

Motion till riksdagen 2005/06:T560

av Elizabeth Nyström m.fl. (m)

Transportpolitiska frågor

Motionen delad mellan flera utskott

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om behovet av att bygga ut vägarna.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om trafikskadelagen.¹
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om klassning av mopeder.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om att konkurrensutsätta fordonskontroller.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om nationellt typgodkännande.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om möjlighet att ge dispens från gällande regelverk vid teknikutveckling.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om ATV-fordon.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om lätta lastbilar.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om behovet av att utreda införande av trafiksignaler med visuella tidsindikatorer.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om Luftfartsverkets monopol på tillhandahållande av flygtrafik-tjänster.
11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om att avreglera kollektivtrafiken på regional och lokal nivå.

¹ Yrkande 2 hänvisat till LU.

Fel! Okänt namn på

Bygg ut vägarna

Det finns en lång rad objekt på de nationella och regionala vägnäten som är angelägna såväl från samhällsekonomiska som från trafiksäkerhetsmässiga synpunkter.

Ansvaret för att i samråd med region- och länsmyndigheter sammanväga behoven och göra prioriteringarna åligger Vägverket. En fortsatt utbyggnad av landets motorvägsnät, inriktad på en komplett motorvägsförbindelse mellan de tre största städerna, ett fullföljande av de svenska åtagandena i den nordiska triangeln samt ett antal andra angelägna förbättringar är emellertid under alla omständigheter nödvändiga. Dessa utbyggnader är väl motiverade med hänsyn till de stora nationella och internationella volymerna av gods och människor som transporteras på de angivna sträckorna. Även den förbättrade säkerheten, miljön och vägarnas betydelse för näringsliv, sysselsättning, turism och det rörliga friluftslivet motiverar mer än väl de föreslagna satsningarna.

I samband med hotet mot Saabs verksamhet i Trollhättan gjorde regeringen en omprioritering mellan vilka vägprojekt som skall prioriteras. 14 vägprojekt senarelades för att finansiera infrastrukturutbyggnaden i Trollhättan och en generell senareläggning av investeringarna i väghållningsplanen infördes.

Detta visar svagheten i regeringens infrastrukturbudget eftersom så fort något nytt skall byggas måste genast något redan planerat prioriteras bort. Ett sådant exempel var senareläggningen av väg 50 genom Motala, den s.k. Skepparpinan, där säkerheten för Motalaborna fick stryka på foten. Vi anser att det inte är rimligt att ställa regioner mot varandra på detta sätt.

Översyn av trafikskadelagen (TSL)

Enligt trafikskadelagen (TSL) får förare eller passagerare, som skadas i en trafikolycka med ett fordon som är i trafik, ersättning från trafikförsäkringen för fordonet. Detta innebär att den som skadas i en trafikolycka alltid skall vända sig till sitt eget försäkringsbolag för att få ersättning. Detta gäller alla i fordonet, alltså både föraren och passagerarna. Om en utomstående, t.ex. en gående eller en cyklist, blir påkörd och skadad skall han eller hon vända sig till det påkörande fordonets trafikförsäkring för att få ersättning.

Enligt vår mening är det i högsta grad vårdslöst att köra bil berusad. Att full ersättning kan utgå till en förare som varit rattfull tycker vi är stötande. Vi anser därför att trafikskadelagens ersättningsregler snarast behöver ändras så att full ersättning inte skall kunna utgå till en förare som varit rattfull. Det får ankomma på regeringen att lägga fram erforderliga lagförslag.

Ett led i kampen mot rattfylleribrottet måste rimligen vara att inte favorisera skadade rattfyllerister i förhållande till andra som skadas i andra sammanhang. Varför skall t.ex. den som ramlar ner från stegen när han målar sitt hus få lägre ersättning än den som grovt rattfull utsätter andra för livsfara i trafiken och därvid medverkar till sina egna skador?

Mopeder

Mopeder delas in i klass I och klass II. Moped i klass II är konstruerad för en hastighet av högst 25 km/h och har en motorstyrka som inte överstiger 1 kW. Övriga mopeder tillhör klass I. Dessa regler är en anpassning till EU:s regler. Moped i klass I kallas populärt EU-moped. Enligt övergångsreglerna får en äldre moped som godkänts enligt tidigare regler anses tillhöra klass II trots att den är konstruerad för högst 30 km/h. I övrigt gäller att förare av moped klass I skall ha körkort, traktorkort eller förarbevis samt att man fyllt 15 år. Moped klass II får köras av den som fyllt 15 år. Moped klass I skall vara registrerad för att få brukas.

