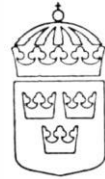


Motion till riksdagen

1988/89: T225

av Carl Bildt (m) m.fl

Trafikpolitiken



Mot.
1988/89
T225

Innehåll

1 Inledning	2
2 Trafik och miljö	2
2.1 Bättre vägar	3
2.2 Ny teknik	3
2.3 Skatter och avgifter	4
2.4 Biltullar/storstadsproblem	5
2.5 Vägtullar/-avgifter	6
3 Vägar	6
4 Bilismen	7
5 Öresundsförbindelserna	8
6 Trafiksäkerhet	9
7 Yrkestrafik och kollektivtrafik	10
8 Affärsverken	10
9 Telepolitiken	11
10 Sjöfarten	12
11 Frihet och rättvisa	13
12 Hot mot regionalpolitiken	14
13 Luftfarten	14
14 Järnvägarna	15
15 Anpassning till EG:s trafikpolitik	16
16 Hemställan	16

1 Inledning

Trafikfrågorna har blivit alltmer uppmärksammade under senare år, paradoxalt nog av två till synes motstridiga skäl. För det första har miljöproblemen nu börjat synas på allvar, vilket har föranlett många att kräva begränsningar i trafiken. För det andra är det begränsningar i framkomligheten som gör att många kräver en högre trafikstandard i olika avseenden.

För att kunna lösa dessa problem krävs en omläggning av stora delar av trafikpolitiken, där inte minst miljöfrågorna och de regionalpolitiska frågorna måste behandlas på ett annat sätt än hittills.

När det gäller miljöfrågorna är det uppenbart att det i dagsläget finns stora problem vad gäller utsläpp av föroreningar från motorer, buller och i städerna också påtaglig trängsel.

Framkomligheten är dålig i flera avseenden. Vägarna är på många håll i mycket dåligt skick på grund av bristande underhåll. Yrkestrafiken är liksom flyget alltför reglerad och begränsad i olika hänseenden. Kollektivtrafiken är genomreglerad och monopoliserad till förfång för de resande.

Sverige är ett glesbefolkat land med stora avstånd, och väl fungerande transporter är därför nödvändiga. Tankar om att på olika sätt begränsa trafiken är därför orealistiska, eftersom det skulle drabba vårt västånd hårt. Det skulle därutöver framför allt drabba glesbygden. Detta trots att det är i glesbygden som miljöproblemen är minst.

Politiken måste därför syfta till

- att förbättra trafik och kommunikationer
- att öka hänsynen till miljön
- att förbättra regionalpolitiken
- att öka rättvisan så att människor inte godtyckligt skall tvingas betala varandras kostnader
- att ta bort de hinder som regleringarna i dag utgör för människor som försöker lösa problemen
- att ge säkerhetsfrågorna hög prioritet

2 Trafik och miljö

En målsättning för den moderata trafikpolitiken är att varje trafikgren skall bära sina egna kostnader inklusive påverkan på miljön. Ett system där trafikanterna belastas med den verkliga totalkostnaden gör att hänsynen till miljön kommer att öka samtidigt som behovet av styrande regleringar minskar.

Utgångspunkten vid kostnadsbedömningarna skall då vara de skador som kan orsakas, inte vilka tekniska lösningar som råkar finnas tillgängliga vid en viss tidpunkt. Det betyder att exempelvis bilar med renade motorer skall belastas mindre än motsvarande orenade bilar. Att dieselfordon inte kunnat renas på samma sätt som bensinmotorer skall inte vara något skäl för att undkomma avgift. Det viktiga är inte bara huruvida ägaren kan rena sin motor eller inte, utan att den som förorenar skall få betala för det. Bara på så sätt fås en tillräcklig stimulans för att minska användningen av onödigt förorenande teknik.

Vi var pådrivande när det gällde att införa ekonomiska stimulanser till de bilköpare som anskaffade bil med katalysatorrening, innan denna blev obligatorisk.

Erfarenheterna av ekonomiska styrmedel är goda och visar att de kan fungera även på detta område. De ekonomiska styrmedlen bör därför utvecklas vidare och införas i större utsträckning än hittills.

För att minska utsläppen och föroreningarna från vägtrafiken är det viktigt att trafikmiljön och framkomligheten förbättras. Stillastående fordon i trafik förorenar mest, och dessutom helt i onödan.

2.1 Bättre vägar

För de flesta bilar ligger den från utsläppssynpunkt sett optimala hastigheten, dvs. där utsläppen är lägst per kilometer, högre än 70 km/h. Det är därför viktigt att så stor del som möjligt av trafiken kan flyta med sådan hastighet, helst också med en jämn hastighet.

För att detta skall bli möjligt måste vägnätet ha en god standard och tillräcklig kapacitet. Dessutom måste störningar i trafikrytmen i form av korsningar och andra trafik hinder begränsas. Hinder för en jämn hastighet medför dessutom att bilarna ansamlas i köer, varvid de utgör nya hinder för varandra, vilket ytterligare begränsar framkomligheten och ökar utsläppen.

Tester har visat betydelsen av att hastigheten är jämn och inte alltför låg. Proov vid färd genom Stockholm har visat att kolväteutsläppen minskade med 60 %, koloxiden med 66 % och kväveoxiderna med 73 % vid färd på Essingeleden jämfört med vanliga gator. Ett annat test visade att utsläppen minskade med 30 % för kolväten, 30 % för koloxid och 25 % för kväveoxider vid lågtrafik/jämn hastighet jämfört med rusningstid/ojämn hastighet.

Av rena miljöskäl är det därför angeläget att såväl vägstandarden som vägunderhållet förbättras.

Dåliga vägar är ofta farligare än bra vägar. Många människoliv skulle kunna räddas, och mycket lidande undvikas, om vägarna vore bättre.

Dessutom gör dåliga vägar att resor och transporter tar längre tid, vilket är en kostnad för såväl den enskilde som samhället i dess helhet.

