

1984/85:161

Tisdagen den 4 juni em.

Kl. 19.30

Förhandlingarna leddes till en början av andre vice talmannen.

13 § Föredrogs

trafikutskottets betänkanden

1984/85:28 om vissa telefrågor (prop. 1984/85:100 delvis och 1984/85:158),

1984/85:30 om rätt att driva lokal och regional kollektivtrafik på väg (prop. 1984/85:168) samt

1984/85:29 om vissa körkortsförfrågningar (prop. 1984/85:137).

Anf. 109 ANDRE VICE TALMANNEN:

Trafikutskottets betänkanden 28, 30 och 29 kommer att debatteras i nu nämnd ordning. Voteringarna äger rum i ett sammanhang efter avslutad debatt.

Först upptas alltså trafikutskottets betänkande 28 om vissa telefrågor.

Vissa telefrågor

Anf. 110 GÖRAN RIEGNELL (m):

Herr talman! Trafikutskottets betänkande om vissa telefrågor behandlar dels de normala, årsvis återkommande frågorna i budgetpropositionen om televerkets investeringar, servicemål och ekonomiska mål, dels mer framtidsinriktade frågor, som regeringen tagit upp i en särskild proposition. För att i någon mån spara kammarens tid skall jag i mitt anförande beröra endast den framtida telepolitiken.

Informationsteknologin befinner sig i ett oerhört dynamiskt och expansivt skede. Runt om i världen satsas oerhörda resurser på forskning och utveckling. Konkurrensen är knivskarp mellan länder och mellan företag när det gäller både utveckling och marknadsbearbetning.

Några tydliga drag framträder i den pågående utvecklingen. Teleteknik och datateknik sammansmälter alltmer. Kostnaderna för anläggning av kommunikationsnät sjunker. Åtskilliga länder omprövar den organisatoris-

ka formen för sina telekommunikationer.

Under 1950- och början av 1960-talet utgjorde telefoni och databehandling helt olika verksamheter, men i och med att man började förbinda olika datorer med varandra förändrades bilden. Dagens situation kännetecknas av att teleprodukter och produkter från den ständigt expanderande privata dataindustrin smälter samman tekniskt i generellt användbara apparater. Det blir då allt svårare att upprätthålla olika organisatoriska former för datakommunikation och telekommunikation. Litet tillspetsat kan man säga att någon måste ge sig. Hittills har ingen mig veterligt föreslagit att dataindustrin skall nationaliseras och monopoliseras – det torde för övrigt vara hart när omöjligt att genomföra. Följaktligen, herr talman, får de nationella telemonopolen stryka på foten förr eller senare.

Utläggning av tunga, kraftigt isolerade kopparkablar var från början den dominerande tekniken för telekommunikation. Kostnaderna för anläggning av nät var mycket höga. Därför byggdes nationella teleförvaltningar upp, skyddade av monopol. Det var rationellt på den tiden.

Nu sjunker anläggningskostnaderna, och det finns nya tekniska överföringsmetoder: tunna optiska fibrer, radiolänk, satelliter. Man kan därför inte längre tala om ett enda nät för telekommunikation. Även detta gör det svårare att bevara de nationella telemonopolen.

Ett antal länder har dragit konsekvenserna av de senare årens utveckling. Det går en våg av avmonopolisering och privatisering över världen. Dessa länder lägger självfallet inte om sin telepolitik för att försämra telekommunikationerna. Tvärtom gör de så därför att det, som jag tidigare sagt, blir alltmer omöjligt att behålla monopolen. Eller, positivt uttryckt: Eftersom det numera finns tekniska förutsättningar för ökad konkurrens, tar man till vara marknadsekonomens möjligheter att skapa en ännu snabbare utveckling och ännu bättre telekommunikationer.

I regeringens proposition om vissa telefrågor redovisas regeringens syn på televerkets roll och uppgifter. Vidare föreslås att – utöver en av televerket levererad basapparat per abonnemang – typgodkända telefonapparater av andra fabrikat skall få anslutas till televerkets nät. Dessutom föreslås att statens aktier i Ericsson Information Systems skall överlåtas till Ericssonkoncernen. Slutligen ger propositionen besked om att regeringen inte tänker verkställa riksdagens beslut att televerkets industridivision, Teli, skall överföras till aktiebolagsform den 1 juli 1985.

De borgerliga partierna har en gemensam syn på hur den svenska telepolitiken bör bedrivas. Det var därför naturligt att vi väckte en gemensam trepartimotion. Vi pekar där på det orimliga i televerkets trippelroll, som måste driva in organisationen i ett tillstånd av schizofreni. Televerket är för det första en myndighet, för det andra ett affärsverk, skyddat av monopol, och för det tredje ett konkurrerande affärsföretag.

Konflikten mellan televerkets roller har skärpts alltmera, och mycken kritik har riktats mot televerket för att det skulle utnyttja myndighetsfunktionen och monopolskyddet för att gynna sina konkurrensutsatta verksamheter. All kritik av detta slag är kanske inte så väl underbyggd, men alltför ofta har kritiken varit befogad.

Dessutom – och debatten på denna punkt har varit av förvånansvärt liten omfattning i vårt land – är risken uppenbar att vårt land avskärmar sig från den snabba internationella utvecklingen om vi inte omprövar televerkets roll.

Propositionen säger också på s. 3: "Telekommunikationernas internationella karaktär gör att det inte är praktiskt möjligt för ett land att bedriva en telepolitik som inte tar hänsyn också till förhållandena i andra länder."

Så rätt och så riktigt! Men förmår socialdemokraterna att dra konsekvenserna av detta? Nej, som vanligt klarar de inte av det.

Från borgerligt håll föreslår vi att televerkets verksamhet skall renodlas och i första hand bestå i att förvalta televerkets nät. Myndighetsuppgiften att typgodkänna apparatur skall läggas på annat organ än televerket. Vi föreslår också att all konkurrensutsatt verksamhet skall skiljas ut till separata bolag. Ett mål är att sedan successivt sälja ut aktier i dessa bolag till allmänhet och anställda.

En så omfattande förändring av telepolitiken tarvar förberedelser. Vi föreslår därför att en parlamentarisk utredning tillsätts med uppgift att utifrån de riktlinjer jag nu redogjort för lägga fram förslag om dels televerkets framtida roll, funktion och organisation, dels statens engagemang i övrigt på teleområdet.

Herr talman! Jag yrkar bifall till reservation 1.

Så till frågan om televerkets monopolområde. Detta omfattar i dag telefonapparater, abonnentväxlar och viss anslutningsutrustning för datakommunikation, s. k. modem. Därutöver kan man säga att televerket än så länge har ett faktiskt nätmonopol.

Televerket har självt i en skrivelse till regeringen begärt att monopolet på telefonapparater skall avskaffas. Detta försök till avmonopolisering – om än begränsad – blev i regeringens proposition en "tumme". Den första apparaten på varje abonnemang måste konsumenten fortfarande köpa för dyra pengar från televerket.

Från borgerligt håll menar vi att konsumenterna skall ha rätt att välja även första apparaten. Om televerkets apparater och service är bättre än konkurrenternas kommer de även fortsättningsvis att dominera marknaden. Om inte, får konsumenterna tillgång till bättre apparater och ökad service. Oavsett vem som blir mest framgångsrik i konkurrensen kan man vänta sig att priserna pressas. Även det är i konsumenternas intresse.

Även de båda andra monopolerna – som gäller abonnentväxlar och höghastighetsmodem – skall avskaffas, anser vi.

Abbonentväxlarna har en central funktion i många företags kommunikationssystem. Möjligheten att utnyttja växlarnas funktion rationellt hämmas genom att televerket står som ensam leverantör.

Televerkets abonnentväxlar är dessutom dyra. Varje växel som installeras och som inte kan anpassas fullständigt efter användarnas krav innebär en merkostnad. Det gäller inte bara företag utan även sjukhus, skolor, myndigheter, kommunala verk, etc.

Televerkets tjänstemän vet inte bäst hur Electrolux skall lägga upp sitt

interna telekommunikationssystem eller hur ASEA:s växel i Västerås skall se ut. Det vet företagets eget folk bäst.

Det är inget tvivel om att televerket också kommer att tvingas släppa monopolen på abonnentväxlar. Man kan inte stå emot den tekniska utvecklingen. Frågan är bara när detta kommer att ske. Detsamma är förhållandet med höghastighetsmodem.

Monopolistiskt organiserade telekommunikationer tenderar att anpassa informationssystemen efter monopolens villkor. Den mångfald och konkurrens som har en avgörande betydelse för sysselsättningen och för näringslivets utveckling kommer då att blockeras.

De åtgärder som ett antal andra länder vidtagit har nära nog samtliga syftat till att öka dynamiken och utrymmet för experiment och enskilda initiativ. Inte minst för nyföretagande och småindustri är detta väsentligt.

Herr talman! Jag yrkar bifall till reservation 6.

Slutligen, herr talman, skall jag beröra frågan om Teli, dvs. televerkets industridivision.

Riksdagen har för flera år sedan beslutat att Teli skall överföras i bolagsform. Enligt det senaste beslutet i frågan skall detta ske den 1 juli i år. Socialdemokraterna har alltsedan de kom till makten förhalat och schabblat i denna fråga. Nu förtsätter man i samma stil.

Jag skall inte trötta kammaren med en genomgång av Teli-affären. Därvidlag kan jag hänvisa till tidigare debatter i frågan.

Det räcker med att konstatera att socialdemokraternas agerande när det gäller Teli är ett skolexempel på hur man förstör en fungerande verksamhet. Interna strider, konflikter mellan fackliga organisationer osv. har effektivt fått ner stämningen och arbetsglädjen till bottennivå.

Regeringen säger sig ha för avsikt att komma med ett förslag i nästa budgetproposition. Om olyckan skulle vara framme i form av fortsatt socialistisk majoritet efter valet, är jag övertygad om att socialdemokraterna har fler undanflykter på lager.

Riksdagen bör visa sin auktoritet och ålägga regeringen att följa riksdagens beslut. Det sker om kammarens ledamöter röstar för reservation 8, till vilken jag yrkar bifall.

Anf. 111 OLLE GRAHN (fp):

Herr talman! Vi har i vårt land etableringsfrihet när det gäller telenät. Vem som helst får bygga telenät. Det innebär att konkurrens i princip kan råda för anläggning av telenät. Varför har vi då inte flera telenät, som konkurrerar? Ja, svaret ligger förmodligen i att de gjorda och planerade jätteinvesteringarna från televerkets sida omöjliggjort en fri konkurrens. Ingen har råd att hålla emot. Televerket får då ett faktiskt monopol – förutom de monopol som verket redan har på teleområdet.

Det svenska televerket var länge framgångsrikt när det gällde att bygga ut och underhålla telenätet. Men under de senaste åren har bilden förändrats.

De osäkra telefonräkningarna är ett färskt exempel. Överbelastade telelinjer är ett annat. Vi har väl alla förväntat oss över att få höra en

telefon svarare meddela "tillfällig överbelastning, var god ring senare". Televerket har helt enkelt inte hunnit med i den tekniska utvecklingen, och detta har drabbat abonnenterna.

Vidare har televerket missbrukat sin monopolställning vad gäller provning av apparater som konkurrerar med televerkets egna produkter. Televerket har motarbetat marknadsutvecklingen på modemsidan, men har där också utnyttjat sitt monopol till att skaffa sig försprång beträffande apparater för teletex. Televerket har fördröjt utvecklingen av videotex, och sedan självt skaffat sig taxefördelar. Televerket har motsatt sig en rimlig utveckling på abonnentväxelsidan. Allt detta hade knappast skett om inte televerket haft sitt monopol att luta sig emot.

Nu vill televerket, i ett intensivt tempo, bygga ut bredbandskablar över vårt land, i hopp om att hinna få ett kraftigt försprång till den tidpunkt då det – förutom för kabel-TV – har utvecklats en efterfrågan på bredbandstjänster. Vi vill naturligtvis inte ha det så. Men vi vill att telekommunikation skall vara effektiv och pålitlig och kunna erbjudas till så låga kostnader som möjligt.

Samtidigt som en omfattande monopolavveckling håller på att ske internationellt har det svenska televerkets monopol i stort sett bestått oförändrat. Det är bara på låghastighetsmodem och telexapparater som monopolet hävts. I propositionen, som stöds av utskottsmajoriteten, föreslår regeringen en viss uppluckring av monopolet på telefonapparater, men i normalfallet skall till abonnemangets fortfarande höra en basapparat.

Vi anser att all teleutrustning bör öppnas för konkurrens. Härigenom kommer konsumenterna snabbare och till lägre kostnad att erbjudas de rader av teletjänster som nu kommer fram i allt snabbare takt. Televerkets monopol på telefonapparater bör därför slopas helt. Samtidigt bör också monopolet på abonnentväxlar upphävas. Med tanke på den stora betydelse både för utvecklingen av industriella produkter och för våra möjligheter att i framtiden upprätthålla konkurrens i fråga om informationsförmedling bör också monopolet på höghastighetsmodem hävas. Därför måste provningsverksamheten och typgodkännandena läggas hos annan myndighet än televerket, t. ex. hos statens provningsanstalt.

Folkpartiet arbetar för ett marknadssamhälle, inte ett monopolsamhälle. Inom detta marknadssamhälle skall en social trygghet finnas på viktiga områden. Denna trygghet innebär i fråga om teleområdet att god telekommunikation skall finnas tillgänglig över hela landet och levereras av televerket och privata företag i konkurrens. Detta borgar för låga taxor för användarna.

Folkpartiet önskar också att kvalificerad marknadsinformation om teleprodukter och tjänster skall göras tillgänglig för användarna med moderna metoder. Datoriserad konsumentupplysning är en form för detta. En väl upplyst konsument har goda förutsättningar att genom kloka produktval och inköp påverka marknaden så att en effektiv balans och en fungerande mångfald uppnås.

Vi anser alltså att televerkets nuvarande verksamhet bör delas upp så att verket har kvar sitt ansvar för riksnätet, men att teleutrustningar i övrigt bör

utvecklas och säljas av fristående bolag. Från televerket frikopplade bolag bör efter hand privatiseras.

Våren 1982 fattade riksdagen beslut beträffande Teli, innebärande att Teli skulle bli bolag den 1 juli 1983. Hösten 1982 ändrades detta beslut, och i stället fick televerket i uppdrag att närmare utreda frågan om att överföra Teli till bolagsform. Televerket har under våren 1983 på regeringens uppdrag redovisat sin bedömning av Telis framtida konkurrenssituation och konsekvenserna i olika avseenden av om Teli blir bolag eller inte.

Härefter har verket föreslagit att Teli ombildas till bolag den 1 juli 1984. I olika motioner från de tre icke-socialistiska partierna har frågan om bolagsbildning den 1 juli 1984 fått stöd. Trots ställningstagande för bolagsbildning har nu återigen utskottets majoritet snällt fogat sig i departementschefens förslag, som i realiteten tydligen innebär att den verksamhet som Teli bedriver, i nu rådande majoritetsläge i riksdagen, inte skall få bolagsform, detta trots att televerket självt funnit att denna verksamhetsform skulle vara till gagn för både verkets egna anställda, de anställda i Teli och för verksamheten.

Herr talman! Jag vill med detta inlägg i debatten om trafikutskottets betänkande 1984/85:28 yrka bifall till reservationerna 1, 5, 6 och 8.

Anf. 112 SVEN HENRICSSON (vpk):

Herr talman! Den allmänna utvecklingen uppvisar en kraftig expansion inom tele- och datakommunikationsområdet. Stora internationella privata koncerner, t. ex. IBM, har enorma kapitalresurser och därmed en överlägsen strategisk kapacitet för att dominera och styra utvecklingen. Några ord om IBM som kullkastar alla gamla idéer om industriverksamhet. 1976 kontrollerade IBM ca 60 % av världens dataindustri. Tolv andra datorföretag får dela på resten av marknaden. Konkurrenterna vid sidan av ett fåtal jättar som det nyssnämnda IBM, ITT, Philips och Siemens är tämligen små internationellt sett.

Ett av de långsiktiga problemen är hotet att internationella privata monopol tränger ut vår nationella telekommunikationssektor, som dock är relativt liten. Härigenom kan sociala aspekter och beredskaps-, industri- och regionalpolitiska aspekter komma att skjutas i bakgrunden och äventyras. Vpk vill slå vakt om en nationell svensk tele- och dataverksamhet. Detta gäller inte bara kommunikationsservice utan även den industriella verksamhet på området som finns och som har stor betydelse för landets tekniska utveckling och industriella framtid. Denna sektor får inte hamna i klorna på multijättarna. Målsättningen måste i stället vara en nationalisering av densamma. Denna målsättning är inte minst viktig från beredskaps- och sårbarhetssynpunkt och överensstämmer med vår grundsyn att människornas behov av kommunikationer helt enkelt är en social rättighet precis som rätt till undervisning, vård osv.

De borgerligas, främst moderaternas, intentioner är i stället att uppnå en ökad kommersialisering och privatisering av televerksamheten och anslutande produktion. En sådan politik är aningslöst inriktad på vägröjande också

för de stora tele- och dataföretagens ännu kraftigare inträngande på svensk marknad.

De krafter som förordar en sådan strategi talar ofta om nyttan med konkurrens och faran med monopol, men man bortser då tydligen från det hot som utgöres av internationella enskilda monopol. Vad sedan gäller konkurrensen vill jag framhålla att den tenderar att inskränkas mer och mer, allteftersom kapitalismen utvecklas. Dyra reklam- och försäljningskampanjer som kunderna får betala – vem skulle annars betala dessa kampanjer? – ersätter nu priskonkurrensen. Jag har tagit upp detta, eftersom just konkurrensargumentet är det som synes bära upp den borgerliga reservationen nr 1, där det talas om bildandet av fristående bolag för olika verksamheter. Den långsiktiga strategin bakom denna kampanj mot den offentliga sektorn och för bildandet av flera fristående bolag, liksom för nedskärningar, anges vara effektivisering.

Man vill helt enkelt ersätta solidaritet och samhällsinflytande med privatisering, individualism och vinningslystnad. Bakom allt detta ligger en strävan från det privata näringslivets sida att skapa nya vinstkällor. Kravet på privatisering har knappast uppstått bland konsumenterna. Skulle den borgerliga offensiven mot den offentliga sektorn få verklig framgång, riskerar vi att villkoren försämrats för flertalet människor.

Detta gäller också televerksamheten, som bedrivits framgångsrikt i Sverige. Sverige lär vara världens billigaste och tätaste telefonland. Den svenska televerksamheten åtnjuter respekt i hela världen. En förklaring här till torde bl. a. vara att televerket har arbetat på hela telekommunikationsområdet. Från den egna verkstadsindustrin har levererats produkter av erkänt hög kvalitet. Utvecklingsarbetet har skett i nära samarbete med Ericssonkoncernen. Det är enligt vår mening mycket värdefullt ur nationell synpunkt att Sverige har ett telenät i samhällets ägo och en egen samhällsägdd tillverkningsindustri, som kan förse landet med utvecklade teleprodukter. Inte minst ur beredskaps- och sårbarhetssynpunkt är detta av stort värde. Det är också en trygghetsfaktor att ha en samhällelig produktion – jag tänker på Teli, som sätter kvalitet och hållbarhet i första rummet.

Visst finns det billiga "pirattelefoner" m. m. som många på grund av nyhetens behag har lockats att köpa. Men erfarenheten har visat att det låga priset i de flesta fall motsvaras av en dålig kvalitet. Nyhetens behag har snart tonat bort.

Herr talman! Det här är några av de skäl som utgör grunden för vpk:s reservationer 1, 4, 7 och 9, där vi markerar vårt motstånd mot alla försök till privatisering eller bolagsbildning. Vi vill slå vakt om det samhälleliga monopolet och vi hävdar att Telis nuvarande verksamhetsform är fullt godtagbar i jämförelse med bolagsformen. Det finns exempel från USA, där man slagit in på sonderdelningslinjen vad gäller det s. k. Bell-systemet. Erfarenheterna för vanliga abonnenter – främst hushållen – är verkligen dystra. Konkurrensivarna har misslyckats att leva upp till sina löften om att systemet skulle ge stora fördelar för konsumenterna. Det säger i varje fall det amerikanska konsumentförbundet i en rapport med statistik över kostnads-

utvecklingen under 1984. Grundavgiften steg med i genomsnitt 26 % under året.

Jag frågar mina borgerliga kolleger i trafikutskottet: Är det en sådan ordning som de borgerliga reservanterna eftersträvar? Det blir inte bra för de svenska abonnenterna och de svenska hushållen.

Målsättningen bör i stället vara att på sikt eftersträva en nationalisering av svensk teleindustri. Frågan om landets telekommunikationer har stor strategisk och politisk betydelse. I konsekvens härmed måste en ansvarig styrelse klart återspegla de politiska ansvarsförhållandena i landet. Generaldirektören bör fungera som högste tjänsteman och inte etableras i en självskriven ordförandefunktion.

Utskottets majoritet hänvisar i detta fall till en pågående utredning. Trots detta finns det goda skäl att riksdagen uttalar sin principiella uppfattning, som vi föreslår i reservation nr 3.