För att komma till rätta med ordningsproblemen inom mopedtrafiken gav regeringen under år 2003 Vägverket och Rikspolisstyrelsen i uppdrag att undersöka förutsättningarna för en registrering av samtliga mopeder. Antalet svårt skadade och döda i mopedolyckor under 2004 uppgick till knappt 200. De främsta orsakerna är att mopederna är trimmade, och framförs för fort med bristande säkerhet, exempelvis utan hjälm, osv. Ett allvarligt problem är också att s.k. EU-mopeder framförs på cykelbanor där de är förbjudna. I tätbebyggda områden borde mopeder inte få framföras på cykelbanor.

Med tanke på den otydlighet som råder i regelverket på mopedområdet vad gäller moped klass I och klass II måste stabilare lösningar fram. Att ha två klasser för mopeder är inte relevant med dagens försäljning av mopeder, då upp emot 95 procent av alla mopeder som säljs är mopeder av klass I-typ. Vi anser att det enbart skall finnas en klass av mopeder. Vid en sådan ändring bör enbart nya förare som är 15 år behöva genomgå förarutbildning för att inte skapa ett administrativt kaos.

Konkurrensutsätt bilprovningen

Konkurrensverket har i en granskning kommit fram till att monopolet på fordonskontroll bör avvecklas. Kötiderna till Bilprovningen utgör trots olika vidtagna åtgärder fortfarande ett problem. Om fordonskontrollen avregleras leder detta till bättre tillgänglighet och ökad service. Dessutom skulle AB Svensk Bilprovning med sin stora kunskap få bättre möjligheter att kunna konkurrera på den internationella marknaden.

Ett system byggt på konkurrens skulle enligt vår mening ge stora fördelar för den enskilde bilägaren. En avveckling av Bilprovningens monopol skulle också komma konsumenterna till godo i form av ökad service och bättre kvalitet. En överensstämmelse uppnås dessutom med vad som gäller i många andra länder.

Vi anser därför att AB Svensk Bilprovningens monopol bör avvecklas och ersättas av ett system med akkrediterade verkstäder.

Fel! Okänt namn på

Nationellt typgodkännande (NTA)

Systemet med nationellt typgodkännande (NTA) enligt svensk modell kan karakteriseras som ett helfordonsgodkännande av europeisk typ, fast utan dess internationella fördelar. NTA är ett svenskt system som innebär att typgodkännande från Vägverket accepteras enbart i Sverige, vilket naturligtvis är en stor brist.

Typgodkännande enligt NTA förutsätter en mängd godkännanden enligt EU-direktiv på flera områden gällande husvagnen samt en mängd andra specifika krav från Vägverkets författningssamling (VVFS) 2003:22. Utöver detta krävs ett godkänt kvalitetssystem som skall granskas och godkännas av Bilprovningen och dessutom skall ett informationsdokument utarbetas vars förlaga finns i VVFS 2003:22 – ett dokument som omfattar ca 100 punkter av olika svårighetsgrad.

Tidigare fanns vid typgodkännande endast en part att vända sig till, nämligen Svensk Bilprovning. I dag är tre myndigheter berörda: Vägverket, Bilprovningen och Bilregistret. En stor brist är att ingen manual finns för hur dokumentation för typgodkännande skall lämnas eller vilka specifika uppgifter som skall ingå. Vägverket uppger att uppgiftsskyldiga får utarbeta egna dokumentmallar och sedan får verkets granskning utvisa om det är acceptabelt eller om underlaget måste göras om. I praktiken har detta visat sig vara en allvarlig brist som leder till mycket extra tid och arbete på grund av att varken uppgiftslämnare eller den granskande parten riktigt vet vad som gäller.

Att introducera ett så stort system som NTA utan tillräcklig stöd i form av färdiga och genomtänkta dokumentmallar och beskrivande manualer och andra vägledande instruktioner är otillfredsställande. Vi anser att det inte är näringslivets uppgift att agera försökskaniner i framtagandet av praxis. Vi anser att det åligger ansvarig myndighet att tillse att rutiner för handläggning och beredning av ärenden är utarbetade vid implementering av föreskriven förordning.