2.2 Ny teknik

En viktig faktor när det gäller att minska trafikens skadliga miljöeffekter är utveckling och införande av ny teknik.

Nya motorkonstruktioner, ny förbränningsteknik och nya bränslen kan komma att medföra stora förbättringar. Det är mycket angeläget att alla ekonomiska och administrativa styrmedel underlättar och stimulerar sådana positiva förändringar.

Alla styrmedel måste vara så utformade att de verkligen bygger på miljöeffekterna och inte på en viss teknik. Det viktiga är inte med vilken teknik utsläppen minskas, utan att de blir mindre.

Avgaskraven och bilprovsningsbestämmelserna får inte vara så utformade att de förhindrar utveckling av, och försök med, ny teknik. Det behövs

bättre metoder för att enkelt, billigt och under realistiska förhållanden mäta vilka utsläpp som verkligen sker från ett visst fordon.

Framtagande av ny teknik och nya mätmetoder bör kunna finansieras med medel från miljöavgifter. Målsättningen skall då vara att få fram mätmetoder som mer direkt relaterar mängden utsläpp till det utförda trafikarbetet, för att på så sätt möjliggöra effektivare ekonomiska styrmedel i framtiden.

Eftersom även flyget använder förbränningsmotorer med utsläpp av liknande slag som de från vägtrafiken bör medlen även kunna användas till sådan utveckling av miljövänligare teknik och bättre mätmetoder som är inriktad mot flyget.

Vi motsatte oss konstruktionen av den miljöskatt på inrikesflyget som nyligen beslutats av riksdagen. Vi förordade i stället en konstruktion med en miljöavgift som skulle komma miljöarbetet på flygets område till godo. Vi vidhåller att skatten borde omvandlas till en avgift. Medlen från denna miljöavgift bör bland annat kunna användas på det ovan angivna sättet.

2.3 Skatter och avgifter

Det finns i huvudsak två skäl – förutom eventuellt rent fiskala sådana – för att ta ut skatter på trafikområdet. Det första är för att finansiera trafikens egna gemensamma kostnader, såsom vägar, vägunderhåll och trafiksäkerhet. Det andra är för att kompensera för eller minska de skador/kostnader som trafiken orsakar andra, framför allt i form av miljöstörningar.

Avgifter som syftar till att finansiera preciserade trafikåtgärder bör om möjligt vara relaterade till den nytta som den som erlägger avgiften har av åtgärden, alternativt till hur mycket av kostnaden denne orsakar.

Exempelvis skall tunga fordon betala mer till vägunderhåll än lättare bilar. Fordon som används mycket skall betala mer än fordon som används lite. Dessa effekter uppnås i stor utsträckning med drivmedelsskatter och kilometerskatter.

I dag uppgår intäkterna från vägtrafiken till avsevärt mycket högre belopp än som används till vägnätets utbyggnad och förbättring. Som framhålls ovan är bättre vägar ett mycket viktigt sätt att såväl förbättra miljön som att öka säkerheten, och medel motsvarande en större del av intäkterna bör därför efter hand överföras till detta ändamål.

När det gäller att minska eller kompensera de effekter som drabbar andra måste utformningen av avgifter vara annorlunda. De måste då grunda sig på störningens storlek, eller på kostnaden för att avhjälpa den.

För att sådana avgifter skall kunna fungera som ekonomiska styrmedel får de inte konstrueras som inkomstkällor för statskassan. Risken är annars stor att de får en utformning som ger stora intäkter i stället för stora miljöeffekter.

Om de är perfekt utformade kommer nämligen miljöavgifter i allmänhet att ge en intäkt initialt, men därefter i det närmaste ingenting. Den styrande och stimulerande effekten kommer då att ha medfört ett ändrat beteende och andra val av lösningar som är miljövänligare och inte belastade med avgifter.

2.4 Biltullar/storstadsproblem

Mot. 1988/89
T225

I stadskärnorna, framför allt i de större städerna, uppstår särskilda problem orsakade av så kallade trängseleffekter. En alltför omfattande trafik i förhållande till gatunätets kapacitet leder till att trafikanterna blockerar varandra och minskar framkomligheten.

Resultatet blir låga hastigheter, vilket dels medför att fordonens motorer arbetar ineffektivt och därmed förorenar mer, dels att motorerna är i gång längre tid än de borde ha behövt vara med avseende på resans/transportens längd. Denna dubbla effekt innebär att luftföroreningarna ökar dramatiskt när trängseleffekter uppstår jämfört med när trafiken flyter med en jämnare och högre hastighet.

För att minska dessa effekter måste man minska den totala trafiken, öka gatunätets kapacitet, flytta delar av trafiken i rummet och/eller flytta delar av den i tiden.

Att minska den totala trafiken torde knappast vara möjligt. Den socialdemokratiska bostads- och planpolitiken har i decennier varit så utformad att bostäder och arbetsplatser placeras långt från varandra.

Möjligheterna att öka gatunätets kapacitet inne i stadskärnorna är i allmänhet mycket små, eftersom det inte finns tillgång till den mark som skulle behövas.

Återstår således att försöka ändra trafikens fördelning i tid och rum.

Fördelningen i tiden bestäms av när människor behöver förflytta sig, dvs. när arbetet börjar och slutar. Riksdagens möjligheter att påverka detta är små.

Fördelningen i rummet är dels beroende av vilka fysiska möjligheter som finns att välja olika vägar, dels kostnad, tidsåtgång och bekvämlighet för de olika alternativen.

Den första förutsättningen är att det finns kringfartsleder. I den mån de inte finns måste de alltså byggas för att minska trafiken i stadskärnorna. För det andra måste detta vägval framstå som attraktivt jämfört med att färdas genom staden.