I reservation nr 7 betonar vpk att televerkets apparatmonopol är en beredskaps- och regionalpolitisk fråga. Det gäller i hög grad sysselsättningsunderlaget för Teli-verkstäderna i bl. a. Sundsvall och Vänersborg. Denna fråga sammanhänger med den länge diskuterade frågan om bolagsform för Teli. Vi anser att denna fråga nu kan avföras från dagordningen. Telis verksamhet går mycket väl att utan olägenhet bedriva i verksform. Då blir också personalens önskemål tillgodosedda.

Med detta, herr talman, yrkar jag bifall till reservationerna 2, 3, 4, 7 och 9 i anslutning till det nu behandlade betänkandet från trafikutskottet.

Anf. 113 BIRGER ROSQVIST (s):

Herr talman! Det svenska televerket har uppgiften att till låg kostnad och med god kvalitet tillgodose såväl samhällets som enskildas behov av säkra telekommunikationer. Jag vill här med en gång slå fast att televerket med bra marginal klarat den uppgiften.

Sverige är världens telefontätaste land vad gäller både telefonapparater och huvudledningar. Telefontaxorna är låga internationellt sett. Också beträffande datakommunikation har Sverige en internationell tätposition. Antalet dataanslutningar per capita är långt större än i övriga Europa och är i nivå med USA. Det nordiska mobiltelefonnätet, där Sverige intar en ledande roll, är – möjligen vid sidan av Japan – det största mobiltelefonsystemet i världen. Listan med liknande exempel kunde göras längre. Televerket har en bred verksamhet inom teleområdet.

Senast redovisade verksamhetsår för televerkskoncernen blev ett framgångsrikt år – bättre än vad som budgeterats. Omsättningen ökade med 20 % till ca 14 miljarder kronor. Resultatet efter planmässiga avskrivningar samt finansiella intäkter och kostnader ökade med 12 %. Resultatets ökningstakt dämpades dock av ökade kapitalkostnader sammanhängande med moderniseringen av nätet. Televerkskoncernen klarar med god marginal statens avkastningskrav på statskapitalet. Avkastning på eget kapital beräknas bli högre än 3 % under åren framöver. 3 % är det avkastningskrav som gäller enligt riksdagsbeslut. Inga generella taxehöjningar erfordras under detta år.

Den stabila ekonomin ger alltså direkt utdelning till kunderna.

Förändringen på teleområdet går nu mycket snabbt. Om det är kraven som påverkar utveckling och möjligheter eller om det är utveckling och möjligheter som påverkar kraven kan diskuteras i vissa sammanhang. Men en sak står klar: Skall vi få glädje av den revolutionerande teletekniska utvecklingen, måste vi vara beredda på stora satsningar. Regeringen lägger sådana förslag i budgetpropositionen. Vi tar stora steg in i informationssamhället. Genom de mycket stora teleinvesteringarna räknar vi med att uppnå starkt förbättrade telekommunikationer av olika slag för i första hand företag och offentlig förvaltning. De skall således bli ännu bättre. Även hushållen kommer säkert att i ett längre perspektiv få glädje av de nya kommunikationsmöjligheterna.

Bytet till digital teknik i nätet ger televerket möjligheter att även i fortsättningen hålla internationellt sett låga priser. "Digitalen 87" – uppbyggnaden av det digitala långdistansnätet – innebär att framkomligheten kommer att förbättras och avancerade teletjänster kommer att erbjudas över hela landet. Det skall bli möjligt att med kort leveranstid erbjuda mycket hög kapacitet för datakommunikation varhelst i landet som den efterfrågas. Kapaciteten för datakommunikation blir 25 gånger större än i dag. Ingen etablering av företag i glesbygder kommer att hindras av brist på telekommunikation. Satsningen har även andra regionalpolitiska fördelar. Digitaliseringen minskar den avståndsberoende kostnaden för kommunikationen. Detta skall återspeglas i taxorna. Redan i dag är avgifterna för vissa typer av datakommunikation helt oberoende av avståndet. Taxorna för allmänna tjänster är dessutom självklart alltid oberoende av den teknik som valts eller av de investeringar som gjorts för enskild förbindelse.

Sverige är ett föregångsland på teleområdet och skall även i fortsättningen vara det. Det har stor betydelse för vår konkurrenskraft. Det finns i Sverige en vana vid teletekniken och en beredvillighet att anamma nya idéer som är och kommer att vara oss till stor glädje. Den positiva attityden skall vi ta vara på genom riktiga satsningar.

En väsentlig styrkefaktor i den svenska teleutvecklingen har varit samarbetet – och konkurrensen – mellan L M Ericsson, numera Ericsson, och televerket. Det samarbetet hade aldrig blivit så fruktbart om inte televerket hade haft en egen tillverkande industri. Utan en egen tillverkning skulle motiven för televerkets insatser för utveckling tillsammans med Ericsson i ELLEMTEL och på egen hand inom verket kraftigt minska. Ett begränsat "telenätverk" utan industriell styrka eller kompetens skulle inte av konkurrensskäl kunna ha ett sådant samarbete med *en* leverantör. Verket skulle då för att utöva prispress vid upphandling behöva förlita sig på utländska leverantörer i betydligt större omfattning. Det utvecklingsarbete som görs av televerket måste, för att effektivt bidra till förbättrade telekommunikationer i landet, omfatta både nät och terminaler. Från socialdemokratiskt håll och i trafikutskottets yttrande i betänkande 28 betonas starkt att televerket även i fortsättningen bör vara både tillverkare och användare. En sådan inskränkning av televerkets forskningsområde som de borgerliga i sin reservation pläderar för finner vi därför djupt olycklig. Breda kunskaper och breda

aktiviteter inom teleområdet, hos nathållaren televerket, är enligt vår mening en förutsättning för framgång. Det visar all erfarenhet i Sverige och i världen i övrigt.

Inte i något annat industriland har tillhandahållandet av nättjänster, såsom de borgerliga partierna nu vill, helt skilts från tillhandahållandet av utrustning som skall anslutas till nätet. I framstående telekommunikationsländer som USA och Canada är tillverkning av nätkomponenter och terminaler tvärtom nära knuten till nathållningen. De erfarenheter som vinnas inom terminalområdet är självfallet av yttersta vikt för utformningen av ett bra telenät. Detta har för övrigt även den konservativa regeringen i Norge insett. Enligt den norska regeringens förslag, som nu lämnats till stortinget, skall det norska televerket äga de bolag som sysslar med konkurrensutsatt verksamhet. Även den brittiska regeringen har insett att det brittiska televerket för att behålla sin styrka bör hållas samman. Den nätkonkurrens som införts i Storbritannien är mycket begränsad, och det brittiska televerket är aktivt i konkurrensen på terminalområdet.

Det har antytts att televerket i Sverige är för stort och att blotta storleken är ett problem som skulle motivera en beskärning. Man hänvisar då till uppdelningen av det amerikanska telebolaget AT&T. Men vart och ett av de bolag som bildades i USA efter uppdelningen är 2-3 gånger större än det svenska televerket.

Men, visst är det nödvändigt att också det svenska televerket får konkurrera med andra på terminalområdet. Den särredovisning som en gång föreslogs av en borgerlig regering och som nu tillämpas ger tillräcklig garanti för att denna verksamhet inte subventioneras av övrig verksamhet. Men särredovisningen kan självfallet utvecklas. Riksrevisionsverket och televerket arbetar kontinuerligt med detta.

Televerket fick för övrigt kritik för de prishöjningar som genomfördes som en följd av beslutet om särredovisning. Dessa prishöjningar var en följd av att verket sökt leva upp till riksdagens intentioner. Den konkurrensutsatta sektorn ger nu ett överskott. Det konstateras också vid revisionen. Verket borde därför slippa insinuationer av det slag som framförs i den borgerliga reservationen, nämligen att den monopolskyddade verksamheten på ett otillbörligt sätt skulle gynna konkurrensutsatta verksamheter.

Jag vill gå närmare in på frågorna om konkurrens och monopol. Som bekant finns det inte något monopol i Sverige för att bygga telenät eller erbjuda teletjänster. I praktiken är dock televerket helt dominerande. Televerket förvaltar statens telenät. Till nätet ansluts terminaler av olika slag, såsom telefoner, dataterminaler, telex- och telefaxmaskiner, m. m.

För att garantera nätets funktion måste det alltid finnas regler för vilken utrustning som får anslutas. Det är i och för sig naturligt, som jag ser det, att den som förvaltar och ansvarar för nätet har ett stort inflytande över dessa regler. I dag är det bara televerkets telefoner, abonnentväxlar och höghastighetsmodem som får anslutas till det allmänna telenätet.

All annan utrustning får alltså anslutas till nätet, men den måste då först godkännas av televerket. Detta är vad som i dagligt tal menas med

telemonopolet. Men med tanke på frånvaron av nätmonopol är det knappast fråga om ett telemonopol i helt entydig bemärkelse.

Det s. k. monopolet har förutom tekniska också sociala, regionalpolitiska och försvarspolitiska motiveringar. Televerket har ju ett regionalpolitiskt ansvar och ett ansvar för totalförsvaret som går utöver affärsmässiga hänsyn. Det kommer exempelvis till uttryck i att alla betalar samma låga inträdesavgift för telefonabonnemang i permanentbostäder, oavsett televerkets kostnader för att dra och underhålla telefonlinjen, trots att detta inte är företagsekonomiskt motiverat. Verket satsar också åtskilliga miljoner av sina pengar för totalförsvarets behov. Det praktiska monopolet har bidragit till televerkets ekonomiska möjligheter att ta dessa nödvändiga samhällshänsyn.

Den tekniska utvecklingen och svårigheterna att kontrollera de s. k. pirattelefonerna gör det emellertid ofrånkomligt att ändra på anslutningsmonopolet för telefoner. Men för att hindra störningar och inte fördärva framkomligheten för andra som vill komma fram på nätet skall telefonapparaterna ha typgodkännande för att få kopplas in på det allmänna nätet. Det är naturligtvis en förhoppning att mycket av det undermåliga material som prånglats ut på marknaden och olagligt anslutits till nätet skall bli ersatt med apparater av godkänd kvalitet.

Slopandet av anslutningsmonopolet på telefonapparater får dock inte ändra på det jag tidigare nämnt om att telefonitjänsten är en grundläggande nytthet som alla – var de än bor i landet – skall kunna få till ett rimligt och lika pris. Det regionalpolitiska ansvaret skall gälla även fortsättningsvis. Till abonnemanget bör i normalfallet höra en basapparat av hög kvalitet med underhåll utan extra kostnad. De kostnader för underhållet av vanliga telefoner som i dag bärs solidariskt av abonnenterna ändras inte. Bassortimentet skall också ha nödvändiga komplement för handikappade.

Televerkets industriella verksamhet bedrivs dels i verksform, dels i bolagsform. Enligt tidigare riksdagsbeslut skulle all industriell verksamhet ske i bolagsform senast fr. o. m. halvårsskiftet i år.

I telepropositionen föreslås att ett slutligt beslut om Telis verksamhetsform skall fattas först efter förnyade överläggningar mellan televerket och de fackliga organisationerna. Kommunikationsministern anser att en viktig förutsättning för att Teli i framtiden skall kunna arbeta framgångsrikt är att televerket och de fackliga organisationerna har en gemensam syn på företagsformen för Teli.

Det blir nu nya överläggningar mellan televerket och de anställdas organisationer. Beslut om slutlig organisationsform föreslås få anstå i avvaktan på resultatet av överläggningarna.

Förslag om verksamhetsform aviseras senast i nästa budgetproposition. Majoriteten i utskottet anser att en samstämmighet inom televerket om handlingslinjerna i organisationsfrågor är viktig och föreslår därför att Teli inte – som tidigare beslutats – överförs till bolagsform den 1 juli 1985.

Jag skall något kommentera den utredning om televerkets myndighetsutövning som aviseras i propositionen och berörs i utskottsbetänkandet. Det finns ingenting som i dag tyder på att televerket missbrukar sina dubbla

funktioner som myndighetsutövande och affärsdrivande verk. Tvärtom tyder de praktiska erfarenheterna på att de system som finns för provning och godkännande och för förvaltning av radiofrekvenser fungerar utmärkt. Däremot finns det naturligtvis principiella invändningar mot televerkets dubbla roller. Det är därför som regeringen har beslutat att frågorna skall utredas. Det finns dock, bl. a. mot bakgrund av utländska erfarenheter, anledning att gå försiktigt fram och inte införa system som är idémässigt oklanderliga men som i praktiken är dyra, stela och otympliga. Förnuft och praktiska lösningar bör få gå hand i hand.

Herr talman! Det finns stark anledning att tro att en uppsplittrad televerksamhet skulle försvagas tekniskt och ekonomiskt. Ett sammanhållet telenät och ett brett statligt engagemang på teleområdet är därför en självklar grund för telepolitiken. En sådan politik gör det möjligt för televerket att även framgent erbjuda sina tjänster till låga priser, hålla hög framkomlighet och kvalitet i vårt telenät och ligga i främsta ledet när det gäller den tekniska utvecklingen.

Därför vill jag till sist säga att det finns anledning att känna stor oro för det borgerliga anloppet mot den nuvarande telepolitiken och mot ett sammanhållet televerk. Har centerpartiet tänkt efter vad denna uppgivenhet inför moderaterna innebär? Har centerpartiet tänkt efter ordentligt vad en fullständig uppgivenhet för de kommersiella krafterna kan innebära för exempelvis glesbygdens folk? Det finns mycket pengar att tjäna på teleområdet och starka krafter där som inte tycker om att se att en del av dessa pengar går deras näsa förbi. Där gillas inte televerkets framgångar. Men de borgerliga partierna, och kanske framför allt centern, borde förstå att det från allmän synpunkt är bra att ett politiskt kontrollerat organ har en stark ställning på teleområdet och att vinsterna där inte går i privata fickor utan förs tillbaka till oss telefonabonnenter genom lägre taxor och ett ständigt förbättrat telenät. Det vore synnerligen oklokt att med berätt mod slå sönder något som fungerar, något som gett alla de fördelar jag nämnde i inledningen av mitt anförande. Varför skulle vi i Sverige medverka till att ägandet av vårt i väsentliga delar främsta kommunikations- och informationsnät flyttades över till starka multinationella intressen med sina rötter långt utanför vårt lands gränser?

Den borgerliga telepolitiken, som den skisseras i reservationer till detta betänkande, stävar mot en privatisering av de betydelsefulla delarna av vårt televerk. De intressen som har eller förr eller senare får inflytandet på denna privata marknad är just de stora multinationella intressena med säten på Wall Street eller liknande ställen. Vi socialdemokrater vill inte ha det så. Vi tror inte heller att svenska folket vill ha det så.

Med detta, herr talman, yrkar jag bifall till trafikutskottets hemställan i betänkande nr 28 på samtliga punkter.

Anf. 114 GÖRAN RIEGNELL (m) replik:

Herr talman! Birger Rosqvist sade att televerket klarat sin uppgift väl, och på många punkter kan jag hålla med honom om detta. Vid internationell

jämförelse är vårt televerk effektivt. Men det hindrar inte att televerket blivit utsatt för väldigt mycket kritik.

Det verkar som om Birger Rosqvist menar att all kritik mot televerket är obefogad, men jag vill ändå peka på några av de typer av kritik som framkommit: att man utnyttjar telefonfakturor för att göra reklam för sina konkurrensutsatta produkter, att man har ospecificerade räkningar, det sätt på vilket man utnyttjar sitt finansieringsmonopol för exempelvis abonnentväxlar, televerkets höjning av en del avgifter utan att den verkar vara föranledd av höjda kostnader samt underprissättning på vissa produkter.

Det går inte att tillbakavisa den här kritiken som nonsens. Intresset för televerket från marknadsdomstolen, näringsfrihetsombudsmannen och statens pris- och kartellnämnd visar att kritiken inte är helt obefogad.

Även andra länder har haft effektiva televerk. Ändå har åtskilliga avmonopoliserat sin televerksamhet. Varför tror Birger Rosqvist att de har gjort det? Gör de det med berätt mod för att försämra sina telekommunikationer?

Jag påpekade i mitt huvudanförande att teletekniken och datatekniken alltmer sammansmälter. Hur skall man lösa organisationsfrågan, när teletekniken är bunden i ett monopol och datatekniken befinner sig i en fri marknadsekonomi? Vem skall ge sig? Vill Birger Rosqvist förstatliga och monopolisera dataföretagen och i så fall hur?

Herr talman! Vi har från borgerligt håll föreslagit att de kvarvarande monopolen avskaffas. Är televerkets produkter och tjänster så bra som det påstås, kommer televerket även i fortsättningen att dominera marknaden. Om de inte är så bra, kommer konsumenterna att få bättre produkter och tjänster från andra håll – oavsett vilket pressas priserna. Vad är det, Birger Rosqvist, som är så förfärligt med detta?

Anf. 115 SVEN HENRICSSON (vpk) replik:

Herr talman! Jag lade märke till att Birger Rosqvist försvarade uppluckringen av televerkets apparatmonopol. Jag vill då deklarerat att vi för vår del inte kan acceptera ett synsätt som innebär att fram till väggen är det en samhällelig angelägenhet att televerket fungerar, men att apparaten som gör att man kan använda sig av den här tråden – eller vad det nu är som förmedlar fjärrkommunikationen – skall vara den enskildes sak att ordna. Redan nu har man ju lagt märke till att dessa apparater ofta brister både i kvalitet och funktion. Klagomålen ökar på televerket över att man inte kommer fram då man ringer. Vem kan säga om det beror på apparaten eller ledningen? Jag har själv försökt ringa till en som har köpt en billig men snitsig och formfulländad importerad apparat. När jag äntligen kom fram efter ett par dagar, talade han om att han hade dåliga erfarenheter av denna apparat och ångrade att han hade köpt den.

Många kan ju lyckas i sina affärer, men det är märkligt att dessa klagomål är ganska återkommande.

Jag skulle vilja ställa en fråga till Birger Rosqvist. Telis verkstad i Sundsvall sysslar mycket med just telefonapparater åt televerket. Hur skall det gå med

jobben där? Dessa jobb hotas när ni luckrar upp och släpper apparatmonopolet.

Nästa steg, säger Göran Riegnell som företrädare för moderaterna, blir abonnentväxlarna. Han kan spå det med en nästan hundra procentig säkerhet.

Om det nu skulle vara så olyckligt att abonnentväxlarna står näst på dagordningen att släppas, hur går det då för Vänersborgsverkstaden, som bygger upp sin verksamhet på just abonnentväxlar åt televerket?

Jag tycker mig ha anledning att vara oroad. Man kan dela den oro facket har inför tendenserna att backa för den kampanj som de borgerliga driver tillsammans med andra lobbygrupper för att fler och fler produkter som traditionellt är televerkets monopol skall släppas lösa. Vi är oroliga för de anställdas skull. Är inte också utskottets talesman det?

Anf. 116 BIRGER ROSQVIST (s) replik:

Herr talman! Självfallet kan väl ett verk med över 40 000 anställda, vilket har kontakter med praktiskt taget varje hushåll i Sverige och räknar med 20 miljoner kundkontakter på ett år, inte få hundra procentigt nöjda kunder. Det rör sig många gånger om olika uppfattningar om hur samtalsmarkeringen har fungerat eller hur snabbt fel blivit lagade osv.

Televerket har sin uppmärksamhet riktad på detta och försöker lägga till rätta där det har brustit. Självfallet kan det ha brustit i en del fall. Jag vill säga att televerket visar sig mycket lyhört för detta. Man har under det sista året vidtagit flera åtgärder som skall göra framtoningen av televerket mera positiv för dem som utnyttjar televerkets tjänster.

Men detta är väl ändå ingen anledning till att först skilja den konkurrensutsatta verksamheten från televerket, som ni föreslår, och sedan säga, som ni gör i er reservation, att målsättningen bör vara att privatisera den konkurrensutsatta sektorn. Med ert förslag blir det alltså bara telenätet, själva trådarna, kvar som televerket skall sköta om och som skall fungera efter terminalägarnas och abonnentväxlarnas nya ägares önskemål.

Det finns inget land i världen där man har gått så långt som ni föreslår, att helt privatisera televerket. Vi vet att de stora multinationella jättarna på detta område verkligen är stora. De köper upp de andra privata bolagen och får en monopolställning som är betydligt starkare än den som vårt svenska televerk har.

Ett stort amerikanskt företag hade förra året en omsättning på 46 miljarder dollar och en vinst på 7 miljarder dollar. Vårt företag är mycket litet i förhållande till ett sådant företag.

Enligt en artikel som jag läste i en amerikansk tidning är målet för detta företag att äta upp de andra. Företaget kan ta förluster i initialskedet. Sedan kan man höja priserna. Man har alltså sin verksamhet helt och hållet inriktad på att äta upp de andra. Sedan kan man ordna teleförbindelserna som man själv behagar. Det är detta vi är så enormt rädda för skall hända i vårt land, där telekommunikationerna ändå fungerar näst intill perfekt. Vi får ta den kritik som Göran Riegnell nämnde och som jag till en viss del kan instämma i. Där det finns fel skall de rättas till.

