# Trafikutskottets betänkande 1985/86: 23

om anslag till Transportrådet, m. m. (prop. 1985/86: 100 bil. 8)

TU 1985/86: 23

## Sammanfattning

I betänkandet behandlas regeringens förslag i proposition 1985/86: 100 bilaga 8 i avsnittet 1. Transportstöd m. m. om anslag för nästa budgetår till Transportrådet, Transportstöd för Norrland m. m., Riksfärdtjänst samt Kostnader för visst värderingsförfarande ävensom förslag i ett 10-tal motioner. Utskottet tillstyrker regeringens förslag samt avstyrker motionsyrkandena eller föreslår att de skall lämnas utan åtgärd.

Vid betänkandet har fogats sex reservationer.

M-, fp- och c-ledamöterna begär att frågan om transportrådet behövs i framtiden utreds (res. nr 1).

Vpk-ledamoten reserverar sig till förmån för att ett sjötransportstöd skall införas (res. nr 2) och för att transportstödet till järn-, stål- och metallverkens produktion inte skall upphöra såsom föreslås i propositionen (res. nr 3). Till sistnämnda reservation är två följdreservationer (res. nr 4 och res. nr 6) anknutna.

Fp- och c-ledamöterna begär att persontransportstöd skall kunna utgå även för egenföretagares egna resor (res. nr 5).

Vpk-ledamoten har avgett ett särskilt yttrande beträffande transportrådets roll i trafikplaneringen och sammansättningen av rådets styrelse.

## SJÄTTE HUVUDTITELN

**1. Transportrådet.** Regeringen har under punkt I 1. (s. 154–158) föreslagit riksdagen att till Transportrådet för budgetåret 1986/87 anvisa ett förslagsanslag på 16 857 000 kr.

### Motioner

1985/86: T208 av Sven Henricsson m. fl. (vpk) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen uttalas om en politisk styrelse för transportrådet,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen uttalas om transportrådets roll i planeringen.

1985/86: T211 av Karin Söder m. fl. (c) vari yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkandena 14 och 15),

14. att riksdagen beslutar begära att regeringen utreder en avveckling av transportrådet i enlighet med vad som i motionen anförs,

15. att riksdagen beslutar att till Transportrådet för budgetåret 1986/87 anvisa ett förslagsanslag på 8 milj. kr.

1985/86: T381 av Karin Ahrland och Hans Petersson i Röstånga (båda fp) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär en utredning som skall förbereda en avveckling av transportrådet.

## Utskottet

Enligt riksdagens beslut (TU 1978/79: 18, rskr. 419) med anledning av proposition 1978/79: 99 om en ny trafikpolitik – 1979 års trafikpolitiska beslut – inrättades fr.o.m. den 1 januari 1980 transportrådet som en central trafikmyndighet.

Transportrådet skall enligt instruktionen för rådet (1979: 1037) – i den mån det inte ankommer på någon annan myndighet – svara för frågor som rör trafikplaneringen, den kollektiva persontrafikens anpassning till handikappades behov, riksfärdtjänsten, tillämpningen av yrkestrafiklagstiftningen, den internationella vägtrafiken, det statliga stödet till den kollektiva persontrafiken, det regionalpolitiska transportstödet och transportstödet till Gotlandstrafiken, taxor och turplaner för viss linjesjöfart på Gotland, energihushållningen inom transportsektorn, ransoneringar och andra förbrukningsregleringar av flytande bränsle för motordrift samt den civila transportverksamheten vid beredskapstillstånd och krig.

Transportrådet leds av en styrelse. Chef för transportrådet är en generaldirektör. I styrelsen ingår generaldirektören (ordförande) samt sju ledamöter som företräder riksdagen och näringslivet. Generaldirektören och övriga styrelseledamöter förordnas av regeringen. Vid transportrådet är inrättade drygt 50 tjänster.

I samband med behandlingen av regeringens förslag till medelsanvisning för nästa budgetår under anslaget till Transportrådet behandlar utskottet i det följande även motionsyrkanden om en utredning som skall syfta till avveckling av transportrådet, om transportrådets roll i trafikplaneringen och styrelsens sammansättning samt om medelsanvisningen för nästa budgetår.

### *Utredning om avveckling av transportrådet*

I motion T211 (c) anförs bl.a. att transportrådet är en onödig byråkrati. I syfte att byråkratiseringen skall minskas och att beslutsfattandet skall decentraliseras begär motionärerna att regeringen utreder en avveckling av transportrådet (yrkande 14).

Även i motion T381 (fp) framhålls att transportrådet bör avvecklas. Vissa av rådets uppgifter torde enligt motionärerna kunna avvecklas och andra med fördel överföras till andra befintliga organ såsom till trafikhuvudmännen och till länsstyrelserna. Motionärerna begär en utredning som skall förbereda en avveckling av rådet.

I 1979 års trafikpolitiska beslut underströks behovet av trafikplanering på skilda nivåer i samhället. Av finansiella skäl behövdes en samordning mellan trafikgrenarna. Det var vidare angeläget att undvika investeringar i överkapacitet genom att bringa befintliga anläggningar till ett bättre utnyttjande. Varje trafikgrens fördelar skulle utnyttjas på bästa sätt och efter sina tekniska och ekonomiska förutsättningar. Vidare skulle de trafikpolitiska åtgärderna medverka till att uppnå andra viktiga målsättningar i samhället såsom regionalpolitiska och sysselsättningspolitiska

Enligt utskottets mening fullgör transportrådet en mycket betydelsefull uppgift när det gäller att förverkliga de trafikpolitiska målen genom att bl. a initiera, sammanställa och analysera olika åtgärder som syftar till att åstadkomma rationella samt kostnads- och energibesparande trafiklösningar. När det gäller trafikplaneringen inom länen vill utskottet framhålla vikten av transportrådets arbete med att bistå vid länsstyrelsernas trafikplanering med orientering mot sysselsättnings- och näringslivsfrågor.

