Trafikutskottets betänkande

1982/83:19

om vissa trafikpolitiska frågor

Motionerna

I motion 1982/83:620 av Hans Petersson i Röstånga och Eric Hägelmark (båda fp) yrkas att riksdagen hos regeringen begär en översyn av särlagar och bestämmelser i fråga om bilars utrustning och att svenska bestämmelser i större grad anpassas till internationella överenskommelser.

I motion 1982/83:972 av Görel Bohlin m. fl. (m) yrkas att riksdagen hos regeringen begär en granskning och utvärdering av länstrafikreformens hittillsvarande ekonomiska och praktiska effekter.

I motion 1982/83:977 av Sven Henricsson (vpk) yrkas att riksdagen hos regeringen hemställer om en snar översyn av yrkestrafiklagstiftningen.

I motion 1982/83:1088 av Rune Gustavsson m. fl. (c) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motion 1982/83:1087 (c) anförs beträffande ett fullföljande av handikappanpassning av de kollektiva färdmedlen.

I motion 1982/83:1415 av Gunnel Jonäng (c) yrkas att riksdagen hos regeringen begär åtgärder för att anpassa de kollektiva kommunikationerna till olika åkandekategoriers behov, bl. a. småbarnsföräldrarnas.

I motion 1982/83:1426 av Bruno Poromaa m. fl. (s) yrkas

1. att riksdagen hos regeringen begär en översyn av gällande lagar i syfte att överföra kollektivtrafikkoncessionen till länshuvudmännen,
2. att riksdagen hos regeringen begär att beslut om tidtabellsfastställelse överförs från länsstyrelse till länshuvudmännen.

I motion 1982/83:1655 av Rolf Clarkson m. fl. (m) yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om bilismens roll i trafikpolitiken,
2. att riksdagen uttalar att ett departement och ett statsråd bör vara ansvarigt för samordning av olika åtgärder inom bilismens område.

I motion 1982/83:1664 av Sören Häggroth m. fl. (s) yrkas att riksdagen hos regeringen hemställer att förutsättningarna för bättre kommunikationer och mer enhetliga taxebestämmelser på Nordkalotten utreds.

Motiveringen till yrkandet återfinns i motion 1982/83:1662 (s).

I motion 1982/83:1927 av Rolf Clarkson m. fl. (m) yrkas, såvitt nu är i

fråga, att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om

att trafikpolitiken i större utsträckning bör bedrivas under fri konkurrens,

att detaljreglering och byråkrati inom transportpolitiken bör reduceras,

att 1979 års trafikpolitiska beslut snarast bör utvärderas,

att den övergripande statliga transportplanering som utförs av transportrådet och länsstyrelserna bör slopas,

att lågprispolitiken inom järnväg och flyg bör uppmuntras samt om möjligt utvidgas till andra trafikmedel,

att större konkurrensneutralitet mellan olika transportmedel bör eftersträvas,

att det svenska regelsystemet för begränsningar av bilismens skadeverkningar bör anpassas till motsvarande internationella arbete och att svenska särbestämmelser bör undvikas.

I motion 1982/83:2121 av Per Westerberg (m) yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om anpassning av svenska särbestämmelser till EG,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om reformering av typbesiktningsbestämmelserna för personbilar.

I motion 1982/83:2185 av Olle Grahn och Hugo Bergdahl (båda fp) yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 1), att riksdagen hos regeringen hemställer om en vidare översyn av de olika trafikslagens samhällsekonomiska kostnader och betalningsansvar.

Utskottet

Trafikpolitiska riktlinjer m. m.

I motion 1982/83:1927 (m) framförs bl. a. krav på att trafikpolitiken i större utsträckning skall bedrivas under *fri konkurrens*, att *detaljreglering och byråkrati* inom transportpolitiken skall reduceras och att *större konkurrensneutralitet* mellan olika transportmedel skall eftersträvas. Vidare begärs att *lågprispolitiken* inom järnväg och flyg uppmuntras och om möjligt utvidgas till andra transportmedel samt att den övergripande *statliga transportplanering* som utförs av transportrådet och länsstyrelserna slopas.

De allmänna riktlinjer som fastlades i 1979 års trafikpolitiska beslut har enligt motionärerna i vissa avseenden visat sig vara alltför vaga. Det gäller främst begreppet "lägsta möjliga samhällsekonomiska kostnad", som kommit att missbrukas. Detta begrepp anses sålunda både kunna motivera olönsamma investeringar och utgöra ett hinder för kostnadsbesparande rationaliseringsåtgärder.

Statsmakterna bör vidare enligt motionärerna minska och förenkla nuvarande regleringar. Den övertro på övergripande statlig trafikplanering som finns i 1979 års trafikpolitiska beslut anses böra tonas ned. Den planeringsverksamhet som utövas av transportrådet och länsstyrelserna anses böra begränsas till uppgifter som har direkt anknytning till berörda myndigheters verksamhet.