Anf. 117 GÖRAN RIEGNELL (m) replik:

Herr talman! Birger Rosqvist medgav nu att det finns en del problem med televerket. Det gjorde han inte i sitt inledningsanförande. Jag noterar med glädje att Birger Rosqvist säger att felen skall rättas till – Birger Rosqvist är ju styrelseledamot i televerket.

Den fruktansvärda hotbild som Birger Rosqvist målar upp här kan jag inte låta bli att ställa i kontrast till det fagra tal som man nu hör från en del socialdemokrater om marknadsekonominns värde. När det sedan kommer till kritan ligger detta fagra tal bara på ytan. Jag kan inte heller låta bli att, herr talman, göra en tankelek här. Antag att vi hade haft ett monopolsystem inom bilbranschen och det nu hade kommit ett förslag från borgerligt håll om att man skulle frisläppa monopolet. Man skulle alltså inte längre vara skyldig att köpa bilar från vägverkets industridivision, Veli, utan man skulle få köpa även andra än Velibilar. Jag kan tänka mig vilka bröstitoner socialdemokraterna i det fallet skulle ta till. De skulle också då ha sagt att här släpper vi in multijättarna. Man skulle ha sagt att vi inte har en chans att tillgodose servicebehovet i glesbygden, osv. I de branscher där vi inte har monopolsystem fungerar marknaden tämligen väl. Vi har konkurrenskraftiga svenska företag. Vi har servicefunktioner över hela landet. Därför kan jag inte se Birger Rosqvists hotbild annat än som den obotfärdiges förhinder.

Anf. 118 SVEN HENRICSSON (vpk) replik:

Herr talman! Birger Rosqvist svarade inte direkt på mina frågor. Jag kan ändå av hans inlägg räkna ut att han är benägen att släppa efter på de viktiga kraven på att behålla televerkets integritet och att han är benägen att frisläppa apparatmonopolet och retirera när det gäller abonnentväxlar, osv.

Jag förstår också att detta är förklaringen till att man är så intresserad av att slå vakt om Teli som bolag. Regeringen har ju faktiskt förordat att Teli skall bli bolag. Det skall nu bli nya förhandlingar. Skälen till att även televerkets ledning är så ivrig att ha bolagsformen – man har faktiskt förordat den – är framför allt lönemässiga. Man har uppgett att man kan tjäna 14 miljoner per år på vanliga verkstadslöner, 3 miljoner på tjänstemannalöner och 20 miljoner på pensionskostnader. Detta innebär att man kalkylerar med en lönesänkning för de anställda. De skulle få sämre lönesituation och sämre villkor när det gäller pension. Detta används som argument.

Jag skulle till slut vilja fråga Birger Rosqvist om han tycker att detta att man skall försämra de anställdas lönevillkor är ett relevant argument för att byta verksamhetsform.

Anf. 119 BIRGER ROSQVIST (s) replik:

Herr talman! Televerket har föreslagit att telemonopolet – dvs. apparatmonopolet – skall släppas från den 1 november i år. Regeringen har behandlat frågan och tillstyrker det förslag som televerket har lagt fram. Så gör även utskottet i betänkandet.

Saken är den att det inte är förbjudet att importera utlandstillverkade telefoner till Sverige. Det har från Fjärran Östern importerats stora mängder

Nr 161

**Tisdagen den
4 juni 1985**

Vissa telefrågor

överskottsmaterial, som har sålts billigt på den svenska marknaden. I många fall är det fråga om mycket dålig utrustning, som stör och inte är önskvärd i televerkets nät. Marknadsdomstolen har emellertid sagt att det inte finns något förbud mot att importera telefoner till Sverige. Om de sedan inte får inkopplas på televerkets nät, så är detta televerkets sak. Televerket saknar möjligheter att helt stoppa den inmontering av andra apparater som görs av människor som köper dem.

Det är nu vanligt att även Konsumbutiker, Tempo och andra varuhus samt klock- och radioaffärer säljer telefoner. Vi har alltså kommit dithän att apparatmonopolet i praktiken har överlevt sig självt. Man har därför sagt att monopolet kan släppas, men samtidigt skall det tillses att de apparater som säljs är kontrollerade, att de är typprovade och att de fyller de krav som televerket har rätt att ställa på dem. Då stör de inte nätet, och de kan också ha en funktion att fylla. Inga andra än apparater som har en sådan kvalitet att de kan accepteras i nätet kommer heller att godkännas. Anledningen till att apparatmonopolet släpps är alltså att man har tvingats till det.

När det sedan gäller Teli, Sven Henricsson, vill vi att frågan skall lösas i största möjliga samförstånd mellan televerket och personalen vid Teli. Det är därför som den här saken får flyttas fram ett halvår till – vilket det slutliga beslutet än blir. Det blir ytterligare förhandlingar, och vi får se vad de leder till. När de har lett till något resultat kommer detta att redovisas för riksdagen, och sedan får vi göra ett ställningstagande. Personalens löner vid ett eventuellt omorganiserat Teli är en helt annan fråga, som får lösas förhandlingsvägen. Jag förutsätter att frågan kommer att lösas på ett sätt som tillfredsställer båda parter.

Jag vill till Göran Riegnell säga att jag inte målar upp någon hotbild. De stora multinationella jättarna ser faktiskt stora förtjänster hägra i varje bransch som sysslar med modern kommunikation. Det är detta som bl. a. det stora företaget IBM har siktat in sig på. Man säger att man äter upp konkurrenten men att man vill bevara konkurrensen, hur nu detta skall gå till.

Andre vice talmannen anmälde att Göran Riegnell och Sven Henricsson anhållit att till protokollet få antecknat att de inte ägde rätt till ytterligare repliker.

Anf. 120 RUNE TORWALD (c):

Herr talman! Jag beklagar att jag genom ett missöde inte var i tillfälle att vara här i rätt tid. Jag skall försöka att undvika att dra i gång en ny debatt.

Jag har under hand hört att Birger Rosqvist oroade sig för hur det skulle gå med servicen i glesbygd. Han utgår tydligen från – och det är jag litet förvånad över – att televerket inte skulle vara konkurrenskraftigt när det gäller att leverera en telefon. Enda chansen för televerket att kunna hålla abonnenterna med telefon skulle vara att man hade monopol. Detta har vi funnit vara litet egendomligt, och vi tror alltså att man inom televerket är så duktig att man kan konkurrera med andra leverantörer och själv få

leveranser. Det råder väl knappast något tvivel om att de flesta kunder väntar sig detta och att de kommer att vända sig till televerket även i fortsättningen, även om man slopar apparatmonopolet. Vi har dessutom i reservationen klart angivit angelägenheten av att en sådan här omläggning inte leder till att underhållsfrågan inte blir löst på ett för alla abonnenter i landet likformigt sätt.

Den andra fråga som jag hastigt vill säga några ord om är Telis verksamhetsform. Jag måste säga att jag uppfattar det lika förvånande som oroande att regeringen här uppenbarligen har gripits av handlingsförlamning. Vi vet alla att det beror på att det finns fackliga motsättningar mellan dem som är anställda i bolagsformen och andra med anställningsvillkor som gäller för verksformen.

Men denna handlingsförlamning hotar i realiteten sysselsättningen för nästan samtliga inom Teli. Det är därför som vi menar att det finns bara ett sätt att bibehålla och helst förbättra konkurrenskraften på exportmarknaden. Det är att snabbt omvandla Teli till ett aktiebolag, såsom det var tänkt och föreslaget. Att ständigt skjuta frågan framför sig gör bara ont värre.

Anf. 121 BIRGER ROSQVIST (s):

Herr talman! Rune Torwald var som sagt inte här när jag höll mitt huvudanförande. Han vill nu bemöta mig beträffande vad han tror att jag har sagt. Men Rune Torwald har nog landat litet fel i det sammanhanget.

Jag har accepterat att vi lämnar apparatmonopolet – av olika skäl måste vi göra det. Jag har inte polemiserat vare sig gentemot de borgerliga, gentemot televerket eller gentemot någon annan. Det är ett faktum. Det kommer att bli en ändring från den 1 november.

Men jag har polemiserat mot er därför att ni vill splittra upp televerket och behålla enbart nätverket inom televerkets hank och stör. Resten av verksamheten – det som så att säga är kompletteringen till telenätet – vill ni sälja ut. Det skall bildas ett bolag av den verksamhet inom televerket där man i dag tillverkar växlar, terminaler o. d. Ni tycker att televerket inte skall göra detta – det skall inte göras i verksform, utan det skall bildas bolag, och på sikt skall dessa bolag säljas ut på den privata marknaden. Det står så i er reservation.

Det skulle betyda att den teknik och det kunnande som finns inom televerket splittras och slås sönder. Det ur kommunikationssynpunkt ypperliga televerk som vi har i Sverige skulle därigenom vingklippas på ett mycket olyckligt sätt. I dag har vi något som fungerar bra – det är snudd på det bästa i världen. Det finns ingen anledning att experimentera – att göra någonting som man inte i något annat land har vågat göra med sina televerk. Inte i något modernt västerland har man gjort det som skisseras i er reservation.

Det som är så förvånande är att centerpartiet har velat biträda moderaterna och i viss mån folkpartiet i detta tänkande.

Nr 161

Tisdagen den
4 juni 1985

Vissa telefrågor

Anf. 122 RUNE TORWALD (c):

Herr talman! Det är fel uttryckt när Birger Rosqvist säger att vi har biträtt moderaterna. Sanningen är att vi skrev en motion med denna innebörd redan i januari. Att sedan moderaterna varit inne på ungefär samma linje är en annan sak.

På samma sätt som man redan har gjort i luftfartsverket, vägverket osv. menar vi att man även inom televerket bör skilja på myndighetsfunktionen och den verksamhet som skall drivas i konkurrens med andra. Det är det enda sättet att säkerställa att man inte blandar ihop inkomster och utgifter på ett sätt som gör det svårt att få klart för sig huruvida det föreligger illojal konkurrens eller inte.

Till sist, herr Rosqvist: Även regeringen accepterar att bilda ett bolag av Teli. Det är bara det att ni inte kan bestämma er för när det skall ske.

Anf. 123 BIRGER ROSQVIST (s):

Herr talman! Det är inte bolagsbildningen som sådan vi diskuterar här, Rune Torwald. Ni vill bilda bolag av den konkurrensutsatta verksamheten inom televerket, men målsättningen är att detta sedan skall säljas ut och privatiseras, så att televerket inte längre har hand om vare sig tillverkning eller forskning och därigenom tillägnar sig det kunnande som det ger när man även har tillverkning av apparatväxlar, dataterminaler och annat. Det fina med vårt televerk är ju att man har både kunnandet och kompetensen. De apparatväxlar som finns tillhör i viss utsträckning den konkurrensutsatta verksamheten. I er reservation säger ni, Rune Torwald, att allt detta skall säljas ut och privatiseras. Jag utgår från den – det är ju om den vi skall votera om en liten stund.

Jag har sagt i mitt tidigare anförande, att skall detta privatiseras blir det intressen utanför vårt land som kommer att ta hand om alltihop. Det blir inga småföretag, vare sig i Partille eller någonstans i Småland, som kommer att köpa detta, utan det gör de stora, tunga bolagen på den internationella marknaden. På det viset får de in en fot, och sedan kommer de att växa sig allt större och tar till sist hand om hela rubbet vad gäller det svenska telenätet.

Detta vill vi inte vara med om. Eftersom vi har någonting som är så bra, tycker vi inte det finns någon anledning att gå ut i det ovissa och släppa beslutanderätten och bestämmanderätten över vårt telenät till intressen långt utanför vårt lands gränser.

Anf. 124 RUNE TORWALD (c):

Herr talman! Birger Rosqvist blandar ihop saker och ting. Han säger att vi vill släppa bestämmanderätten över vårt televerk, men det har vi inte tänkt göra. Televerket och dess myndighetsfunktioner skall ligga i statens hand även i fortsättningen.

Däremot anser vi att det inte finns någon anledning att bedriva en massa produktion i statlig regi. Erfarenheterna visar att det inte varit särskilt positivt. Därför tycker vi att man bör utreda i vilken omfattning man kan sälja ut sådan verksamhet. Jag kanske får påminna om att det inte bara gäller

televerkets område. Vi har i dag voterat om principerna för statlig affärsverksamhet, när vi behandlade näringsutskottets betänkande 32. Också här har vi från oppositionens sida sagt ifrån, att då det inte finns särskilda skäl för statligt ägande bör verksamheten avyttras. Om utredningen visar att det inte finns särskilda skäl, finns det all anledning att försöka sälja ut verksamheten.

Jag håller gärna med Birger Rosqvist på en punkt: Vi har mycket skickliga tjänstemän och anställda inom televerket – men jag är övertygad om att deras skicklighet inte försvinner om de i stället får tillfälle att jobba inom ramen för ett aktiebolag, även om det skulle befinna sig i privata händer.

Anf. 125 BIRGER ROSQVIST (s):

Herr talman! Om man säljer ut så stora bitar som ni förordar i er reservation, blir det av televerket och dess myndighetsutövning, som Rune Torwald säger, enbart själva nätet kvar. Det blir ett nätverk! Sedan kommer det att bli andra som kopplar in terminaler och abonnentväxlar och tar hand om det hela. Televerkets kompetens och kunnande på detta område splittras och försvinner. Verksamheten blir helt och hållet, i alla väsentliga delar, avförd från det statliga ägandet och privatiserad. Det är mycket märkligt att centerpartiet säger detta. Ni har velat sälja Vattenfall – nu vill ni sälja televerket. Men när vi i slutet av förra veckan diskuterade regionalpolitik hade vi att behandla åtskilliga centerpartistiska motioner där det var fråga om att utlokalisera statlig verksamhet hit och dit över stora delar av vårt land och till många regioner. Det går inte ihop. Ni vill ju privatisera all den statliga verksamheten! Hur går det då att sedan flytta ut den i landet för att få till stånd statlig verksamhet i vårt lands alla hörn?

Rune Torwald! Televerket som det är i dag mår nog bäst av att vi låter bli att vara klåfingriga och slå sönder det och sälja ut det till andra intressen.

Överläggningen var härmed avslutad.

(Beslutet redovisas efter debatten om trafikutskottets betänkande 29.)

Anf. 126 ANDRE VICE TALMANNEN:

Kammaren övergår nu till att debattera trafikutskottets betänkande 30 om rätt att driva lokal och regional kollektivtrafik på väg.

Rätt att driva lokal och regional kollektivtrafik på väg

Anf. 127 GÖREL BOHLIN (m):

Herr talman! Den regionala och lokala kollektivtrafiken är viktig för människorna. Den yrkesmässiga trafiken är bl. a. därför omgärdad av en rad lagar och förordningar, t. ex. yrkestrafiklagen och yrkestrafikförordningen, vilka i och för sig är så konkurrenshämmande och krångelskapande att de måste förenklas.

För att bedriva yrkesmässig trafik krävs tillstånd, vilket för närvarande

*Rätt att driva lokal
och regional
kollektivtrafik på
väg*

utfärdas av länsstyrelsen. För persontransporter beviljas nu tillstånd för beställningstrafik, turisttrafik och linjetrafik.

Linjetrafik med buss utgör den största delen av den regionala och lokala kollektivtrafiken. Tillstånd för linjetrafik avser vanligen en bestämd vägsträcka mellan två orter och ges ofta till ett företag med ensamrätt. Samtidigt har företaget trafikeringsplikt. Möjlighet finns för konkurrerande företag att få parallelltillstånd på sträcka där redan ett linjetrafiktillstånd finns. Tillståndsmyndigheten kan också återkalla ett tillstånd om – som det heter i yrkestrafiklagens 3 kap. 5 § – ”det finns synnerliga skäl till det med hänsyn till att trafiken skall kunna ordnas på ett så ändamålsenligt sätt som möjligt”.

Det sägs också i lagen att kommun eller landstingskommun som söker tillstånd har företräde och att tidigare givet tillstånd skall återkallas. Detta återkallande är då förenat med inlösen skyldighet.

Länshuvudmannaskapet för kollektivtrafiken har utformats efter ett riksdagsbeslut 1978. Det finns nu mer än 600 företag som bedriver linjetrafik på entreprenad åt den regionale huvudmannen men på eget linjetrafiktillstånd. Dessa företag omsätter årligen 7 milj. kr. och har mer än 25 000 anställda.

I den proposition som föranledde riksdagsbeslutet 1978 uttalade det ansvariga statsrådet: ”Ett sådant ansvar” – alltså för den regionala trafiken – ”medför självfallet inte någon skyldighet att överta trafikrörelser genom ett formellt ägande. Tvärtom torde det bli vanligt – och enligt min mening också önskvärt – att huvudmannen uppdrar åt olika entreprenörer att svara för trafikens utövande.”

Detta uttalande till trots har tre socialistiskt dominerade huvudmän förutom SL valt att driva nästan all trafik i egen regi, med andra ord avskaffa konkurrensen. Andra socialistiskt styrda huvudmän verkar i samma riktning. En rad uttalanden med anledning av den proposition vi nu behandlar och den tidigare departementspromemorian styrker farhågorna om socialiseringssträvanden från vissa huvudmän.

Regeringens förslag, som nu tillstyrks av utskottets majoritet, går ut på

- att trafikhuvudmännen skall ges ensamrätt att utan krav på linjetrafiktillstånd bedriva linjetrafik, varvid dagens tillståndsinnehavare förlorar sina tillstånd,
- att trafikhuvudmännen får monopol på rätten att bedriva också kompletteringstrafiken, vilket inverkar på taxinäringen,
- att de trafikutövare som går miste om linjetrafiktillstånden kan begära inlösen av fordon och andra tillgångar. Värderingsfrågorna handläggs då av buss- och taxivärderingsnämnden, och inlösenperioden är tre år. Inom denna period måste den tidigare tillståndsinnehavaren bestämma sig för inlösen.

Regeringsförslagen, som i huvudsak är desamma som fanns i en departementspromemoria (Ds K 1984:3), har utsatts för hård kritik från flera remissinstanser.

Av ett tjugofemtal remissinstanser som yttrat sig om departementspromemorian

morian påstås i propositionen 14 vara positiva till förslaget. Men även inom denna grupp reses på flera sätt starka invändningar.

Näringsfrihetsombudsmannen kritiserar lagtexten beträffande upphandling av tjänster. För att uppnå det påstådda syftet att upphandla trafiktjänster under marknadsmässiga former måste förslaget "kompletteras med regler rörande egenregiverksamhet och upphandlingsförfarande så att det säkerställs att man på bästa sätt utnyttjar förefintliga konkurrensmöjligheter" – en stark invändning mot och kritik av den marknadsmässiga effekten av förslaget.

Länsstyrelserna i Örebro och Jämtlands län gör väsentliga anmärkningar beträffande önskan om klarhet och därmed effekten på flera punkter. Av jämtlänningarnas yttrande framgår också att man anser ändringen synnerligen onödig. Fördelarna för huvudmannen är "övervärderade", menar länsstyrelsen. Med beaktande av de brister som länsstyrelsen påtalar och det administrativa merarbete som skulle följa om förslaget genomförs, anser man att förslaget inte utan omfattande överarbete bör läggas till grund för ändringar i gällande lagstiftning.

Jämtlands läns länsstyrelse påstås således vara positiv till departementspromemorian, men så finner jag absolut inte vara fallet.

När det gäller övriga åberopade instanser har i de flesta fall till yttrandena fogats reservationer med skarpt formulerade invändningar.

Svenska transportarbetareförbundet har insmugit en brasklapp, som jag gärna delger kammaren, eftersom Transportarbetareförbundet i propositionen har angivits som positivt till förslaget och t. o. m. citeras. Förbundet säger:

All erfarenhet talar nämligen för att samhällets kostnader i entreprenadfallet vida understiger kostnaderna i den offentligt drivna trafiken.

Och så, det är vad det här förslaget handlar om, huruvida den kollektiva länstrafiken skall bedrivas med hjälp av entreprenader eller om förslaget leder till – vilket vi moderater är på det klara med – att länstrafikbolagen i stor utsträckning kommer att lösa in de många entreprenörerna och bedriva trafik i egen regi. Då blir det dyrt – mycket dyrare än nu. På den punkten delar jag Transportarbetareförbundets uppfattning.

För att sedan gå vidare i remissinstansernas skara, vilka är de tio som är negativa? Jo, bl. a. transportrådet. Visserligen har två s-riksdagsledamöter och den likaledes lojale generaldirektören reserverat sig, men invändningen från transportrådets majoritet är stark. Man säger att det är ett dåligt genomarbetat förslag och att analyser av de konsekvenser som reformen skulle få saknas.

Postverket, genom postens diligenstrafik, hävdar att det inte alls behövs någon ändring av trafiklagstiftningen, som utredningen föreslår, utan menar att den avsedda samordningseffekten väl kan uppnås på frivillig väg.

Hela det yttrandet andas stark oro – oro för de 500 anställda och för planerade och gjorda investeringar. Postens diligenstrafik påpekar också, vilket även andra remissinstanser gör, att värdet av främst fordonsparken vid en inlösen kommer att reduceras allteftersom övergångstiden lider mot sitt

Tisdagen den
4 juni 1985

*Rätt att driva lokal
och regional
kollektivtrafik på
väg*

slut och utbudet på den begagnade marknaden troligtvis ökar.