Transportrådets uppgifter inom trafikpolitiken har vidgats fr. o. m. den 1 januari i år genom att det regionalpolitiska transportstödet har utökats med ett s. k. hamntransportstöd. Vidare har rådet fått i uppgift att handlägga frågor om statligt stöd till vissa tjänsteresor (det s. k. persontransportstödet) och om statligt stöd till viss datakommunikation.

Transportrådet avses vidare få viktiga uppgifter inom investeringsplaneringen inom transportsektorn enligt förslag om en bättre samordning av denna planering som har lagts fram i årets budgetproposition (bil. 8 s. 190–198). Enligt propositionen som i denna del inte har föranlett någon erinran från riksdagens sida (TU 1985/86: 12 s. 7, rskr. 135) skall sålunda transportrådet – inom ramen för en samordnad, långsiktig investeringsplanering inom transportsektorn – bistå trafikverken med gemensamt planerings- och prognosunderlag samt biträda regeringen med att belysa hur investeringarna i en transportgren får effekter på andra transportgrenar.

I detta sammanhang vill utskottet också framhålla att transportrådet utgör en rationell organisation för administrativa uppgifter inom transportområdet. Som exempel på detta vill utskottet nämna att frågorna om godstransportstödet, om persontransportstödet och om stödet till viss datakommunikation handläggs inom en enhet med ett fåtal tjänster. En uppsplittring av handläggningen av stödfrågorna på länsstyrelserna eller andra organ inom stödzonerna skulle sammantaget kräva fler tjänster och skulle vara mycket orationell.

Mot bakgrund av det ovan anförda kan utskottet inte dela åsikten att transportrådet bör avvecklas. Utskottet avstyrker sålunda motionsförslagen om en utredning som skall syfta till en avveckling av rådet.

*Transportrådets roll i trafikplaneringen och styrelsens sammansättning*

I motion T208 (vpk) påpekas att transportrådet genom de olika uppgifter, som rådet successivt har fått, har utvecklats från att vara ett utredande organ till att bli ett organ som kan påverka och självt tolka samt driva politik. Motionärerna framhåller att denna förändring har förstärkts genom de uppgifter som rådet avses få i investeringsplaneringen inom transport-

sektorn enligt ovannämnda förslag härom i budgetpropositionen. Vidare framhålls i motionen att ett minimikrav är att det organ, som skall ha rollen som sammanfattande bedömare av de olika trafikgrenarnas planer och investeringar samt tillhandahålla underlag och avgöra inriktning, i varje fall måste visa en återspegling av de politiska maktförhållandena i landet och inte vara ett korporativt sammansatt organ med några kompletterande politiska namn. Motionen utmynnar i en begäran att riksdagen som sin mening skall ge regeringen till känna vad som uttalas i motionen om transportrådets roll i planeringen. Vidare begärs att frågan om rådets styrelse skall omprövas med målsättningen att en politiskt vald styrelse inkl. ordförande skall tillsättas.

Frågor av det slag som tas upp i motionen har från principiell synpunkt behandlats av verksledningskommittén (C 1983:04), som tillkallades år 1983 för att dels pröva frågan om regeringen kan styra de statliga myndigheterna på ett bättre och smidigare sätt än för närvarande, dels se över de statliga myndigheternas ledningsfunktion. Kommittén avgav i augusti i fjol till chefen för civildepartementet huvudbetänkandet (SOU 1985:40) Regeringen, myndigheterna och myndigheternas ledning. Som bakgrund till sina förslag framhåller kommittén bl. a. att oro har uttryckts över att den statliga byråkratin har blivit för okänslig för riksdagens och regeringens styrsignaler.

För "att återföra beslutskompetensen till den politiska sfären" föreslår verksledningskommittén metoder för att förbättra riksdagens och regeringens direkta styrning av de statliga myndigheterna. Bl. a. föreslås att det nuvarande ettårsperspektivet i budgetprocessen skall ersättas med ett treårsperspektiv så att i princip budgetarna för en tredjedel av myndigheterna varje år prövas mer ingående. Den ökade tid för prövningen av de olika myndigheternas budgetar som denna ordning skulle ge beräknas ge bättre möjligheter till styrning av myndigheterna än vad ettårsperspektivet i budgetprocessen erbjuder.

Mot bakgrund av behovet av "att öka det politiska inslaget i förvaltningsmyndigheternas ledning" har verksledningskommittén närmare diskuterat olika former för ledningen av myndigheterna. Kommittén anför bl. a. att avgörande för om en myndighet skall ha en styrelse eller ej är huruvida regeringen i väsentlig omfattning har delegerat befogenheter till myndigheten vilka inrymmer en betydande handlingsfrihet för myndigheten i dess uppgift att leda och ansvara för utvecklingen inom det egna verksamhetsområdet. Om en delegering av ett mandat med en vidsträckt, öppen och opreciserad karaktär föreligger krävs det enligt kommittén att myndigheten leds av en styrelse som bär det fulla ansvaret inför regeringen och av vilken regeringen kan utkräva detta ansvar. Kommittén föreslår att de nuvarande verksledningarna ersätts antingen av en ansvarig styrelse med en särskild styrelseordförande eller av en ensam ansvarig verkschef med eller utan ett råd vid sin sida. Råden bör enligt kommittén i första hand ägna sig åt myndigheternas utåtriktade verksamhet, t. ex. frågor som rör myndigheternas förhållande till enskilda, andra myndigheter eller kommuner. Regeringen bör enligt kommitténs mening utkräva ansvar antingen

av styrelsen eller av verkschefen, beroende på vem som har ansvaret, om verksamheten inte följer givna riktlinjer eller bedrivs ineffektivt.