I den mån tidsvinsten inte räcker för att motivera trafikanterna till att använda kringfartslederna kan ekonomiska styrmedel övervägas. Trafikanterna orsakar ju problem, både för varandra och för alla andra som bor eller vistas i stadskärnorna, som de i dag inte behöver betala någon kompensation för.

För att fungera måste sådana styrmedel innebära kraftiga marginaleffekter, helst utan att medföra särskilt stora totala kostnader. Alla förslag som innebär någon form av fast avgift, t.ex. månadsvis, för att få färdas i stadskärnan är därför förfelade och måste avvisas. De innebär endast en extra beskattning av bilinnehav, inte en avgift på bilkörning i störningskänsliga områden.

Trängselavgiften måste i stället vara relaterad till hur mycket man färdas i det störningskänsliga området vid störningskänsliga tidpunkter. Även om detta i dag kan medföra tekniska svårigheter pågår utveckling av olika intressanta förslag, inte minst i andra länder med likartade problem.

Moderata samlingspartiet accepterar därför införandet av ett system

som gör det möjligt att använda styrande avgifter i enlighet med vad som anförs ovan. Ett motiv för att införa sådana avgifter är tillkomsten av kringfartsleder. Avgifterna måste utformas så att de ges olika lokala tillämpningar beroende på skiftande lokala förutsättningar. Detta får prövas från fall till fall. Förutsättningen är emellertid att ett sådant avgiftssystem fungerar som ett renodlat styrmedel och inte som en ytterligare beskattning av bilnehav.

2.5 Vägtullar/-avgifter

Som påtalats ovan är underhållet av vägnätet kraftigt eftersatt. Nya vägar har heller inte byggts i den utsträckning som varit motiverat.

En effekt av detta är att det finns en rent kommersiell efterfrågan på ökad vägkapacitet som är så stor att den skulle kunna finansiera byggandet av vissa vägar. Dessa skulle alltså kunna komma till stånd helt enkelt genom att enskilda entreprenörer får tillstånd att bygga dem och att ta ut avgift av de trafikanter som använder dem.

Ett enkelt och överskådligt regelsystem för sådana vägar bör utarbetas, så att denna verksamhet kan komma till stånd.

Man bör emellertid beakta att införandet av avgiftsfinansierade kringfartsleder kan öka behovet av trängselavgifter. Om användningen av kringfartsleden uppfattas som alltför kostsam ökar ju nämligen incitamenten att använda stadsgatorna i stället om detta inte medför någon kostnad alls.

3 Vägar

Trafiken på väg intar en dominerande roll i vårt lands transportsystem. Detta faktum markeras av att t. ex. 85 procent av allt resande, uttryckt i personkilometer, sker på våra vägar.

Under en följd av år har anslagen till byggande, underhåll och drift av vägnätet visat sig vara alltför lågt. I år är diskrepansen mellan av vägverket yrkade medel för byggande och underhåll av vägnätet och det anslag som ges stort. I framtiden måste därför övervägas såväl att öka anslagen som att hitta nya finansieringskällor — dock ej nya skatter.

Målsättningen för drift och underhåll bör i första hand vara att upprätthålla nuvarande vägars tekniska standard samt att återföra kraftigt förslitna delar av vägnätet till godtagbar standard. Målsättningen för nybyggnation bör vara att främja tillgänglighet och trafiksäkerhet samt att reducera vägtrafikens miljöeffekter och trafikupphoffningen för transporter av olika slag.

Både för den enskilde bilisten och näringslivets transporter är vägnätets utformning och standard av avgörande betydelse. Förändringar i näringslivets transportbehov kan öka och förändra kraven på vägnätet. Närmandet till EG och konkurrensen med EG-marknaden har därvid stor betydelse. Scandinavian Link-projektet, som omfattar både väg och järnväg, är ett för näringslivets transporter särskilt viktigt projekt i detta sammanhang.

Vägverket har numera utvecklat sina avkastningskalkyler och gör nog-

granna bedömningar av vägprojektens olika nytteeffekter. Det är då angeläget att dessa bedömningar får vara styrande för ordningen vad avser byggande.

För att spara miljön måste också de stora lederna, exempelvis E6 och den så kallade motorvägstriangeln, komma högt på prioriteringslistan. Flytet i trafiken är utslagsgivande för om skador sker på miljön eller ej. Ojämn trafikrytm med flaskhalsar som orsakar mycket låga hastigheter och tomgångskörning är skadligare än en jämn hastighet.

De möjligheter till privatfinansiering och avgiftsuttag på angelägna vägobjekt som nu anges i proposition 1988/89:100 är finansieringslösningar vi tidigare förordat. Dock menar vi fortfarande att regeringen inte behöver pröva och godkänna projekt som inte finansieras med statliga medel. Det är att återgå till ett underställningsförfarande, som vi bör frångå i allt större utsträckning.

Förslaget i propositionen att redan befintliga vägar och broar skall kunna avgiftsbeläggas avvisar vi. Dessa har redan betalats av skattebetalarna.

När det gäller ombyggnader som är så omfattande att de kan jämföras med nybyggnad bör det dock vara möjligt att tillämpa avgiftsfinansiering enligt ovan.

Det bör övervägas om delar av vägverket kan ges en ändrad företagsform. En sådan reformering kan bidra till att öka förutsättningarna för att finansiera angelägna projekt utanför statsbudgeten. Dessutom skapar en ny företagsform ökade möjligheter för verket att i samarbete med privata företag genomföra stora gemensamma projekt.

4 Bilismen

Den snabba utvecklingen av bilismen har varit av avgörande betydelse för Sveriges omdaning till ett modernt välfärdssamhälle. Bilen har möjliggjort snabba, säkra och billiga transporter. Bilens många fördelar har resulterat i att den är vårt främsta transportmedel.

Kostnaderna för att äga en egen bil har ökat kraftigt under senare år. En bidragande orsak till detta är de höjda skatter och avgifter som riksdagens majoritet på regeringens förslag antagit.