Lagrådet har påpekat att koncessionsinnehavare, så snart han inte är säker på att i egenskap av entreprenör åt huvudmannen få full användning för sina rörelsetillgångar, för att undvika rättsförluster måste göra ansökan om inlösen före den 1 juli 1988.

Departementschefen har inte tagit hänsyn till lagrådets farhågor på denna punkt. Entreprenörernas osäkerhet och rädsla kan därför bidra till en accelererad inlösningstakt.

Statens järnvägar är klart negativt och säger: Det helt överraskande förslaget till lagändringar i fråga om den yrkesmässiga persontrafiken, med dess för de etablerade linjetrafikutövarna ultimativa framtidsbetingelser, kan mot bakgrunden ovan inte uppfattas vara grundat på sakskäl.

Även Svenska busstrafikförbundet och Biltrafikens arbetsgivareförbund är negativa, men de avger mycket nyanserade och insiktsfulla synpunkter, som hade varit värda att beaktas. De framför således, samtidigt som förslagen i promemorian avvisas, praktiska och konstruktiva idéer, som skulle leda till bättre samordning och effektivisering av den lokala och regionala busslinjetrafiken, vilket de däremot inte anser att departementspromemorian och nu regeringens förslag gör – tvärtom.

Detta är också en kärnpunkt. Regeringens förslag sägs syfta till bättre samordning och effektivisering. Man syftar också till en bättre marknadsmässighet vid upphandling och till minskad byråkrati. Men det är ord, ord. Det sorgliga är att resultatet med all sannolikhet blir det motsatta.

Allt fler länshuvudmän kommer att bedriva trafiken i egen regi. Uttalanden i pressen från företrädare för länstrafikbolag styrker detta mitt påstående. Inlösenreglerna driver på denna utveckling, eftersom – vilket också Postens diligenstrafik påpekade – fordonsparken minskar i värde ju närmare sluttiden för inlösen kommer. "För säkerhets skull" kommer bussföretagen att begära inlösen. Det blir också svårt att på ett tillfredsställande sätt klara huvudmannens och konsumentens krav, om man inte vid rätt tidpunkt får göra investeringar och förbättringar. Får man inte det – och det får man ju inte – sjunker också värdet på fordon och maskiner, och detta ganska påtagligt redan inom en treårsperiod. Ja, så säljer man, och vi får då allt fler länsbolag som bedriver verksamhet i egen regi, vilket kräver alltmer av administrativa insatser, allt fler byråkrater som kommer att skicka kopior och försvara sina revir, alltmer ökade kostnader – betalda över skattsedlarna – allt färre anställda inom de privata bussbolagen, som ju erfarenhetsmässigt klarar sin administration till lägre kostnader, allt mindre av flexibilitet och nytänkande, som behövs också inom denna bransch.

Vi har då fått ytterligare ett område där de små, många arbetsgivarna och de privatanställda offras för att man skall uppnå samhällskontroll – vad man egentligen till slut skall med den till. Och priset är högt.

De fria skolorna har offrats, och vi har fått ett likriktat system, där utrymme för utveckling och öppenhet för nytänkande och mindre stela lösningar inte finns, till förmån för en förment jämlikhet.

Vi har fått en sjukvård där de många läkare och sjukgymnaster runt om i

landet som är så engagerade i sitt yrke att de vill hjälpa sjuka även på fritiden förmenas detta genom den s. k. Dagmarreformen, en sjukvård där sjukhems-
vård för gamla, långtidssjuka och patienter med behov av eftervård nästan
helt proppats in i den offentliga vården och där anonymiteten bland de sjuka
blir alltmer uppenbar. Enskild missbrukarvård motarbetas i stället för att
man bejakar de mycket framgångsrika och för samhället ekonomiskt
värdefulla insatser som görs. Allt blir genomgående sämre och dyrare. Listan
kan göras längre.

Nu får vi också en trafikreform som inte gör skäl för beteckningen reform,
utan som bara är ett steg mot ökad byråkrati och politikerstyrning. Syftet sägs
vara samordning, effektivisering, bättre marknadsmässighet. Men det stäm-
mer inte. Allt talar för att syftet i stället är socialisering – tyvärr. Det är
sorgligt att behöva konstatera att ytterligare några av de beryktade stegen
mot socialisering nu tas, de som en socialdemokratisk ideolog avslöjade som
s-strategi och som medborgarna helst inte skall märka.

Herr talman! I reservation 1 utvecklar de tre borgerliga partierna sin
negativa syn på regeringens förslag och sina farhågor inför framtiden. Vi
påpekar där också i likhet med en rad av remissinstanserna att konsekvenser-
na av förslaget inte har analyserats. Om man hade gjort det och menar vad
man säger beträffande syftet, borde inte förslaget ha lagts fram.

Reservation 3 är en följdreservation i vilken vi anger andra åtgärder än
dem regeringen har föreslagit och som i stället kan leda till en ökad
kostnadseffektivitet. Näringsfrihetsombudsmannens yttrande ges i denna
reservation ett stort utrymme, eftersom han dels efterlyser en spärregel mot
ökad egenregiverksamhet, vilket måste till om man vill uppnå bättre
kostnadseffektivitet och marknadsmässighet, dels önskar beträffande upp-
handlingsreglerna att upphandlingen sker så, att inte mindre företag
missgynnas. Det är viktigt att de små företagen fortsättningsvis finns kvar.
De är en viktig ingrediens i en väl fungerande marknadsekonomi.

I reservation 4 vill vi bifalla en centermotion, där man betonar vikten av att
taxinäringens resurser utnyttjas av huvudmännen vid tillgodoseende av
behov inom kompletteringstrafiken och viss linjetrafik.

I reservation 5 yrkas på en utvärdering av 1979 års trafikpolitiska beslut, en
som vi menar nödvändig och brådskande åtgärd för att utröna hur denna
reform har verkat.

I reservation 6 krävs förenklingar av yrkestrafiklagstiftningen, vilket ju för
övrigt nyligen har föreslagits även av riksrevisionsverket.

I reservation 7 kräver vi moderater att den skattesubventionerade andelen
av kostnaderna för linjetrafiken skall minska. Avvägningen mellan skatte-
och avgiftsfinansiering måste uppfattas som rimlig även av dem som inte kan
utnyttja den kollektiva trafiken, men som ändå tvingas betala både för de
egna resorna och för del i kollektivtrafiken. Ett treårsprogram bör göras upp
med målsättningen att resenärens andel skall vara minst 50 %.

Herr talman! Med det anförda ber jag att få yrka bifall till samtliga de
reservationer där moderata namn återfinns.

Tisdagen den
4 juni 1985

*Rätt att driva lokal
och regional
kollektivtrafik på
väg*

Anf. 128 GÖSTA ANDERSSON (c):

Herr talman! Regeringen redovisar proposition 168 som sin huvudlinje att kollektivtrafiken i länen skall bli effektivare. Det låter bra. Förslaget är däremot inte lika bra. Regeringens proposition har ju i praktiken inga sakargument, som skulle kunna ge underlag för en tro på att regeringen har rätt.

Enligt centerns uppfattning kan förslaget, om det genomförs, leda till att vi får en ineffektivare trafik. Det slutliga resultatet kan mycket väl bli att 600–700 enskilda bussföretag blir socialiserade. I spåren av denna utslagning av effektiva enskilda bussföretag lurar monopol och näst intill obefintlig konkurrens. Stora och byråkratiska länstrafikföretag kan bli resultatet av regeringens förslag. Detta är sannerligen inte en utveckling, som vi har anledning att längta efter. Det blir skattebetalarna och resenärerna som blir de stora förlorarna vid en sådan utveckling.

Efter denna allmänna och principiella syn på förslaget tänker jag anlägga några mera detaljerade synpunkter. Vad finns det för skäl att tro att trafiken blir effektivare om länstrafikbolagen får monopol? Att lära av verkligheten är ju ofta en god regel. Vi har, som Görel Bohlin påpekade, några län där man driver linjetrafik i huvudsak i länstrafikbolagens regi. Har man där fått en effektivare och bättre trafik? Ingenting tyder direkt på detta. I Västmanlands län kostar trafiken 0,58 kr. och i Örebro län 0,54 kr. per skattekrona. Dessa två län driver i huvudsak trafiken i egen regi. I Kristianstads län och i Skaraborgs län klarar man däremot trafiken med 0,32 kr. resp. 0,42 kr. per skattekrona. Detta jämförelsematerial har tagits fram av Landstingsförbundet. Det bör alltså, såvitt jag förstår, vara vederhäftigt. Skall man dra någon slutsats av detta material är det den att regeringen egentligen är inne på helt fel väg. Det är de trafikhuvudmän som socialiserar trafiken som har åstadkommit den minst effektiva trafiken. Det är i dessa områden som det har blivit dyrast att upprätthålla en hygglig länstrafik. I de län där enskilda bussföretag fått leva vidare har konkurrensen gett skattebetalarna en bra trafik till relativt låga kostnader. Borde inte socialdemokraterna dra lärdom av denna verklighet?

De privata bussföretagen svarar för ungefär 15 % av den samlade lokala och regionala busslinjetrafiken. Det är i huvudsak dessa 15 % som socialdemokraterna vill komma åt genom sitt förslag. Är det inte litet väl mycket önsketänkande att tro att om man slår till mot 15 % av trafiken, leder det till att man på detta område radikalt effektiviserar trafiken i hela landet? Mot den bakgrunden är det svårt att tro att regeringens verkliga avsikter är att effektivisera trafiken. Är ändå inte avsikten med propositionen att hitta en inkörspport för socialisering av flera hundra privata, men effektiva, bussföretag? Att bryta nacken av dessa små och framgångsrika företag vore enligt centerns uppfattning mycket olyckligt. Vi bör i stället vara rädda om den initiativkraft och de obyråkratiska arbetsformer som utgör grunden för dessa företag. T. o. m. inom fackföreningsrörelsen delar man vår uppfattning, som Görel Bohlin tidigare har påpekat. Svenska transportarbetareförbundet säger i sitt remissyttrande att huvudmännen inte bör driva trafiken i egen

regi. Förbundet skriver bl. a. att "samhällets kostnader i entreprenadfallet vida understiger kostnaderna i den offentligt drivna trafiken". Socialdemokraterna borde lyssna på vad man säger inom facket. Där har man ju erfarenhet av den verklighet som man lever mycket nära.

Det finns också anledning att ta fasta på näringsfrihetsombudsmannens ståndpunkt i frågan. Han går så långt att han efterlyser en spärregel mot ökad trafik i trafikbolagens regi. Det gör han av omsorg om näringsfriheten och därför att han vill upprätthålla konkurrens och effektivitet i kollektivtrafiken. NO bygger tydligen sina ståndpunkter på erfarenheter från de län där trafiken drivs nästan helt i samhällets regi. I dessa län tycks aldrig någon del av trafiken utlämnas för prövning mot konkurrerande anbud. En sådan utveckling förskräcker oss som anser att skattebetalarna skall garanteras ett effektivt användande av de ekonomiska resurser som ställs till samhällets förfogande. Enligt centerens uppfattning föreligger alltså åtskilliga tunga skäl för att avslå den framlagda propositionen. Därför ber jag, herr talman, att få yrka bifall till reservationerna 1, 3, 4, 5 och 6 i det aktuella betänkandet.

Anf. 129 OLLE GRAHN (fp):

Herr talman! Det som kommunikationsministern har åstadkommit i och med propositionen om framtidens busstrafik är en sällsynt förförisk produkt. Bl. a. kan vi läsa följande i propositionen: "Mitt förslag syftar därför bl. a. till att främja ett bättre resursutnyttjande inom kollektivtrafiken genom ökade möjligheter till en rationell trafikplanering liksom till större frihet och ökad konkurrens vid trafikhuvudmännens upphandling av transporttjänster. Ett annat syfte är att minska den byråkrati som nuvarande tillståndssystem föranleder."

Vem kan ha något att invända mot en sådan målsättning? Dess värre är väldigt många övertygade om att ett förverkligande av förslagen i propositionen kommer att leda till en utveckling som är raka motsatsen till den påstådda ambitionen.

Vi är medvetna om att det, med de förhållanden som råder för kollektivtrafiken, krävs att nuvarande organisationer och regelsystem ses över. Ett led i detta måste vara att, som folkpartiet har föreslagit i motioner, liberalisera yrkestrafiklagen i syfte att underlätta för personer att driva verksamhet inom trafiknäringen.

Syftet med propositionen anges vara att effektivisera den lokala och regionala kollektivtrafiken på väg. Utgångspunkten är att detta skulle uppnås om länets trafikhuvudmän ges fri och exklusiv trafikeringsrätt inom sina administrationsområden. De skulle genom förslaget ges ökade möjligheter till planering och genomförande av rationella trafiklösningar samt till marknadsmässig upphandling av transporttjänster från entreprenörer.

Konkurrens om transportuppdrag skulle alltså utgöra en nyckel till den åsyftade effektiviseringen. Av avgörande betydelse för riksdagens ställningstagande måste därför vara om förutsättningarna för upphandlingen kan förväntas bli uppfyllda.

Det kan förtjäna att noteras att den föreslagna ordningen sedan flera år

Nr 161

Tisdagen den
4 juni 1985

*Rätt att driva lokal
och regional
kollektivtrafik på
väg*

*Rätt att driva lokal
och regional
kollektivtrafik på
väg*

tillbaka i praktiken redan har gällt i fyra län, nämligen Stockholms, Södermanlands, Örebro och Västmanlands län, där resp. trafikhuvudmän helt eller till övervägande del genom egna tillstånd förfogar över den aktuella trafikeringsrätten och därmed har möjlighet till marknadsmässig upphandling av transporttjänster. Endast för mycket begränsade och speciella trafikuppgifter har dock entreprenörsinsatser över huvud taget kommit i fråga i denna trafik i något av dessa län. Den utövade egenregitrafiken har aldrig i någon del varit utlämnad till prövning mot konkurrerande anbud.

Självfallet vill jag inte påstå att statsrådet medvetet försöker slå blå dunster i ögonen på riksdagen genom att formulera ett utpräglat marknadsekonomiskt synsätt på kollektivtrafiken. Jag utgår i stället från att kommunikationsministern faktiskt tror på vad han själv skriver. Men det är nästan lika illa. Det betyder nämligen att han har blivit lurad. De som har lurat honom är länstrafikbolagen och länstrafikhuvudmännen i socialistiskt styrda län och kommuner. Erfarenheterna från de län jag tidigare nämnt talar om den ambition som de offentliga bussbolagen har att monopolisera verksamheten och successivt slå ut alla privata entreprenörer. Med den här propositionen har de fått effektiva verktyg för sitt socialiseringsarbete. Jag är inte förvånad över att kommunikationsministern vill ge dem detta, utan bara över att han inte tycks förstå innebörden av sitt eget förslag.

Folkpartiet ställer sig bakom regeringens målsättning om större frihet och ökad konkurrens inom kollektivtrafiken. Det är därför vi säger nej till förslagen i propositionen.

Herr talman! Jag yrkar bifall till reservationerna 1, 3, 4, 5 och 6.

Anf. 130 SVEN HENRICSSON (vpk):

Herr talman! Inom trafiksektorn har privatbilismens frammarsch efter det andra världskriget helt förändrat förutsättningarna också för busstrafiken. Systemet med trafiktillstånd var myndigheternas sätt att försöka få fram en viss bastrafik. Samtidigt följde det med ett behov av stöd till trafikutövarna på grund av vikande underlag. När fler och fler använde sig av privatbilen sviktade underlaget för busstrafiken. På något sätt måste samhället komma till rätta med detta problem för de människor som behövde ha busstrafik ute i län, kommuner och olika områden.

På sitt sätt kan man se denna utveckling som en del av samhällets betalning för privatbilismens framsteg. Det fanns, och det finns, en tendens att sätta likhetstecken mellan antalet privatbilar och välståndet här i landet. Men underlaget för kollektivtrafiken försvagades kraftigt. De billösa människorna räckte inte till för att garantera bussföretagen ett lönsamt underlag. Det blev alltså samhällets sak att via bidrag till busstrafiken försöka klara nödvändiga resor för skolbarn, gamla, handikappade, hemmakvinnor utan bil osv.

Det är det här som moderaterna – jag hörde på Görel Bohlin – oegentligt kallar för socialisering. Men på vilket sätt skall man klara trafikfrågorna för de många billösa människorna, om man inte försöker stödja kollektivtrafiken eller genom tillståndsgivning, som man använder sig av, klara en

minitrafiklösning för de människor som inte har tillgång till bil?

Det här är egentligen bakgrunden och orsaken till 1978 års lagstiftning om länstrafiken och huvudmannaskapet. Om man efteråt läser den proposition i frågan som lämnades av dåvarande kommunikationsminister Bo Turesson, kan man inte undgå att märka hur den moderata trafiksynen har förändrats till det sämre. Bo Turesson betraktade den kollektiva trafiken som en del i den grundläggande samhällsservicen. Han talade om kollektivtrafikens betydelse för att göra verksamheter och arbeten tillgängliga. Ja, han talade om den kollektiva trafikens betydelse när det gäller att komma till rätta med de miljöproblem, i form av buller och avgaser, som i första hand härrör från personbilstrafiken. Han glömde inte ens i sammanhanget kollektivtrafikens stora betydelse för en god energipolitik. Med andra ord, herr talman: Moderaten Bo Turesson lade betydligt mer i begreppet kollektivtrafik än den begränsade uppgiften att åstadkomma en tillfredsställande trafikförsörjning åt dem som saknar personbil för sitt resande. Han ville skapa ett kollektivt alternativ till personbilsresorna men talade samtidigt allvarligt om miljö- och energiproblemen.

Varför står då jag här som kommunist och påminner om detta? Jag vill nämligen visa att det ligger "oceaner" mellan dagens moderata hyllningar till privatbilismen och den trafiksyn som moderaten Bo Turesson förmedlade. Jag rekommenderar er moderater att läsa Turessons ord och försöka bevara en viss progressivitet i trafikpolitiken. Försök komma bort från den privatiseringsideologi som leder till ständiga attacker på nära nog allt kollektivt i samhället, inkl. kollektivtrafiken.

Huvudmannaskapsfrågan var visserligen nummer 1 i propositionen 1977/78:92, men departementschefen framhöll starkt vikten av statligt ekonomiskt stöd till trafiken för "ett gott basutbud" och "avlastning av kommunernas kostnader". Frågan om ansvaret för trafiken och tillstånd till linjetrafik var även 1978 en nöt att knäcka. Det torde ha stått ganska klart för de flesta liksom det gjorde för länskortsutredningen att huvudmannen skulle ha rätt att med eget linjetrafiktillstånd anlita underentreprenörer för trafikens praktiska utförande. En sådan ordning förordades då även av departementschefen, som i propositionen uttalar följande: "Mot bakgrund av vad jag nu anfört förordar jag därför att huvudmannen ges rätt att med eget linjetrafiktillstånd anlita underentreprenörer för länstrafikens utförande." Vidare sade departementschefen: "Underentreprenören kan därvid fullgöra trafikuppgifterna med stöd av enbart tillstånd till beställningstrafik."

Man kan inte motsäga att detta resonemang ligger snubblande nära det förslag vi i dag diskuterar i anslutning till trafikutskottets betänkande 1984/85:30.

Erfarenheterna då länstrafiken byggts upp har visat hur stora fördelar som står att vinna på en avbyråkratisering av tillståndsväsendet. I stället för att ge möjlighet för huvudman att få tillstånd och sedan bedriva trafik med hjälp av entreprenör är det betydligt enklare att ta bort detta med tillstånd och trafikeringsrätt. Görel Bohlin säger att de borgerliga vill ha kvar statlig kontroll, byråkrati och krångel med tillstånd, koncessioner och allt sådant.

Nr 161

Tisdagen den
4 juni 1985

*Rätt att driva lokal
och regional
kollektivtrafik på
väg*

*Rätt att driva lokal
och regional
kollektivtrafik på
väg*

Är det då de som vill ta bort denna tillståndsbyråkrati som är för krångel? Det är väl snarare de som vill bevara den och som slår vakt om den. Det är som alla vet fastlagt att huvudmännen har det politiska och ekonomiska ansvaret för trafiken.

Det blir nu möjligt att utan klavbindning av tillståndssystemet på ett rationellt och smidigt sätt ordna tidtabeller och trafik. I de flesta fall kommer man naturligtvis att anlita de många skickliga underentreprenörer som finns. Som så ofta kan vara fallet vid omorganisation finns en oro för att personalen skall komma i kläm. Så får inte ske, och den fyraåriga övergångstiden för reformens genomförande måste möjliggöra nogsamt beaktande av den berörda personalens intresse av trygghet i anställningen.