De principer som skall ligga till grund för *den statliga trafikpolitiken* fastställdes genom riksdagens beslut under våren 1979 (prop. 1978/79:99, TU 1978/79:18, rskr 1978/79:419). Målet för trafikpolitiken skall enligt beslutet vara att erbjuda medborgarna och näringslivet i landets olika delar en tillfredsställande trafikförsörjning till lägsta möjliga samhällsekonomiska kostnader. I det samhällsekonomiska synsättet ligger att trafikpolitiken skall bidra till att uppfylla mål inom andra samhällssektorer, såsom närings-, sysselsättnings- och regionalpolitik. Trafikpolitiken måste enligt beslutet också anpassas till de krav som ställs från miljöpolitisk utgångspunkt. Trafiksäkerheten måste förbättras. Vidare skall de energipolitiska målen beträffande hushållning med energi och minskat oljeberoende uppnås.

En samhällsekonomiskt effektiv fördelning av transportarbetet mellan olika transportmedel skall vidare vara utgångspunkten för trafikpolitiken. Effektiviteten i transportapparaten och kvaliteten på transporttjänsterna främjas enligt beslutet bäst genom en i princip fri konkurrens och samverkan mellan olika trafikmedel och trafikföretag inom de ramar som samhället har dragit upp för verksamheten. Ett rättvisande kostnadsansvar anges också vara en viktig förutsättning för en riktig utveckling av transportsektorn. Avgifterna för varje individuell resa eller transport skall så långt möjligt anpassas till de samhällsekonomiska marginalkostnaderna för att ett effektivt utnyttjande av befintliga transportresurser skall kunna uppnås.

En god persontrafikförsörjning måste enligt beslutet garanteras av samhället. Särskilt måste den kollektiva persontrafiken förbättras och byggas ut så att den blir tillgänglig och attraktiv för allt fler människor såväl i tätorter som på landsbygden. En utbyggd kollektivtrafik ger ökade valmöjligheter i fråga om arbete, bostad och fritidsaktiviteter.

Dessa ökade valmöjligheter skall även ges handikappade. En utbyggd kollektivtrafik anges också vara en förutsättning för att nödvändiga begränsningar av privatbilismen i tätorternas centra skall kunna åstadkommas.

Inom persontrafiken finns uppenbara samverkansmöjligheter såväl mellan de olika trafikmedlen och trafikutövarna som mellan dessa och myndigheter, trafikhuvudmän m. fl. Även på godsområdet anges förutsättningar finnas att öka samverkan och därigenom uppnå en högre effektivitet.

En ökad samverkan av angivet slag bör enligt beslutet bygga på frivillighetens grund. Detta förutsätter god information som ger trafikföretagen och samhället underlag för beslut om trafikinvesteringar.

Bil- och busstrafiken anges vara av väsentlig betydelse för samhällets funktion inte minst när det gäller glesbygden. Lastbilstrafiken är också en väsentlig del i ett integrerat transportsystem. Det är därför enligt beslutet av stor betydelse att åkerinäringen ges goda arbetsförutsättningar och att sunda verksamhetsbetingelser råder inom branschen.

Järnvägens resurser bör användas för att så långt möjligt tillgodose behovet av långväga och tunga godstransporter. En ökad samordning mellan järnvägs- och landsvägstrafiken kan ge betydande trafikekonomiska vinster. Detta förutsätter enligt beslutet bl. a. att SJ investerar så att järnvägen framgångsrikt kan hävda sig inom ramen för ett samordnat transportsystem. Det anges också vara viktigt att järnvägens resurser på persontrafiksidan utnyttjas i största möjliga utsträckning.

Järnvägstrafiken som har en förhållandevis stor andel fasta kostnader har genom 1979 års trafikpolitiska beslut avlastats en del av dessa. SJ har härigenom kunnat göra sådana prisnedsättningar i persontrafiken som är samhällsekonomiskt motiverade.

Riksdagens beslut i nu refererade delar byggde på enhälliga uttalanden från utskottets sida och med tillgodoseende av motionsledes framställda förslag av i princip samma innebörd som de nu aktuella yrkandena.

Under våren 1982 fastställdes vidare (jfr TU 1981/82:28, rskr 1981/82:339) av riksdagen de av regeringen föreslagna nya luftfartspolitiska riktlinjerna som syftade till att anpassa luftfarten till 1979 års trafikpolitiska beslut.

Utskottet anser för sin del någon anledning för riksdagen inte föreligga att frångå sina beslut i berörda frågor och hänvisar därvid till vad som förut nämnts om beslutens innebörd samt till det omfattande arbete som i olika former pågår för att fullfölja desamma.

Beträffande de av motionärerna begärda lågprissatsningarna vill utskottet erinra om den snabba utveckling som härvidlag skett inom järnvägens och flygets områden. I likhet med motionärerna finner utskottet önskvärt att en sådan satsning sker också fortsättningsvis och om möjligt utsträcks att omfatta även andra trafikmedel.

Vad avser yrkandet om trafikplaneringen hos transportrådet och länsstyrelserna vill utskottet erinra om att i den trafikpolitiska propositionen framhölls att en utbyggd trafikplanering är värdefull för att trafikföretagen och samhället skall få underlag för trafik- och investeringsbeslut. Detta uttalande lämnades utan erinran från riksdagens sida.