I samband med förra årets behandling av den trafikpolitiska propositionen genomfördes ytterligare höjningar. Bensinskatten höjdes med 25 öre per liter. Även kilometerskatten för tunga lastbilar, bussar och släpvagnar höjdes kraftigt. Totalt beräknas dessa höjningar tillföra statskassan mer än 2 miljarder kronor per år.

Skattetrycket har under den socialdemokratiska regeringen ökat steg för steg. Den s. k. skattekvoten kommer att uppgå till ca 56% 1989. Skatternas produktionshämmande effekter är mycket stora. Vi motsätter oss skattehöjningar på trafikens område. Våra argument utvecklas närmare i annan partimotion.

Vi är emot en generell sänkning av hastighetsgränserna. Hastighetsgränserna bör i stället utformas på sådant sätt att trafikanterna i större utsträckning anser dem som motiverade. Efterlevnaden av hastighetsbe-

stämmelserna bör då bli större och trafikrytmen jämnare. Detta innebär positiva effekter på trafiksäkerheten och miljön.

Beskattningen av bilismen finansierar direkt och indirekt bl. a. byggande och drift av Sveriges vägnät. Varje procents ökning av trafiken beräknas ge ca 150 miljoner kronor i ytterligare skatteintäkter. Enligt vår mening bör emellertid även avgiftsfinansiering kunna användas för nya vägprojekt, finansierade genom lån.

5 Öresundsförbindelserna

Frågan om en fast förbindelse över Öresund har debatterats i över ett sekel och utretts i flera decennier. I många år avvaktades ett beslut om en bro över Stora Bält i Danmark. En sådan förbindelse har länge utgjort en förutsättning för en positiv dansk inställning till en bro även i Öresundsleden. Det danska folketinget har nu fattat beslut om en fast förbindelse över Stora Bält. Därmed borde det sista hindret vara undanröjt för ett gemensamt svensk-danskt beslut.

Etablerandet av en fast förbindelse mellan Malmö och Köpenhamn är en fråga av nationellt intresse. En mycket stor del av allt gods till och från Sverige går över Öresund. Därför skulle ett sådant beslut innebära en offensiv satsning inför framtiden. Ett villkor är emellertid, enligt vår mening, att det byggs en kombinerad förbindelse för både väg- och järnvägstrafik. En fast förbindelse kan finansieras på den öppna lånemarknaden och beläggas med brukaravgifter och behöver således inte belasta statsbudgeten.

Miljöaspekter har ofta framhållits som ett argument mot en fast förbindelse. Det är vår uppfattning att de miljöproblem som vägtrafiken förorsakar skall lösas på annat sätt. Det bör ske genom en ökad satsning på det svenska vägnätet, så att bland annat fler förbifarter kan byggas. Detta skulle ge en jämnare trafikrytm och därmed minskade utsläpp av avgaser. Det svenska vägnätet omfattar i dag cirka 420000 km. En fast förbindelse mellan Malmö och Köpenhamn kommer att öka detta vägnät med cirka 0,004 procent.

Det nu aktuella utredningsarbetet bedrivs av de gemensamma svensk-danska Öresundsdelegationerna. Dessa har framlagt rapporten Fasta Öresundsförbindelser (SOU 1987:41) där en kombinerad väg- och järnvägsbro i Malmö – Köpenhamnsleden förordades. Den svenska delegationen har dessutom avgett rapporten Miljökonsekvenser av fasta Öresundsförbindelser (SOU 1987:42). Det borde därefter ha varit möjligt att fatta ett beslut i sakfrågan. En av huvudförklaringarna till att så inte skett är den djupa interna splittring som finns i det socialdemokratiska partiet i denna fråga.

Vissa kompletteringar görs emellertid nu. Dessa gäller huvudsakligen två aspekter. Dels skall alternativet med enbart en borrhad järnvägstunnel undersökas, dels skall man pröva möjligheterna att utföra en kombinerad förbindelse i etapper. Först skulle då en järnvägstunnel byggas och därefter en vägdel, på samma sätt som avses i den beslutade förbindelsen över Stora Bält.

Dessa alternativ torde kunna utslutas omedelbart. Snabba förbindelser till kontinenten måste innebära satsningar på både järnvägs- och vägtransporter.

Mot. 1988/89
T225

Inom ramen för utredningsarbetet bör Öresundsdelegationerna också väga in det förslag som innebär att den fasta förbindelsen skall utgöras av en kombinerad sänktunnel – lågbroförbindelse för järnvägs- och vägtrafik.

En gemensam svensk-dansk rapport är utlovad till ”i början av 1989”. I årets kommittéberättelse framhålls emellertid att ”delegationernas arbete beräknas pågå under hela år 1989”. Detta är inte acceptabelt. Det är viktigt att arbetet bedrivs skyndsamt och att riksdagen under året kan föreläggas förslag till beslut.

6 Trafiksäkerhet

Som vi konstaterat är bättre vägar en av de viktigaste faktorerna för att öka trafiksäkerheten. Nedslitningen av vägbanorna leder till spårbildning, som i sin tur ofta medför vattenplaning, samt ojämnheter och gropar, som också kan vara svåra att parera för bilisten.

Trafikmiljön över huvud taget är av stor betydelse för hur bilisten kan handskas med situationen, och också för körsättet. Miljöförstöring samt skadade och dödade människor medför nu alltför mycket lidande och alltför stora kostnader för enskilda och samhälle.

En annan viktig faktor är självfallet att fordonen är trafiksäkra och i gott skick. Sannolikheten för att fordonen skall ha hög trafiksäkerhet ökar om fordonen är nya. Moderna bilar har bättre vägegenskaper och bromsar än äldre bilar, och det är därför en fördel om bilparken förnyas snabbare. Även från miljösynpunkt är detta en fördel.