Detta betänkande berör inte frågan om den interregionala trafiken annat än marginellt. Från vårt håll har vi i en motion betonat vikten av att även denna trafik får en riksplanering. Vi pekar bl. a. på problemet att tågtrafiken arbetar med ett reguljärt utbud, som tryggar långväga förbindelser även under lågtrafiktid. Under trafiktoppar opererar ofta busstrafikföretag och då till mycket låga kostnader. Sådan med SJ:s trafik konkurrerande entreprenadtrafik sker på tider och i relationer som kan innebära nästan hundra procentig beläggning på bussarna. Då man sedan använder sig av den vanliga linjetrafikens terminaler utan kostnader, är allt detta ägnat att ge dessa företag konkurrensfördelar och försämra underlaget för tågtrafik. Detta är en av anledningarna till att vi i reservation 2 föreslår en ordning som innebär att SJ, som ägs av staten och svarar för det viktigaste interregionala färdmedlet på längre sträckor, får ha ansvaret för en tillfredsställande interregional trafik även med bussar – givetvis med rätt att vid behov anlita entreprenörer.

Herr talman! Med det anförda yrkar jag bifall till reservation 2 och i övrigt till utskottets hemställan.

Anf. 131 GÖREL BOHLIN (m) replik:

Herr talman! Sven Henricsson har uppenbarligen inte förstått mina synpunkter, och det är jag inte speciellt förvånad över i och för sig. Vi moderater vill rädsla och förbättra den kollektiva trafiken, bl. a. genom att behålla entreprenader. Det sade också Bo Turesson i den proposition som Sven Henricsson hänvisade till; han sade att det var önskvärt med entreprenader.

Entreprenader gör att kostnaderna för trafiken kan hållas låga, att det blir mångfald och att utbudet av trafik blir gott – och det är bra för resenären. Det går inte att med en allt större andel skattemedel bygga upp en tillfredsställande kollektivtrafik. Det är ju nu så, att närmare 60 % av trafikens kostnader finansieras via offentliga subventioner. Det kan leda till att utvecklingen blir sådan att man får en starkt ökad trafik, och då ökar förstas kostnaderna. Det kan också leda till motsatsen, att trafiken måste reduceras. Då minskar givetvis de offentliga kostnaderna, men samtidigt medför det ett oacceptabelt lågt trafikutbud.

Med all sannolikhet kommer man att vara tvungen att pröva de offentliga

utgifterna, om kostnaderna ligger på en hög nivå. Därför är det mycket viktigt att behålla de entreprenader som håller kostnaderna nere enligt vad som omvittnas även av de fackliga företrädarna.

Däremot kräver vi lättnader i yrkestrafikförordning och yrkestrafiklagstiftning för att göra systemet mindre byråkratiskt.

Anf. 132 SVEN HENRICSSON (vpk) replik:

Herr talman! Nej, Görel Bohlin, jag lyssnade noga på inledningsanförandet, och jag fick klart den uppfattningen – och jag tror att den är riktig – att ni vill ha kvar tillståndskrånglet. Ni vill ha kvar systemet att ett busstrafikföretag som tidigare har fått koncession på en sträcka skall vara ensamt om att kunna trafikera den sträckan. Ingen annan entreprenör skall kunna lämna in ett anbud. Det förstnämnda företaget har ju ett tillstånd, och detta har monopol på trafiken på denna sträcka. Vart tog nu er ofta omhuldade konkurrenstanke vägen?

Nej, ni har missuppfattat om ni tror att Bo Turesson var anhängare av ett sådant system. Han var inte så låst. Studera hans proposition från 1978/79! Han kunde tänka sig såväl entreprenader som att länstrafiken som huvudman själv skulle svara för trafiken. Och det är samma situation i dag. Det är bara det att vi som är anhängare av detta förslag vill avbyråkratisera själva ordningen med de krångliga tillstånden och få en smidigare lösning när det gäller tidtabeller, användning av vagnar osv., så att trafiken kan bedrivas på ett ekonomiskt riktigare sätt. Det är nödvändigt, för det kostar oerhörda pengar. I det fallet håller jag med Görel Bohlin – det är väldigt dyrt att klara de här trafikfunktionerna.

Anf. 133 GÖREL BOHLIN (m) replik:

Herr talman! Sven Henricsson har inte genomskådat förslaget i propositionen. Det förslag som här föreligger leder till att länshuvudmännen kommer att bedriva trafik i egenregi i allt större utsträckning, såsom många länshuvudmän redan nu gör. Det leder till högre kostnader och, på sikt, till sämre trafik. Jag respekterar den inställning som Sven Henricsson har när det gäller att få lägre kostnader. Men då bör man också sätta sig in i hur den här mekanismen kommer att fungera. Den leder till egenregiverksamhet inom länsbolaget och till högre kostnader.

Anf. 134 SVEN HENRICSSON (vpk) replik:

Herr talman! Görel Bohlin får ursäkta mig, men jag måste anmoda henne att läsa på bättre i propositionen. Det står ingenstans att man skall ha som målsättning en egenregiverksamhet för länsbolagen. Om Görel Bohlin har hittat något sådant, berätta i så fall var det står någonstans.

Här står att man tar ansvaret för trafiken och att man opererar bort den krångliga tillståndsgivningen. Men sedan står det att länsbolagen skall arbeta med entreprenörer. Det sägs t. o. m. att stora förändringar skall undvikas som så att säga rubbar rytmen i den nuvarande trafikordningen.

Jag tror att ni på moderat håll måste gå igenom förslaget bra mycket bättre,

Nr 161

Tisdagen den
4 juni 1985

*Rätt att driva lokal
och regional
kollektivtrafik på
väg*

*Rätt att driva lokal
och regional
kollektivtrafik på
väg*

så att ni lär er att se de positiva sidorna i det. Skall ni kritisera, vilket är er fulla rätt, kritisera då från sakliga utgångspunkter.

Anf. 135 KURT HUGOSSON (s):

Herr talman! Jag tror att den allmänna uppfattningen i dag bland såväl allmänheten som trafikpolitiker är att länstrafikreformen, som beslöts av riksdagen 1978, har varit framgångsrik. Genom den valda modellen med ett delat huvudmannaskap mellan landsting och kommuner kunde såväl lokala behov och sambandet med den fysiska planeringen som behovet av ett länsövergripande synsätt i planeringen och genomförandet av trafiken tillgodoses.

Till grund för utformningen av reformen låg också en bedömning om trafikens ökande betydelse för den regionala utvecklingen och därmed behovet av att knyta an den till målen för regional- och sysselsättningspolitiken.

Resandet har ökat i den lokala busstrafiken, spårvägs- och tunnelbanetrafiken samt i den järnvägstrafik som utförs av SJ på entreprenad av huvudmännen.

När det gäller den regionala busstrafiken, dvs. landsbygdstrafiken, har resandeökningen varit mycket kraftig de senaste åren. Ökningen uppgår till omkring 50 % under åren 1980–1983.

Tillkomsten av trafikhuvudmännen har medfört att kollektivtrafiken blivit bättre och taxorna lägre. Taxorna har också samordnats och månadskort införts i de flesta län. Införandet av länskort har utan tvivel också lett till en inomregional utjämning. Dessa faktorer liksom också samhällsekonomin utveckling och bensinprisets förändring har påverkat kollektivresandet under de senaste åren.

Utbyggnaden av kollektivtrafiken har lett till ökade kommunala och statliga skattesubventioner. I början av 1970-talet täcktes ca 20 % av trafikkostnaden med skattemedel. I dag är motsvarande andel i genomsnitt 50–60 %. De sammanlagda bidragen till den lokala och regionala trafiken har för år 1983 beräknats till nära 4 miljarder kronor.

Den här utvecklingen, med ett växande avstånd mellan kostnader och trafikintäkter, är inte unik för Sverige. Även i andra industriländer har den offentliga bidragsandelen till kollektivtrafiken ökat. Detta har lett till att kollektivtrafikens finansiering har blivit en allt viktigare fråga.

Mot bakgrund av det samhällsekonomiska läget står det säkert klart för var och en att samhällets bidrag inte kan fortsätta att öka på samma sätt som skett under de senaste åren. Som vi sett från socialdemokratiskt håll står vi nu inför tre olika alternativ. Ett alternativ skulle kunna vara att kollektivtrafikutbudet skärs ned för att man skall minska gapet mellan kostnader och intäkter. Ett annat alternativ är att man höjer taxorna kraftigt. Ett tredje är att man vidtar åtgärder för att effektivisera verksamheten.

Jag vill, herr talman, på en gång säga att valet av metod för att möta den utmaning som kollektivtrafiken står inför i hög grad är en ideologisk fråga.

Det är inte många som anser att behovet av kollektivtrafik i framtiden

kommer att minska. Snarare förhåller det sig så att behovet av kollektivtrafik ökar. Tillgången till goda kommunikationer mellan arbete, bostad och fritid för de enskilda människorna är en mycket viktig samhällsfråga. Det kollektiva trafiksystemet måste därför enligt min mening förbättras, även om jag är fullt medveten om att kollektivtrafiken inte kan fylla hela transportbehovet för människorna. För att undvika missförstånd vill jag gärna säga att bilen är och måste förbli det dominerande färdmedlet för många människor.

Att vi socialdemokrater har en helt annan uppfattning än exempelvis moderaterna om kollektivtrafiken framgick med all önskvärd tydlighet när frågan om anslagen till den lokala och regionala kollektiva persontrafiken diskuterades förra veckan.

Då yrkades från moderat håll att hela anslaget till den regionala kollektiva trafiken skulle avskaffas – 250 milj. kr. skulle avskaffas med ett pennstreck från den 1 juli i år.

Som väl var avvisades detta förslag av riksdagen med bred majoritet. Nyligen stod moderaternas talesman här och sade att nu måste man också se till att minska de kommunala anslagen till kollektivtrafiken. Detta är ganska avslöjande för den ideologiska inställning man har från moderata samlingspartiet, som är negativt till kollektiv trafik. Detta har nu dokumenterats vid ett flertal tillfällen, senast för en stund sedan här i talarstolen.

Kollektivtrafiken är en viktig hörnsten i den samlade trafikpolitiken. Detta kom också till uttryck i 1979 års trafikpolitiska beslut. Där konstaterades att endast genom en väl utbyggd kollektivtrafik kan den trafikpolitiska målsättningen om en tillfredsställande trafikförsörjning uppnås.

Beträffande taxepolitiken vill jag gärna hänvisa till en nyligen framlagd rapport från transportforskningsberedningen som handlar om kollektivtrafiken om 10–20 år. Där behandlas de ekonomiska förutsättningarna på litet längre sikt, och alternativa finansieringsformer för den lokala och regionala kollektivtrafiken. I den rapporten redovisades en rad tänkbara alternativ för en framtida finansiering av kollektivtrafiken. Det är naturligt att dessa studier avslutas och utvärderas, så att det blir möjligt att få klarlagt vilken betydelse olika finansieringsformer kan ha i framtiden.

Men varken nedskärningar av trafiken eller kraftigt höjda taxor är något bra alternativ. Det är det tredje alternativet, som jag tidigare antydde, som förespråkas av utskottets majoritet.

Det förslag till reform som nu är aktuellt får ses som en komplettering till det beslut riksdagen fattade 1978 om bildandet av ansvariga huvudmän för länstrafiken. Det ansvar som ålagts huvudmännen ställer krav på att de ges reella möjligheter att utforma trafikförsörjningen på ett så kostnadseffektivt sätt som möjligt.

Utgångspunkterna för förslaget är följande. För det första skall det främja ett bättre resursutnyttjande inom kollektivtrafiken genom ökade möjligheter till en rationell trafikplanering. För det andra skall det möjliggöra större frihet och ökad konkurrens vid trafikhuvudmännens upphandling av transporttjänster. För det tredje skall det minska den byråkrati som nuvarande tillståndssystem föranleder.

Nr 161

Tisdagen den
4 juni 1985

*Rätt att driva lokal
och regional
kollektivtrafik på
väg*

*Rätt att driva lokal
och regional
kollektivtrafik på
väg*

En annan viktig utgångspunkt för arbetet har varit att nuvarande entreprenörer skall kunna utnyttjas av huvudmännen även i framtiden. Det är alltså inte fråga om, fru Bohlin, att avskaffa entreprenörssystemet. Vad det således handlar om är att anpassa yrkestrafiklagen till den förändrade trafikstrukturen och de förändrade ansvarsförhållanden som gäller i dag – förhållandena har ju förändrats sedan yrkestrafiklagsftningen tillkom. Ansvaret för trafikförsörjningen låg helt och hållet på tillståndshavarna vid den tid då nuvarande tillståndssystem tillkom, vilket ledde till att linjetrafikutövarna fick en monopolställning. När man i dag talar om monopol vill jag, herr talman, understryka att vi icke tillskapar något monopol med denna reform. Vi avskaffar det monopol som tillståndshavarna i dag har genom sina koncessioner. Det svenska näringslivet i övrigt bygger på principen om sund konkurrens mellan företagen i syfte att främja medborgarnas välfärd genom effektivt resursutnyttjande.

Det förslag som presenterats i trafikutskottets betänkande syftar alltså till att uppnå en ökad konkurrens även mellan olika trafikföretag. Detta skall inte ses som en kritik mot enskilda trafikutövare utan som kritik mot regelsystemet, som i stort sett bestått sedan 1940-talet trots att ansvarsförhållandena och de ekonomiska förutsättningarna ändrats på ett genomgripande sätt. Det nuvarande regelsystemet medför att mindre effektivt skötta företag kan leva vidare relativt tryggt, samtidigt som välskötta företag inte kan dra tillräcklig nytta av att de drivs effektivt.

Det är, herr talman, märkligt att moderata samlingspartiet och även folkpartiet, som allt som oftast förespråkar en politik som syftar till ökad konkurrens på en rad samhällsområden, i det här fallet har valt att säga nej till en reform som syftar till ökad konkurrens på ett område där vi i dag har en monopolsituation.

Enligt min mening är det nödvändigt att påpeka, mot bakgrund av de växande underskottsbidragen från kommuner och stat inte minst efter tillkomsten av trafikhuvudmännen, att trafiken till stor del bygger på ekonomiskt stöd från samhället. Det är bara att konstatera att en mycket stor del av den i dag bedrivna trafiken inte hade kunnat bedrivas utan dessa underskottsbidrag. Trafiktillstånden i sig har därför i allmänhet ett begränsat värde för bussföretag. Det är i stället samhällets beslut att stödja trafik på en linje som till väsentlig del utgör trafikutövarnas trygghet. Utan detta ekonomiska stöd hade nämligen många av de i dag verksamma bussföretagen inte kunnat existera.

Samtidigt som jag framhåller detta vill jag med skärpa understryka vad departementschefen framhållit i propositionen när det gäller huvudmännens ansvar för en långsiktig upphandlingspolitik. Det nya systemet ställer också krav på länstrafiken. Reformen bygger på att trafikhuvudmännen är beredda att ta sin del av ansvaret för att vidareutveckla samarbetet med entreprenörerna. Hur ser det då ut i dag? Jo, i dag upphandlas trafiktjänsterna oftast för ett år i taget. Med tanke på andra områden där kommunerna upphandlar på marknadsmässiga villkor, t. ex. i fråga om gaturenhållning eller sophämtning, bör den föreslagna reformen leda till en vidareutveckling av vad man

skulle kunna kalla för entreprenöranda inom branschen. Med en friare upphandling bör det vara möjligt att hitta nya avtalskonstruktioner. En utveckling i den här riktningen kommer att leda fram till en bransch med mer affärsmässighet i förhållandet mellan trafikföretagen och trafikhuvudmännen, vilket på sikt bör leda till en än mera kostnadseffektiv kollektivtrafik i länen.

Som jag tidigare i mitt anförande har sagt bör man se den här reformen som en naturlig påbyggnad på länstrafikreformen från 1978. Trots detta kan det finnas skäl att ha en väl tilltagen övergångstid. Under denna tid åvilar det parterna att träffa de långsiktiga samarbetsavtal som enligt min mening är en förutsättning för reformens framgångsrika genomförande. Det har å andra sidan från en del håll framförts att övergångstiden skulle vara väl lång och därmed försena reformens positiva effekter. Jag tror inte att det ligger så mycket i det påståendet. Den dag då reformen väl har beslutats i riksdagen – vilket förhoppningsvis skall bli fallet här i kväll – och berörda parter vet vilka regler som kommer att gälla i framtiden, kommer rationaliseringsarbetet att intensifieras. Förutsättningarna för att åstadkomma framåtsyftande samförstånds lösningar ökar därmed påtagligt.

Herr talman! I en rad olika sammanhang har vi i den här kammaren kunnat konstatera att såväl svenskt näringsliv som svensk fackföreningsrörelse har kännetecknats av en positiv inställning till effektiviseringar, trots att detta i många fall lett till stora omställningar. Svensk bussbransch är enligt min mening inget undantag i det här avseendet. Det är viktigt att denna öppenhet tas till vara i det fortsatta arbetet. Genom den nu föreslagna reformen ges det ekonomiska och politiska organet, nämligen trafikhuvudmannen, möjlighet att bedriva trafiken mera kostnadseffektivt. För att man skall få till stånd en stabil utveckling av kollektivtrafiken är detta en nödvändig förutsättning. Denna stabila utveckling kan uppnås genom att huvudmannen träffar långsiktiga avtal med berörda trafikföretag. Detta torde också vara i personalens intresse.

Tiden har nu i hög grad blivit mogen för ett fullföljande av länstrafikreformen från 1978, och huvudmännen bör få de förutsättningar som behövs för att man skall få till stånd en effektivare kollektivtrafik.

Med detta, herr talman, yrkar jag bifall till hemställan i trafikutskottets betänkande 30 på alla punkter.

Under detta anförande övertog tredje vice talmannen ledningen av kammarens förhandlingar.

Anf. 136 OLLE GRAHN (fp) replik:

Herr talman! Kurt Hugosson nämnde vad kollektivtrafiken kostar samhället i dag. Jag delar den uppfattning som Kurt Hugosson gav uttryck för när han sade att kostnaderna inte får öka. Vi kan vara helt överens om att kostnaderna för kollektivtrafiken måste begränsas. Men, Kurt Hugosson, hur klarar man detta utan konkurrens? Propositionen och förslaget som sedan har följts upp i utskotts betänkandets majoritetsskrivning ger ingen

Nr 161

Tisdagen den
4 juni 1985

*Rätt att driva lokal
och regional
kollektivtrafik på
väg*

Tisdagen den
4 juni 1985

*Rätt att driva lokal
och regional
kollektivtrafik på
väg*

lösning på det problemet. Jag nämnde fyra län där man i praktiken redan kan utöva trafik genom att man har tillstånden i länsbolag. Där tillämpas verkligen inte någon fri konkurrens – det är ytterligt litet man har lämnat ut till anbudsprövning beträffande den trafik som man har tillstånd till. Och det kommer att bli på det sättet överallt där länsbolagen nu kommer att praktiskt taget få monopol på all trafik inom länen.

Vi i folkpartiet säger att vi ställer upp på den målsättning som regeringens proposition innebär i fråga om större frihet och ökad konkurrens inom kollektivtrafiken. Men det är just därför som vi har sagt nej till den här propositionen.

Anf. 137 SVEN HENRICSSON (vpk) replik:

Herr talman! Bara i all korthet: Jag lade märke till att utskottets ordförande inte berörde något som väl inte har kunnat undgå honom – att det finns en viss oro bland den berörda busspersonalen med anledning av den organisatoriska förändring som förestår.

Jag skulle vilja fråga utskottets ordförande om han anser att personalens intresse av trygghet i anställningen skall beaktas i den omorganisation som förestår.

Jag skulle också vilja fråga om han delar min uppfattning att den här omorganisationen kräver ett smidigt handlag hos läns trafikens företrädare. Om man går till väga på ett klumpigt sätt kan man missa det fina med en sådan här reform. Här finns också ett samband med den stabilitet och det lugn i trafikverksamheten som vi har all anledning att slå vakt om.

Det är de två frågor som jag gärna skulle vilja att Kurt Hugosson besvarade.

Anf. 138 GÖREL BOHLIN (m) replik:

Herr talman! Valet av metod är en ideologisk fråga, sade Kurt Hugosson. Ja, det är det, och det skrämmar mig. Jag är rädd att det har förekommit mer politisk än sakkunnig påverkan för en förändring av rättsgrunderna beträffande de här trafikformerna. Man har också i den socialdemokratiska partikongressen lyckats förankra föreställningar om det politiskt fördelaktiga i en sådan här förändring.

Det syfte om ökad effektivitet, konkurrens, marknadsmässighet m.m. som gång på gång uttalas är inte trovärdigt. Det går helt enkelt förlorat genom att företag lämnar marknaden, och då blir effekten monopol och samhällsförlust. Samhällsförlust blir det även genom att de små bussföretagen som regel har en låg kostnad för administration samtidigt som man betalar egenavgifter, bolagsskatter m.m. – det gör som bekant inte all läns trafik, eftersom den inte alltid bedrivs i bolagsform.

Kurt Hugosson sade: Vi tillskapar inte ett monopol. Nej, det kanske inte är avsikten. Men effekten av förändringen blir monopol, och ambitionen hos flera av huvudmännen är att ta över trafiken i egen regi – jag har många pressklipp som visar på de ambitionerna.

