:s verksamhet.

I samband med att utskottet redovisar sitt ställningstagande till detta förslag behandlar utskottet vissa motionsförslag om inriktningen av TSV:s verksamhet m.m.

1.2 Operativt mål för trafiksäkerhetsarbetet

I motion T221 (mp) begärs (yrkande 1) att målet för trafiksäkerhetsarbetet skall vara att antalet vägtrafikolyckor samt antalet dödade och skadade i trafiken skall nedbringas till hälften under 1990-talet.

Självfallet bör målen för trafiksäkerhetsarbetet sättas högt.

De i Trafiksäkerhetsprogram 1989 föreslagna operativa målen för trafiksäkerhetsarbetet knyter bl.a. an till mål som Världshälsoorganisationens (WHO:s) Europaregion har antagit i programmet Hälsa för alla år 2000. De operativa målen får enligt utskottets mening anses vara mycket ambitiösa med hänsyn till att de har formulerats med beaktande av att trafiken beräknas öka med 3—4 % per år. Enligt trafiksäkerhetsprogrammet kräver den årliga trafikökningen i sig åtgärder som förhindrar en ökning av antalet dödade med ca 25—30 och av antalet skadade med ca 750—1 000 årligen.

Med hänsyn till det anförda bör motionen inte föranleda något initiativ av riksdagen. Den avstyrks således.

1.3 En krisplan mot trafikolyckorna

I motion T410 (fp) framhålls att det nu är dags för en kraftsamling i kampen mot ökningen av antalet trafikolyckor. Nuvarande trafiksäkerhetsarbete är enligt motionärerna inte tillräckligt. Det behövs enligt dem en krisplan mot trafikolyckorna, och motionärerna begär (yrkande 1) att riksdagen som sin mening skall ge regeringen detta till känna.

Som åtgärder i en krisplan bör enligt motionärerna ingå järnvägsin-
vesteringar, som skall göra att järnvägen i trafiktäta delar av landet blir
alternativ till bilen, samt utbyggnad av genomfartsleder kring våra
större städer, som skall ge både säkrare trafik och bättre miljö i
städerna. Förslag framförs i särskilda motionsyrkanden om hastighets-
begränsningar, höjda fortkörningsböter, ökad trafikövervakning och
förarutbildning m.m. Dessa förslag bör enligt motionärerna genomfö-
ras som inledande del i en krisplan.

I Trafiksäkerhetsprogram 1989 redovisas de trafiksäkerhetsåtgärder
som de i trafiksäkerhetsrådet deltagande myndigheterna avser att vidta.
Det gäller åtgärder till förmån för trafikanterna, väg- och trafikmiljöåtgärder och fordonsåtgärder. När det gäller i motionen önskade åtgärder kan det framhållas att olika pågående eller planerade åtgärder för hastighetsanpassning (övervakning, påföljder m.m.) och förarutbildning tas upp i trafiksäkerhetsprogrammet. I detta anförs bl.a. (s. 57) att ett åtgärdsområde som hittills har varit föremål för mycket begränsat intresse från trafiksäkerhetshåll är trafikarbetet som sådant och kanske framför allt dess sammansättning. Skall trafiksäkerhetsmålen kunna uppnås torde det dock, anförs det vidare, under 1990-talet bli nödvändigt att i betydligt högre utsträckning än hittills vidta åtgärder som är direkt inriktade mot trafikarbetet och då särskilt mot dess sammansättning. Högrisktrafik bör där det är praktiskt möjligt ersättas av lågrisktrafik, och en överföring av persontransporter från bilar till kollektiva färdmedel, såväl buss som spårbundna, är exempel på åtgärder av detta slag, framhålls det. I ett avsnitt om rådsmedlemmarnas verksamhet 1988/89 framhåller vägverket (s. 65) bl.a. anordnande av förbifarter vid tätorter.

Enligt utskottets mening motsvarar trafiksäkerhetsprogrammet vad motionärerna åsyftar med en krisplan mot trafikolyckorna. Något initiativ av riksdagen med anledning av motionsförslaget synes därför inte påkallat. Motionsförslaget avstyrks därmed.

1.4 Inriktningen av trafiksäkerhetsarbetet

I motion T248 (m) framhålls att det är en felaktig prioritering att koncentrera trafiksäkerhetsdebatten och övervakningsresurserna på problemet med hastighetsanpassning, då detta riskerar att hota ett allsidigt och framgångsrikt trafiksäkerhetsarbete. Motionärerna pekar på att det också finns andra orsaker till trafikolyckor, t.ex. dålig trafikmiljö, dåliga vägar, otydlig skyltning, omdömeslöshet, ohälsa och alkohol- eller drogpåverkan. Motionärerna begär (yrkande 12) att riksdagen som sin mening skall ge regeringen till känna vad som anförts i motionen om ett allsidigt och framgångsrikt trafiksäkerhetsarbete.

I motion T424 (m) begärs (yrkande 4) att trafiksäkerhetsarbetet skall förnyas. Det är viktigt, anför motionärerna, att koncentrera åtgärderna på sådant som kan förväntas ge resultat i form av lägre olyckstal och mindre antal dödade. De pekar på att en undersökning har visat att de vanligaste olycksorsakerna är att föraren gör följande fel, nämligen

han/hon respekterar ej högerregeln och väjningsskyldighet, svänger åt vänster utan att ha förvissat sig om att fara inte föreligger samt byter fil utan att ägna tillräcklig uppmärksamhet åt bakomvarande.

Utskottet vill liksom departementschefen framhålla angelägenheten av arbetet med hastighetsanpassning och vill därvid erinra om att beräkningar, som statens väg- och trafikinstitut (VTI) har gjort, har visat att ca 200 människoliv skulle kunna sparas årligen om ingen överskred hastighetsgränserna (SOU 1987:43). Ansträngningar för bättre hastighetsanpassning måste därför ha en framträdande plats i trafiksäkerhetsarbetet.

Motionärerna pekar på andra orsaker till trafikolyckor, och det är viktigt att ansträngningar görs för att också eliminera dessa. Trafiksäkerhetsarbetet måste vara allsidigt. Åtskilligt av det som förordas i motionerna tas också upp i åtgärdsprogrammet i Trafiksäkerhetsprogram 1989 och detta bör därför kunna uppfylla motionärernas krav på allsidighet.

Utskottet anser beträffande den närmare prioriteringen bland åtgärder som kan komma i fråga för att öka trafiksäkerheten att man bör acceptera den avvägning som görs av trafiksäkerhetsrådet i trafiksäkerhetsprogrammet. Trafiksäkerhetsrådet representerar ju ett brett ansvarsområde med ett brett engagemang när det gäller trafiksäkerhetsfrågor.

Av det anförda följer att de här aktuella motionsförslagen inte bör föranleda någon särskild åtgärd av riksdagen.