I dag bromsas denna förnyelse av flera faktorer som är politiskt motiverade. Kraven vid besiktningen är så utformade att bilisterna tvingas till ett omfattande kontinuerligt underhåll av sina fordon. Bilarna får därigenom en förhållandevis mycket lång livslängd. Ett alternativ skulle kunna vara att förändra bestämmelserna så att bilarna visserligen inte kontrolleras och underhålls lika noggrant som i dag, men i stället skrotas ut snabbare. Det bör utredas huruvida den välhållna men ålderstigna bilpark vi har verkligen är trafiksäkrare än en modernare men möjligen något sämre underhållen.

Låg skrotningspremie och hög accis gör också att tröskeln för att byta ut äldre bilar mot modernare blir högre än nödvändigt. Skrotningspremien bör därför höjas.

Det sker i dag trots allt mycket för att förbättra trafikmiljön och bilarna. Faktorer som i hög grad påverkar olycksstatistiken är emellertid också de psykologiska, dvs. förarens ”beskaffenhet” när det gäller omdöme, hastighet, nykterhet, hälsa, ålder, erfarenhet, kunskaper etc. Ytterligare insatser bör göras för att klargöra de psykologiska faktorernas betydelse i trafiken så att information och andra åtgärder kan satsas rätt.

En god kollektivtrafik skapar valfrihet mellan individuellt och kollektivt resande. För många människor är kollektivtrafiken av avgörande betydelse. Denna trafik måste därför avregleras så att den kan förbättras utan orimliga kostnader.

Lagstiftningen kring den yrkesmässiga trafiken har nyligen ändrats, och de nya lagarna har ännu inte börjat tillämpas i alla delar. Likafullt kan redan nu konstateras att lagstiftningen inte är tillfredsställande.

För att bedriva yrkesmässig trafik krävs trafikillstånd. Vi anser att yrkeskunnande och lämplighet skall prövas, men endast med hänsyn till passagerarnas säkerhet och trafiksäkerheten. Att av bland annat fiskala skäl ta andra hänsyn vid bedömningen kan vi inte godtaga.

För att bedriva linjetrafik krävs därutöver ett särskilt tillstånd till linjetrafik. Sådant tillstånd får inte lämnas om trafiken framgångsrikt skulle kunna konkurrera med järnvägen eller offentligt driven busstrafik. Tillstånd får dock ges om sökanden gör sannolikt att en avsevärt bättre trafikförsörjning därigenom skulle uppnås.

Att någon erbjuder sig att driva en trafik som är så mycket bättre än den existerande att passagerarna skulle föredra den är således enligt lagen ett skäl för att vägra tillstånd. Enligt moderat uppfattning är detta oacceptabelt. Självfallet skall det vara tillåtet att driva trafik bättre än SJ eller de kommunala trafikhuvudmännen.

I ett försök att öka konkurrensen utan att det skall kunna innebära konkurrens för den offentliga sektorn har trafikhuvudmännen fått ett generellt tillstånd att bedriva linjetrafik utan linjetrafikillstånd. Eftersom det enligt vår uppfattning är väsentligare att tillvarata passagerarnas intressen än de kommunala bolagens anser vi att denna rätt skall omfatta alla innehavare av trafikillstånd.

Detta innefattar självfallet inte någon rätt att erhålla subventioner av offentliga medel. Det innebär inte heller i sig att huvudmännen är förhindrade att tillskjuta skattepengar för att upprätthålla icke bärkraftig trafik.

För att förhindra att skattepengar används för att konkurrera ut annars bärkraftig trafik bör trafikhuvudmännen uppmuntra att trafiken ombesörjs genom entreprenad. Endast undantagsvis bör trafikhuvudmännen driva trafik i egen regi. Genom att de normalt endast samordnar och upphandlar trafik minskas risken för att skattepengar används för att snedvrida konkurrensförhållandena på marknaden.

8 Affärsverken

Televerket, postverket, SJ, luftfartsverket och sjöfartsverket är affärsverk som sorterar under kommunikationsdepartementet. Verken är, sedda ur ett internationellt perspektiv, välsköta och effektiva. Deras uppbyggnad och verksamhet har dock flera inbyggda brister, vilka bl. a. utgör allvarliga hinder för verksamheten.

Affärsverken är en del av staten. Vi är principiellt emot att staten bedriver affärsverksamhet, vilken kan handhas av privata företag. Affärs-

verksformen innehåller en rad institutionella hinder, vilket resulterar i att ett affärsverks ledning och styrelse saknar möjlighet att driva verksamheten lika rationellt som dess konkurrenter. Inom affärsverken blandas dessutom myndighetsutövning och affärsverksamhet, vilket är negativt för den kommersiella verksamheten och skapar misstro från konsumenternas sida.

I rapporten "Bättre affärsverk" presenterade en arbetsgrupp inom moderata samlingspartiet redan 1983 en rad förslag för att komma till rätta med dessa brister. Några av förslagen har sedan dess genomförts, men det viktigaste förslaget om att affärsverkens kommersiella verksamhet skall byta företagsform och ombildas till aktiebolag kvarstår att förverkliga. I samband med byte av företagsform bör en gemensam instans skapas för verkens myndighetsutövande verksamhet.

Flera av affärsverken, som t. ex. SJ, äger en rad dotterbolag. Flera av dessa bedriver verksamhet som direkt konkurrerar med moderföretagets. ASG, Scandinavian Ferry Lines, GDG AB samt Rederi AB Swedcarrier är exempel på företag inom SJ-koncernen som av olika anledningar bör avyttras.

9 Telepolitiken

Utvecklingen inom teleområdet är intensiv. Den digitaliserade tekniken innebär att de traditionella gränserna mellan tal, data och bildöverföring suddas ut, samtidigt som överföringskapaciteten, bl.a. genom optiska kablar, ökar kraftigt.

De långväga förbindelserna blir relativt sett billigare, och tyngdpunkten hos världens teleföretag kommer successivt att förskjutas mot sammansatta informationssystem där tal, data, text och bild har integrerats. En omfattande utbyggnad av det svenska telesystemet pågår sedan ett par år tillbaka.