Det är av naturliga skäl så att formerna för trafikplaneringen måste förändras. Genom att länshuvudmännen har etablerats på persontrafikområdet och yrkestrafiklagstiftningen har förenklats har länsstyrelsernas uppgifter på kollektiv- och yrkestrafikens område minskat. Detta påverkar förutsättningarna för länsstyrelsernas arbete med olika planeringsfrågor. Regeringen föreslog därför i proposition 1981/82:113 att de *fullständiga*

länsplaneringarna som tidigare genomförts ungefär vart femte år skulle tas bort. Detta förslag har också fått betydelse för länsstyrelsernas arbete med trafikplanering.

Såsom i årets budgetproposition framhålls behövs dock på regional nivå en viss fortsatt trafikplanering. Länshuvudmännen har ansvaret för planeringen vad gäller lokal och regional persontrafik. Vid länsstyrelserna bedrivs – med bistånd av transportrådet – särskilda utredningsprojekt på transportområdet. Det gäller t. ex. godstransportförsörjningen i glesbygd och tätorter samt möjligheterna till arbetsresor och förutsättningarna att förbättra resmöjligheterna mellan olika län. Planeringen koncentreras enligt propositionen till de områden där behoven är störst.

I motionen yrkas också att 1979 års trafikpolitiska beslut snarast skall utvärderas.

Utskottet vill med anledning härav framhålla att nämnda beslut är ett principbeslut rörande utformningen av trafikpolitiken och närmast avser att fastställa de ramar inom vilka denna politik skall utformas. Det förutsätter i sig självt en kontinuerlig uppföljning och anpassning av utvecklingen på området. En sådan fortlöpande uppföljning har avsetts ske bl. a. genom den årliga prövningen av anslagsframställningar och organisationsförslag o. d. från vederbörande trafikverk och förvaltningar m. m. Så sker också genom riksdagens ställningstaganden till regeringens förslag i hithörande frågor i dels budgetpropositionen, dels de särskilda propositioner om organisationsförändringar och lagstiftning m. m. på området som fortlöpande framläggs. Enligt utskottets uppfattning torde härigenom en kontinuerlig granskning och utvärdering av det trafikpolitiska beslutet anses få ske.

Med understrykande av det sålunda anförda vill utskottet ånyo framhålla att 1979 års trafikpolitiska beslut bör ligga fast. Några särskilda uttalanden från riksdagens sida om trafikpolitikens inriktning och utformning m. m. är vidare enligt utskottets uppfattning inte nu påkallade. Under hänvisning härtill och då syftet med motionärernas samtliga här berörda yrkanden i väsentliga delar redan synes tillgodosedda bör desamma inte föranleda någon särskild åtgärd från riksdagens sida.

I motion 1982/83:2185 (fp) yrkas i denna del att riksdagen hos regeringen hemställer om en vidare *översyn* av de olika trafikslagens samhällsekonomiska kostnader och betalningsansvar.

I dag finns enligt motionärerna konflikter mellan olika trafikgrenar. Sjöfarten och flyget hävdar således att järnvägen subventioneras. Järnvägen hävdar i sin tur att vägtrafiken gynnas, medan andra åter anser att landsvägstrafiken är utsatt för en överbeskattning. Det sägs därför vara viktigt att den trafikpolitiska utredningens arbete kan följas upp med en vidare översyn av de olika trafikslagens samhällsekonomiska kostnader och betalningsansvar.

Såsom framgår redan av budgetpropositionen (bil. 8, s. 82) har inom

kommunikationsdepartementet påbörjats en analys av effekterna av nuvarande kostnadsansvar och avgiftssystem för olika transporttjänster. Avsikten med arbetet anges bl. a. vara att utvärdera ifall konkurrenssnedvridning mellan trafikgrenarna föreligger och vilka åtgärder som i så fall är påkallade. Utskottet förutsätter att de nu aktualiserade frågorna därvid ingående övervägs samt att utredningsarbetet bedrivs med skyndsamhet.

Under hänvisning härtill och med beaktande jämväl av vad utskottet i det föregående i övrigt anfört finner utskottet motionsyrkandet till väsentlig del tillgodosett. Motionen bör därför i denna del inte föranleda någon särskild åtgärd från riksdagens sida.

Länstrafikreformen

I motion 1982/83:972 (m) yrkas att riksdagen hos regeringen begär en *granskning och utvärdering av länstrafikreformens hittillsvarande ekonomiska och praktiska effekter.*

Mot bakgrund av nuvarande ekonomiska situation och den kostnadsjakt denna bör leda till även inom kommuner och landsting finns det enligt motionärerna skäl att ifrågasätta om den service som erbjuds genom länstrafikorganisationen i dag verkligen sker till lägsta samhällsekonomiska kostnad. Alla länstrafikens huvudmän tar t. ex. inte ut den taxa för servicen som vore berättigad med hänsyn till kostnadsutvecklingen. Det finns också tecken som tyder på att tidigare huvudmän ekonomiskt-rationellt, med samma serviceutbud, handlade den finansiella sidan väl så bra som nuvarande huvudmän.

De nya länstrafikföretagens insatser bör enligt motionärernas uppfattning begränsas till – förutom nödvändig finansiering – dimensionering och samordning av den regionala trafiken. Som huvudregel bör gälla att äganderätten till trafikmedlen inte skall överföras till de nya länstrafikföretagen.