Enligt kommittén kan det finnas skäl för att vissa av myndigheterna med lagtillämpande uppgifter – till vilken kategori myndigheter bl. a. transportrådet hänförs – bör ledas av en styrelse i egentlig bemärkelse men att det likaså förefaller sannolikt att andra av dessa myndigheter bör ledas av en ensam ansvarig verkschef med råd. En försöksverksamhet omfattande tio myndigheter – dock ej transportrådet – föreslås. De återstående myndigheterna bör tills vidare enligt kommittén behålla sina lekmannastyrelser i avvaktan på utvärdering av de nya ledningsfunktionerna i de tio myndigheterna.

I samband med huvudbetänkandet avgav verksledningskommittén också betänkandet (SOU 1985:41) Affärsverken och deras företag, vari kommittén behandlar frågor om styrningen av och ledningsfunktionerna inom affärsverken och deras bolag. Verksledningskommitténs båda betänkanden är efter remissbehandling föremål för fortsatt beredning inom regeringskansliet. Förslag grundade på betänkandena och på remissyttrandena över dem beräknas komma att föreläggas riksdagen under hösten 1986.

Verksledningskommitténs synpunkter på hur statliga myndigheter bör styras och ledas synes i väsentliga delar tillgodose de önskemål som i dessa hänseenden framförs beträffande transportrådet i motionen. Med hänsyn till den beredning av kommitténs förslag som pågår torde motionen kunna lämnas utan åtgärd från riksdagens sida.

*Anslaget för nästa budgetår*

I budgetpropositionen föreslås en medelsanvisning på 16857000 kr. för nästa budgetår under anslaget till Transportrådet, vilket innebär en uppräkning med 1415000 kr. i förhållande till medelsanvisningen för innevarande budgetår.

Transportrådets inkomster på yrkestrafikområdet, vilka redovisas på statsbudgetens inkomstsida, beräknas för nästa budgetår uppgå till ca 2 milj. kr.

Utskottet tillstyrker den av regeringen föreslagna medelsanvisningen. Härav följer att utskottet avstyrker motion *T211 (c) yrkande 15, vari* – i anslutning till yrkandet om en utredning som skall syfta till avveckling av transportrådet – föreslås en medelsanvisning för nästa budgetår begränsad till 8 milj. kr.

Utskottet hemställer

1. beträffande *utredning om avveckling av transportrådet*

att riksdagen avslår motionerna 1985/86:T211 (c) yrkande 14 och 1985/86:T381 (fp),

2. beträffande *sammansättningen av transportrådets styrelse, m. m.*

att riksdagen lämnar motion 1985/86:T208 (vpk) utan åtgärd,

3. att riksdagen med bifall till regeringens förslag och med avslag på motion 1985/86:T211 (c) yrkande 15 till *Transportrådet* för budgetåret 1986/87 anvisar ett förslagsanslag på 16857000 kr.

**2. Transportstöd för Norrland m.m.** Regeringen har under punkt I 2. (s. 158–162) föreslagit riksdagen att till Transportstöd för Norrland m.m. för budgetåret 1986/87 anvisa ett förslagsanslag på 251 100 000 kr.

## Motionerna

1985/86:T207 av Lars Werner m.fl. (vpk) vari yrkas att riksdagen med avslag på regeringens förslag till Transportstöd för Norrland m.m. för budgetåret 1986/87 anvisar ett förslagsanslag på 263 100 000 kr.

1985/86:T248 av Inger Hestvik m.fl. (s) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om att behålla godstransportstödet för järn-, stål- och metallverkens produktion,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om att konkurrenskraften för stålindustrin inte får försämras.

1985/86:T319 av Ewa Hedkvist-Petersen m.fl. (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs angående godstransportstödets betydelse.

1985/86:T366 av Lars Werner m.fl. (vpk) vari yrkas, såvitt här är i fråga (yrkande 7), att riksdagen hos regeringen hemställer om förslag till förändring av transportstödet till att innefatta sjötransporter i syfte att stimulera kustsjöfarten.

1985/86:T382 av Margareta Gard (m) och Karl Boo (c) vari yrkas att riksdagen beslutar att transportstöd skall utgå enligt vad som i motionen föreslås.

1985/86:T383 av Britta Bjelle (fp) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär förslag till ändring i förordningen (1985:855) om statligt stöd till vissa tjänsteresor så att persontransportstöd kan utgå även till egna företagare och även omfatta turism.

1985/86:T397 av Bengt Westerberg m.fl. (fp) vari yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 1), att riksdagen beslutar att inte bara resa för anställd person utan även för egenföretagare skall berättiga till persontransportstöd.

Motiveringen till yrkandet finns i motion 1985/86:A473 (fp).

## Utskottet

Från anslaget till Transportstöd för Norrland m.m. bekostas godstransportstöd enligt bestämmelser i förordningen (1980:803) om regionalpolitiskt transportstöd, persontransportstöd enligt bestämmelser i förordningen (1985:855) om statligt stöd till vissa tjänsteresor samt stöd till datakommunikation med vissa företag i Gällivare, Kiruna och Pajala kommuner enligt bestämmelser i förordningen (1985:856) om statligt stöd till viss datakommunikation. Ytterligare föreskrifter om de olika stödformerna

har meddelats av transportrådet som också prövar frågor om utgivande av stöden.

De olika stödformerna syftar sammantaget till att utveckla näringslivet i de norra delarna av vårt land.

Transportrådet har för nästa budgetår beräknat medelsbehovet för godstransportstödet till 231,5 milj. kr., för persontransportstödet till 24,6 milj. kr. och för stödet till datakommunikation med malmfälten till 1 milj. kr., dvs. för stödformerna tillhopa 257,1 milj. kr.

Som en besparingsåtgärd föreslår föredraganden att nuvarande godstransportstöd till järn-, stål- och metallverkens produktion skall slopas. Besparingen beräknas till ca 12 milj. kr. för ett år. Med hänsyn till utbetalningsordningen för godstransportstödet beräknas besparingen under nästa budgetår uppgå till 6 milj. kr. Föredraganden beräknar medelsbehovet för godstransportstödet till (231,5 – 6) 225,5 milj. kr. samt medelsbehovet för de övriga stödformerna i enlighet med transportrådets förslag. Under anslaget till Transportstöd för Norrland m. m. föreslås sålunda i propositionen en medelsanvisning för nästa budgetår om 251,1 milj. kr.