Det är angeläget att televerkets höga investeringstakt kan bibehållas. Goda teleförbindelser är ett livsvillkor för det svenska näringslivet. Inte minst för de områden som ligger utanför storstadsregionerna är det nödvändigt med tillgång till modern telefonteknik.

Den fortsatta utbyggnaden måste därför bedrivas så att uppkoppling till modern telestation med tillräcklig kapacitet skall kunna erbjudas på alla orter i landet.

Den snabba tekniska utvecklingen har redan fått mycket omfattande konsekvenser för Sverige. Ny konkurrens har uppstått på t. ex. mobiltelefonsidan, samtidigt som marknaden har växt snabbt för teleanknutna tjänster. För de svenska företag som tillverkar telemateriel har utvecklingen inneburit en nedläggning av telefontillverkningen, samtidigt som den internationella framgången för avancerade växlar har varit stor.

Det statliga televerket bedriver sin verksamhet som affärsverk. Som vi framhållit i ett flertal motioner under 1980-talet har denna företagsform en rad brister. Redan 1973 års affärsverksutredning påpekade det nödvändiga i att bl. a. televerket övergår till aktiebolagsformen.

Strukturförändringarna på telekommunikationsområdet går snabbt och verksamheten blir alltmer internationell till sin karaktär. För televerket är

det nödvändigt att på skilda sätt anpassa sig till dessa förändringar. Ett resultat av denna utveckling kommer att bli att televerket successivt omformas från att vara ett "telefonföretag" till att bli ett "kommunikationsföretag".

Den ökande trafikvolymen har under vissa perioder inneburit problem med framkomlighet och felfrekvens. I den aktuella treårsplanen anges betydande satsningar för att förbättra framkomligheten inom de områden av Sverige där den i dag är dålig. Ambitionen för framkomligheten är numera 98%, vilket enligt vår mening är positivt.

10 Sjöfarten

Den sjöfartspolitiska proposition som riksdagen beställde från regeringen under förra riksmötet uteblev. I stället presenterades ett förslag om kontantstöd till svensk sjöfart, ett förslag som inte har den långsiktiga karaktär som erfordras för en positiv utveckling av sjöfarten.

Moderata samlingspartiet anser inte att formen med kontantstöd är rätt väg att gå. Det är angeläget att svensk sjöfart — på samma sätt som annan svensk industri — har klara och entydiga regler för den verksamhet den bedriver, och att dessa regler inte ändras för varje nytt budgetår.

Sedan 1980 har ett stort antal olika lösningar för sjöfarten presenterats. Ingen har haft långsiktigt acceptabel effekt.

Moderata samlingspartiet anser att en varaktig lösning på svensk sjöfartspolitik kräver inrättandet av ett svenskt internationellt register.

På samma sätt som övrig svensk industri på sina anläggningar i utlandet inte måste anställa svenskar, får sjöfartsnäringsen därigenom möjlighet att anställa internationellt rekryterade besättningar. Ägandet, driften och sjöfartskunnandet kan på detta sätt behållas i Sverige.

Detta ger i sin tur förutsättningar för en ökad sysselsättning för svenskt sjöfolk, på motsvarande sätt som skett i Norge. Där har man redan efter arton månader kunnat konstatera att det internationella registret resulterat i att antalet arbetsstillfällen för norskt sjöfolk är på uppåtgående.

Ett internationellt register ger en bättre konkurrenskraft och därmed en större omfattning på den svenska sjöfarten. Det är viktigt att statsmakterna i god tid ger svensk sjöfart goda förutsättningar inför den framtid där alla andra länder antingen har egna internationella register eller tillgång till ett framtida gemensamt EG-register.

Som en övergångslösning i avvaktan på ett förslag om ett internationellt register föreslår vi, liksom tidigare, en reduktion av de lagstadgade sociala avgifterna motsvarande ca 50 procent. Avtalsparterna bör ges möjlighet att själva i avtal reglera det sociala skydd de anser erforderligt. Dessutom bör införas en befrielse från sjömansskatt för tjänstgöring på svenska handelsfartyg i fjärrfart. Det är vår uppfattning att den konstruktionen har mindre skadliga effekter än den nu beslutade direkta driftsubventionen.

Inom trafik- och kommunikationsområdet finns en mängd regleringar. Vissa är grundade på hänsyn till säkerhet, medan andra har en helt annan motivering.

Redan under medeltiden finansierade staten verksamheter genom att utdela monopolrättigheter till den som åtog sig att svara för viss verksamhet. Monopolrättigheten gav möjlighet att ta ut övervinster på delar av verksamheten, men rättighetshavaren belastades i gengäld med en skyldighet att också utföra viss verksamhet som inte gav tillräckliga intäkter.

Tekniken innebär i praktiken att den som tvingas anlita monopolisten får betala en sorts skatt som används för att subventionera den olönsamma verksamheten. Under medeltiden var detta ett rationellt sätt att lösa ett finansiellt och administrativt problem. I dag är detta system i sig självt ett stort problem.

I stället för denna medeltidsmodell bör varje trafikgren avregleras, avgiftsfinansieras och bära sina egna kostnader inklusive miljöeffekter.

En avreglering på detta sätt innebär att konkurrens blir möjlig med alla de positiva effekter detta innebär. Lägre priser och bättre service framför allt. Exempelvis har statens pris- och konkurrensverk, SPK, nyligen visat att med fria priser för jordbruket, persontrafiken, tekoområdet och bostadsmarknaden skulle konsumenterna ha sparat 23 miljarder kronor på fem år under perioden 1983–88.

De lägre priserna skulle huvudsakligen bero på högre effektivitet, men också till en del på att dolda subventioner försvinner. Dessa går i dag delvis till glesbygden och kan behöva ersättas av en öppet redovisad regionalpolitik.