1.5 Förbättring av olycksstatistiken

På ett flertal håll finns data och information som är av intresse för trafiksäkerhetsarbetet. Uppgifter om olyckor och skador insamlas sålunda av polisen, försäkringsbolag och sjukvården. Data om omfattningen av trafiken m.m. finns i statistiska centralbyråns resvaneundersökningar och i vägverkets och vissa kommuners trafikräkningar. Detta material har dock primärt insamlats för andra syften än av trafiksäkerhetsskäl.

I motion T424 (m) kritiserar nuvarande trafikolycksstatistik. Motionärerna anför att de flesta olyckor enligt denna statistik tillskrivs förarfel även om vägmiljö, dålig vägbeläggning, förvirrande skyltning etc. kan vara starkt bidragande orsaker till en trafikolycka. Motionärerna begär (yrkande 3) en förbättrad olycksstatistik. De framhåller att statistiken över trafikolyckor måste detaljeras och nyanseras för att man skall få veta mera om olycksorsakerna. Uppgifter från försäkringsbolag, sjukhus och kommuner skulle enligt motionärerna kunna komplettera bilden.

I Trafiksäkerhetsprogram 1989 framhålls (s. 48) att ett effektivt trafiksäkerhetsarbete kräver tillgång till fakta om väg- och trafiksystemet, som bl.a. skall göra det möjligt (1) att följa trafiksäkerhetsutvecklingen mot de uppställda målen på riksplanet och på de regionala och lokala planen, (2) att finna trafiksäkerhetsproblemen i trafiksystemet, (3) att

ge vägledning rörande val och utformning av trafiksäkerhetsåtgärder, (4) att mäta effekten av vidtagna åtgärder samt (5) att göra trafiksäkerhetsprognoser. Utskottet ansluter sig till denna mening.

För närvarande genomför en arbetsgrupp ett projekt som syftar till att öka utnyttjandet av möjligheterna till kartläggning av trafiksäkerhetsproblem m.m. inom ramen för befintliga informationskällor. Arbetsgruppen har bildats på initiativ av TSV och transportforskningsberedningen. I den ingår företrädare för de i trafiksäkerhetsrådet deltagande myndigheterna och organisationerna — med undantag för skolöverstyrelsen — samt företrädare för VTI och försäkringsbranschen. Projektet är indelat i tre etapper. I en första etapp, som beräknas komma att avslutas inom kort, utarbetas ett förslag till informationssystem med förslag bl.a. om de informationskällor som skall ingå. I en andra etapp som beräknas kunna avslutas innevarande år behandlas frågor om genomförande av systemet och i en tredje etapp frågor om den framtida utvecklingen av systemet.

Det är tillfredsställande att arbetsgruppen har bildats. Önskemål om förbättring av trafikolycksstatistiken har funnits sedan länge. Arbetsgruppens tillkomst och uppgift torde kunna tillgodose syftet med motionsförslaget, som därför kan lämnas utan särskild åtgärd av riksdagen.

1.6 Inrättande av haverikommission(-er) för utredning av vägtrafikolyckor

Undersökning av en vägtrafikolycka görs av polisen när misstanke om brott föreligger och av försäkringsbolag för att klargöra förutsättningarna för ersättning från försäkringar m.m. För undersökning av allvarliga olyckor inom luftfarten finns en statens haverikommission. Undersökning av en sjöolycka kan göras av en sjöfartens haverikommission. Järnvägsolyckor undersöks av den i banverket ingående järnvägsinspektionen. Härjämte finns den s.k. katastrofkommissionen som skall undersöka allvarliga olyckshändelser med undantag för luftfarts- och sjöfartsolyckor.

I fem motioner läggs fram förslag om inrättande av haverikommission(er) för utredning av vägtrafikolyckor. Förslagen finns i motionerna T248 (m) yrkande 13, T403 (s), T410 (fp) yrkande 2, T424 (m) yrkande 5 och T432 (c) yrkande 1. Sammanfattningsvis anser motionärerna att det är angeläget att låta göra kvalificerade undersökningar av händelseförloppen vid allvarligare trafikolyckor och av orsakerna till olyckorna för att man skall få värdefulla erfarenheter för det olycksförebyggande arbetet. I motion T403 (s) föreslås att benämningen skall vara "vägolyckskommission", att kommissionen skall bestå av betegendetare, medicinskt kunnig personal, bilkonstruktörer och andra företrädare för bilbranschen, polis, tekniker, trafik- och vägforskare samt juridiskt kunnig personal m.fl. samt att kommissionen skall ha en fri ställning gentemot myndigheter, organisationer och andra berörda.

Genom att noggranna utredningar från polisens, vägverkets och TSV:s sida görs av allvarliga trafikolyckor har det i praktiken funnits en haverikommission för vägtrafiken. Dåvarande kommunikationsministern framhöll detta år 1986 i ett svar på en fråga i riksdagen (1985/86:391). Numera har emellertid inom TSV påbörjats ett arbete som syftar till att man skall precisera angelägna frågeställningar mot vilka haveristudier kan riktas. Man anser enligt underhandsuppgift att haveriundersökningar bör kunna fungera som värdefulla komplement till den konventionella olycksstatistiken. Utförda som fallstudier – utan anspråk på att ge representativa resultat – skulle haveriundersökningar bl.a. kunna bidra till att identifiera problem och ge uppslag till åtgärder av generell slag eller anvisningar för åtgärder av lokal natur. Avsikten är att man skall förbereda en verksamhet av försökskaraktär som långsiktigt skall syfta till att haveristudier skall utnyttjas som ett reguljärt hjälpmedel i det löpande arbetet.

Utskottet instämmer med motionärerna i att det är viktigt att haveriundersökningar görs av allvarliga vägtrafikolyckor i syfte att öka kunskapen om orsaker till att olyckor inträffar. Det är därför bra att TSV förbereder en försöksverksamhet med denna inriktning. Med tanke på det starka behovet av haveriundersökningar förutsätter utskottet att TSV:s förutskickade försöksverksamhet leder fram till att haveriundersökningar blir ett reguljärt inslag i trafiksäkerhetsarbetet.

Det bör i detta sammanhang erinras om att regeringen nyligen i proposition 1989/90:104 om undersökning av olyckor har förelagt riksdagen förslag om en gemensam ordning för undersökning från säkerhetssynpunkt av alla slags allvarliga olyckor, vare sig de har inträffat inom luftfarten, inom sjöfarten, i järnvägstrafik eller i annan verksamhet. Ett fristående utredningsorgan föreslås få ansvaret för undersökningar som nu nämnts och samtidigt rätten att också undersöka händelser av mindre allvarlig art om det finns särskilda skäl till det. Bl.a. trafikolyckor avses ligga inom ramen för utredningsorganets verksamhet. Statens haverikommission förutsätts bli det fristående undersökningsorganet i den nya ordningen.