I samband med behandlingen av frågan om medelsanvisning för nästa budgetår behandlar utskottet i det följande även motionsyrkanden om ett sjötransportstöd inom godstransportstödet, viss utökning av stödområdet för godstransportstödet, bibehållande av stödet till järn-, stål-, och metallverkens produktion, stödberättigande verksamhetsområden och resenärer för persontransportstödet samt medelsanvisningen för nästa budgetår.

*Godstransportstödet*

Godstransportstödet syftar till att minska de merkostnader för transporter som näringslivet i stödområdet har. Det ges i form av fraktbidrag i efterskott till företagen. Bidrag lämnas för järnvägs- och landsvägstransporter i yrkesmässig trafik. Det gäller för transporter av dels varor som förädlats inom stödområdet till hel- eller halvfabrikat samt vissa jordbruks- och livsmedelsprodukter som kommer från stödområdet, dels råvaror och halvfabrikat som anskaffas av företag i stödområdet inom vissa bestämda näringsgrenar.

Transportstödet lämnas för transporter över 250 km med 10 till 50 % av nettokostnaden beroende på transportsträckans längd och var företagen ligger inom stödområdet. Från och med år 1986 har stödet utvidgats genom att ett särskilt bidrag lämnas för transporter av vissa varor som går till hamnar vid Norrlandskusten samt vid Vänern och Mälaren (”hamntransportstödet”).

I motion T366 (vpk) anförs bl. a. att godstransportstödets nuvarande utformning har en för sjöfarten diskriminerande och hämmande verkan. Motionärerna begär därför (yrkande 7) förslag till *förändring av godstransportstödet till att innefatta även sjötransporter* i syfte att stimulera kustsjöfarten.

Utskottet vill med anledning av motionen erinra om att de statliga insatserna för isbrytning innebär en stimulans för kustsjöfarten m. m. En

ytterligare stimulans för sjöfarten på Norrlandshamnar och hamnarna vid Vänern och Mälaren är det nya "hamntransportstödet". Mot denna bakgrund bör motionsyrkandet enligt utskottets mening inte föranleda någon åtgärd av riksdagen. Utskottet avstyrker därför detsamma.

*Stödområdet för godstransportstödet* omfattar i fråga om Kopparbergs län hela länet med undantag av de två sydligaste kommunerna – Ludvika och Smedjebackens kommuner.

I här aktuell del av motion T382 (m, c) begärs att också Ludvika och Smedjebackens kommuner skall hänföras till stödområdet.

Transportrådet redovisade år 1981 i rapporten (1981:9) Transportstödet – Ett sätt att göra Sverige rundare en utvärdering av godstransportstödet. Utifrån den utvärdering som gjorts och de erfarenheter i övrigt som fanns av det stödberättigade området fastslog transportrådet att godstransportstödet var ett effektivt regionalpolitiskt medel.

Några avgörande motiv för att nu förändra stödområdets avgränsning finns enligt utskottets mening inte.

Utskottet avstyrker därför det nämnda motionsyrkandet.

Det förtjänar här att framhållas att den huvudsakliga marknaden för näringslivet i Ludvika och Smedjebackens kommuner torde vara området runt Mälaren. Till detta område uppgår transportavståndet i vissa relationer inte till 251 km och uppfyller därmed inte kravet för att godstransportstöd skall utgå.

Som nämnts i det föregående förordas i budgetpropositionen att *transportstödet till järn-, stål- och metallverkens produktion slopas*. Bakgrunden härtill är följande.

Vid statsmakternas behandling av frågan om anvisande av medel för godstranportstödet för innevarande budgetår förutskickades att transportrådet skulle få i uppdrag att utreda och föreslå åtgärder som skulle göra att kostnadsutvecklingen för stödet kunde begränsas (prop. 1984/85:115 bil. 2 s. 374, TU 20, rskr. 282). Efter erhållet uppdrag har transportrådet redovisat detsamma i skrivelse till regeringen i september 1985. Transportrådet har därvid angivit ett antal åtgärder som begränsar konstnadsutvecklingen för transportstödet om statsmakterna skulle anse det nödvändigt med sådana begränsningar (se budgetpropositionen s. 159 och 160). Med hänsyn till stödets regionalpolitiska effekter och den relativt begränsade kostnadsutvecklingen för stödet avstyrkte dock transportrådet att några ingrepp görs i det nuvarande stödet.

Föredraganden har emellertid förordat att transportstödet till järn-, stål- och metallverkens produktioner skall slopas. De stora producenterna inom stödområdet är Svenskt Stål AB (SSAB) i Borlänge och Luleå, Uddeholms-koncernen i Hagfors samt Avesta AB i Avesta.

I två motioner – T248 (s) och T319 (s) – begärs att riksdagen som sin mening skall ge regeringen till känna angelägenheten av att stödet för järn-, stål- och metallverkens produktion bibehålls med hänsyn till verkens konkurrensmöjligheter och till sysselsättningen på aktuella orter. I den förstnämnda motionen framhålls därvid Borlänge och i den sistnämnda motionen Luleå.

I motion T207 (vpk) framförs ett yrkande som avser medelsanvisningen för nästa budgetår men som syftar till att stödet för här aktuell produktion skall bibehållas. En begäran att stödet skall bibehållas framförs vidare i här aktuell del av motion T382 (m, c).

Föredraganden har som skäl för ett slopande av transportstödet för järn-, stål- och metallverkens produktion anfört att stora delar av denna produktion redan nu är undantagen från stöd, att administrativa problem med gränsdragningen för vad som är bidragsgrundande produkter därför ofta förekommer samt att ett fåtal men stora producenter är verksamma inom branschen, varför ett slopat stöd kan beräknas få begränsade konsekvenser. Föredraganden framhåller att, i de fall som produkter från järn-, stål- och metallverk förädlas vidare inom t. ex. mekanisk industri, transportstöd kommer att utgå även fortsättningsvis.