Gotlandstrafiken kan användas som exempel. Ett rederi får monopol på trafiken, vilket ger möjlighet att ta ut överpriser när efterfrågan är stor, dvs. under sommaren. I utbyte är rederiet tvingat att driva olönsam trafik under lågsäsong.

Resultatet blir att servicen blir sämre och priserna högre under sommaren än de annars skulle ha blivit. Däremot är det inte självklart att servicen blir högre och priserna lägre på vintern än annars, eftersom subventionerna gör att effektivitetskraven blir lägre. Frånvaron av konkurrens gör att vi faktiskt inte vet vad marknadspriset skulle vara för Gotlandstrafiken.

Med andra ord vet vi säkert att monopolsystemet ger försämringar under högsäsong, men vi vet inte säkert att systemet ger förbättringar under andra delar av året.

Om systemet verkligen uppnår sitt mål innebär det alltså att de som åker under högsäsong betalar en del av kostnaden för dem som åker under lågsäsong. Delvis är det fråga om samma människor som subventionerar sig själva, vilket naturligtvis inte fyller någon funktion. Delvis är det fråga om människor som helt omotiverat tvingas betala ett större regionalpolitiskt stöd än andra bara för att de vill eller måste utnyttja Gotlandstrafiken.

På motsvarande sätt tvingas exempelvis vissa bussresenärer fullkomligt godtyckligt betala överpris och trängas i överfulla bussar, bara för att

generera ett överskott som sedan används för att subventionera resenärerna på andra bussturer.

Även när det gäller flyget finns detta system. Där har monopolet och regleringarna dock drivit upp priserna så högt att de flesta privatpersoner över huvud taget inte har råd att flyga. I stället blir det vissa affärsresenärer som får subventionera andra, medan resenärer som betalar själva tvingas ta bilen.

Det finns ingen anledning att vissa konsumenter skall betala för andra på detta godyckliga sätt. I den mån det behövs medel utöver avgifterna för att finansiera viss verksamhet bör detta i princip finansieras solidariskt över statsbudgeten och inte belasta enbart vissa konsumenter.

Regionalpolitiken kan inte vara en särskild uppgift för dem som exempelvis skriver mycket brev eller talar mycket i telefon. Det kan inte heller vara en uppgift för dem som utnyttjar godsfrakt på fastlandet att delfinansiera Gotlandsfrakterna.

Allt regionalpolitiskt stöd bör finansieras öppet över statsbudgeten. Det skulle medföra två stora fördelar: för det första blir det möjligt att utvärdera regionalpolitiken för att se om och hur den fungerar i verkligheten, för det andra blir kostnadsbilden neutral och rättvisande för de verksamheter som i dag belastas med dessa omotiverade kostnader.

Detta är i sin tur en förutsättning för såväl avreglering och konkurrens som för en väl fungerande regionalpolitik.

12 Regeringen hot mot regionalpolitiken

Regeringens nuvarande politik att effektivisera och rationalisera den offentliga verksamheten är i många avseenden lovvärd, men den medför också betydande risker.

Som redovisats ovan medför systemet med monopolskydd kopplat till prestationstvång stora problem, men det innehåller också ett positivt inslag i form av en regionalpolitisk effekt. Visserligen är det omöjligt att beräkna storleken och effektiviteten i denna effekt, men den finns där likafullt.

En avreglering som tar hänsyn till de regionalpolitiska konsekvenserna kommer att medföra mycket stora förbättringar genom att såväl den avreglerade verksamheten som regionalpolitiken blir effektivare och ändamålsenligare. En avreglering som inte tar några sådana hänsyn kan komma att bli förödande.

Kommunikationer och trafik måste avregleras, genomgripande och så snabbt som möjligt. Det måste dock ske med beaktande av att det kan krävas andra regionalpolitiska instrument som ersättning för dem som försvinner.

13 Luftfarten

Den civila luftfarten fortsätter att utvecklas gynnsamt. Transportarbetet och antalet passagerare med inrikesflyget var 1986 mer än fyra gånger

större än i början av 1970-talet. Transportarbetet i den utrikes flygtrafiken har nästan fördubblats under motsvarande period.

De skandinaviska ländernas möjlighet att var för sig hävda sig inom den internationella luftfarten är begränsad. För att länderna skall kunna erbjuda sina medborgare och näringslivet goda internationella flygförbindelser krävs därför samarbete. Utifrån dessa utgångspunkter drivs Scandinavian Airlines System (SAS).

Vi är positiva till SAS. Men för att företaget skall kunna bevara sin konkurrenskraft är det nödvändigt att det anpassar sig till de nya villkor som växer fram inom luftfarten. Vi förespråkar därför en avreglering av flyget. SAS och dess helägda dotterbolag Linjeflyg svarar i dag för 95 procent av den inrikes linjetrafiken. Att företagsgruppen har monopol på denna trafik är av många skäl olyckligt. Det är angeläget att konkurrensen ökar. Detta bör i ett första steg åstadkommas genom att parallellkoncessioner beviljas på de mest trafikerade linjerna. Samtidigt bör tillståndsgivningen för sekundärinjetrafik bli mer generös. På sikt bör SAS privatiseras.

En omprövning av driftsformen för de statliga flygplatserna bör göras. Bolagsformen ger regioner, kommuner och eventuella övriga intressenter större handlingsutrymme. En flygplats kan därför utvecklas till en för bygden viktig "industri".

Luftfartsverkets kommersiella verksamhet bör, som tidigare framhållits, byta företagsform och ombildas till aktiebolag.

14 Järnvägarna

Grovt räknat består det svenska järnvägsnätet av 800 mil järnväg. Av detta har hittills endast en bråkdel varit självbärande. Stora subventioner har krävts varje år för att hålla systemet i gång, och de resande har ändå inte kunnat få en tillfredsställande service.