Länstrafikreformen innebar bl. a. att beslut fattades om vilka samhällsorgan som skall vara huvudmän för trafiken (prop. 1977/78:92, TU 1977/78:28, rskr 1977/78:364). Utskottet uttalade i sammanhanget att en förbättrad kollektiv trafikservice för att vara attraktiv kräver ökade kostnader och insatser från samhällets sida. Länstrafikreformen är också en grundläggande förutsättning för 1979 års trafikpolitiska beslut.

Utskottet finner det vara av största vikt att länstrafikreformen fullföljs i enlighet med riksdagens beslut. Reformen är nu i det närmaste genomförd. Länshuvudmän har bildats i samtliga län utom i Hallands, Göteborgs och Bohus samt Älvsborgs län, i vilka län reformen genomförs från den 1 juli 1983.

Reformen har f. ö. såsom framhålls i budgetpropositionen inneburit en avsevärt förbättrad standard i såväl regional som lokal kollektiv persontrafik.

Fler linjer och ökad turtäthet har regelmässigt införts efter det att länshuvudmännen tagit över ansvaret för trafiken. Taxorna har samordnats. Enhetliga biljettsystem och länskort har införts. Kollektivresandet har också ökat för varje år. Ökningen av antalet resande har varit betydligt större än ökningen av trafikutbudet, vilket innebär att bussar och personal blivit bättre utnyttjade.

Insatserna på kollektivtrafikområdet kommer enligt propositionen att förstärkas. Den statliga ersättningen till lokal och regional kollektiv persontrafik föreslås sålunda höjd med 2 kr. per mil.

I propositionen erinras också om att statsbidragssystemet till kollektivtrafiken tagits upp som ett översynsprojekt inom kommunikationsdepartementet. Bakgrunden är bl. a. den situation som uppstått genom bildandet av länshuvudmän. Realiserandet av eventuellt mer genomgripande förslag från detta projekt bör enligt föredragandens mening lämpligen inte ske förrän samtliga län i landet bildat länshuvudmän och kommit i gång med trafiken. Enligt gällande lagstiftning skall, såsom förut nämnts, huvudmän finnas i samtliga län den 1 juli 1983 så att bidragssystemet täcker hela landet budgetåret 1983/84. Detta betyder att en eventuell större förändring i bidragssystemet kan ske tidigast fr. o. m. budgetåret 1984/85. Förenklingar inom nuvarande ramar för bidragssystemet bör dock enligt föredraganden även fortsättningsvis ske. Vissa förslag härtill framläggs också i propositionen.

Riksdagen har numera (TU 1982/83:17, rskr 1982/83:239) godkänt vad föredraganden i dessa delar förordat. Med beaktande härav ävensom av vad utskottet i det föregående i övrigt anfört finner utskottet den av motionärerna nu förordade utvärderingen av länstrafikreformen inte f. n. vara meningsfull och avstyrker därför motionen i fråga.

Utskottet, som i sammanhanget vill erinra om det samarbete länstrafikföretagen emellan som numera inletts inom Svenska lokaltrafikföreningen, utgår från att därigenom och även i övrigt en bättre samordning såväl trafikmässigt som ekonomiskt inom och mellan de skilda länstrafikföretagen kan komma till stånd.

I motion 1982/83:1426 (s) hemställs att riksdagen hos regeringen begär dels en översyn av gällande lagar i syfte att överföra *kollektivtrafikkoncessionen* till länshuvudmännen, dels beslut om att *tidtabellsfastställelse* överförs från länsstyrelsen till länshuvudmännen.

Motionärerna framhåller att kollektivtrafiken i de flesta länen bedrivs i entreprenadform, varvid trafikföretagens monopolställning genom koncessioner gör att trafikrationalisering i dagsläget är i det närmaste obefintlig. Trafikföretagen som har koncession på linjer som de trafikerar har en ställning som saknar motstycke i näringslivet då dessa ej behöver ta några som helst risker samtidigt som full kostnadstäckning kan erhållas för verksamheten av samhälleliga medel.

Enligt motionärernas förmenande kan stora samordningsvinster erhållas om länshuvudmännen ges möjlighet att lägga upp kollektivtrafiken utan hänsynstagande till koncessionsproblematiken. Gällande lagstiftning får enligt motionärerna inte utgöra hinder härför.

Även i motion 1982/83:977 (vpk) framhålls att den som innehar tillståndet till linjetrafik befinner sig i en mycket fördelaktig förhandlingsposition.

Nuvarande bestämmelser anses också utgöra ett hinder för fordonsparkens rationella utnyttjande, ett förhållande som i sin tur driver upp kostnaderna.

Lagstiftningen innebär alltså enligt motionen – trots vissa justeringar i samband med införandet av huvudmannaskapslagen – fortfarande i vissa avseenden ett byråkratiskt hinder för utformningen av en rationell länstrafik. En snar översyn av yrkeslagstiftningen i dessa delar bör därför enligt motionärerna komma till stånd.