I själva monopolförhållandet, oberoende av om det är privat eller

offentligt, ligger risker för att avsaknaden av konkurrens leder till ineffektivitet och andra negativa följdverkningar. De monopol som Kurt Hugosson talar om, busslinjeföretagens formella monopol, har alltid varit förknippade med en förvaltningsrättslig reglering, som har givit myndigheterna möjlighet till ingripande. Då har även statsförvaltningen haft instrument som naturligtvis är motiverade av och sammankopplade med ansvaret för trafiken. Man lägger all makt i händerna på politiker och byråkrater, som får avgöra om bussföretag skall få leva vidare, och i så fall vilka, eller om länstrafikbolaget skall ta över allt.

Fördyringar kommer att uppstå, bl. a. därför att mekanismerna leder till automatiska kostnadsökningar inom offentliga verksamheter, och det bl. a. för att det inte finns tillräckliga incitament för befattningshavarna inom offentlig verksamhet att begränsa kostnaderna. Kostnadsökningarna förklaras av de inblandade med allt möjligt opåverkbart och tas ut av skattebetalarna. Samtidigt är själva tillväxten i byråkratin garantin för att den egna successiva uppflyttningen inom hierarkin sker. Vi riskerar alltså att få en byråkratisk självgeneration även i detta sammanhang.

Anf. 139 GÖSTA ANDERSSON (c) replik:

Herr talman! Kurt Hugosson försöker lugna kammaren med att säga att de privata bussföretagen skall få driva trafiken även i fortsättningen. Men sanningen är ju att verkligheten visar på någonting annat. I tre socialdemokratiskt styrda län har man tagit över trafiken. Där har man socialiserat. Det finns uppenbarligen starka krafter inom det socialdemokratiska partiet i olika delar av landet som just vill åstadkomma denna socialisering, och det är detta som skrämmer oss.

Utskottets värderade ordförande lyckades egentligen inte i sitt anförande prestera något övertygande argument för regeringens förslag. Min fråga blir: Vågar verkligen Kurt Hugosson hävda att trafiken drivs effektivare i de län där man har socialiserat den? I så fall vore det ju bra att få något enda konkret exempel på denna effektivitet. Jag tror att det finns andra, sannolikt mer ideologiskt betingade motiv för det regeringsförslag som vi just nu diskuterar.

Vad är det då för fel på privata bussföretag som drivs effektivt? Vi vet ju att det finns många sådana. Är det inte bra att de finns för att ge service åt idrottsföreningar, ungdomsorganisationer och andra folkrörelser ute i bygderna? Det är denna lokala service folk behöver och vill ha. I flera län har man på frivillig väg löst de samordningsproblem som kan finnas i kollektivtrafiken. Varför kan ni inte acceptera denna frivillighet?

Svenska transportarbetareförbundet redovisar mycket klara uppfattningar i den här frågan. Menar Kurt Hugosson att förbundet talar i nattmössan, när man hävdar att det är bättre att driva trafiken i privat regi? Borde man inte från socialdemokratisk sida lyssna när erfarenheter från den praktiska verkligheten redovisas?

Tisdagen den
4 juni 1985

*Rätt att driva lokal
och regional
kollektivtrafik på
väg.*

Anf. 140 KURT HUGOSSON (s) replik:

Herr talman! Olle Grahns var överens med mig på en punkt. Han sade att vi inte kan tillåta att kostnaderna ökar. Men samtidigt säger han att man inte klarar detta utan konkurrens. Men det vi diskuterar i kväll är att bryta en monopolsituation. I dag föreligger ju ingen konkurrens. Om ett bussföretag – för att utgå från Olle Grahns egen hemort – har koncession för trafiken mellan Falköping och Skövde, är det det bussföretaget som har rätt att driva trafiken mellan Falköping och Skövde och inget annat! Då föreligger en monopolsituation för det företaget, och det finns ingen konkurrens.

Samma svar vill jag ge Görel Bohlin. Med det koncessionssystem vi i dag har föreligger en monopolsituation för det trafikföretag som en gång har fått koncessionen. Det är det som gör att man inte har någon konkurrenssituation.

Det är egendomligt att företrädare för folkpartiet och moderata samlingspartiet angriper en socialdemokrat, som vill bryta sönder en monopolsituation och göra det möjligt med fri upphandling och konkurrens. Det är egendomligt att ni motsätter er det. Ni talar om socialisering. Det är ett gammalt vanligt knep när man har ont om argument att skrämman med socialiseringsspöket. Vad vi från socialdemokratisk sida vill är att få till stånd en effektivisering och en kostnadsbesparing. I olika utredningar har man räknat med att man genom att bryta det här monopolet skall kunna tjäna åtminstone 10 % av kostnaderna.

Sedan säger Görel Bohlin att det skrämmar henne när jag påstår att det här är en ideologisk fråga. När jag sade så var det därför att socialdemokratin har en helt annan syn på kollektivtrafikens betydelse för människorna än ni i moderata samlingspartiet, som vill skrota allt vad kollektivtrafik heter. Från våra ideologiska utgångspunkter menar vi att det är viktigt att slå vakt om kollektivtrafiken. Det är också viktigt att kollektivtrafiken bedrivs på ett effektivt sätt, till så låga kostnader som möjligt. Det är det som är syftet med den här reformen.

Kan man inte uppnå det syftet på frivillig väg, frågade Gösta Andersson. Jag kan då till Gösta Andersson säga att man i många län har uppnått rationaliseringar inom ramen för nuvarande system. Det har kunnat ske genom ett relativt långtgående samarbete mellan olika trafikföretag. Men om Gösta Andersson har tagit del av propositionen har han funnit att det på vissa ställen inte varit möjligt att åstadkomma det genom frivilliga uppgörelser. Det är bakgrunden till förslaget i propositionen.

Anf. 141 OLLE GRAHN (fp) replik:

Herr talman! Det är precis vad vi vill, Kurt Hugosson – vi vill ha konkurrens, för att vi skall kunna få en effektiv kollektivtrafik. Men vi har sett hur det har blivit där länstrafikbolagen själva lagt sig till med tillstånden – där är det ingen reell konkurrens. Man upphandlar inte trafiken av andra bolag, utan man kör i egen regi, och med mycket subventionerade taxor kan man då hålla trafiken i gång. Vi menar att man måste få till stånd konkurrens för att länstrafikbolagen skall kunna upphandla trafiken så billigt som möjligt.

Anf. 142 GÖREL BOHLIN (m) replik:

Herr talman! Behandlingen av frågan om tillstånden för lokal och regional linjetrafik har uppenbarligen redan från början haft ett strategiskt mål, som det sedan har gällt att hitta argument för. Därefter har det uppkommit problem när man upptäckt att det är ihålligheter i argumenten.

Strategin är uppenbarligen att stärka den offentliga förvaltningsapparatusens makt över kollektivtrafiken på bekostnad av de självständiga driftföretagens inflytande över sin egen verksamhet. SJ har när det gäller uppläggningsen av länstrafiken sagt att det nuvarande systemet fungerar som en fast utgångspunkt för ett samförstånd mellan länshuvudmännen om det mest effektiva utnyttjandet av resurserna.

Det säger sig självt, Kurt Hugosson, att när samma instans som bedriver verksamhet också är myndighet och skall pröva om konkurrenten skall få finnas eller inte, kommer den att hitta argument för att ta död på konkurrenten, och då får vi monopol. Det är inte marknadsmässigt. Marknadsmässighet innebär att det finns ett mångfasetterat utbud på en marknad med en mångfasetterad efterfrågan.

Det finns lösningar för att komma till rätta med det system som Kurt Hugosson uppfattar som monopol, och vi har föreslagit en rad åtgärder som kan visa sig leda till en förbättrad konkurrens. Men man skall inte byta ett förment monopol mot ett monopol som kommer att ligga på den offentliga sidan. Det är ännu sämre – och blir ännu dyrare.

Anf. 143 GÖSTA ANDERSSON (c) replik:

Herr talman! Kurt Hugosson tycker att vi skrämmer väl mycket med socialiseringarna. Men vi har praktiska exempel från den faktiska verkligheten. I områden där socialdemokraterna har en stark ställning har vi fått en monopolsituation, eller socialisering. Den reform som vi nu diskuterar kan göra det lättare att gå vidare i denna riktning.

När det gäller möjligheten att komma fram på frivillighetens väg vågar jag säga att man i nästintill 100 % av de hittills aktuella fallen har lyckats komma fram den vägen och nå bra lösningar. Vad finns det då för skäl att presentera ett så långtgående förslag som det vi nu diskuterar?

Näringsfrihetsombudsmannen hyser stor oro för att de mindre bussföretagen kan slås ut om reformen genomförs. Jag delar hans oro. Det är uppenbart att det främst är enbussföretagen i glesbygderna som har anledning att känna sig mest hotade. Min fråga blir därför: Vilka principer vill Kurt Hugosson rekommendera länstrafikbolagen att följa i sin upphandling, så att inte just dessa effektiva och välskötta bussföretag tvingas ge upp?

Jag är rädd för att Kurt Hugosson inte kan ge några bra garantier på denna punkt. Han vet mycket väl att det är dessa företag som befinner sig i ett nästintill totalt underläge i förhållande till trafikbolagen. Därför är risken för att de slås ut stor. Om de slås ut, blir det de bygder som har de sämsta kommunikationerna som drabbas värst. I så fall är resultaten minst sagt skrämmande.

Nr 161

Tisdagen den
4 juni 1985

*Rätt att driva lokal
och regional
kollektivtrafik på
väg*

Tisdagen den
4 juni 1985

*Rätt att driva lokal
och regional
kollektivtrafik på
väg*

Anf. 144 KURT HUGOSSON (s) replik:

Herr talman! Så här i debattens slutskede tror jag att det är viktigt att understryka att länshuvudmännen svarar för 60 % av kollektivtrafikens kostnader för den trafik som vi nu diskuterar. Om inte samhället hade ställt upp med dessa pengar, hade vi aldrig behövt föra denna diskussion i kväll. Då hade huvudparten av de busslinjer och koncessionsinnehav som vi här debatterar aldrig funnits. Då hade vi inte haft någon kollektivtrafik.

Det vi nu vill göra är att åstadkomma en bättre effektivitet och bryta den monopolsituation som vissa bussföretag har när det gäller linjekoncessionen. Därigenom kan vi stärka konkurrensen. I dag är det ingen konkurrens. Den som en gång har fått tillstånd att bedriva trafik har detta tillstånd – och det får länshuvudmännen acceptera.

Varför har man inte löst detta problem på frivillighetens väg, frågade Gösta Andersson. Det har man gjort i vissa län, och där är allt frid och fröjd. Där kommer denna reform inte att innebära någon som helst förändring. Men som framgår av redovisningen i propositionen finns det i ett flertal län exempel på att man icke har kunnat komma överens på frivillighetens väg. Där kan förändringen innebära att man kan bryta monopolsituationen och därigenom få en effektivare trafik.

Det är för mig mycket egendomligt att centerpartiet har hamnat på den här galejan tillsammans med moderaterna och folkpartiet. Det är ju just för glesbygdens och landsbygdens folk som länstrafiken och dess utveckling har varit så viktig. En friare upphandling, som reformen syftar till, är särskilt förmånlig när det gäller landsbygdstrafiken. Bussarna i landsbygdstrafiken och i glesbygden används, som Gösta Andersson väl vet, i mycket begränsad omfattning. För dessa bussar finns ofta en betydande potential. Att avstå från en reform som syftar till ett bättre resursutnyttjande och ökad effektivisering är på sikt ett hot inte minst mot den trafik som har ett svagt trafikantunderlag. Det svaga trafikantunderlaget har vi i glesbygden, och därför är det ytterst förvånande att centerpartiet även i den här frågan har låtit sig styras av moderata samlingspartiet.

Tredje vice talmannen anmälde att Görel Bohlin, Gösta Andersson och Olle Grahn anhållit att till protokollet få antecknat att de inte ägde rätt till ytterligare repliker.

Anf. 145 KJELL JOHANSSON (fp):

Herr talman! Tanken att samordna länstrafiken är god. Tyvärr har den förfuskats i det regeringsförslag som nu ligger på riksdagens bord. Därför skapas inte heller den effektivisering genom konkurrens som Kurt Hugosson efterlyser. Den är inte möjlig – inte ens när det gäller trafiken mellan Falköping och Skövde. De skattesubventionerade månadskorten omöjliggör nämligen för de privata bussföretagen att köra. Inte ens med linjetrafiktillståndet som skydd kan de köra, när de inte får del av de 60 % av biljettintäkterna som utgår i form av skattemedel. På det sättet har man i Sörmland, som jag kommer att uppehålla mig vid, åstadkommit att ett antal bussägare har fått slå igen.

Såvitt inget oförutsett inträffar kommer kammaren om en stund att stifta en lag emot busskonkurrens genom att bifalla proposition 168. Handlar inte detta om socialisering, så har jag inte någon gång under mina snart tre år i riksdagen sett någon proposition som andats en sådan naivitet som denna.

Inte heller har jag sett någon mera blåögd skrivning än den som trafikutskottets majoritet presenterar i det betänkande vi nu debatterar. Så här skriver utskottet:

”Avsikten är inte – – att försämra förutsättningarna för entreprenadtrafiken utan att skapa ett system där fördelarna med att utnyttja fristående entreprenörer kommer att bli större än i dag.”

Låt mig ta Kurt Hugosson med till Sörmland, där jag har studerat framväxten av Södermanlands Läns Trafik AB, SLT!

Bolaget bildades 1977. Redan vid starten fattade styrelsen – åtminstone enligt ordförandens uppfattning – beslut om att all trafik skulle bedrivas i egen regi, dvs. med egna bussar och egen personal. Något protokoll som styrker att ett sådant beslut fattats har man inte kunnat presentera. Likafullt har verksamheten bedrivits med denna målsättning.

SLT har varit effektivt då det gällt att undanröja konkurrenterna. Dessa har fallit som käglor under trycket av det tilltänkta monopolbussbolaget SLT, som även är huvudman för trafiken. Bolagets framfart har utgjort en följetong i länspressen.

I dag har bolaget lagt under sig 90 % av linjetrafiken, och nu inriktar man sig på turist- och beställningstrafiken. Med kassakistorna välfyllda av skattemedel skall man enligt tidningsuppgifter ”köra i gång med marknads- och shoppingresor, liksom med evenemangsresor för teaterföreställningar, konserter och idrottstävlingar. Man kommer att ha s. k. paketresor, där såväl entréavgifter som lunch/middag ingår i priset”.

Bolaget erhåller i storleksordningen 60 milj. kr. i skattesubvention årligen. Dessa satsningar sker i en tid då en intensiv kostnadsjakt pågår inom länets sjukvård. Bolaget har byggt stora och dyrbara bussterminaler runt om i länet. I min hemkommun, Strängnäs, uppgår enbart kapitalkostnaderna för terminalen där, per buss räknat, till ungefär dubbelt mer än vad SLT är villigt att betala privata bussägare för samtliga fasta kostnader per buss.

Alltså, herr talman, SLT har skaffat sig dessa stora och penningkrävande terminaler. SLT har skaffat sig alla bussar som behövs i länet samt anställt alla chaufförer som behövs i länet jämte servicepersonal. Nu får man dessutom som en skänk av Sveriges riksdag trafikeringsrätten till alla linjer i länet. Då blir min fråga till trafikutskottets ordförande Kurt Hugosson: Hur skall man nu kunna pressa kostnaderna för trafiken genom att låta privata entreprenörer få konkurrera? Skall man ställa in de egna bussarna i de fina terminalerna, skall man köpa kortlekar eller annan fritidsutrustning och låta de privata entreprenörerna köra i ädel tävlan? Är det så man skapar ett system, där fördelarna med att utnyttja fristående entreprenörer kommer att bli större än i dag, som trafikutskottet skriver?

Herr talman! Jag behöver inte framställa något yrkande. Olle Grahn har redan gjort detta.

Tisdagen den
4 juni 1985

*Rätt att driva lokal
och regional
kollektivtrafik på
väg*

Anf. 146 KURT HUGOSSON (s):

Herr talman! Jag avser inte att bemöta det senaste anförandet från talarstolen, utan hänvisar till vad jag har sagt tidigare och till vad som står i utskottets betänkande.

På grund av den begränsade tid som jag hade i mina replikskiften kunde jag inte svara på de två frågor som Sven Henricsson ställde beträffande personalens situation och genomförandet.

När det gäller den eventuella oro som den berörda personalen kan ha i samband med genomförandet av reformen vill jag säga, som svar på Sven Henricssons fråga, att personalens trygghet självfallet skall tillgodoses och beaktas.

Beträffande genomförandet förutsätter jag, liksom utskottets majoritet, att handläggningen sker på ett smidigt och för de berörda parterna tillfredsställande sätt.

Anf. 147 KJELL JOHANSSON (fp) replik:

Jag vill bara mycket kort notera att jag gjorde trafikutskottets ordförande Kurt Hugosson svarslös. Det lär inte ha inträffat så många gånger tidigare.

Anf. 148 KURT HUGOSSON (s) replik:

Herr talman! Jag blev på intet sätt svarslös, men jag blev något förvånad över att en av kammarens ledamöter tydligen inte har läst den proposition som ligger till grund för det förslag som vi nu behandlar i kammaren, än mindre förstått syftet med reformen, nämligen detta att vi vill bryta ett monopol och öka konkurrensen och därmed minska kostnaderna. Detta var det enda som gjorde att jag inte fann någon som helst anledning att bemöta ett oseriöst inlägg i kammaren.

Anf. 149 KJELL JOHANSSON (fp) replik:

Herr talman! Jag har förvisso läst propositionen och har för övrigt arbetat med denna fråga i många Herrans år. Otaliga är de samtal som jag har haft med bussägare, som varit bekymrade över den pågående utvecklingen. Otaliga är de timmar som jag har lagt ned på att studera ekonomin bakom detta. Kurt Hugosson gör mig besviken genom att inte vilja föra en sakdebatt. Men, som sagt, jag noterar med tillfredsställelse att Kurt Hugosson i praktiken blev svarslös.

Anf. 150 PER-OLA ERIKSSON (c):

Herr talman! Jag har lyssnat på den här debatten med spännt intresse. Samtidigt har jag reagerat på de överord som inte minst Kurt Hugosson använde. Han ger en bild av situationen ute i de olika länen som inte överensstämmer med den praktiska verkligheten. Jag ser mellan raderna att det är ökad makt som Kurt Hugosson och övriga socialdemokrater vill ge länstrafiken. Personligen har jag erfarenhet av vad sådan makt kan innebära.

Kurt Hugosson sade i ett av sina inlägg här att det i flera län har varit svårt att få till stånd lösningar på frivillighetens väg. Jag tror att det är viktigt, med

tanke på den här debatten, att ledamöterna av denna kammare får veta vilka län det handlar om och hur många exempel det rör sig om. Jag vet hur många de är, för jag har haft möjlighet att följa dessa frågor. I två län har man nämligen i två fall inte kunnat bli sams. Det gäller Örebro län och Norrbottens län. Men dessa exempel är alldeles för få för att de skall föranleda en lagstiftning av den aktuella karaktären. I stället behövs det en bättre dialog mellan de olika trafikföretagen och länshuvudmännen – en dialog där man är överens om trafikförsörjningsplanerna och där man är överens med kommunerna om det trafikutövande och det trafikutbud som behövs på de olika sträckorna.

Vidare tror jag inte att det när det gäller länstrafikreformen över huvud taget är bra att i en uppsplitande strid med olika intressegrupper driva igenom reformen. Bakom länshuvudmännen finns ju också olika politiska schatteringar. Det gäller län med icke-socialistisk majoritet och län med socialdemokratisk majoritet. I regel har man på flera punkter skilda uppfattningar. Det har också kunnat uttydas att man inom Svenska lokaltrafikföreningen i samband med behandlingen av den här frågan har varit osams. Även i Landstingsförbundet har man varit osams, och likaså inom Kommunförbundet. Det är olyckligt att man i det läget så ensidigt tillgriper lagstiftning på detta område. I stället hade man, för att forma en effektiv trafikpolitik, behövt en bättre dialog.

Jag är orolig för att förlorarna i denna fråga kommer att bli de små trafikföretagen. De kommer till korta när de större trafikföretagen – SJ, postverkets diligenstrafik, Linjebuss och GDG, för att ta några exempel – kommer att styra trafikutbudet. De små trafikutövarna, inte minst i glesbygdslänen, som många gånger baserar sin trafik på kombinationsnäringarna, som är värdefulla för glesbygdslänen, kommer till korta. Det har erfarenheterna hittills visat. Jag är övertygad om att så blir fallet även framöver.

Kurt Hugosson talar om att konkurrensen måste öka och att kostnaderna måste pressas ned. Ja, men är då ägandet av koncessionerna det enda medlet när det gäller att pressa kostnaderna och öka konkurrensen? I dag har vi inom ramen för nuvarande lagstiftning möjlighet att, om länshuvudmännen så vill, forma en bra konkurrens och ge olika trafikutövare möjlighet att samordna sina linjer. Men i det avseendet är det litet längre väg att gå och förfaringssättet är litet mera omständligt. Det förfaringssätt som presenteras i propositionen är betydligt enklare. Därför menar jag att det förfaringssätt som nu tillämpas och den nuvarande lagstiftningen är till fyllest. Således uppfylles de krav som man har anledning att ställa på länshuvudmännen. Länshuvudmännen är förnuftiga och har förmåga att lösa detta i samförstånd.