Eftersom det är många företag som måste igenom detta system har kapacitetsbristen blivit en allvarlig belastning. I dag tar det cirka sex månader eller mer för Bilprovningen, som är första punkt i processen. Kapacitetsbristen för alla parter som i praktiken skall genomföra granskningen är således allvarlig och situationen blir alltmer kaotisk.

På grund av den komplexitet som följer med NTA-systemet är också kostnaden för att klara ett typgodkännande betydande. I ett längre perspektiv får branschen räkna med en betydligt högre kostnadsbild än tidigare. Systemet kräver också en specialkompetens, som måste behållas och utvecklas inom företagen, vilket också fortlöpande kommer att kosta betydande belopp.

Riksdagen bör uppdra åt regeringen att forcera arbetet med att skapa en sammanhållen myndighetsroll i Vägverket.

Dispens vid teknikutveckling

Ofta baseras lagstiftning och regelverk för tekniska innovationer på beprövad teknik. I motsvarande mån hade lagstiftning och regelverk utformats för att täcka in framtida tekniska landvinningar om dessa hade varit möjliga att förutse. Det händer att innovatörer kommer på nyheter som inte uppfyller lagstiftarens intentioner enbart av det skälet att man inte varit förutseende. Frågan är då om lagar och regelverk skall hindra nya uppfinningar eller om det skall finnas flexibilitet vid lag- och regeltillämpning när ny teknik introduceras.

Vi ansluter oss till den senare ståndpunkten och anser att det måste finnas utrymme för myndigheter att bevilja dispens från uppenbart oflexibla regler och lagar när ny teknik är på väg att utvecklas så länge strikt säkerhetsmässiga hinder ej föreligger.

Ett sådant exempel är Segway som tagit fram en teknik för motordrivna tvåhjulningar. Vägverket kan inte ge ett typgodkännande eftersom denna konstruktion inte uppfyller lagstiftarens uppfattning om vad som konstituerar ett motorfordon. Denna teknik har uppenbara fördelar för funktionshindrade.

Vi anser därför att regeringen bör ge myndigheter möjlighet att bevilja dispens för teknikutveckling som ligger utanför rådande lagstiftning.

ATV-fordon

En s.k. fyrhjulning är ett motorfordon på fyra hjul som kan vara registrerat som antingen terrängskoter, traktor, motorcykel eller moped. ATV-maskiner (terränghjulningar) är arbetsredskap som används i terräng och som definieras som terrängskoter. ATV (All Terrain Vehicle) är ett samlingsnamn på terränghjulningar. Fyrhjuliga motorcyklar och terränghjulningar är mycket lika till utseendet och i vissa fall även när det gäller prestanda.

Ett begynnande problem för den svenska fordonsmarknaden är likheten mellan ATV-fordon och fyrhjuliga motorcyklar. En ATV-maskin är ett fyrhjuligt motorredskap som får köras i terräng medan en fyrhjulig motorcykel får köras på väg men inte i terräng. Likaså krävs ett motorcykelkörkort för att köra dessa motorcyklar.

Eftersom det kommer att vara praktiskt omöjligt att med blotta ögat kunna skilja på dessa fordon anser vi att det bör införas en avvikande färg på registreringsskylten för ett ATV-fordon. Vägverket, som har ansvar för skyltning av fordon, bör därför uppmärksammas om problemet för att kunna vidta erforderliga åtgärder.

Lätta lastbilar

Lätta lastbilar har en lägre fordonsskatt än motsvarande personbil. Det är en riktig differentiering, eftersom lastbilen används i huvudsak för arbetsuppgif-

Fel! Okänt namn på

ter och därtill har ett begränsat kupéutrymme. De föreslagna fordonskatt höjningarna för lätta lastbilar motiveras med att man vill minska fusket som sker genom omregistrering av personbilar till lätta lastbilar. Vi anser att då flertalet fordonsägare är laglydiga skall dessa inte straffas för att ett fåtal fuskar.

Vid en omregistrering av dieselpersonbil till lätt lastbil minskar fordonskatten radikalt. Att då föreslå en skatthöjning på alla lätta lastbilar med 60 procent varken löser problemet eller är en åtgärd i rätt riktning. Det stora flertalet lätta lastbilar som finns på marknaden blir drabbade av fordonskatt höjning på grund av att en minoritet fuskar.