När länstrafikreformen beslutades torde detta ha gjorts i medvetande om att trafik- och ansvarsförhållandena skulle kunna komma att gestalta sig på olika sätt i skilda län. Så har också skett. I vissa fall ombesörjs trafiken till övervägande del i egen regi, i andra fall på entreprenad. Det nu tillämpade systemet synes också ge länshuvudmännen goda möjligheter att ordna upp trafiken på bästa möjliga sätt och i förekommande fall samordnä exempelvis kommunalt driven tätortstrafik med övrig lokal och regional trafik. Om skäl skulle föreligga att tvångsvis överta viss trafik kan så också ske.

Härmed sammanhängande frågor bör rimligtvis få bedömas av länshuvudmännen själva med hänsynstagande till de lokala och regionala förhållandena. Länshuvudmännen bör vidare kunna bestämma vilka taxor som skall tillämpas i den trafik som de ansvarar för. För den busslinjetrafik som faller utanför huvudmannaansvaret och för vilken transportrådet är tillståndsmyndighet i nära nog samtliga fall bör rådet fastställa taxorna. Sådan trafik utgör enligt uppgift högst 10 % av den totala busslinjetrafiken i landet.

I yrkestrafikförordningen (1979:871) föreskrivs att frågan om fastställelse av tidtabellen prövas av den tillståndsgivande länsstyrelsen. Om det finns skäl till det får länsstyrelsen medge att tidtabell för viss trafik inte behöver prövas av länsstyrelsen. Inom områden där det inte finns någon trafik som konkurrerar med den som länshuvudmännen bedriver har det därför ansetts överflödigt att kräva att tidtabellen skall fastställas av en myndighet. Även i övrigt tillämpas numera enligt vad utskottet erfarit ett förenklat förfarande i dessa frågor.

Utskottet finner mot bakgrund av det anförda och under hänvisning jämväl till det i det föregående nämnda översynsprojektet avseende kollektivtrafiken några särskilda åtgärder, av det slag som i motionerna förutsatts, inte nu påkallade. Utskottet förutsätter dock att utvecklingen på området med uppmärksamhet följs av regeringen – inte minst när det gäller att förenkla fastställelse av tidtabeller – samt att, därest så befinns påkallat,

erforderliga förslag i ämnet snarast föreläggs riksdagen. Under hänvisning härtill avstyrks motionerna i fråga.

Bilismens roll i trafikpolitiken, m. m.

Beträffande *bilismens roll i trafikpolitiken,* m. m. har en rad motionsyrkanden framställts.

I motion 1982/83:1655 (m) yrkas således att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om bilismens roll i trafikpolitiken. Vidare begärs ett uttalande från riksdagens sida om att *ett* departement och *ett* statsråd bör vara ansvarigt för samordning av olika åtgärder inom bilbranschens område.

I motion 1982/83:1927 (m) yrkas att det svenska regelsystemet för begränsningar av bilismens skadeverkningar anpassas till motsvarande internationella arbete och att svenska särbestämmelser undviks.

I motion 1982/83:620 (fp) yrkas likaledes att riksdagen hos regeringen begär en översyn av särlagar och bestämmelser i fråga om bilars utrustning och att våra bestämmelser i större grad anpassas till internationella överenskommelser.

I motion 1982/83:2121 (m) slutligen yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om dels anpassning av svenska särbestämmelser för bilar till vad som gäller inom EG, dels om reformering av typbesiktningsbestämmelserna för personbilar.

Vad i förstnämnda motion anförts om bilismens roll i trafikpolitiken torde till övervägande del vara besvarat genom vad utskottet i det föregående anfört om det trafikpolitiska beslutet och dess innebörd i denna del samt föranleder i nu förevarande sammanhang inte något särskilt uttalande från utskottets sida. Motionsyrkandet härom bör följaktligen såvitt nu är i fråga kunna lämnas utan särskild åtgärd från riksdagens sida.

Den i motionen framförda uppfattningen att *ett* departement och *ett* statsråd skall vara ansvarigt för samordning av olika åtgärder inom bilbranschens område är utskottet inte berett att ansluta sig till. Motionen bör därför i denna del lämnas utan åtgärd – med hänsyn inte minst till de omfattande och komplicerade frågor beträffande beskattning, planering, miljö, biltillverkning, handelspolitik och trafiksäkerhet m. m. det här rör sig om. Utskottet finner dock en mer övergripande och verkningsfull sådan samordning vara av största vikt och förutsätter också att en bättre koordination och uppföljning av berörda frågor kommer till stånd genom samråd och samverkan *inom* regeringskansliet.

I samma motion samt i de här i övrigt nämnda motionerna framhålls genomgående den svenska bilindustrins betydelse för vårt land och dess export. Internationellt pågår ett omfattande arbete för att göra bilarna

säkrare och mer miljövänliga. Det är enligt motionärerna naturligt att Sverige deltar aktivt i arbetet, men det måste också innebära att vi anpassar våra inhemska krav på bilen till de som fastställs i internationellt samarbete. Sverige är internationellt sett en så liten marknad för bilföretagen att svenska särbestämmelser skapar stora problem.

Riskerna för den *svenska* bilindustrin anses vidare vara uppenbara om vi inför särbestämmelser i vårt land. Det kan av andra länder uppfattas som tekniska handelshinder och leda till diskriminerande insatser mot svenska biltillverkare. Våra särbestämmelser måste därför enligt motionärerna så långt möjligt avskaffas och ersättas av internationell standard.