Av den lämnade redogörelsen framgår att man kan vänta att undersökningsverksamhet som tillgodoser syftet med motionsförslagen kommer att organiseras. Med hänsyn härtill synes motionsförslagen kunna lämnas utan särskild åtgärd av riksdagen.

1.7 Inriktningen av TSV:s verksamhet

Utskottet har inte något att erinra mot vad i budgetpropositionen har förordats om inriktningen av TSV:s verksamhet i den mån det inte omfattas av vad utskottet anfört ovan.

2.1 Anslag C1. Trafiksäkerhetsverket: Samordning, Trafikmiljö, Fordon och Trafikant

Anslaget, som är ett förslagsanslag, avser TSV:s verksamhetsområden Samordning, Trafikmiljö, Fordon och Trafikant.

I budgetpropositionen redovisas målen för dessa verksamhetsområden. De överensstämmer med nuvarande mål (se bet. 1988/89:TU13 s. 7).

Inkomsterna och utgifterna inom här aktuella verksamhetsområden, vilka redovisas på anslaget, beräknas nästa budgetår till 176 milj.kr. resp. 180 milj.kr. Det verkskapital som disponeras anges till 15 milj.kr.

I budgetpropositionen föreslås ett formellt belopp på 1 000 kr. bli uppfört under anslaget för nästa budgetår.

Utskottet tillstyrker förslaget.

2.2 Anslag C2. Trafiksäkerhetsverket: Bil- och körkortsregister m.m.

Anslaget, som är ett förslagsanslag, avser TSV:s verksamhetsområde Register.

I budgetpropositionen redovisas målet för verksamhetsområdet. Det överensstämmer med nuvarande mål (se bet. 1988/89:TU13 s. 8).

Inkomsterna och utgifterna inom verksamhetsområdet, vilka redovisas på anslaget, beräknas nästa budgetår till 506 milj.kr. resp. 490 milj.kr. Det verkskapital som disponeras anges till 175 milj.kr.

I budgetpropositionen föreslås ett formellt belopp på 1 000 kr. bli uppfört under anslaget för nästa budgetår.

Utskottet tillstyrker förslaget.

3 Anslag C3. Bidrag till Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF)

NTF är enligt sina stadgar en partipolitiskt obunden och på ideell grund verkande förening vars uppgift är att arbeta för en ökad trafiksäkerhet genom att 1) verka som företrädare för och samordnare av det frivilliga trafiksäkerhetsarbetet, 2) öka trafikanternas kunskaper och förmåga till samarbete i trafiken genom information och utbildning, 3) stimulera och stödja det frivilliga trafiksäkerhetsarbetet samt 4) sträva efter en utökning av insatser för trafiksäkerhetens främjande.

I budgetpropositionen föreslås att riksdagen för nästa budgetår skall anvisa ett anslag på 30 576 000 kr. i bidrag till NTF. NTF:s omsättning beräknas till drygt 50 milj.kr. Förutom med bidrag från staten finansieras verksamheten med bidrag på drygt 8 milj.kr. från försäkringsbranschen, med inkomster från försäljningsverksamhet på ca 8 milj.kr. samt med medlemsavgifter på drygt 4 milj.kr.

I motionsförslag tas frågor upp om fördelningen av ansvaret för trafiksäkerhetsarbetet och om användningen av bidraget till NTF.

Riksdagen beslutade år 1982 om vissa riktlinjer för trafiksäkerhetsarbetet (prop. 1981/82:81, bet. TU19 och TU26, rskr. 231), som i fråga om informationsverksamheten innebar att en omfördelning av roller och resurser mellan TSV och NTF skulle ske. TSV skulle i fortsättningen svara för "sakinformation" och NTF för "pläderande information". Sakinformation ansågs vara ett myndighetsåliggande och därför en uppgift för TSV. Den pläderande informationen bedömdes bäst kunna ges inom ramen för det frivilliga arbete som utfördes av NTF och NTF:s medlemsorganisationer. Medel för informationsverksamhet skulle efter hand överföras från TSV till NTF.

Riksrevisionsverket (RRV) fick i mars 1989 i uppdrag av regeringen att utvärdera uppdelningen av trafiksäkerhetsinformationen i sakinformation och pläderande information. Uppdraget redovisades i augusti 1989 med rapporten Trafiksäkerhetsinformation. RRV konstaterade bl.a. att statsmakternas önskemål om att NTF:s medelsförstärkning främst skulle utnyttjas för vidgade regionala och lokala insatser inte har uppfyllts.

I motion T432 (c) framhålls att det nu bör prövas vilken ansvarsfördelning som skall råda för att nå bästa effekt med de medel samhället satsar och att en utvärdering nu måste ske om nuvarande organisation är ändamålsenlig. Vid sidan av TSV och NTF gör många andra myndigheter stora insatser för en ökad trafiksäkerhet, framhåller motionärerna vidare. De begär (yrkande 2) en översyn av ansvarsfördelningen på myndighetsnivå för trafiksäkerhetsarbetet.

Trafiksäkerhetsarbete utförs av många myndigheter, organisationer och enskilda. Några — såsom TSV och NTF — har trafiksäkerhetsarbetet som sin huvuduppgift medan de flesta har det som en deluppgift. Trafiksäkerhetsrådet — vars uppgift och sammansättning har redovisats ovan — får anses tillgodose behovet av en fastare form för samordning och planering av olika myndigheters och organisationers trafiksäkerhetsarbete. Någon ändring härvidlag torde inte heller vara åsyftad i motionen.

När det gäller ansvarsfördelning mellan TSV och NTF anmäler departementschefen att han efter remissbehandling av RRV:s rapport — vilken nyligen har avslutats — avser att återkomma till regeringen med förslag till hantering av den framtida trafiksäkerhetsinformationen. Utskottet anser att regeringens ställningstagande bör avvaktas och att motionsförslaget därför för närvarande inte bör föranleda något initiativ av riksdagen.

Det bör nämnas att NTF:s styrelse nyligen på förslag av en utredningsgrupp inom NTF har beslutat att verksamheten med början år 1990 skall styras med en omfattande regionalisering och överföring av resurser till trafiksäkerhetsförbunden och trafiksäkerhetsföreningarna. Ett system för en för NTF och förbunden/föreningarna gemensam

planering skall utarbetas. Den gemensamma planen skall utgöra grund för arbets- och resursfördelning, samverkan, service, utbildning, rådgivning och framtagning av informationsmaterial m.m.

1989/90:TU21

Sammanfattningsvis avstyrker utskottet motionsförslaget.