De skäl som föredraganden anfört talar även enligt utskottets mening för att transportstödet till järn-, stål- och metallverkens produktion kan slopas. Utskottet ansluter sig således till föredragandens ställningstagande i frågan.

Utskottet avstyrker därmed motionerna T207 (vpk) och T382 (m, c) i vad de går ut på att här nämnt stöd skall bibehållas.

Utskottet avstyrker vidare motionerna T248 (s) och T319 (s) om att riksdagen skall uttala sig för ett bibehållande av stödet till järn-, stål- och metallverkens produktion. Utskottet vill med anledning av dessa motioner särskilt peka på att slopandet av stödet enligt föredraganden beräknas få begränsade konsekvenser för producenterna på området (SSAB m. fl.)

*Persontransportstödet*

Persontransportstödet syftar till att minska de norrländska företagens kostnader för nödvändiga personkontakter med södra och mellersta Sverige. Stödet gäller för tjänsteresor med flyg och tåg för personal anställd vid företag i viss industri- och uppdragsverksamhet. Stödet lämnas med 20 till 40 % av resekostnaden beroende på var företagen är belägna i stödområdet. Stödet är inriktat mot små och medelstora företag i vilka reseutgifter utgör en betungande kostnadspost. Mot denna bakgrund, och med hänsyn till att utgifterna för stödet måste begränsas till 24 milj. kr., har ett "golv" och ett "tak" införts för vad som är bidragsgrundande resekostnad.

I motion T383 (fp) begärs, såvitt nu är i fråga, att persontransportstöd skall få lämnas även till *turistverksamhet*. Motionären anför bl. a. att eftersom turismen växer och är av stor betydelse för Norrland och turismens utveckling har nära samband med personkontakter utanför regionen det skulle vara önskvärt med persontransportstöd även för denna verksamhet.

I förslaget till riksdagen om införande av persontransportstödet framhöll föredraganden att en utgångspunkt vid den närmare utformningen av stödet skulle vara att kostnadsutvecklingen på anslaget till Transportstöd för Norrland m. m. skulle begränsas (prop. 1984/85: 115 bil. 2 s. 373). Riksda-

gen hade inte något att erinra häremot (TU 20, rskr. 282). Med denna utgångspunkt för utformningen av persontransportstödet – som alltjämt bör gälla – kan utskottet inte biträda att stödet utökas till att omfatta även turistverksamhet. Motionen avstyrks således i nämnda del.

Vidare begärs i motion T383 (fp) liksom i motion T397 (fp) yrkande 1 att persontransportstöd skall få lämnas även för *egenföretagares egna resor*.

Av hänsyn till kostnaderna för persontransportstödet framhöll utskottet i betänkande 1984/85: 20 bl. a. att kravet att stödet skulle avse tjänsteresor av anställda skulle vara ovillkorligt.

Utskottet vidhåller denna uppfattning och avstyrker följaktligen de nämnda motionsyrkandena.

*Anslaget för nästa budgetår*

Motion T207 (vpk) syftar som nämnts ovan till att godstransportstödet för järn-, stål- och metallverkens produktion skall bibehållas. I motionen föreslås därför att under anslaget till Transportstöd för Norrland m. m. skall för nästa budgetår anvisas 12 milj. kr. (motsvarande den beräknade kostnaden för stödet under ett år) utöver vad regeringen har föreslagit eller 263,1 milj. kr. I överensstämmelse med utskottets ställningstagande att transportstödet för nämnda produktion kan slopas avstyrker utskottet motionsyrkandet.

Den i propositionen föreslagna medelsanvisningen om 251,1 milj. kr. under anslaget tillstyrks av utskottet.

Utskottet hemställer

1. beträffande *ett sjötransportstöd*

att riksdagen avslår motion 1985/86: T366 (vpk) yrkande 7,

2. beträffande *viss förändring av stödområdet för godstransportstödet*

att riksdagen avslår motion 1985/86: T382 (m,c) i motsvarande del,

3. beträffande *fortsatt stöd till järn-, stål- och metallverkens produktion*

att riksdagen avslår motionerna 1985/86: T207 (vpk) och 1985/86: T382 (m, c) i motsvarande delar,

4. beträffande *uttalande om stöd till järn-, stål- och metallverkens produktion*

att riksdagen avslår motionerna 1985/86: T248 (s) och 1985/86: T319 (s),

5. beträffande *persontransportstöd i turistverksamhet*

att riksdagen avslår motion 1985/86: T383 (fp) i motsvarande del,

6. beträffande *stöd till egenföretagares egna resor*

att riksdagen avslår motionerna 1985/86: T383 (fp) i motsvarande del och 1985/86: T397 (fp) yrkande 1,

7. att riksdagen med bifall till regeringens förslag och med avslag på motion 1985/86: T207 (vpk) i motsvarande del till *Transportstöd*

*för Norrland m. m.* för budgetåret 1986/87 anvisar ett förslagsanslag på 251 100 000 kr.

**3. Riksfärdtjänst.** Regeringen har under punkt I 4. (s. 163–165) föreslagit riksdagen att till Riksfärdtjänst för budgetåret 1986/87 anvisa ett förslagsanslag på 57 400 000 kr.

## Motionerna

1985/86: T255 av Rune Gustavsson m. fl. (c) vari yrkas

1. att riksdagen beslutar hos regeringen begära en översyn av riksfärdtjänstens organisation m. m.,

2. att riksdagen beslutar hos regeringen begära en uppföljning av insatserna för att öka tillgängligheten av de allmänna färdmedlen.

Motiveringen till yrkandena finns i motion 1985/86: So218 (c).

1985/86: T431 av Barbro Sandberg och Kjell-Arne Welin (båda fp) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär en översyn av handläggningsrutiner rörande riksfärdtjänst i syfte att åstadkomma förenklingar.