I motion 1982/83:2121 (m) framhålls särskilt att EG:s grundbestämmelser angående typgodkännande av fordon är från år 1970. Dessa bestämmelser är f. n. föremål för ändringar inom EG. Ett nytt system för typgodkännande av bilar har ännu inte trätt i kraft, då erforderliga direktiv rörande bildetaljer ännu inte antagits. Inom en nära framtid förväntas dock EG presentera nya gemensamma regler för typbesiktning av bilar, som skall gälla inom hela EG-området. F. n. arbetar alla större bilfabriker, som ännu inte genomfört det, med någon form av s. k. optionssystem. Detta innebär att kunden från en basmodell kan välja olika tillbehör, motoralternativ och utföranden. För att detta optionssystem skall kunna fungera även i Sverige – utan betydande dispenser – måste enligt motionen en anpassning av de svenska typbesiktningsbestämmelserna ske.

Eftersom Sverige har ett omfattande handelsutbyte med andra europeiska stater föreligger ett starkt intresse av att de tekniska bestämmelser som gäller i Europa i allmänhet är så likartade som möjligt. Sverige deltar därför aktivt i det internationella samarbete som syftar till att undanröja olikheter som kan uppfattas som tekniska handelshinder. En del i detta samarbete är strävandena till harmonisering av de olika ländernas fordonsbestämmelser.

Det allmänna europeiska harmoniseringsarbetet på fordonssidan sker inom FN:s ekonomiska kommission för Europa (ECE). EG-staterna deltar i ECE-samarbetet för att man så långt som möjligt skall ha samma regler inom EG och Europa i övrigt. Den svenska målsättningen är att anpassa de nationella kraven till vad som gäller i Europa i övrigt. I vissa fall har emellertid avvikelser ansetts ofrånkomliga beroende på bl. a. klimatiska förhållanden.

Typbesiktningsutredningen har på regeringens uppdrag gjort en genomgång av fordonsbestämmelserna i syfte att harmonisera dessa med övriga europeiska bestämmelser. Utredningen har redovisat sitt arbete direkt till trafiksäkerhetsverket, som nu arbetar vidare med frågan. Det måste också enligt utskottets uppfattning ankomma på verket att kontinuerligt arbeta för att en bättre anpassning kommer till stånd av svenska fordonsföreskrifter till internationella regler och främst då vad som gäller för Europa i övrigt. Med

hänsyn inte minst till de svenska biltillverkarna och vår export finner utskottet i likhet med motionärerna i hög grad angeläget att så sker. Utskottet förutsätter därför att verket med skyndsamhet framlägger härav föranledda förslag eller i övrigt vidtar de åtgärder som erfordras.

I anslutning härtill må också nämnas att Bilindustriföreningen till regeringen överlämnat en rapport med jämförelser mellan svenska och europeiska fordonsbestämmelser – Sverige i otakt – utgiven i januari 1983. Under hänvisning bl. a. till innehållet i rapporten har föreningen hemställt att arbetet för att anpassa svenska fordonsbestämmelser till vad som gäller i övriga länder i Europa fullföljs samt att åtgärder vidtas för att förenkla och effektivisera typbesiktningssystemet.

Regeringen har nyligen beslutat överlämna framställningen och rapporten till trafiksäkerhetsverket för att beaktas i verkets arbete med bestämmelser om fordon och typbesiktning.

Under hänvisning till vad sålunda anförts finner utskottet någon särskild framställning i ämnet till regeringen från riksdagens sida med anledning av motionsyrkandena ej nu erforderlig.

Övriga frågor

I motion 1982/83:1088 (c) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som anförs i motion 1982/83:1087 beträffande ett fullföljande av *handikappanpassning av de kollektiva färdmedlen.*

Det är enligt motionärerna viktigt att samhället vidtar åtgärder för att anpassa det allmänna färdväsendet till allas behov. Trots åtgärder av olika slag kommer färdtjänsten att behövas även i framtiden. En väl utbyggd färdtjänst anses därför vara ett viktigt komplement till de allmänna kommunikationerna. I sammanhanget betonas även vikten av ett närmare samarbete mellan SJ, riksfärdtjänsten och de kommunala färdtjänsterna samt av att samordningen av de olika åtgärderna på området fullföljs.

Utskottet vill med anledning härav erinra om att de kollektiva färdmedlen enligt lagen (1979:558) om handikappanpassad kollektivtrafik skall anpassas till de handikappades behov. I förordningen (1980:398) om handikappanpassad kollektivtrafik föreskrivs att transportrådet (TPR), utöver uppgiften att vara initierande, planerande och samordnande myndighet för anpassningens genomförande, även skall meddela de föreskrifter om anpassningens inriktning och omfattning som behövs.

Riksdagen uttalade i 1979 års trafikpolitiska beslut att målsättningen skall vara att anpassningen av de kollektiva färdmedlen i princip bör vara genomförd under en tioårsperiod.

Transportrådet har också numera (den 11 januari 1982) utfärdat särskild kungörelse om handikappanpassad kollektivtrafik vari ingående regleras härmed sammanhängande frågor.