Drastiska förändringar av verksamheten har nu genomförts, eller håller på att genomföras. Den nya ledningen för SJ har ambitionen att öka den självbärande delen av bannätet från cirka 50 mil till det tiodubbla, samtidigt som ytterligare cirka 200 mil överförs till länshuvudmännen. Därmed skulle återstå cirka 100 mil som antingen måste finansieras över statsbudgeten eller avvecklas. Möjligen kan man i något enstaka fall hitta externa intressenter.

Vi hälsar denna utveckling och ambition med tillfredsställelse. Det är dock för tidigt att utvärdera de förändringar som håller på att genomföras. Det är därmed inte heller meningsfullt att föreslå några större förändringar på nuvarande stadium. I separat motion behandlas dock vissa förändringar i anslagsgivningen.

Den nya friare formen för SJ:s verksamhet ger möjlighet till intressanta projekt. Bland annat diskuteras en ny sträckning för att binda ihop Stockholms central med Arlanda flygplats. Andra intressanta projekt rör utvecklingen av höghastighetståg, Scandinavian Link, det s. k. Mälardalsprojektet. För vissa av dessa projekt bör externa samarbetspartners sökas. För Mäljarbanan bör t. ex. ASEA/Brown Boveri kunna vara en tänkbar partner.

15 Anpassning till EG:s trafikpolitik

Mot. 1988/89

T225

En gemensam transportmarknad inom EG har beslutats fr. o. m. 1993. Redan nu har flera avregleringsbeslut fattats av EG-kommissionen och transportministrarna inom EG.

Vad gäller flyget kommer dessa beslut att leda till att mycket starka knutpunkter inom det internationella luftfartsnätet uppkommer. Ytterligare en effekt blir med stor säkerhet samarbetskonstruktioner eller fusioner av flygbolag. Konkurrensen mellan dessa allt effektivare bolag medför, liksom tidigare i USA, en effektivisering och en press nedåt på priserna.

För SAS del kan det vara en stötesten i denna utveckling att vara delvis statsägt. Eftersom bolaget numera är mycket starkt, och också söker samarbetspartners världen över, bör övervägas att sälja ut de statliga andelarna i bolaget. Att SAS betraktas som ett bolag inom EG är vidare en angelägen fråga.

Transportbranschen i övrigt undergår redan en rad förändringar och förenklingar inom EG-marknaden. Åkerinäringen strävar mot att harmonisera sin verksamhet i enlighet med de regler som gäller eller kommer att gälla inom EG. Risker finns för en förskjutning av EG-marknadens tyngdpunkt söderut, vilket kan vara särskilt besvärande för Sverige med sitt perifera läge. En snabb anpassning till EG:s regler är nödvändig. Liksom för flyget är detta en förutsättning för näringslivets livskraft och därmed för fortsatt och förbättrat västånd.

Vi förutsätter att för harmoniseringen behövliga lagändringar föreslås efter hand.

16 Hemställan

Med hänvisning till det anförda hemställs

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att målsättningen för trafikpolitiken skall vara att ge medborgarna och näringslivet i vårt lands olika delar en tillfredsställande trafikförsörjning.

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att stat och kommun bör reducera antalet regler och förordningar inom trafikpolitiken.

3. att riksdagen beslutar att de olika trafikgrenarna skall ges ett ökat kostnadsansvar i enlighet med vad som anförs i motionen.

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om ekonomiskt stöd till olika trafikgrenar.

5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om att utformningen av ekonomiska styrmedel skall bygga på miljöeffekterna och inte viss teknik.

6. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om att avgaskrav och bilprovningsbestämmelser inte får förhindra utveckling av, och försök med, ny teknik.

7. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som

i motionen anför om användande av miljöavgiftsmedel för att stimulera framtagandet av ny teknik och nya mätmetoder,

8. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anför om den nuvarande miljöskatten på inrikesflyget,

9. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anför om utformningen av ekonomiska styrmedel,

10. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anför om kringfartsleder,

11. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anför om trängselavgifter i form av biltullar eller områdesavgifter,

12. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anför om avgiftsfinansiering av broar och vägar,

13. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anför om målsättningen för drift och underhåll av vägar,

14. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anför om kalkyler över olika vägprojekts samhälls-ekonomiska avkastning,

15. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anför om finansiering på den öppna lånemarknaden av vissa investeringskostnader,

16. att riksdagen beslutar att regeringen inte skall pröva och godkänna projekt som inte finansieras med statliga medel i enlighet med vad som i motionen anförts,

17. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anför om ändrad företagsform för vägverket,

18. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anför om hastighetsgränser,

19. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anför om fasta förbindelser över Öresund,

20. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anför om trafiksäkerheten,

21. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anför om den regionala och lokala trafiken,

22. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anför om yrkestrafiken,

23. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anför om trafikvårdsmännens trafik i egen regi,

24. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anför om affärsverken,

25. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anför om telepolitiken,

26. att riksdagen hos regeringen begär förslag till ett svenskt internationellt sjöfartsregister i enlighet med vad som i motionen anförts,

[att riksdagen hos regeringen begär förslag till reduktion av de sociala avgifterna för sjömän och befrielse från sjömansskatt för tjänstgöring på svenska handelsfatyg i fjärrfart,¹]

27. att riksdagen hos regeringen begär förslag om avskaffande av nuvarande driftssubvention till svensk sjöfart i enlighet med vad som i motionen anförts,

28. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om avveckling av monopol och prestationsplikt,

29. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om avreglering och regionalpolitik,

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

31. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om anpassning till EG:s trafikpolitik.

Stockholm den 23 januari 1989

Carl Bildt (m)

Lars Tobisson (m)

Anders Björck (m)

Görel Bohlin (m)

Rolf Dahlberg (m)

Gunnar Hökmark (m)

Arne Andersson (m)

i Ljung

Ingegerd Troedsson (m)

Bo Lundgren (m)

Rolf Clarkson (m)

Ann-Cathrine Haglund (m)

Gullan Lindblad (m)

Sonja Rembo (m)

¹ 1988/89: Sk 415