3.2 Användningen av bidraget till NTF

I motion T221 (mp) anförs bl.a. att det i trafiksäkerhetsarbetet är särskilt viktigt att förbättra informationen om hur man kan undvika olycksriskerna genom att åka kollektivt — och då inte minst med järnväg. Ett effektivt och bra resande med kollektivtrafik ställer, framhåller motionärerna, förhållandevis stora krav på kunskaper om hur man kan resa, utnyttja olika rabatter, kombinera med hyrbil och taxi etc. En stor del av den trafiksäkerhetsinformation som i dag ges är kraftigt bilfixerad och ger därigenom sken av att alternativ saknas, påpekas det. Motionärerna begär med denna motivering att trafiksäkerhetsinformationen i högre utsträckning skall inriktas mot att få fler att kunna utnyttja trafiksäkrare trafikslag (yrkande 8) och att hälften av bidraget till NTF skall användas för att informera om och propagera för trafiksäker kollektivtrafik (yrkande 9).

I motion T249 (mp) begärs också (yrkande 1) att hälften av bidraget till NTF skall användas till information om och främjande av den trafiksäkra kollektivtrafiken. Motionärerna framhåller att den bilfixering som är vanlig motverkar trafiksäkerheten och därför bör stävjas.

I Trafiksäkerhetsprogram 1989 behandlas även den syn på trafiksäkerhetsåtgärder som motionärerna har. I programmet framhålls sålunda bl.a. (s. 57) — såsom utskottet har redovisat i ett föregående avsnitt i betänkandet — att ett åtgärdsområde som hittills har varit föremål för mycket begränsat intresse från trafiksäkerhetshåll är trafikarbetet som sådant och kanske framför allt dess sammansättning. Skall trafiksäkerhetsmålen kunna uppnås torde det dock, anförs det vidare, under 1990-talet bli nödvändigt att i betydligt högre utsträckning än hittills vidta åtgärder som är direkt inriktade mot trafikarbetet och då särskilt mot dess sammansättning. Högrisktrafik bör där det är praktiskt möjligt ersättas av lågrisktrafik, och en överföring av persontransporter från bilar till kollektiva färdmedel, såväl buss som spårbundna, är exempel på åtgärder av detta slag, framhålls det.

När det gäller NTF:s medelsanvändning under nästa budgetår, vilken staten föreslås täcka till drygt hälften, har NTF räknat med att använda ca 35 milj.kr. för sin basverksamhet — varav ca 13 milj.kr. för regional och lokal verksamhet — samt ca 19 milj.kr. för särskilda aktiviteter — såsom insatser för hastighetsanpassning, för unga i trafiken, för oskyddade trafikanter samt för barn och äldre i trafiken. Budgetförslaget är slutresultatet av en sammanvägning av olika önskemål om aktiviteter som har framförts inom det frivilliga trafiksäkerhetsarbetet. Utskottet är därför inte berett att föreslå att statens bidrag skall "specialdestineras" och användas på sätt som föreslås i motionerna. Motionsförslagen avstyrks således.

Utskottet tillstyrker regeringens förslag beträffande medelsanvisning för bidrag till NTF för nästa budgetår.

4 Anslag C4. Bidrag till reningsutrustning på nya lastbilar och bussar

Under 1987/88 års riksmöte beslöt riksdagen att 450 milj.kr. skulle anvisas som bidrag till köpare av nya lastbilar och bussar som i förtid uppfyller de avgaskrav som förutskickades för lätta lastbilar och bussar fr.o.m. 1992 års modeller och för tunga lastbilar och bussar fr.o.m. 1994 års modeller och som i stort skulle motsvara de krav som avsågs gälla federalt i USA för 1990 års modeller (prop. 1987/88:50 s. 65—68, bet. TU 23 s. 8—9, rskr. 324 samt prop. 1987/88:85 s. 114—122, bet. JoU 23 s. 87—88, rskr. 373).

Bestämmelser om bidraget har sedermera meddelats i förordningen (1989:423) om statsbidrag till avgasrening av vissa nya bilar. Enligt dessa bestämmelser lämnar TSV bidrag med 6 000 kr. för varje bil med en större skillnad mellan totalvikt och tjänstevikt än 690 kg, som uppfyller vissa av de i bilavgasförordningen (1987:318) angivna kraven, som skall gälla för sådana bilar fr.o.m. 1992 års modeller. Förordningen trädde i kraft den 1 juli 1989 och gäller till utgången av år 1992.

Bidragen betalas ut från här aktuellt anslag, under vilket 112,5 milj.kr. har anvisats för innevarande budgetår. Anslaget är ett förslagsanslag. För tiden t.o.m. utgången av januari 1990 har inte något bidrag betalats ut.

I budgetpropositionen föreslås att 112,5 milj.kr. skall anvisas under anslaget även för nästa budgetår. I två motioner föreslås viss användning av anslaget.

4.1 Ändring av användningen av anslaget

I motion 1989/90:Jo865 (c) yrkande 1 — vilken motion har hänvisats till jordbruksutskottet och vilken detta utskott beräknas behandla under hösten 1990 — har med motivering i motion T250 (c) begärts att här aktuella avgaskrav skall gälla för alla lastbilar och bussar fr.o.m. 1992 års modeller. Om så blir förhållandet behövs enligt motionärerna inte längre någon stimulans för anskaffning av reningsutrustning på lastbilar och bussar.

Under förutsättning att yrkandet i motion Jo865 (c) *bifalls* begär motionärerna i yrkande 3 i den till trafikutskottet remitterade motionen T250 (c) att ändamålet med anslaget skall ändras så att ej ianspråktagna anvisade medel och den ytterligare anvisning på 225 milj.kr. som förutskickats skall få användas för införande av nya bränslen för fordonen. Motionärerna nämner därvid som exempel vätgas och biogas.

Om yrkandet i motion Jo865 (c) *inte bifalls* begärs i yrkande 11 i den till trafikutskottet remitterade motionen T225 (c) att bidrag från anslaget skall kunna ges för byten av motor eller för eftermontering av avgasrening i befintlig fordonspark.

Fråga om användningen av en eventuell besparing på här aktuellt anslag bör enligt utskottets mening behandlas inom ramen för sedvanliga budgetöverväganden. Utskottet är inte nu berett att föregripa sådana överväganden. Motion T250 (c) yrkande 3 bör därför inte föranleda något initiativ av riksdagen utan bör avslås.

Utskottet är inte berett att tillstyrka att ändamålet med anslaget skall utvidgas så att bidrag kan ges för motorbyten eller eftermontering av avgasrening i befintlig motorpark. Som utskottet framhöll vid behandlingen av ett likartat förslag i sitt betänkande 1989/90:TU13 (s. 11–12) torde man kunna räkna med att möjlighet till bidrag från anslaget kan finnas, om motorbyte m.m. på en lastbil eller en buss görs så att lastbilen resp. bussen i alla avseenden uppfyller de krav som gäller för bidrag till en ny lastbil eller en ny buss. Utskottet avstyrker därmed också motion T225 (c) yrkande 11.