Av årets budgetproposition (bil. 8, s. 151) framgår vidare att riksfärdtjänstnämnden, som överlämnat en preliminär rapport om den hittillsvarande försöksverksamheten med riksfärdtjänst, i samband därmed föreslagit att försöksverksamheten förlängs till den 31 december 1983 för att erfarenheterna från hela tredje försöksåret skall kunna ligga till grund för ett slutgiltigt förslag beträffande en framtida riksfärdtjänst.

Föredraganden har förklarat sig dela nämndens uppfattning härom, och riksdagen har godtagit förslaget (TU 1982/83:17 punkt 11, rskr 1982/83:239).

I regeringens skrivelse 1982/83:131 – om handlingsprogram i handikappfrågor – påminner föredraganden också om förlängningen av försöket med riksfärdtjänst. Vidare framhålls att arbetet med handikappanpassning av de allmänna färdmedlen fortsätter. Utskottet förutsätter att bl. a. den tidsplan för handikappanpassning som riksdagen uttalat sig för härvid beaktas.

Med hänvisning till vad som sålunda anförts bör motionen inte föranleda någon riksdagens åtgärd.

I motion 1982/83:1664 (s) yrkas att riksdagen hos regeringen hemställer om att regeringen låter utreda förutsättningarna för *bättre kommunikationer och mer enhetliga taxebestämmelser på Nordkalotten*. Förbättringar i dessa avseenden är enligt motionärerna viktiga förutsättningar för att handeln och näringslivet inom området skall kunna utvecklas.

De spörsmål varom här är fråga bör enligt utskottets uppfattning närmast prövas inom ramen för Nordiska rådets verksamhet. Sedan flera år tillbaka har de också följts med stor uppmärksamhet inom såväl Nordiska rådet som Nordiska ministerrådet. Utskottet förutsätter att så blir fallet även fortsättningsvis och att som resultat härav en tillfredsställande lösning av härmed sammanhängande frågor kan uppnås. I anslutning härtill vill utskottet f. ö. erinra om den uthyggnad av vägförbindelserna (exempelvis Kirunavägen) samt flyg- och flygplatsförbindelserna ävensom om vissa taxeförbättringar m. m. som tillkommit inom Nordkalottområdet under de gångna åren – ofta som resultat av arbetet inom Nordiska rådet och dess olika organ.

Under hänvisning till det anförda finner utskottet någon särskild åtgärd från den svenska riksdagens sida med anledning av motionen ej påkallad och avstyrker därför densamma.

I motion 1982/83:1415 (c) yrkas att riksdagen hos regeringen begär åtgärder för att *anpassa de kollektiva kommunikationerna* till olika åkandekategoriers behov, bl. a. småbarnsföräldrarnas. Enligt motionären får t. ex. småbarnsföräldrar som flyger på lågpris betala 10 % av biljettkostnaden för spädbarn. Extra bagagevikt erhålles dock ej för barnet. Småbarnsföräldrar får således i sin egen bagagevikt räkna in såväl barnvagn som övrig barnutrustning, vilket medför stora övervikter och ställer sig kostsamt.

De av motionären sålunda lämnade uppgifterna synes dock inte vara rättvisande – i vart fall inte beträffande inrikestrafiken. Enligt vad utskottet

inhämtat uttages nämligen inom denna ingen färdavgift för spädbarn eller transportavgift för hopfällbar barnvagn. Det sistnämnda gäller f. ö. i princip även med avseende på rullstol.

Med anledning av motionärens yrkande vill utskottet vidare ånyo erinra om de lågprissatsningar och olika former av rabatter m. m. som sedan länge tillämpas beträffande såväl flyg- som järnvägsresor. Utskottet utgår också som tidigare nämnts från att formerna härför vidareutvecklas och utsträcks att omfatta även andra trafikmedel. Det torde dock närmast få ankomma på vederbörande trafikföretag att ta ställning till resevillkorens närmare utformning m. m.

Någon särskild åtgärd i ämnet från riksdagens sida synes med hänsyn till det anförda inte påkallad, varför motionen avstyrks.

Hemställan

Utskottet hemställer

1. beträffande *trafikpolitiska riktlinjer m. m.*
   att riksdagen
   a) lämnar motion 1982/83:1927 (m) såvitt nu är i fråga utan åtgärd,
   b) lämnar motion 1982/83:2185 (fp) yrkande 1 utan åtgärd,
2. beträffande *granskning och utvärdering av länstrafikreformens hittillsvarande ekonomiska och praktiska effekter*
   att riksdagen avslår motion 1982/83:972 (m),
3. beträffande *kollektivtrafikkoncessioner m. m.*
   att riksdagen
   a) avslår motion 1982/83:1426 (s),
   b) avslår motion 1982/83:977 (vpk),
4. beträffande *bilismens roll i trafikpolitiken*
   att riksdagen
   a) lämnar motion 1982/83:1655 (m) yrkande 1 i denna del utan åtgärd,
   b) lämnar motion 1982/83:1655 (m) yrkande 2 utan åtgärd,
5. beträffande *anpassning av svenska bestämmelser om bilars utrustning m. m.*
   att riksdagen lämnar motionerna 1982/83:620 (fp), 1982/83:1655 (m) yrkande 1 i denna del, 1982/83:1927 (m) i denna del och 1982/83:2121 (m) utan åtgärd,
6. beträffande *handikappanpassning av de kollektiva färdmedlen*
   att riksdagen lämnar motion 1982/83:1088 (c) utan åtgärd,
7. beträffande *bättre kommunikationer på Nordkalotten*
   att riksdagen avslår motion 1982/83:1664 (s).