Fusket består i att man monterar ett galler bakom förarsätet i en personbil och sedan registreringsbesiktigar den som en lätt lastbil. Problemet med dagens system är att det inte finns några lagregler mot dem som utstuderat utnyttjar denna lucka i lagen.

Vi anser att det vore en mycket enkel åtgärd att införa bötesbelopp för dem som färdas med uttaget galler i kupéutrymmet. Vidare anser vi att det norska systemet med gröna registreringsplåtar för lätta lastbilar är bra. Om färgen på registreringsskyltar skiljer sig mellan personbil och lätt lastbil så ser polisen enkelt om fordonet är byggt för att vara lätt lastbil eller inte. Att införa dessa enkla regler innebär att samtliga fordonsägare inte behöver straffbeskattas genom att generellt höja fordonskatten för lätta lastbilar.

Trafiksignaler

Det finns flera fördelar med trafiksignaler för att styra trafikflöden. Genom teknikförbättring kan trafiksignaler användas än effektivare.

Om trafiksignaler utrustas med en visuell indikator som visar hur lång tid det är kvar innan en trafiksignal slår om kan trafikmiljön förbättras väsentligt. Vid trafiksignaler kan körningen planeras bättre när man vet hur lång tid det är kvar innan trafiksignalen slår om. Ökade möjligheter att planera körningen medför inte minst betydande miljövinster.

Vi anser därför att Vägverket bör ges i uppdrag såsom ansvarig myndighet att överväga trafiksignaler med tidsindikatorer i likhet med flera andra länder.

Skrotningspremie

Sverige har bland de äldsta bilparkerna i Europa. Gamla bilar för med sig flera problem. Det är ett ökande problem med gamla uttjänta bilar som dumpas i naturen eller på någon gata i stället för på skroten. Äldre bilar utan katalysator förorenar också mycket mer än bilar av nyare årsmodell. Därtill är äldre bilar betydligt mindre säkra.

Decennier av stagnerande tillväxt och ökat skatteuttag har resulterat i att investeringarna i miljövänligare och trafiksäkrare bilar är eftersatta. En av de främsta miljövårdande insatserna som kan göras på politisk väg är därför att

förbättra förutsättningarna för att öka tillväxten och sänka skatterna så att fler medborgare får råd att köpa nyare bilar som är miljövänligare och trafiksäkrare.

Vi anser att skrotningspremien bör användas mer offensivt för att minska andelen äldre bilar utan katalysator i bilparken. De gamla bilarna står för 3–5 procent av trafikarbetet men nära 50 procent av utsläppen av några hälsofarliga avgaser, enligt uppgifter från Bil Sweden. Mot bakgrund av förslag som framförts från fordonsbranschen anser vi att en tidsbegränsad stimulans till skrotning av gamla bilar genomförs snarast.

Skrotningspremien bör höjas från 1 700 kronor till 4 000 kronor under en begränsad tid. Den höjda skrotningspremien skall riktas mot bilar som inte omfattas av de avgaskrav som infördes obligatoriskt 1989, det vill säga katalysatorkrav. Bilarna skall vara i trafik och inte avställda. För övriga delar av bilparken kvarstår gällande ersättningsnivåer. Från och med den 1 januari 2007 ersätts systemet med premier som grund för ekonomin i bilskrotning med utökat producentansvar i enlighet med EG-direktiv för uttjänta bilar.

Flygledningstjänster

Det tidigare Luftfartsverket har delats upp i två myndigheter, Luftfartsverket och Luftfartsstyrelsen. Luftfartsverket skall i fortsättningen driva statens flygplatser och bedriva flygtrafiktjänst, och Luftfartsstyrelsen skall ta hand om de myndighetsuppgifter som tidigare låg hos Luftfartsverket. Luftfartsverket är ett affärsdrivande verk med uppgift att driva flygplatser och flygtrafiktjänst. Regeringen har i tidigare budgetpropositioner skrivit att man ”avser att utveckla konkurrensen vad gäller flygtrafiktjänsten och i samband med översynen har problemen med Luftfartsverkets monopolsituation uppmärksamats”.