4.2 Medelsanvisning

Utskottet tillstyrker den i budgetpropositionen föreslagna medelsanvisningen.

5 Anslag C5. Bidrag till reningsutrustning på äldre personbilar

På förslag av jordbruksutskottet beslöt riksdagen under 1987/88 års riksmöte att ett bidrag på 1 000 kr. skulle utgå till ägare av äldre bilar som låter inmontera reningsutrustning som medför en 40-procentig minskning av utsläppen (bet. JoU 1987/88:23 s. 90–91, rskr. 373).

Bestämmelser om bidraget har meddelats i förordningen (1989:422) om statsbidrag till eftermontering av avgasrening på äldre bilar. Bidraget betalas ut av TSV. Statens naturvårdsverk har efter samråd med TSV meddelat föreskrifter om godkännande av avgasreningsutrustning som skall berättiga till bidrag, och AB Svensk Bilprovning meddelar beslut om godkännande av sådan utrustning som berättigar till bidrag. Förordningen trädde i kraft den 1 juli 1989.

Bidragen betalas ut från här aktuellt anslag, under vilket 50 milj.kr. har anvisats för innevarande budgetår. Anslaget är ett förslagsanslag. För tiden t.o.m. utgången av januari 1990 har bidrag betalats ut för 313 bilar. I bidrag och för vissa kostnader hade utbetalats 336 000 kr.

I budgetpropositionen föreslås att 50 milj.kr. skall anvisas under anslaget också för nästa budgetår. I en motion tas frågan upp om för bidrag godtagbar reningsteknik, i tre motioner tas frågan upp om höjning av bidragsbeloppet och i två motioner frågan om storleken på medelsanvisningen under anslaget.

I motion T220 (mp) begärs (yrkande 13) att bidraget till avgasrening på äldre personbilar skall utgå oberoende av teknik för avgasreningen, förutsatt att avgaskraven uppfylls. Motionärerna framhåller att det är viktigt att beträffande förutsättningarna för bidrag strikt teknikneutralitet råder mellan olika sätt att minska avgasutsläppen.

I skriften Eftermonterbar avgasrening på äldre personbilar har statens naturvårdsverk lämnat en beskrivning av huvuddragen i kraven för bidrag. Dessa innebär bl.a. att AB Svensk Bilprovning (ASB) utför s.k. certifieringsprovning enligt en standardiserad provmetod på vissa provbilar. Tidigare oprövad teknologi anges kräva mer omfattande provning, bl.a. med hänsyn till utrustningens hållbarhet. Förutom kravet på reningseffektivitet — utsläppen av luftföroreningar skall minskas med som nämnts minst 40 % — ställs vissa konstruktionskrav på utrustningen. När ASB har godkänt viss utrustning för montering på äldre bilar i bruk utfärdar ASB ett certifikat, vilket innebär att den eftermonterbara avgasreningen kan erbjudas till försäljning och att ägare till sådana biltyper som har specificerats i ansökningscertifiering kan låta montera utrustningen. Avsikten med certifieringsystemet är, sägs det, att förhindra att oseriösa och tvivelaktiga produkter kommer ut på marknaden. Miljöeffekten står och faller med utrustningens funktionsduglighet och hållbarhet, sägs det vidare.

Utskottet kan inte bedöma vilken teknik för avgasrening på äldre bilar som bör vara godtagbar för bidrag. I överensstämmelse med vad utskottet tidigare under innevarande riksmöte har gjort i sitt betänkande 1989/90:TU9 (s. 35—36) vill utskottet emellertid understryka att man inte en gång för alla kan bestämma vilka metoder för avgasrening som bör komma i fråga för bidrag.

Avgasreningen på nya bensenmotordrivna personbilar bygger på användning av katalysatorer. Alternativ som bygger på behandling av insugningsluften/gasen kan bli effektiva liksom andra metoder som forsknings- och utvecklingsverksamhet kan frambringa. Även utrustning som bygger på sådan alternativ teknik bör därför kunna komma i fråga för bidrag.

Utskottet vill understryka att avgaskraven samt certifierings- och bilprovningens bestämmelserna inte får vara så utformade att de förhindrar utveckling och försök med ny teknik.

Vad utskottet sålunda anfört med anledning av motionsförslaget bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

5.2 Bidragsbeloppet

I fyra motioner föreslås — för att stimulera till inmontering av reningsutrustning — höjning av bidragsbeloppet från för närvarande 1 000 kr. per bil.

I motion T220 (mp) föreslås att bidraget höjs till 1 500 kr. för bilar av 1982 års modell och äldre modell (yrkande 12) och till 4 000 kr. för bilar av 1983 års modell och senare modell (yrkande 11).

I motionerna T222 (m) yrkande 1, T258 (m) yrkande 2 och T441 (m) förordas en höjning till 3 000 kr. utan differentiering efter årsmodell.

Kostnaden för inmontering av avgasrening på äldre personbilar varierar mellan ca 4 000 kr. och ca 6 000 kr. Sedan bidraget från staten har avdragits, har bilägaren att stå för mellan ca 3 000 kr. och ca 5 000 kr.

Den ringa efterfrågan på bidrag hittills och angelägenheten av att även äldre bilar förses med reningsutrustning motiverar enligt utskottets mening en höjning av bidraget. Utskottet förutsätter härvid att utrustningen har sådana prestanda och sådan kvalitet att reningseffekten genom inmonterad utrustning bibehålls över en rimlig tidsperiod. Utskottet anser vidare att informationen bör förbättras om det angelägna i avgasrening av äldre bilar och om möjligheten till bidrag härför.

Utskottet förutsätter därför att regeringen överväger frågan om storleken på bidraget och frågan om förbättring av informationen om detsamma.

Den år 1988 tillkallade miljöavgiftsutredningen (ME 1988:03) redovisade hösten 1989 i betänkandet (SOU 1989:83) Ekonomiska styrmedel i miljöpolitiken överväganden och förslag rörande användande av miljöavgifter och andra ekonomiska styrmedel inom energi- och miljöområdena. Utredningen har bl.a. föreslagit (s. 338—341) att bidraget till reningsutrustning under åren 1991 och 1992 skall höjas till 4 000 kr. per bil för ägare av personbilar av 1985 års modell och senare modeller som låter eftermontera katalysatorer. Efter remissbehandling är förslagen i betänkandet föremål för fortsatt beredning i regeringskansliet. Förslag till riksdagen under innevarande riksmöte om vissa frågor om miljöavgifter har aviserats.

Mot bakgrund av det anförda utgår utskottet från att motionsförslagen kommer att tillgodoses till väsentlig del. Motionsförslagen torde därför kunna lämnas utan särskild åtgärd av riksdagen.