8. beträffande *anpassning av kollektivtrafiken till de resandes behov*
att riksdagen avslår motion 1982/83:1415 (c).

Stockholm den 19 april 1983

På trafikutskottets vägnar
KURT HUGOSSON

Närvarande: Kurt Hugosson (s), Rolf Clarkson (m), Birger Rosqvist (s), Claes Elmstedt (c), Olle Östrand (s), Wiggo Komstedt (m), Sven-Gösta Signell (s), Per Stenmarck (m), Rune Torwald (c), Sten-Ove Sundström (s), Görel Bohlin (m), Sven Henricsson (vpk), Lars Hedfors (s), Margareta Persson (s) och Hugo Bergdahl (fp).

Särskilda yttranden

1. Trafikpolitiska riktlinjer m. m. (mom. 1 a)

Rolf Clarkson, Wiggo Komstedt, Per Stenmarck och Görel Bohlin (alla m) anför:

Målet för 1979 års trafikpolitiska beslut är att erbjuda medborgarna och näringslivet i landets olika delar en tillfredsställande trafikförsörjning till lägsta möjliga samhällsekonomiska kostnader. Det konkreta innehållet i begreppet "tillfredsställande" trafikförsörjning skall enligt beslutet läggas fast genom en rad skilda politiska beslut på olika nivåer i samhället. På denna punkt är det därför möjligt att med visst fog hävda att det sker en kontinuerlig utvärdering, medan en sådan saknas beträffande andra vitala delar av beslutet.

I det trafikpolitiska beslutets samhällsekonomiska synsätt ligger att trafikpolitiken skall utformas så att den bidrar till att resurserna utnyttjas effektivt i samhället som helhet och därmed till att uppfylla mål inom skilda samhällssektorer. Det trafikgrensvisa kostnadsansvaret enligt 1963 års riktlinjer slopades för väg- och järnvägstrafiken och de rörliga trafikantavgifterna skulle i stället bätte anpassas till de samhällsekonomiska marginalkostnaderna.

1979 års trafikpolitiska beslut bygger på ett digert utredningsarbete under stora delar av 1970-talet. Detta beslut har prövats under ett antal år. Prövningen har skett parallellt med att vårt lands ekonomiska problem – bl. a. underskottet i statsbudgeten – accentuerats. Den samhällsekonomiska utvecklingen framtvingar en förutsättningslös omprövning av tidigare fattade beslut i olika frågor och en ytterligt restriktiv hållning till nya åtaganden. Det synes därför i längden inte kunna undvikas att även 1979 års trafikpolitiska beslut utvärderas och följs upp.

2. Granskning och utvärdering av länstrafikreformens hittillsvarande ekonomiska och praktiska effekter (mom. 2)

Rolf Clarkson, Wiggo Komstedt, Per Stenmarck och Görel Bohlin (alla m) anför:

Lagen om länshuvudmän reglerar den kollektiva länstrafiken i enlighet med den proposition som den dåvarande regeringen förelade riksdagen 1977/78. Vid halvårsskiftet 1983 skall reformen vara genomförd i hela landet.

Det är enligt vår uppfattning angeläget att varje större reform omgående följs upp och utvärderas. Detta ter sig i dagens läge – med ett budgetunderskott på 90–95 miljarder kronor per år – ännu angelägnare än tidigare. Möjligheterna måste finnas att snabbt följa upp beslut och vidta eventuella korrigeringar för att kunna erbjuda ett väl avvägt trafikutbud och samtidigt hålla kostnadsutvecklingen under mycket stram uppsikt. Beträffande länstrafikreformen är det dessutom av stor vikt att bl. a. få en klar bild av huruvida länstrafikbolagen har följt reformens intentioner och ej med skattemedel konkurrerat ut tidigare väl fungerande privata trafikföretag.

3. Bilismens roll i trafikpolitiken (mom. 4 b)

Rolf Clarkson, Wiggo Komstedt, Per Stenmarck och Görel Bohlin (alla m) anför:

Sverige är ett av världens biltätaste länder. Bilen är och kommer att förbli vårt viktigaste transportmedel. Knappast något land är så beroende av sin bilindustri som Sverige. Bilindustrin med binäringar sysselsätter ca 380 000 personer.

För de flesta familjer utgör bilen ett av hushållets tyngsta utgifter. Bilkostnadernas andel av hushållsbudgeten har dessutom ökat under senare år.

Moderata samlingspartiet har under flera år hävdat att det är nödvändigt att Sverige får en samlad bilpolitik. Det framstår som i hög grad önskvärt att *ett* departement och *en* minister på sikt får det övergripande ansvaret för olika åtgärder som direkt berör bilismen och bilbranschen. När så sker ter det sig naturligt att denna uppgift åläggs landets kommunikationsminister.

minab/gotab Stockholm 1983 75177