Jag ber, herr talman, att få yrka bifall till de reservationer som vi i centern har undertecknat.

Nr 161

Tisdagen den
4 juni 1985

*Rätt att driva lokal
och regional
kollektivtrafik på
väg*

Tisdagen den
4 juni 1985

*Rätt att driva lokal
och regional
kollektivtrafik på
väg*

Anf. 151 KURT HUGOSSON (s):

Herr talman! Centerpartiet har här i kväll och tidigare hävdat att länstrafikreformen, som vi nu diskuterar, skulle vara ett hot mot glesbygds-
trafiken. För det första skall man ha klart för sig att länstrafiken har inneburit att landsbygdstrafiken har byggts ut mycket kraftigt under åren 1980–1983. Om effektiviseringar inom kollektivtrafiken inte kan genomföras finns det stor risk för att nedskärningar inom trafiken i första hand skulle gå ut över den trafikform som har tillkommit senast, dvs. landsbygdstrafiken.

För det andra är en friare upphandling, vilket reformen syftar till, särskilt förmånlig när det gäller landsbygdstrafiken. Jag sade redan tidigare till Gösta Andersson, att de bussar som används i landsbygdstrafiken i regel används i begränsad omfattning. Att låta bli att genomföra en reform som syftar till ett bättre resursutnyttjande och ökad effektivisering är på sikt ett hot inte minst mot den trafik som har ett svagt trafikunderlag.

Per-Ola Eriksson tog på nytt upp frågan om huruvida reformens syfte kan uppnås på frivillig väg. Jag vill då understryka vad jag sade tidigare, nämligen att rationaliseringar på flera håll i landet redan har uppnåtts inom ramen för nuvarande system. Det har kunnat ske genom relativt långtgående samarbete mellan olika trafikföretag. Om Per-Ola Eriksson, som frågade efter antalet län där man inte har lyckats, hade läst i propositionen på s. 21 skulle han ha funnit att detta framgår av remissyttrandena. För Upplands lokaltrafik AB, Älvsborgs länstrafik AB och Länstrafiken i Norrbotten AB har det inte varit möjligt att få till stånd frivilliga överenskommelser överallt inom resp. län, och därmed har väsentliga effektiviseringar inte kunnat genomföras.

Mot bakgrund av detta kan konstateras att i de delar av län där samarbetet mellan huvudmän och entreprenörer har fungerat bra och där man har lyckats uppnå rationaliseringar genom samordning av trafiken kommer reformen inte att innebära några som helst förändringar. Syftet med reformen är i stället att underlätta effektiviseringar på de ställen där det har varit svårt att uppnå sådana med gällande lagstiftning. Dessutom bör man ha klart för sig att den expansion av den lokala och regionala kollektivtrafiken som har ägt rum under de senaste åren knappast kommer att kunna fortsätta i samma takt. I alla händelser kommer den eftersträlvade rationaliseringen av trafiken att medföra strukturförändringar som gör att trafikresurser inte kan garanteras full sysselsättning inom kollektivtrafiken. Detta är i själva verket en angelägen uppgift för huvudmännen, dvs. att motverka ökade kostnader. Därför måste man konstatera att det samarbete som kan vara förhållandevis lätt att åstadkomma på en expanderande marknad torde vara svårt att få till stånd i ett läge med konstant eller vikande trafikvolym.

Det här är synpunkter som inte minst centerpartiet borde tänka på när vi nu skall fatta beslut om denna, som jag ser det, för glesbygden så viktiga reform.

Anf. 152 PER-OLA ERIKSSON (c):

Herr talman! Det var som jag misstänkte, nämligen att Kurt Hugosson inte kunde hitta så många fall där det inte har varit möjligt att träffa frivilliga överenskommelser. Han hittade tre län, men jag är inte så säker på att han har rätt. Det är egentligen bara i två fall, nämligen i fråga om en expropriation av en SJ-linje i Örebro och ett privat trafikföretag i Norrbottens län, där man inte har blivit sams.

Kurt Hugosson säger att man får en friare upphandling på detta sätt, och det är riktigt. Man får en förmånligare trafik, och man måste begränsa landsvägstrafikens omfattning. Jag måste säga att Kurt Hugosson därmed har erkänt vad som är avsikten med propositionen, nämligen att begränsa möjligheterna för de små trafikföretagen, som kanske inte alltid har den mest rationella trafiken. Men de är betydelsefulla för de olika bygder de representerar. De små trafikföretagen kommer till korta då SJ och de större trafikföretagen lägger in sina anbud. Det är tydligen också det som är syftet med den här reformen.

Sedan säger Kurt Hugosson något mycket intressant, att expansionen inte kan fortsätta. Vad menar Kurt Hugosson med det? Betyder det att turtätheten inte skall upprätthållas i de mest glesbygdspräglade regionerna? Är det meningen att man skall dra in på turerna, eller menar han att man skall dra in på trafikföretagen? Jag tror att det är viktigt att få sådana frågor besvarade i den här debatten. Det är viktigt för länshuvudmännen att veta hur de skall tolka debatten och beslutet i framtiden, så att de vet hur de skall agera.

Överläggningen var härmed avslutad.

(Beslutet redovisas efter debatten om trafikutskottets betänkande 29.)

Anf. 153 TREDJE VICE TALMANNEN:

Kammaren övergår nu till att debattera trafikutskottets betänkande 29 om vissa körkortsfrågor.

Förarprov för tung motorcykel

Anf. 154 ROLF CLARKSON (m):

Herr talman! En första målsättning i arbetet på utökad trafiksäkerhet är att få ned antalet dödade och skadade i trafiken. Härom är enigheten total. Men när det gäller medlen för att nå målet är uppfattningarna mer olikartade. Exempel härpå är synen på regeringens förslag om särskilt körkort för tung motorcykel från den 1 januari 1986. Från moderata samlingspartiets sida avvisar vi detta förslag och vi gör det på följande grunder:

Efter den kraftiga expansionen av motorcykelbeståndet i början av 1980-talet följde ett stigande antal av dödade och skadade motorcyklister, medan trenden för övriga trafikanter var positiv. Vi förutspådde från moderat sida, när förslaget om särskilt prov för tung motorcykel första

Nr 161

Tisdagen den
4 juni 1985

**Förarprov för tung
motorcykel**

gången framfördes 1982, att olyckskurvorna snart skulle böjas nedåt efter hand som marknaden mättades och det stora antalet förare blivit mer erfarna och tränade. Utvecklingen har visat att vi hade rätt. Försäljningen av tunga motorcyklar har sjunkit och olyckstalen har blivit lägre. I fjol sjönk olyckorna i absoluta tal med nära 10 %.

Nu när olycksfrekvensen för motorcyklar sjunker kraftigt, medan den stiger för alla andra trafikantkategorier, sätter regeringen in sina åtgärder mot motorcyklisterna. Det hade varit bra mycket bättre och effektivare att vidta åtgärder på de områden som visar ökande olyckstal.

Regeringen binder sig i alltför hög grad vid teknikaliteter i sin syn på motorcyklisternas situation. Att avlägga prov på att man tekniskt kan hantera sin motorcykel är bara det första steget, låt vara förutsättningen för att man kan ta sig ut i trafiken. Det viktiga består sedan i att under övning fortbilda sig, skaffa sig erfarenhet och förmåga att anpassa sig till de olika förhållanden som sammantaget utgör trafiksituationen. Motorcyklister lär sig efter hand att känna sina resurser och sina begränsningar. Utbildning och erfarenhet är de båda viktigaste faktorerna för ökad trafiksäkerhet för motorcyklisterna.

Motorcyklisterna är en oskyddad trafikantgrupp. Många olyckor beror på omständigheter utanför deras egen kontroll. Man ser dem inte, uppfattar inte deras manövrar – smidigare som de är än t. ex. bilisterna i trafiken –, och de blir påkörda. Många gånger rör det sig om unga människor med typiskt ungdomligt oförstånd och övermod. Särskilt körkort för tung motorcykel hjälper inte mot sådant – inte heller mot utländska förare, körkortslösa förare och alla de andra som bygger upp statistiken över dödade och skadade.

Vad vi nu får är fördyring, krångel och obekvämlighet för en viss grupp trafikanter utan påtaglig inverkan på deras trafiksäkerhet. Det är alltid svårt att säga nej till förslag som syftar till att rädda människoliv. Hade vi trott att man kan göra det på detta sätt – genom ett nytt körkort – hade vi gärna gått med på förslaget. Men vi tror inte på detta, och med det anförda, herr talman, yrkar jag bifall till vår moderata reservation och därmed avslag på regeringens förslag om ett särskilt körkort för tung motorcykel.

Anf. 155 STEN-OVE SUNDSTRÖM (s):

Herr talman! I trafikutskottets betänkande 29, som vi nu behandlar, råder stor enighet om de flesta förslagen i propositionen om vissa körkortsfrågor. Det gäller förslaget om att ett körkort som inte förnyas tio år efter utfärdandet skall bli ogiltigt först om körkortsinnehavaren inte följer anmaningen att förnya det. Vidare föreslås att polis som har körkort med behörigheten B i tjänsteutövning skall få köra även motorcykel och att bevakningen av att den som söker körkort har uppnått rätt ålder knyts till utlämnandet av körkortet. Det föreslås också att den som har körkortstillstånd skall kunna tilldelas en varning och att möjligheten att föra anslutningsbesvär slopas i körkortsmål.

Om dessa förslag råder alltså politisk enighet. Men när det gäller förslaget om förarprov för tung motorcykel föreligger en reservation från moderater-

na. Jag skall i huvudsak beröra den delen av propositionens förslag.

Antalet motorcyklar och då främst tunga motorcyklar, dvs. över 125 kubikcentimeters slagvolym, har ökat kraftigt under 1980-talet – från 25 000 till ca 80 000, medan de s. k. lätta motorcyklarnas antal har varit oförändrat ca 25 000.

Tyvärr har också motorcykelolyckorna ökat nästan lika mycket som mc-parken. Vid en internationell jämförelse kan vi konstatera att motorcykeln t. ex. nere på kontinenten i större utsträckning används som nyttofordon. Där är också de motorsvagare motorcyklarna populärare än i Sverige. Detsamma gäller i den av tradition främsta mc-nationen – England. I vårt land skiljer vi oss från Europa i övrigt på den punkten. Under de senaste åren har de snabbaste och motorstarkaste tunga motorcyklarna blivit allt populärare. Det går inte att bortse från det faktum att denna trend också satt sina spår i det ökade antalet allvarliga olyckor med motorcyklar inblandade. Mellan 5 000 och 6 000 motorcyklister beräknas varje år bli skadade. Trots förbättrad skyddsutrustning i form av bättre hjälmar och skyddskläder resulterar många av dessa olyckor i allvarliga skador – skullskador och liknande.

Denna utveckling är en del av bakgrunden till att kommunikationsministern i december 1983 tillsatte en ledningsgrupp för motorcykel- och cykelfrågor med uppgift att samordna arbetet för ökad trafiksäkerhet för dessa trafikantgrupper. Under denna ledningsgrupp fördelades arbetet på tre arbetsgrupper – två för mc-frågor och en för cykelfrågor. I dessa arbetsgrupper har ingått representanter för myndigheter och organisationer med det gemensamma intresset att förbättra trafiksäkerheten för motorcyklister. I arbetet har t. ex. deltagit representanter för TSV, NTF, VTI, polisen och branschorganisationer. Alla dessa intressen har ställt upp på förslaget om körkort för tung mc – med ett undantag, nämligen SMC och vissa branschintressen.

Under 1984 jobbade dessa arbetsgrupper fram en mängd förslag för att förbättra trafiksäkerheten för motorcyklister. Till de föreslagna åtgärderna hör förbättring av motorcyklisternas skyddsutrustning, trafiklärnarnas utbildning, ny utbildningsplan, bättre grundutbildning och nytt prov för mc-körkort samt insatser på fortbildningsområdet, som resulterade i kursen Guldhjälmen, i vilken drygt 13 000 motorcyklister deltog sommaren 1984.

Det har alltså genomförts en rad åtgärder för att bryta den olycksfallsutveckling som rått under senare år. Förslaget om körkort för tung mc innebär ytterligare en åtgärd i raden för att förbättra trafiksäkerheten för mc-förarna.

Ibland har vi fått kritik för att det gått så långsamt att komma fram till beslut i fråga om det nya förarprovet. Den kritiken beror kanske på en övertro – att ett körkort för tung mc ensamt skulle lösa problemen. Nu har det alltså under det senaste året genomförts en rad åtgärder som tillsammans med det nya förarprovet på tung mc kan medverka till att öka trafiksäkerheten på våra vägar.

Förslaget om särskild behörighet att framföra tung mc är ett mycket väl

Nr 161

Tisdagen den
4 juni 1985

*Förarprov för tung
motorcykel*

genomarbetat förslag – med bl. a. studier av haveriundersökningar, genomförda av VTI under mc-säsongen 1984.

Under de senaste åren har de tunga motorcyklarna utvecklats enormt när det gäller hastighet och acceleration. Visserligen har också den tekniska utvecklingen medfört att dessa motorcyklar fått allt effektivare bromssystem. Men tyvärr visar erfarenheterna från fortbildningskurserna och de genomförda haveriundersökningarna att alltför många mc-förare inte klarar av att utnyttja bromsarna på rätt sätt. Rätt bromsteknik kan vara avgörande för om en situation i trafiken skall begränsas till ett mindre tillbud eller resultera i en mycket allvarlig olycka.

Ett flertal av de tunga motorcyklar som i dag saluförs på den svenska marknaden accelererar oerhört snabbt, fullt i klass med en formel 1-racerbil, och betydligt snabbare än de vanligaste sportbilarna. Jag tar några exempel:

En av de snabbare sportbilarna som man kan köpa i dag på den svenska marknaden är Porsche 911 med en 3 liters originalmotor på 204 hk. Den accelererar från 0 till 100 km/tim på 6,5 sekunder.

En formel 1-racerbil av typ Lotus eller Ferrari har accelerationstider som varierar mellan 5 och 6 sekunder från 0 till 100 km/tim.

Dessa accelerationstal kan jämföras med siffrorna för några av de snabbare tunga motorcyklar som finns efter våra vägar i sommar och som alltså saluförs på den svenska marknaden:

Kawasaki Gtz: 0–100 km/tim på 6 sekunder, tjänstevikt 315 kg, dvs. 3,62 kg per hk.

Honda VF 1000: 0–100 km/tim på 5 sekunder, tjänstevikt 270 kg, dvs. 2,7 kg per hk.

Suzuki GTX 750: 0–100 km/tim på 4,5 sekunder, tjänstevikt 240 kg, dvs. 2,4 kg per hk.

Jag nöjer mig med dessa exempel, som visar att det finns ett flertal tunga motorcyklar som har accelerationsresurser fullt i klass med formel 1-bilar. Detta är ytterligare en anledning att införa särskild behörighet för att framföra tunga motorcyklar.

I de senaste årens debatt om motorcykelolyckorna har ibland höjts röster för att dessa tunga motorcyklar skall förbjudas eller att hårda restriktioner skall införas. Vi har inte velat ställa upp på förbudslinjen. Vi tror på att en förbättrad utbildning, och nu det särskilda körkortet för tung mc, skall hjälpa till att pressa ned olycksfallstrenden. Antalet dödade och skadade motorcyklister måste pressas tillbaka, om motorcykeln även i framtiden skall få förbli ett fordon utan krångliga restriktioner eller andra byråkratiska begränsningar.

Det finns många sätt att beskriva utvecklingen på mc-området under de senaste åren. Jag skall avslutningsvis citera SMC:s tidning Mc-folket nr 1 år 1984, ur ett reportage från landets största mc-mässa – ett reportage som jag tycker är en bra beskrivning över mc-utvecklingen i Sverige:

"GLIDARHOJEN UTE – RACEMASKINEN INNE

Maskinerna har blivit säkrare. Bra väghållning genom nya ramkonstruktionen och fyrkantprofiler, aerodynamiska kåpor och antidrive. Bromsarna

blir bara bättre, liksom reglagen och – så långt som det är möjligt med tanke på sittställningen – sittkomforten.

Baksidan är att maskinerna därmed fått chassin som bättre stämmer överens med motorernas resurser. Det vill säga att för den som utnyttjar den ökade säkerheten fel – genom att köra fortare – kan motorcykelturen få ett tragiskt slut. Men för den som använder sig av de ökade säkerhetsresurserna rätt betyder de att mc-körningen blir säkrare och därmed trivsammare.”

Körkortet för tung mc är ett viktigt led i att lära mc-förarna handskas med de säkerhetsresurser som de tunga motorcyklarna har, t. ex. de effektiva bromsar som den nya tekniken har åstadkommit.

Med detta, herr talman, yrkar jag bifall till hemställan i trafikutskottets betänkande nr 29 och avslag på reservationen.

Anf. 156 ROLF CLARKSON (m) replik:

Herr talman! Jag sade i mitt inledningsanförande att regeringen i alltför stor utsträckning uppehåller sig vid rena teknikaliteter, och dess företrädare här i riksdagen nu Sten-Ove Sundström gav verkligen belägg för det. Han gjorde en trist uppräkningslista av alla de tekniska detaljer som tunga motorcyklar har eller inte har gemensamt med olika former av racerbilar.

Man frågar sig, med tanke på den inställning som Sten-Ove Sundström intar, om vi har att vänta oss regeringsförslag om särskilt körkort för sportbilar. Kanske vi skall ha en hel räckvidd av körkort i fortsättningen för alla de olika biltyper som finns.

Nej, lösningen på problemet med trafiksäkerhet för motorcyklisterna ligger i fortsatt utbildning. Förarna måste ha god grundutbildning, fortbildning, erfarenhet och kännedom om sin egen och fordonets begränsning.

Det finns typiska felaktigheter av det här slaget redan i regeringens proposition. Påståendet att tunga motorcyklar har en högre tyngdpunkt än andra är helt felaktigt. Det är tvärtom. De tunga motorcyklarna är gjorda för höga hastigheter. De är gjorda för att bromsas in effektivare än de lätta motorcyklarna. De är alltså i och för sig trafiksäkrare.

Jag har nästan aldrig sett den sortens motorcyklist som Sten-Ove Sundström manar fram bilden av här, den som accelererar 0–100 km/tim. på sex sekunder. Vad jag har sett på de tunga motorcyklarna i allmänhet är sällskap som ger sig ut på långturer, som njuter av detta sätt att färdas och som färdas på ett som jag ser det betryggande sätt. Det finns inget behov av extra bevakning och extra byråkratiska åtgärder för deras skull.

När förslaget om ett särskilt motorcykelkörkort var uppe för tre år sedan tillhörde socialdemokraterna oppositionen, liksom vi moderater gör i dag. Även vid det tillfället var Sten-Ove Sundström socialdemokraternas talesman i motorcykelfrågorna. Jag skall citera vad han sade år 1982 – det är då en annan regerings proposition han talar om:

”När det sedan gäller förslaget om ändrade regler för att få framföra motorcyklar i olika storlekar glider regeringsförslaget in i den verkliga byråkratin. Här föreslås att den som vid 18 års ålder vill gå över från lätt till tung motorcykel skall avlägga nytt körkortsprov med därtill hörande

undervisning. — — — I propositionen anges att ett samband råder mellan olycksfrekvens och motorcykelns storlek. Någon statistik som visar ett samband mellan olycksfrekvens och motorcykelns storlek finns inte. — — — Vi anser det inte klarlagt att de här redovisade förslagen för motorcyklar skulle få någon större trafiksäkerhetshöjande effekt."

Anf. 157 STEN-OVE SUNDSTRÖM (s) replik:

Herr talman! Rolf Clarkson tyckte att jag gjorde en trist uppräknings av tekniska detaljer. Genom att peka ut några sportvagnar och jämföra dem med de tunga snabba motorcyklarna kunde jag visa på just det faktum att en rad tunga motorcyklar, som i dag saluförs i Sverige och finns på de svenska vägarna, har accelerationsresurser av samma klass som formel 1-bilar har.

Motorcyklarna är i många fall betydligt snabbare än de sportbilar som finns på svenska vägar. Jag tycker att det var en jämförelse som man bör fästa sig vid. Tyvärr har inte Rolf Clarkson gjort det. Precis som jag sade i mitt anförande har de tunga motorcyklarna av nyare typer mycket bra bromsar. Problemet är bara — den erfarenheten har vi gjort från fortbildningskurserna — att ett flertal förare inte klarar att handha bromsen. Man har i många fall kvar bilbeteendet från vinterns körningar, dvs. man trampar på fotbromsen och kan inte nyttja det samspel som måste till för att bromsa en motorcykel effektivt.

Rolf Clarkson talar om de byråkratiska begränsningarna och citerar ur protokollet från 1982. Sedan dess har vi dock lärt oss betydligt mera om problemen kring de tunga motorcyklarna. Vi vet t. ex. genom fortbildningskurserna och genom VTI:s haveriundersökningar att många förare inte klarar att nyttja bromsarna på rätt sätt. Annars hade vi sannolikt inte haft så många olyckor på detta område.