5.3 Medelsanvisning

I anslutning till förslaget om höjning av bidragsbeloppet föreslås i motion T220 (mp) yrkande 14 att 100 milj.kr. anvisas under anslaget för nästa budgetår. Lika stor medelsanvisning föreslås i motion T249 (mp) yrkande 2.

Med hänsyn till bl.a. hittillsvarande medelsåtgång finner utskottet inte anledning till att medelsberäkningen i budgetpropositionen bör frångås. Motionsförslagen avstyrks därmed.

Utskottet hemställer

Inriktningen av TSV:s verksamhet, m.m.1. beträffande *operativt mål för trafiksäkerhetsarbetet*

att riksdagen med avslag på motion 1989/90:T221 yrkande 1 godkänner vad i proposition 1989/90:100 bilaga 8 har förordats om inriktningen av trafiksäkerhetsverkets verksamhet, såvitt avser operativt mål för trafiksäkerhetsarbetet,

res. 1 (vpk, mp)

2. beträffande *en krisplan mot trafikolyckorna*

att riksdagen avslår motion 1989/90:T410 yrkande 1,

res. 2 (fp)

3. beträffande *inriktningen av trafiksäkerhetsarbetet*

att riksdagen lämnar motionerna 1989/90:T248 yrkande 12 och 1989/90:T424 yrkande 4 utan särskild åtgärd samt godkänner vad i propositionen har förordats om inriktningen av trafiksäkerhetsverkets verksamhet, såvitt avser inriktningen av trafiksäkerhetsarbetet,

4. beträffande *förbättring av olycksstatistiken*

att riksdagen lämnar motion 1989/90:T424 yrkande 3 utan särskild åtgärd,

5. beträffande *inrättande av haverikommission(-er)*

att riksdagen lämnar motionerna 1989/90:T248 yrkande 13, 1989/90:T403, 1989/90:T410 yrkande 2, 1989/90:T424 yrkande 5 samt 1989/90:T432 yrkande 1 utan särskild åtgärd,

6. beträffande *inriktningen av TSV:s verksamhet*

att riksdagen godkänner vad i propositionen har förordats om inriktningen av trafiksäkerhetsverkets verksamhet i den mån det inte omfattas av vad utskottet hemställt ovan,

Anslag till TSV och bidrag till NTF, m.m.7. beträffande *anslag till TSV*

att riksdagen med bifall till regeringens förslag

a) till *Trafiksäkerhetsverket: Samordning, Trafikmiljö, Fordon och Trafikant* för budgetåret 1990/91 anvisar ett förslagsanslag på 1 000 kr.,

b) till *Trafiksäkerhetsverket: Bil- och körkortregister m.m.* för budgetåret 1990/91 anvisar ett förslagsanslag på 1 000 kr.,

8. beträffande *fördelningen av ansvaret för trafiksäkerhetsarbetet*

att riksdagen avslår motion 1989/90:T432 yrkande 2,

9. beträffande *användningen av bidraget till NTF*

att riksdagen avslår motionerna 1989/90:T221 yrkandena 8 och 9 samt 1989/90:T249 yrkande 1,

res. 3 (vpk, mp)

10. beträffande *bidrag till TSV*
att riksdagen med bifall till regeringens förslag till *Bidrag till Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande* för budgetåret 1990/91 anvisar ett anslag på 30 576 000 kr.,

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

11. beträffande *bidrag till införande av nya bränslen*
att riksdagen avslår motion 1989/90:T250 yrkande 3,

12. beträffande *bidrag till åtgärder i befintlig fordonspark*
att riksdagen avslår motion 1989/90:T225 yrkande 11,
res. 4 (c, vpk, mp)

13. beträffande *anslag till bidrag till reningsutrustning på nya lastbilar och bussar*

att riksdagen med bifall till regeringens förslag till *Bidrag till reningsutrustning på nya lastbilar och bussar* för budgetåret 1990/91 anvisar ett förslagsanslag på 112 500 000 kr.,
res. 5 (c, vpk, mp)

Bidrag till reningsutrustning på äldre personbilar, m.m.

14. beträffande *godtagbar reningsteknik*
att riksdagen med bifall till motion 1989/90:T220 yrkande 13 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

15. beträffande *bidragsbeloppet*
att riksdagen lämnar motionerna 1989/90:T220 yrkandena 11 och 12, 1989/90:T222 yrkande 1, 1989/90:T258 yrkande 2 samt 1989/90:T441 utan särskild åtgärd,
res. 6 (m, fp)
res. 7 (vpk, mp)

16. beträffande *anslag till bidrag till reningsutrustning på äldre personbilar*

att riksdagen med avslag på motionerna 1989/90:T220 yrkande 14 och 1989/90:T249 yrkande 2 samt med bifall till regeringens förslag till *Bidrag till reningsutrustning på äldre personbilar* för budgetåret 1990/91 anvisar ett förslagsanslag på 50 000 000 kr.
res. 8 (mp)

Stockholm den 20 mars 1990

På trafikutskottets vägnar

Birger Rosqvist

Närvarande: Birger Rosqvist (s), Rolf Clarkson (m), Ove Karlsson (s), Kenth Skårvik (fp), Elving Andersson (c), Sven-Gösta Signell (s), Görel Bohlin (m), Margit Sandéhn (s), Sten Andersson i Malmö (m), Hugo Bergdahl (fp), Rune Thorén (c), Viola Claesson (vpk), Roy Ottosson (mp), Jarl Lander (s), Yngve Wernersson (s), Anneli Hulthén (s) och Bo Nilsson (s).

Reservationer

1. Operativt mål för trafiksäkerhetsarbetet (mom. 1)

Viola Claesson (vpk) och Roy Ottosson (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 6 som börjar med "Självfallet bör" och slutar med "avstyrks således" bort ha följande lydelse:

Det operativa målet för trafiksäkerhetsarbetet måste sättas högre än det som departementschefen förordar och som finns i Trafiksäkerhetsprogram 1989. Såsom motionärerna föreslår bör målet vara att antalet vägtrafikolyckor samt antalet dödade och skadade i trafiken skall nedbringas till hälften under 1990-talet.

Det kan i sammanhanget tilläggas att en minskning av biltrafiken torde vara en viktig förutsättning för att klara ett sådant mer ambitiöst operativt mål för trafiksäkerheten.

Vad utskottet sålunda har anfört om operativt mål för trafiksäkerhetsarbetet bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 1 bort ha följande lydelse:

1. beträffande *operativt mål för trafiksäkerhetsarbetet*

att riksdagen med anledning av regeringens förslag om inriktningen av trafiksäkerhetsverkets verksamhet i proposition 1989/90:100 bilaga 8 och med bifall till motion 1989/90:T221 yrkande 1 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört om operativt mål för trafiksäkerhetsarbetet,

2. En krisplan mot trafikolyckorna (mom. 2)

Kenth Skårvik och Hugo Bergdahl (båda fp) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 7 som börjar med "I Trafiksäkerhetsprogram" och slutar med "avstyrks därmed" bort ha följande lydelse:

Som framhålls i motionen är det nu dags för en kraftsamling i kampen mot ökningen av antalet trafikolyckor. Nuvarande trafiksäkerhetsarbete är som motionärerna också framhåller inte tillräckligt utan det behövs en krisplan mot trafikolyckorna.