## Utskottet

Riksfärdtjänsten är ett komplement till kommunal färdtjänst för gravt handikappade personers längre resor (prop. 1983/84: 100 bil. 8 s. 166–179, TU 23, rskr. 289). Bestämmelser om riksfärdtjänsten har meddelats i förordningen (1984: 482) om ersättning för riksfärdtjänst. Dessa bestämmelser innebär i korthet att svårt handikappade personer som på grund av handikappet och otillgänglighet i trafikmedlen måste resa på ett dyrare sätt än normalt får betalt för sina merkostnader. Resor får företas med flyg, första klass tåg, buss, taxibil eller med specialfordon. Ersättning till den som svarar för befordran av personer som har tillstånd att anlita riksfärdtjänst betalas från anslaget till Riksfärdtjänst.

Frågor om tillstånd att anlita riksfärdtjänst prövas av det kommunala organ som prövar frågor om kommunal färdtjänst. När tillstånd till en färdtjänstresa har lämnats beställer resenären resan hos SJ Resebyrå. Resenären har att betala vad en järnvägsresa i 2:a klass skulle ha kostat. Resekostnaden i övrigt bestrids från här aktuellt anslag. Transportrådet prövar frågor om ersättning från anslaget.

I anslutning till behandlingen av regeringens förslag till medelsanvisning under anslaget för nästa budgetår behandlar utskottet i det följande även motionsyrkanden om en översyn av organisation och handläggningsrutiner för riksfärdtjänsten samt om en uppföljning av handikappanpassningen av allmänna färdmedel.

*Översyn av organisation och handläggningsrutiner för riksfärdtjänsten*

I motion T255 (c) begärs i yrkande 1 en översyn av riksfärdtjänstens organisation m. m. i enlighet med vad som anförs i motion 1985/86: So218

(c). I sistnämnda motion sägs bl. a. att riksfärdtjänstens nuvarande organisation är tungrodd och byråkratisk och att en översyn är nödvändig vilken bör syfta till att riksfärdtjänsten skall organiseras så att handikappades möjligheter till längre resor underlättas. I motionen anförs vidare bl. a. att handikappades kostnader för resor med allmänna färdmedel inte får överstiga andra gruppers kostnader och att detta skall gälla beträffande alla transportmedel. En kartläggning av handikappades reella kostnader för inrikes resor bör därför enligt motionärerna komma till stånd och det är enligt motionärerna naturligt att denna kartläggning samordnas med en översyn av riksfärdtjänstens organisation.

I motion T431 (fp) kritiseras rutinerna vid meddelande av tillstånd till riksfärdtjänst, beställning av resa och betalning av resenärens avgift, då färdbiljetter sänds till honom/henne. Motionärerna begär en översyn av handläggningsrutiner rörande riksfärdtjänsten i syfte att åstadkomma förenklingar.

Om resenärens resekostnader gäller enligt riktlinjer som transportrådet har utfärdat att resenären alltid skall betala vad en järnvägsbiljett i 2:a klass skulle ha kostat på den aktuella sträckan vid den tid då resan företas. Resenärens egen avgift bestäms sålunda med hänsyn till de rabatter – bl. a. pensionärsrabatt – som skulle ha kunnat utnyttjas. Om det på den sträcka som resan avser inte är möjligt att resa med järnväg beräknas kostnaden till vad som skulle gälla för en järnvägsresa av motsvarande längd. Kommunal färdtjänst på avrese- och ankomstorterna betalas av resenären enligt den taxa som gäller i resp. kommun. Om en resa med taxi eller specialfordon företas i samband med en riksfärdtjänstresa och resan sträcker sig utanför kommunen betalas hela taxi- eller specialfordonsresan från anslaget till Riksfärdtjänst.

Med hänsyn till vad som sålunda gäller om resenärens resekostnad synes vad som sägs härom i motiveringen till yrkande 1 i motion T255 (c) inte böra föranleda någon riksdagens åtgärd.

Regeringen har i juni 1984 gett transportrådet i uppdrag att undersöka riksfärdtjänstens framtida utformning i syfte att begränsa kostnadsutvecklingen och öka effektiviteten. I anknytning till detta uppdrag överser transportrådet för närvarande rutinerna för riksfärdtjänsten i kontakt med kommunerna. Förslag med anledning av regeringens uppdrag beräknas komma att avges under innevarande år. Mot bakgrund av de nu lämnade uppgifterna synes inte heller yrkande 1 i övrigt i motion T255 (c) samt motion T431 (fp) böra föranleda någon riksdagens åtgärd. Utskottet avstyrker därför de här nämnda motionsyrkandena.

*Uppföljning av handikappanpassningen av allmänna färdmedel*

Enligt 1979 års trafikpolitiska beslut ingår att göra den kollektiva trafiken tillgänglig för alla trafikantgrupper i det trafikpolitiska målet att tillförsäkra medborgarna en tillfredsställande transportförsörjning. Härvid skall man söka uppnå en så långt möjligt fullständig handikappanpassning av den kollektiva trafikapparaten. Inom ramen för det trafikpolitiska beslutet

godkände riksdagen sålunda riktlinjer för anpassning av den kollektiva trafiken till handikappades behov samt antog lagen (1979: 558) om handikappanpassad kollektivtrafik och vissa ändringar i byggnadsstadgan (1959: 612). Enligt nämnda lag skall den som har tillsyn över kollektivtrafik och den som utövar sådan trafik se till att trafiken anpassas med hänsyn till handikappade. Enligt bestämmelser i förordningen (1980: 398) om handikappanpassad kollektivtrafik skall transportrådet initiera, planera och följa upp anpassningen samt verka för att anpassningen samordnas. Vidare skall rådet meddela de föreskrifter om anpassningen som behövs.