Fördelarna med att konkurrensutsätta Luftfartsverkets monopol är flera. Privata och kommunala flygplatser som konkurrerar med de flygplatser som Luftfartsverket driver skulle inte behöva köpa flygtrafiktjänster från sin störste konkurrent. Det uppstår också ett större incitament för de statliga flygplatserna att utnyttja konkurrensen på marknaden och anlita den leverantör som kan erbjuda bästa kvalitet till bästa pris.

I nu gällande förordning för Luftfartsverket ansvarar Luftfartsverket för drift och utveckling av flygtrafiktjänst i fred och för civil och militär luftfart och utbildning av flygledare.

Kristianstad, Stockholm/Skavsta, Saab/Linköping och Växjö flygplatser vill göra en lokal upphandling av flygtrafiktjänster för 2006.

Dessa upphandlingar har avbrutits sedan Näringsdepartementet meddelat att Luftfartsverket har ansvaret för flygtrafiktjänsten i det svenska luftrummet och att endast Luftfartsverket kan överlåta dessa uppgifter till någon annan. Luftfartsstyrelsen skall godkänna den nya leverantören, men kan inte själv utnämna någon annan leverantör än Luftfartsverket.

Fel! Okänt namn på

Detta anser vi står i strid med fri konkurrens inom flygtrafikområdet. Det är orimligt att Luftfartsverket självt lämnar egna anbud och samtidigt granskar och utvärderar konkurrenters anbud. Detta bör enligt vår uppfattning göras av Luftfartsstyrelsen.

Öka konkurrensen för kollektivtrafiken

Vi moderater tror på mångfald och valfrihet. Detta gäller inte minst på det trafikpolitiska området. Skall resandet kunna öka med bättre kvalitet för resenärerna krävs att utbudet av resmöjligheter ökar. För att åstadkomma detta måste kollektivtrafiken utvecklas.

För att öka utbudet såväl kvantitativt som kvalitativt krävs en fortsatt avreglering av kollektivtrafikmarknaden. Genom rådande lagstiftning har de offentliga trafikhuvudmännen ensamrätt att på regional och lokal nivå upphandla och låta utföra trafik tjänster. Denna ordning har lett till att konkurrensen mellan leverantörer av kollektivresor har minskat. I dag har trafikhuvudmännen möjlighet att säga nej till bussföretag som vill etablera regional trafik inom ett län. Ett slopande av trafikhuvudmännens monopol skulle bidra till bättre fungerande geografiska marknader med större utbud och kontinuerlig produktutveckling med nya trafiklösningar samt möjligheter till pris- och produkt differentiering för att tillgodose olika resenärers efterfrågan.

Givetvis måste etableringsfriheten omfatta ett för kollektivtrafiken gemensamt regelsystem. För att förenkla för resenärerna skall krävas att företag som erhåller trafikering rätt måste följa gemensamma standarder för biljett-, informations- och kommunikationssystem, som ännu inte är fullt utvecklade, samt säkerhets- och miljökrav. Med etableringsfriheten följer inte några rättigheter att med automatik ta del av offentliga subventioner.

Den långväga busstrafiken avreglerades 1999, vilket visar vilka betydande framsteg som avregleringar av kollektivtrafik för med sig. Bussföretagen vann på avregleringen genom att en helt ny marknad med en årlig tillväxttakt på 4–5 procent öppnades. Totalt sett har den avreglerade långväga busstrafiken haft en mycket liten effekt på tågtrafiken. Däremot har expressbusstrafiken bidragit till en avsevärd standardförbättring på vissa järnvägssträckor. Exempelvis har konkurrensen från busstrafiken på sträckan Stockholm–Borlänge lett till sänkta priser på tågen, vilket i sin tur medfört fler tågresor och utökad lönsamhet för SJ. Konsekvensen blev med andra ord att det kollektiva resandet, med både buss och tåg, ökade på biltrafikens bekostnad.

Vi vill därför föreslå att den fria etableringsrätten utökas till att även omfatta regional och lokal kollektiv trafik.

Fel! Okänt namn på

Stockholm den 4 oktober 2005

Elizabeth Nyström (m)

Jan-Evert Rådström (m)

Krister Hammarbergh (m)

Jepppe Johnsson (m)

Björn Hamilton (m)

Ulla Löfgren (m)

Anders G Högmark (m)