Som åtgärder i en krisplan bör, som motionärerna föreslår, ingå järnvägsinvesteringar, som skall göra att järnvägen i trafiktäta delar av landet blir alternativ till bilen, samt utbyggnad av kringfartsleder vid våra större städer, som skall ge både säkrare trafik och bättre miljö i städerna. Hastighetsbegränsningar, höjda fortkörningsböter, ökad trafikövervakning och förarutbildning m.m. bör ingå som inledande del i en krisplan.

Vad utskottet sålunda har anfört om en krisplan mot trafikolyckorna bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 2 bort ha följande lydelse:

2. beträffande *en krisplan mot trafikolyckorna*

att riksdagen med bifall till motion 1989/90:T410 yrkande 1 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

3. Användningen av bidraget till NTF (mom. 9)

Viola Claesson (vpk) och Roy Ottosson (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 13 som börjar med "I Trafiksäkerhetsprogram" och slutar med "avstyrks således" bort ha följande lydelse:

För att man skall lyckas med olika åtgärder för ökad trafiksäkerhet krävs information. Informationen kan gälla såväl riskerna i trafiken som hur man på olika sätt skall kunna undvika riskerna. Som påpekas i motion T221 (mp) är det särskilt viktigt att förbättra informationen om hur man kan undvika olycksriskerna genom att åka kollektivt och då inte minst med järnväg. Att resa effektivt och bra med kollektivtrafik ställer förhållandevis stora krav på kunskaper om hur man kan resa, utnyttja olika rabatter, kombinera med hyrbil och taxi. En stor del av den trafiksäkerhetsinformation som i dag ges är, som också påpekas i motionen, kraftigt bilfixerad och ger därigenom sken av att alternativ saknas. Utskottet instämmer däri med motionärerna. Såsom föreslås i båda motionerna bör hälften av statens bidrag till NTF användas för att informera och propagera för resande i kollektivtrafiken.

Vad utskottet sålunda har anfört om användningen av bidraget till NTF bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 9 bort ha följande lydelse:

9. beträffande *användningen av bidraget till NTF*

att riksdagen med bifall till motionerna 1989/90:T221 yrkandena 8 och 9 samt 1989/90:T249 yrkande 1 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

4. Bidrag till åtgärder i befintlig fordonspark (mom. 12)

Elving Andersson (c), Rune Thorén (c), Viola Claesson (vpk) och Roy Ottosson (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 15 som börjar med "Utskottet är" och slutar med "yrkande 11" bort ha följande lydelse:

De medel som föreslås anvisade till bidrag till reningsutrustning på nya lastbilar och bussar bör som föreslås i motion T225 (c) yrkande 11 få användas även till bidrag till byten av motorer eller till montering av reningsutrustningar i befintlig fordonspark. Inte minst det förhållandet att här aktuellt anslag inte har utnyttjats under den första tiden efter införandet talar för detta. Motionsförslaget tillstyrks sålunda.

Vad utskottet sålunda har anfört om bidrag till åtgärder i befintlig fordonspark bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 12 bort ha följande lydelse:

12. beträffande *bidrag till åtgärder i befintlig fordonspark* att riksdagen med bifall till motion 1989/90:T225 yrkande 11 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

1989/90:TU21

5. Anslag till bidrag till reningsutrustning på nya lastbilar och bussar (mom. 13)

Under förutsättning av bifall till reservation 4

Elving Andersson (c), Rune Thorén (c), Viola Claesson (vpk) och Roy Ottosson (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 15 som 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 skall få utgå även till byten av motorer eller till montering av reningsutrustningar i befintlig fordonspark. 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 13 bort ha följande lydelse:

13. beträffande *anslag till bidrag till reningsutrustning på nya lastbilar och bussar* att riksdagen med anledning av regeringens förslag till *Bidrag till reningsutrustning på lastbilar och bussar* för budgetåret 1990/91 anvisar ett förslagsanslag på 112 500 000 kr.,

6. Bidragsbeloppet (mom. 15)

Rolf Clarkson (m), Kenth Skårvik (fp), Görel Bohlin (m), Sten Andersson i Malmö (m) och Hugo Bergdahl (fp) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 17 som börjar med "Utskottet förutsätter" och slutar med "av riksdagen" bort ha följande lydelse:

Bidraget bör, som föreslås i motionerna T222 (m), T258 (m) och T441 (m) höjas till 3 000 kr. för alla äldre personbilar. Utskottet kan inte tillstyrka differentiering av bidraget såsom föreslås i motion T220 (mp).

dels att utskottets hemställan under 15 bort ha följande lydelse:

15. beträffande *bidragsbeloppet* att riksdagen med avslag på motion 1989/90:T220 yrkandena 11 och 12 samt med bifall till motionerna 1989/90:T222 yrkande 1, 1989/90:T258 yrkande 2 och 1989/90:T441 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört om höjning av bidraget till 3 000 kr.,

7. Bidragsbeloppet (mom. 15)

1989/90:TU21

Viola Claesson (vpk) och Roy Ottosson (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 17 som börjar med "Utskottet förutsätter" och slutar med "av riksdagen" bort ha följande lydelse:

Såsom föreslås i motion T220 (mp) bör bidraget differentieras och höjas till 1 500 kr. för personbilar av 1982 års modell och äldre modeller samt till 4 000 kr. för personbilar av 1983 års modell och senare modeller.

Utskottet avstyrker en generell höjning till 3 000 kr. som föreslås i motionerna T222 (m), T258 (m) och T441 (m).

dels att utskottets hemställan under 15 bort ha följande lydelse:

15. beträffande *bidragsbeloppet*

att riksdagen med avslag på motionerna 1989/90:T222 yrkande 1, 1989/90:T258 yrkande 2 och 1989/90:T441 samt med bifall till motion 1989/90:T220 yrkandena 11 och 12 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört om differentiering och höjning av bidraget,

8. Anslag till bidrag till reningsutrustning på äldre personbilar (mom. 16)

Roy Ottosson (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 17 som börjar med "Med hänsyn" och slutar med "avstyrks därmed" bort ha följande lydelse:

Utskottet instämmer med motionärerna i att bidragsramen bör höjas till 100 milj.kr. för nästa budgetår.

dels att utskottets hemställan under 16 bort ha följande lydelse:

16. beträffande *anslag till bidrag till reningsutrustning på äldre personbilar*

att riksdagen med anledning av regeringens förslag och med bifall till motionerna 1989/90:T220 yrkande 14 och 1989/90:T249 yrkande 2 till *Bidrag till reningsutrustning på äldre personbilar* för budgetåret 1990/91 anvisar ett förslagsanslag på 100 000 000 kr.