I motion T255 (c) begärs (yrkande 2) en uppföljning av insatser för att öka tillgängligheten av de allmänna färdmedlen. I motiveringen till yrkandet anför motionärerna bl. a. att transportrådets föreskrifter om handikappanpassning av kollektiva färdmedel inte mer än marginellt ökar tillgängligheten för handikappade till sådana färdmedel.

Med anledning av att kommunikationsministern i proposition 1984/85: 100 bil. 8 (s. 128) hade uttalat sig för att en avstämning skulle göras i fråga om arbetet med handikappanpassning av kollektiva färdmedel lämnade transportrådet i sin anslagsframställning för budgetåret 1986/87 en redovisning för hur långt arbetet med handikappanpassningen har kommit.

Enligt denna redovisning har transportrådets grundläggande arbete med att utfärda föreskrifter för handikappanpassning av färdmedel som används i kollektivtrafik i stort sett slutförts. Föreskrifterna får omedelbar verkan beträffande färdmedel som skall levereras från tillverkare. Successivt skall färdmedel som levererats före tillkomsten av föreskrifterna också handikappanpassas.

I och med att huvuddelen av arbetet med att utfärda föreskrifter om handikappanpassning är avslutat avser transportrådet att – i än större utsträckning än vad som tidigare kunnat ske – följa upp anpassningen. Uppföljningen skall göras i samarbete med tillsynsmyndigheterna för de olika trafikgrenarna. De utfärdade föreskrifterna kommer vidare att kontinuerligt ses över.

Mot bakgrund av det anförda synes någon riksdagens åtgärd i fråga om uppföljning av anpassningen av de kollektiva färdmedlen inte vara erforderlig. Motionsyrkandet härom avstyrks också.

*Anslaget för nästa budgetår*

I budgetpropositionen föreslås att 57,4 milj. kr skall anvisas under anslaget till Riksfärdtjänst för nästa budgetår.

Utskottet tillstyrker förslaget.

Utskottet hemställer

1. beträffande *översyn av organisation och handläggningsrutiner*
att riksdagen avslår motionerna 1985/86: T255 (c) yrkande 1 och 1985/86: T431 (fp),

2. beträffande *viss uppföljning av handikappanpassningen*
att riksdagen avslår motion 1985/86: T255 (c) yrkande 2,

3. att riksdagen till *Riksfärdtjänst* för budgetåret 1986/87 anvisar ett förslagsanslag på 57 400 000 kr.

**4. Kostnader för visst värderingförfarande.** Utskottet tillstyrker regeringens förslag under punkt I 6. (s. 169–170) och hemställer

att riksdagen till *Kostnader för visst värderingsförfarande* för budgetåret 1986/87 anvisar ett förslagsanslag på 1 000 kr.

Stockholm den 6 maj 1986

På trafikutskottets vägnar

*Kurt Hugosson*

Närvarande: Kurt Hugosson (s), Rolf Clarkson (m), Olle Östrand (s), Sven-Gösta Signell (s), Per Stenmarck (m), Rune Johansson (s), Margit Sandéhn (s), Hugo Bergdahl (fp), Agne Hansson (c), Sven Henricsson (vpk), Jarl Lander (s), Yngve Wernersson (s), Ingrid Hasselström Nyvall (fp), Rune Thorén (c) och Jan Sandberg (m).

# Reservationer

## 1. Punkt 1 Transportrådet

beträffande *utredning om avveckling av transportrådet (mom. 1)*

Rolf Clarkson (m), Per Stenmarck (m), Hugo Bergdahl (fp), Agne Hansson (c), Ingrid Hasselström Nyvall (fp), Rune Thorén (c) och Jan Sandberg (m) anser

*dels* att den del av utskottets yttrande på s. 3 som börjar med "I 1979 års" och slutar med "av rådet" bort ersättas med text av följande lydelse:

När transportrådet inrättades fick det överta arbetsuppgifter från skilda myndigheter och verk och har därigenom kommit att få skiftande arbetsuppgifter och ansvarsområden. Alltsedan rådet inrättades har det vidare varit utsatt för kritik för att vara byråkratiskt och för att skapa konflikter mellan de regionala och centrala beslutsinstanserna.

Kritik har bl. a. framförts mot den ställning som transportrådet har tagit vid prövning av frågor om fortsatt persontrafik på de bandelar som inte tillhör SJ:s riksnät. Numera återstår emellertid ett fåtal bandelar som inte har varit föremål för prövning.

Det kan ifrågasättas om vissa av transportrådets arbetsuppgifter verkligen behövs och om inte vissa arbetsuppgifter med fördel skulle kunna föras över till annat eller andra organ på central, regional och/eller lokal nivå.

Enligt utskottets mening är sålunda tiden nu mogen för överväganden om det i framtiden behövs en central trafikmyndighet under regeringen och om så anses vara fallet vilka uppgifter och vilken organisation en sådan

myndighet bör ha. Övervägandena bör vara förutsättningslösa och göras inom ramen för en utredning.

Vad utskottet sålunda har anfört med anledning av här aktuella motionsyrkanden bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

*dels* att utskottets hemställan under 1 bort ha följande lydelse:

1. beträffande *utredning om avveckling av transportrådet*

att riksdagen med anledning av motionerna 1985/86: T211 (c) yrkande 14 och 1985/86: T381 (fp) som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

## 2. Punkt 2 Transportstöd för Norrland m. m.

beträffande *ett sjötransportstöd (mom. 1)*

Sven Henricsson (vpk) anser

*dels* att det stycke i utskottets yttrande på s. 7 som börjar med "Utskottet vill" och på s. 8 slutar med "därför detsamma" bort ersättas med text av följande lydelse:

Överföring av landtransporter till kustsjöfarten och annan inrikes sjöfart är nödvändig från miljö- och sysselsättningssynpunkter och för att vårt land skall minska oljeberoendet. Godstransportstödets nuvarande utformning har emellertid en för sjöfarten diskriminerande och hämmande verkan. En ändring bör därför komma till stånd. För att kustsjöfarten och annan inrikes sjöfart skall stimuleras bör godstransportstödet såsom föreslås i här aktuell del av motionen utökas till att innefatta godstransporter med sådan sjöfart. Förslag härom bör utarbetas och föreläggas riksdagen.

Vad utskottet sålunda har anfört med anledning av motion T366 (vpk) yrkande 7 bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

*dels* att utskottets hemställan under 1 bort ha följande lydelse:

1. beträffande *ett sjötransportstöd*

att riksdagen med bifall till motion 1985/86: T366 (vpk) yrkande 7 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

## 3. Punkt 2 Transportstöd för Norrland m. m.

beträffande *fortsatt stöd till järn-, stål- och metallverkens produktion (mom. 3)*

Sven Henricsson (vpk) anser

*dels* att den del i utskottets yttrande på s. 9 som börjar med "Föredraganden har" och slutar med "skall bibehållas" bort ersättas med text av följande lydelse:

Allmänt gäller att godstransportstödet – trots att den statliga insatsen är relativt begränsad – har stor betydelse då det gäller att reducera konkurrensnackdelar för många företag som ger viktiga bidrag till sysselsättningen på en ort. Vissa delar av stödet har av denna anledning stor betydelse för särskilda regioner i vårt land, såsom stödet till järn-, stål- och metallverkens produktion har för verksamheten och sysselsättningen i bl. a.

Bergslagen med hänsyn till att de olika producenterna på området är stora arbetsgivare på sina orter. Utskottet anser därför – i överensstämmelse med den mening som framförs i motionerna T207 (vpk) och T382 (m, c) i här aktuella delar – att transportstödet till nämnda produktion bör bibehållas.

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

*dels* att utskottets hemställan under 3 bort ha följande lydelse:

3. beträffande *fortsatt stöd till järn-, stål- och metallverkens produktion*
att riksdagen med bifall till motionerna 1985/86: T207 (vpk) och 1985/86: T382 (m, c) i motsvarande delar som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört.

## 4. Punkt 2 Transportstöd för Norrland m. m.

beträffande *uttalande om stöd till järn-, stål- och metallverkens produktion (mom. 4 – motiveringen)* – under förutsättning av bifall till reservation nr 3 –

Sven Henricsson (vpk) anser att det stycke i utskottets yttrande på s. 9 som börjar med "Utskottet avstyrker vidare" och slutar med "(SSAB m. fl.)" bort ersättas med text av följande lydelse:

Utskottet avstyrker motionerna T248 (s) och T319 (s) om att riksdagen i den här aktuella frågan skall begränsa sig till bara ett uttalande om olägenheter med föredragandens besparingsförslag.

## 5. Punkt 2 Transportstöd för Norrland m. m.

beträffande *stöd till egenföretagares egna resor (mom. 6)*

Hugo Bergdahl (fp), Agne Hansson (c), Ingrid Hasselström Nyvall (fp) och Rune Thorén (c) anser

*dels* att den del av utskottets yttrande på s. 10 som börjar med "Av hänsyn" och slutar med "nämnda motionsyrkandena" bort ersättas med text av följande lydelse:

För utvecklingen i stödområdet är det viktigt att egenföretagarna stöds. Många verksamheter som utvecklas till stora företag har börjat i liten skala. I begynnelseskedet i ett företag är de personliga kontakterna med kunder m. fl. särskilt viktiga. Persontransportstödet bör mot nu angiven bakgrund omfatta egenföretagares egna resor.

Vad utskottet sålunda har anfört med anledning av de här aktuella motionsyrkandena bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

*dels* att utskottets hemställan under 6 bort ha följande lydelse:

6. beträffande *stöd till egenföretagares egna resor*
att riksdagen med anledning av motionerna 1985/86: T383 (fp) i motsvarande del och 1985/86: T397 (fp) yrkande 1 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

## 6. Punkt 2 Transportstöd för Norrland m. m.

beträffande *medelsanvisningen (mom. 7)*
– under förutsättning av bifall till reservation nr 3 –

Sven Henricsson (vpk) anser

*dels* att den del i utskottets yttrande på s. 10 som börjar med "Motion T207 (vpk)" och slutar med "av utskottet" bort ersättas med text av följande lydelse:

Såsom föreslås i motion T207 (vpk) bör under anslaget till Transportstöd för Norrland m. m. medel beräknas för ett bibehållande av godstransportstödet för järn-, stål- och metallverkens produktion.

Med utgångspunkt från att kostnaden under nästa budgetår för ett bibehållande av stödet kan beräknas till 6 milj. kr. – inte som i motionen till 12 milj. kr. – förordar utskottet en medelsanvisning under anslaget på 257, 1 milj. kr.

*dels* att utskottets hemställan under 7 bort ha följande lydelse:

> 7. att riksdagen med anledning av regeringens förslag och motion 1985/86: T207 (vpk) i motsvarande del till *Tranportstöd för Norrland m. m.* för budgetåret 1986/87 anvisar ett förslagsanslag på 257 100 000 kr.

# Särskilt yttrande

## Punkt 1 Transportrådet

beträffande *sammansättningen av transportrådets styrelse, m. m. (mom. 2)*

Sven Henricsson (vpk) anför:

Utskottet anser att verksledningskommitténs synpunkter i kommitténs betänkanden (SOU 1985: 40 och 41) på hur statliga myndigheter bör styras och ledas i väsentliga delar synes tillgodose förslaget i motion T208 (vpk) att transportrådets med dess nuvarande roll och uppgifter måste ha en politiskt vald styrelse som återspeglar de politiska maktförhållandena i vårt land. Eftersom transportrådet har lagtillämpande uppgifter bör det ledas av en styrelse i "egentlig" bemärkelse, dvs. en politiskt vald styrelse. Jag utgår från att höstens regeringsförslag – grundade på kommitténs betänkanden och remissyttranden över dem – också skall tillgodose synpunkterna i motionen.

Norstedts Tryckeri, Stockholm 1986