Särskilda yttranden

1. En krisplan mot trafikolyckorna (mom. 2)

Roy Ottosson (mp) anför:

Jag delar motionärernas uppfattning att radikala åtgärder måste vidtas i syfte att förbättra trafiksäkerheten. Jag är emellertid kritisk i följande avseenden, vilket har gjort att jag inte har kunnat ansluta mig till reservationen vid här aktuell del av betänkandet.

1. Motionärernas krav på fler och mer utbyggda biltrafikleder i och kring våra städer torde inte förbättra trafiksäkerheten på sikt. Sådana utbyggnader medför att biltrafiken gynnas ytterligare genom att väg-system för högre kapacitet och nya biltrafikanslutningar skapas och genom att snabbare bilförbindelser uppkommer. Detta leder i sin tur till ökad biltrafik, och därmed också till ökade risker i trafiken. Ofta visar det sig att olycksriskerna vid sådana utbyggnader förflyttas till andra punkter längs vägarna och att de samtidigt totalt sett förvärras.

2. Krav på minskad biltrafik saknas i motionärernas förslag till krisplan, trots att minskad biltrafik skulle vara ett effektivt sätt att minska olycksriskerna. Att detta krav ej medtagits minskar trovärdigheten för "krisplanen" på ett katastrofalt sätt.

2. Förbättring av olycksstatistiken (mom. 4)

Rolf Clarkson (m), Kenth Skårvik (fp), Görel Bohlin (m), Sten Andersson i Malmö (m) och Hugo Bergdahl (fp) anför:

Att det statistiska materialet vad beträffar vägtrafikolyckor är bristfälligt har varit bekant i många år. Det är värdefullt att man nu är beredd att söka komma till rätta med detta. Man behöver detaljera och nyansera statistiken och få veta mer om olycksorsakerna. Uppgifter från försäkringsbolag, sjukhus och kommuner kan komplettera bilden. Nu säger statistiken helt enkelt att de flesta olyckor är förarfel även om vägmiljö, dålig vägbeläggning, förvirrande skyltning etc. kan vara starkt bidragande. Statistiken behöver således innehålla uppgifter om såväl var och när olyckan hände, skadornas slag och omfattning och de inblandades och i förekommande fall polisens uppgifter som troliga orsaker. Detta för att åtgärder skall kunna sättas in på rätt ställe.

3. Inrättande av haverikommission(-er) (mom. 5)

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

Det är angeläget att vi får en ordning där haveriundersökningar blir ett reguljärt inslag i trafiksäkerhetsarbetet. I motionerna framförs starka skäl härför. Bilistorganisationer har, som nämnts i en av m-motionerna, under senare tid krävt att de allvarligaste olyckorna skall utredas av kvalificerade haverikommissioner. I s-motionen framhålls att vad som framför allt saknas i trafiksäkerhetsarbetet är mer genomgripande analyser av olycksorsakerna och att det behövs en helhetsbild av trafikproblemen. I fp-motionen påpekar motionärerna att vi fortfarande vet alltför litet om många riskfaktorer i trafiken. I den andra m-motionen framhålls att — även om 90 % av olyckorna skulle bero på föraren — förarens förmåga att tackla svårigheterna ofta är sammanhängande med andra faktorer, varför det är viktigt att klargöra samband och orsaker vid vägtrafikolyckor. I c-motionen vänder man sig mot att man i en del fall tvingas säga att en olycka är oförklarlig.

Resurser bör enligt motionärerna sättas in för att utreda sådana olyckor så att man får kunskap om hur man skall kunna undvika även olyckor av det slag som hittills sagts vara oförklarliga.

Vi hoppas att det initiativ till inrättande av en undersökningsverksamhet beträffande trafikolyckor som har tagits av TSV och den i proposition 1989/90:104 förutskickade nya organisationen för utredning av allvarliga olyckor skall leda till att vad som åsyftas i motionerna i ärendet uppnås.

4. Bidrag till införande av nya bränslen (mom. 11)

Elving Andersson (c), Rune Thorén (c), Viola Claesson (vpk) och Roy Ottosson (mp) anför:

Om det beslutas att här aktuella krav på avgasrening för lastbilar och bussar skall gälla fr.o.m. 1992 års modeller för alla lastbilar och bussar – såsom föreslås i motion Jo865 (c) yrkande 1 – bör en stor del av den förutskickade medelsramen på totalt 450 milj.kr. kunna användas för andra ändamål. I motion T250 (c) pekar motionärerna också på angelägna ändamål, som vi skulle vilja stödja.

I avvaktan på riksdagens ställningstagande till nämnda yrkande i motion Jo865 (c) ansluter vi oss emellertid till utskottets ställningstagande till yrkande 3 i motion T250 (c).

Innehållsförteckning

<i>Sammanfattning</i>	1
<i>Propositionen</i>	2
<i>Motionerna</i>	2
<i>Organisationen av trafiksäkerhetsarbetet</i>	4
<i>Styrningen av trafiksäkerhetsverket (TSV) m.m.</i>	5
<i>Utskottet</i>	5
1 Inriktningen av TSV:s verksamhet m.m.	5
1.1 Propositionsförslagen	5
1.2 Operativt mål för trafiksäkerhetsarbetet	6
1.3 En krisplan mot trafikolyckorna	6
1.4 Inriktningen av trafiksäkerhetsarbetet	7
1.5 Förbättring av olycksstatistiken	8
1.6 Inrättande av haverikommission(-er) för utredning av vägtrafikolyckor	9
1.7 Inriktningen av TSV:s verksamhet	10
2 Anslag till TSV	11
2.1 Anslag C1. Trafiksäkerhetsverket: Samordning, Tra- fikmiljö, Fordon och Trafikant	11
2.2 Anslag C2. Trafiksäkerhetsverket: Bil- och kör- kortsregister m.m.	11
3 Anslag C3. Bidrag till Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF)	11
3.1 Fördelningen av ansvaret för trafiksäkerhetsarbetet ..	12
3.2 Användningen av bidraget till NTF	13
3.3 Medelsanvisning	14
4 Anslag C4. Bidrag till reningsutrustning på nya lastbilar och bussar	14
4.1 Ändring av användningen av anslaget	14
4.2 Medelsanvisning	15
5 Anslag C5. Bidrag till reningsutrustning på äldre personbilar	15
5.1 Godtagbar reningsteknik	16
5.2 Bidragsbeloppet	16
5.3 Medelsanvisning	17
6 Hemställan	18
<i>Reservationer</i>	20
<i>Särskilda yttranden</i>	23