Utskottet hade ju möjlighet att tillsammans med SMC prova ett antal motorcyklar ute på Bromma flygfält för ett tag sedan. Jag beklagar att trafikutskottets vice ordförande inte tog chansen att pröva en snabb och tung motorcykel. Han valde för säkerhets skull att puttra omkring på en 125:a i stället.

Anf. 158 ROLF CLARKSON (m) replik:

Herr talman! Med risk att göra Sten-Ove Sundström än mer generad och tystlåten skall jag fortsätta att citera vad han sade den 27 mars 1982:

"Vi anser det inte klarlagt att de här redovisade förslagen för motorcyklar skulle få någon större trafiksäkerhetshöjande effekt. Därför ställer vi inte upp på regeringens förslag om särskilt förarprov för tung motorcykel — — — . En förbättrad grundutbildning, kopplad med fortbildning och ett aktivt trafiksäkerhetsarbete, ger enligt vår mening bättre resultat för dessa trafikantgrupper."

Socialdemokraterna var på den tiden överens med oss om att olycksskurvan skulle börja vända nedåt, och att det var utan någon som helst effekt att införa ett särskilt förarprov för tung motorcykel. Vi moderater står kvar vid den ståndpunkten i dag. Vi tycker att det finns anledning att sätta in

ansträngningarna på de områden där hotbilden ökar. Jag har talat om att det gäller de övriga trafikantgrupperna, medan motorcyklisterna generellt hela tiden visar en positiv olycksutveckling. Enligt statistiken t. o. m. maj månad i år har 13 olyckshändelser med motorcyklar inträffat i år, medan antalet i fjol var 22. Det är alltså nästan hälften. Vi anser därför att vi har rätt när vi säger att detta är en onödig, fördyrande och byråkratiserande åtgärd som regeringen inte borde ha framlagt förslag om.

Anf. 159 STEN-OVE SUNDSTRÖM (s) replik:

Herr talman! Rolf Clarkson fortsätter att citera från protokollet den 27 mars 1982. Låt mig bara säga att sedan dess har vi socialdemokrater lärt oss av utvecklingen, av bl. a. VTI:s undersökningar och av de erfarenheter som finns från fortbildningskurserna. Jag konstaterar bara att moderaterna inte gjort dessa erfarenheter.

Låt mig också varna Rolf Clarkson på ett område. Rolf Clarkson kommer nu i juni och siar om att antalet dödade och skadade motorcyklister i trafiken kommer att sjunka drastiskt. Man måste vara mycket försiktig med att så här i början av säsongen dra snabba slutsatser av olycksfallsutvecklingen för motorcyklister i år.

Vi socialdemokrater tycker det är angeläget att värna om motorcykeln som fordon. Det är ett mycket trivsamt och effektivt fordon i trafiken. Men den enda chansen att även i framtiden kunna bevara motorcykeln som det fordon det är i dag, dvs. fritt från hårda restriktioner och byråkratiska hinder, är att se till att olyckskurvan ordentligt vänds nedåt. Detta förslag om körkort för tung motorcykel är ett viktigt led i den utvecklingen.

Tredje vice talmannen anmälde att Rolf Clarkson anhållit att till protokollet få antecknat att han inte ägde rätt till ytterligare replik.

Anf. 160 LINNEA HÖRLÉN (fp):

Herr talman! Att framföra ett motorfordon kräver goda kunskaper och färdigheter och därtill ett gott omdöme. Kunskaper behövs om trafikregler, om fordonet och om den teknik som behövs för att framföra fordonet. Färdigheten att använda fordonet bör också vara väl uppövad. Att använda ett motorfordon av vad slag det vara må innebära att ta ansvar inte bara för sig själv och det egna fordonet utan också för medtrafikanterna. Till detta behöver man ett gott omdöme, som dels naturligtvis är beroende av personliga förutsättningar, dels kan förvärfvas genom erfarenhet och utbildning.

Därför är det glädjande att såväl proposition som utskottsbetänkande starkt betonar vikten av utbildning för motorcykelförare. Som gammal pedagog har jag den uppfattningen att all utbildning, om den skall bli hundra procentigt effektiv, måste åtföljas av godkända prov. Vilket som är svårast att köra, tung eller lätt motorcykel, kan jag lämna därhän. Vad ingen har bestritt är att körtekniken är annorlunda. Därför behöver föraren av tung motorcykel sin särskilda utbildning med ty åtföljande prov. Jag yrkar således bifall till utskottets hemställan.

Mera frågande ställer jag mig emellertid till det undantag som görs för poliser vad gäller krav på särskilt körkort för tung motorcykel, i deras fall inte så mycket av trafiksäkerhetsskäl som av pedagogiska skäl. Blir det allmänt bekant att polisen inte avkrävs körkort för tung motorcykel, kommer säkert många ungdomar att fråga sig vad det är för rättvisa. Skall de som är lagens väktare slinka lindrigare undan än den vanlige Svensson? Någon större svårighet att införa körkortskravet i polisutbildningen kan det väl inte vara.

Nu har utskottet avstyrkt den motion som fp avgivit i ärendet. Jag finner det därför inte meningsfullt att yrka bifall till den. Jag har dock härmed markerat min inställning i frågan, liksom Olle Grahn markerat sin i ett särskilt yttrande.

Med detta, herr talman, får jag tacka för mig i denna talarstol. Det var trevligt att det sista anförande som jag kom att hålla här råkade handla om trafik och utbildning, de områden som jag på sistone mest sysslat med här i riksdagen.

Anf. 161 RUNE TORWALD (c):

Herr talman! Även för mig är detta en glädjens dag, samtidigt som det känns litet vemodigt, eftersom det är den sista dag som jag deltar i en debatt i egenskap av ledamot av denna församling. Men det borde vara en glädjens dag även för många föräldrar till ungdomar med motorcykel. Det borde vara en glädjens dag också för många mc-ungdomar, om de bättre förstod sitt bästa. Det gör inte vissa företrädare i denna kammare.

Jag var mycket besviken våren 1982 då riksdagsmajoriteten avslag dåvarande kommunikationsminister Claes Elmqvists förslag om ett särskilt förarprov för tung motorcykel. Olycksutvecklingen för de tunga motorcyklarna har dess värre visat att bristen på förmåga att hantera dessa fordon med all sannolikhet kostat många ungdomars liv eller gjort dem handikappade för resten av livet.

Naturligtvis kan man inte helt undvika olyckor med motorcykel, eftersom dels förarna sitter oskyddade, dels många bilister genom ouppmärksamhet vållar en hel del olyckor. Det är alltså inte alltid motorcykelförarnas fel att de blir skadade. Det är ganska ofta så att bilförarna inte har tillräcklig uppmärksamhet på passerande fordon utan gör manövrer som vållar olyckor, då den oskyddade motorcykelföraren blir allvarligt skadad.

Men statistiken visar å andra sidan att flertalet olyckor med tunga motorcyklar drabbar förare som har ringa eller obetydlig körvana med fordonet i fråga. Ett bra arbete av ledningsgruppen för mc- och cykelfrågor har lett till att regeringen nu blivit övertygad om behovet av ett särskilt förarprov för dem som efter att ha uppnått 18 års ålder önskar att gå över från lätta till tunga motorcyklar.

Jag vill i dag gärna ge en eloge till Sten-Ove Sundström och statssekreterare Monica Sundström. Bägge var ju med 1982 och stoppade Elmqvists förslag. Men de har som ledamöter i ledningsgruppen för mc- och cykelfrågor visat att de inte var prestigebundna. De har låtit sig påverkas av sammanställda fakta när det gäller olyckor med motorcyklar och har nu tillgodosett

centerns motionskrav genom att själva lägga fram förslaget om ett särskilt förarprov för att man skall få framföra tung motorcykel.

Från motorcykelförarhåll finns det många som hävdar att det inte skulle vara svårare att köra tung än lätt motorcykel. Det har vi också hört Rolf Clarkson hävda. I sin kritik skjuter de in sig på en miss i formuleringen i regeringens proposition. För den som har litet erfarenhet av olika typer av motorcyklar torde det vara uppenbart att speciellt de tunga motorcyklarna med enormt starka motorer i relation till vikten vållar en ovan förare stora och ofta överraskande svårigheter vid kurvtagning etc.

Den statistik som Stockholms trafiksäkerhetsförening nyligen redovisat vittnar enligt min mening om detta. När det gäller bilar utgör singelolyckorna ca 14 % av det totala antalet olyckor. För motorcyklarna är andelen singelolyckor mer än 30 %. Nästan var tredje olycka med motorcykel är alltså en singelolycka, och en singelolycka är ett bevis på att föraren inte har behärskat sitt fordon. När man sedan vet hur relativt oskyddade motorcykelförarna är inser man hur ödesdigert det är för förarna om de är orutinerade.

Till sist vill jag säga att jag absolut inte är någon motståndare till motorcykelåkande och till företrädarna för detta. Jag tycker tvärtom att motorcykelorganisationerna har gjort och gör ett förtjänstfullt arbete när det gäller att främja bättre säkerhet för motorcykelförarna. Men nu når man som regel bara dem som frivilligt söker sig till deras arrangemang, och de förarna är i regel av födsel och ohejdad vana aktsamma.

Jag är övertygad om att när riksdagen i dag begär att det från årsskiftet skall införas ett särskilt förarprov för tung motorcykel, kommer nästan alla aspiranter att söka sig till de frivilliga motorcykelorganisationerna för att där få tillfälle att under sakkunnig ledning träna sig för att klara den aktuella uppkörningen och för att få kompetens att föra tung motorcykel.

Herr talman! Då centerpartiets partimotion från i januari, och för övrigt också ett par moderata enskilda motioner, har tillgodosetts genom regeringens proposition, har jag inget annat yrkande än utskottsmajoriteten.

Överläggningen var härmed avslutad.

Trafikutskottets betänkande 28

Mom. 1 (inriktningen och omfattningen av televerkets verksamhet m. m.)

Först biträdades reservation 1 av Rolf Clarkson m. fl. – som ställdes mot reservation 2 av Sven Henricsson – med acklamation.

Härefter bifölls utskottets hemställan med 153 röster mot 145 för reservation 1 av Rolf Clarkson m. fl. 14 ledamöter avstod från att rösta.

Mom. 4 (televerkets styrelse)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 3 av Sven Henricsson – bifölls med acklamation.

Mom. 8 (televerkets finansieringsfunktion)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 4 av Sven Henricsson – bifölls med acklamation.

Nr 161

Tisdagen den
4 juni 1985

*Förarprov för tung
motorcykel*

Mom. 10 (soliditets- och räntabilitetsmål för televerket)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 5 av Rune Torwald m. fl. – bifölls med acklamation.

Mom. 11 (televerkets monopolområde)

Utskottets hemställan, som ställdes mot
dels reservation 6 av Rolf Clarkson m. fl.,
dels reservation 7 av Sven Henricsson,
bifölls med acklamation.

Mom. 12 (Telis verksamhetsform)

Först biträdades reservation 8 av Rolf Clarkson m. fl. – som ställdes mot reservation 9 av Sven Henricsson – med acklamation.

Härefter bifölls utskottets hemställan med 153 röster mot 145 för reservation 8 av Rolf Clarkson m. fl. 13 ledamöter avstod från att rösta.

Övriga moment

Utskottets hemställan bifölls.

Trafikutskottets betänkande 30

Mom. 1 (avslag på propositionen m. m.)

Utskottets hemställan bifölls med 166 röster mot 145 för reservation 1 av Rolf Clarkson m. fl. 1 ledamot avstod från att rösta.

Mom. 2 (interregional trafik)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 2 av Sven Henricsson – bifölls med acklamation.

Mom. 3 och 4

Utskottets hemställan bifölls.

Mom. 5 (kompletteringstrafik)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 4 av Rolf Clarkson m. fl. – bifölls med acklamation.

Mom. 6 (utvärdering av 1979 års trafikpolitiska beslut)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 5 av Rolf Clarkson m. fl. – bifölls med acklamation.

Mom. 7 (förenklingar av yrkestrafiklagstiftningen)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 6 av Rolf Clarkson m. fl. – bifölls med acklamation.

Mom. 8 (resenärernas andel av kostnaderna för linjetrafiken)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 7 av Rolf Clarkson m. fl. – bifölls med acklamation.

Trafikutskottets betänkande 29

Mom. 3 (särskilt förarprov för den som vill köra med tung motorcykel)

Utskottets hemställan bifölls med 226 röster mot 72 för reservationen av Per Stenmarck m. fl. 12 ledamöter avstod från att rösta.

Övriga moment

Utskottets hemställan bifölls.

Nr 161

Tisdagen den
4 juni 1985

*Särskilt vuxen-
studiestöd för
arbetslösa*

14 § Särskilt vuxenstudiestöd för arbetslösa

Föredrogs socialförsäkringsutskottets betänkande 1984/85:30 om särskilt vuxenstudiestöd för arbetslösa (prop. 1984/85:150 delvis).

Anf. 162 GULLAN LINDBLAD (m):

Herr talman! Jag kommer i mitt inlägg att redovisa den moderata ståndpunkten i detta ärende och yrka bifall till vår reservation, men jag avser inte att begära votering och rösträkning.

När frågan om särskilt vuxenutbildningsstöd för arbetslösa första gången diskuterades i denna kammare, närmare bestämt den 9 december 1983, varnade jag för att vi smög in en ny form av arbetslöshetsunderstöd och att detta skulle bli en permanent åtgärd. Nu vet vi besked, herr talman. I kompletteringspropositionen, som socialförsäkringsutskottets betänkande 1984/85:30 grundar sig på, föreslås att ytterligare 50 milj. kr. går till sådant stöd för att dölja arbetslöshet.

Enligt utskottet bidrar stödet till att "minska trycket på andra arbetsmarknadspolitiska åtgärder".

När det särskilda vuxenstudiestödet för arbetslösa infördes, erkände utbildningsministern att det egentligen stred mot grundprinciperna i vuxenutbildningsreformen men sade att man med hänsyn till arbetsmarknadsläget måste pröva alla möjligheter. Ändamålet helgar ju medlen, som bekant.

Vår kritik mot förslaget i denna del kvarstår naturligtvis. Vi anser att arbetsmarknadsutbildningen i sin nuvarande form väl bör tillgodose de utbildningsbehov som föreligger för arbetslösa. I vår reservation, grundad på en motion av Per Unckel m. fl., har vi dock främst hänvisat till den flora av studiefinansieringssystem som förekommer i utbildningar som i första hand vänder sig till helt andra studerandekategorier. Vi anser att regeringen bör utreda de problem som uppstår i och med att så många olika stödformer med högst varierande studiestödsbelopp förekommer i samma utbildningar.

Vi yrkar alltså avslag på föreliggande förslag vad gäller medelsanvisningen och bifall till lagändringsförslaget, att vuxenutbildningsavgiften skall höjas i samma mån som arbetsmarknadsavgiften sänks.

Jag noterar att utskottet har skrivit en liten brasklapp, nämligen att denna omfördelning av avgiftsmedel inte får tas till intäkt för att man i framtiden skall kunna använda en större andel av vuxenutbildningsavgiften – SVUXA, som denna reform förkortas – än vad som svarar mot den aktuella

omfördelningen. Detta kanske grundar sig på den mycket hårda kritik som socialdemokraterna tidigare framförde, när man gjorde en omfördelning av vuxenutbildningsavgiftsmedel till studieförbunden.

Herr talman! Jag yrkar avslag på utskottets förslag och bifall till den moderata reservationen i ärendet.

Anf. 163 RALF LINDSTRÖM (s):

Herr talman! Under december månad 1983 beslutade riksdagen på initiativ av den socialdemokratiska regeringen om införandet av ett särskilt vuxenstudiestöd, speciellt inriktat på vuxna arbetslösa. För första halvåret 1984 anslogs 50 milj. kr. Senare under budgetåret 1984/85 anvisades ytterligare 150 milj. kr. till detta ändamål.

Centrala studiestödsnämnden har vid sin utvärdering av användandet av detta studiestöd konstaterat att efterfrågan varit mycket stor, att resurserna snabbt tagit slut i många län och att ett stort utbildningsbehov hos gruppen arbetslösa delvis kunnat tillgodoses på detta sätt.

När det särskilda vuxenstudiestödet för arbetslösa, också kallat SVUXA, infördes första halvåret 1984, fördelades medlen till 13 län – de län som då hade de största arbetsmarknadspolitiska svårigheterna. Budgetåret 1984/85 däremot erhöll samtliga län del av stödet, men det fördelades ändå till viss del på arbetsmarknadsmässiga grunder.

Socialförsäkringsutskottets majoritet, som tillstyrker regeringens förslag i aktuell proposition i dess helhet, förutsätter dock att regeringen vid fördelningen av stödmedlen tar stor hänsyn till de regionala obalanserna på arbetsmarknadsområdet.

Utskottet förutsätter också att den arbetsmarknadsmässiga flexibiliteten i SVUXA består även efter den i betänkandet föreslagna finansiella omfördelningen, som innebär att medel överförs från arbetsmarknadsanslaget till vuxenutbildningsavgifterna. Utskottet tillstyrker denna omfördelning.

De moderata ledamöterna i utskottet har som ett litet inslag i partiets s. k. jakt på löntagares och andra mindre välbeställdas förmåner i en reservation yrkat avslag på propositionen. Detta sker också i konsekvens med moderaternas tidigare inställning till vuxenstudiestöden.

Herr talman! Jag yrkar avslag på moderatreservationen och bifall till utskottets hemställan.

Anf. 164 GULLAN LINDBLAD (m):

Herr talman! Jag skulle nog vilja att Ralf Lindström förklarar sig närmare när han påstår att vi moderater skulle bedriva något slags jakt på löntagare och andra mindre välbeställda.

Att bekämpa arbetslöshet handlar förvisso inte om att bevilja ett visst antal studietimmar för vuxna arbetslösa, utan den viktigaste åtgärden borde ändå vara att bereda människor arbete. Men det är bara att konstatera att socialdemokraterna fullständigt har misslyckats med att hålla sina vallöften från 1982, och de måste nu på allt sätt dölja arbetslösheten. Ett sätt är alltså SVUXA.

Jag har räknat fram att vi, med det beslut som fattas i kväll, har beviljat icke mindre än 250 milj. kr. i studiestöd, medel som enligt min mening skulle kunna användas för ändamål som är betydligt angelägnare. Exempelvis har vi i dag diskuterat medel till forskarutbildning och annat, som borde prioriteras.

Enligt moderat synsätt vore den allra viktigaste åtgärden att skapa riktiga jobb genom en näringsvänlig politik och genom avskaffandet av löntagarfonder och annat, som kanske inte hör till socialförsäkringsutskottets ämnesområden men som verkligen är ägnat att hjälpa de arbetslösa. När det gäller utbildning för vuxna arbetslösa förordar vi att denna skall ges inom arbetsmarknadsutbildningens ram.

Jag vill, som sagt, ha en förklaring från Ralf Lindström av vad han menar när han talar om moderaternas jakt på löntagare.

Anf. 165 RALF LINDSTRÖM (s):

Herr talman! Som ett litet exempel på denna s. k. jakt kan jag nämna att moderaterna i årets motion på det här området har föreslagit en sänkning med 50 milj. kr. av vuxenstudiestödsanslaget. Det är bara ett exempel bland många andra, men dem tycker jag inte att vi bör diskutera i kväll.

Anf. 166 GULLAN LINDBLAD (m):

Herr talman! Med hänvisning till vad jag tidigare sade om att det är viktigare att bereda människor arbete än att ge dem en mängd studiestöd och annat som döljer den reella arbetslösheten tycker jag att detta var ett dåligt exempel.

Det roar mig att läsa protokollet från den 9 december 1983, där Ralf Lindström säger följande:

”Vi är övertygade om att arbetsmarknadssituationen kommer att bli så mycket bättre att vi förmodligen inte kommer att behöva använda denna åtgärd mer.”

Ralf Lindström hade alltså en from förhoppning, som har visat sig bli ordentligt grusad. Vi har efter 1983 beviljat inte mindre än 200 milj. kr. ytterligare. Jag sade vid det tillfället att det skulle bli en permanent åtgärd för att dölja arbetslösheten, och så har också blivit fallet, vilket visas inte minst genom det beslut som skall fattas i kväll.

Anf. 167 RALF LINDSTRÖM (s):

Herr talman! Jag tror att jag vågar påstå att arbetsmarknadssituationen är betydligt bättre nu än då, vilket bevisas av att vi nu föreslår bara 50 milj. kr. för nästa budgetår. För det löpande budgetåret har det anslagits 150 milj. kr., så det är ju en ganska stor skillnad.

Anf. 168 GULLAN LINDBLAD (m):

Herr talman! Jag vill erinra om att arbetsmarknadssituationen i varje fall icke är bättre än den var under lågkonjunkturen 1982, vilket väl talar sitt alldeles tydliga språk, Ralf Lindström.

Nr 161

Tisdagen den
4 juni 1985

*Särskilt vuxen-
studiestöd för
arbetslösa*

Överläggningen var härmed avslutad.

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservationen av Nils Carlshamre m. fl. – bifölls med acklamation.

15 § Kammaren beslöt att förhandlingarna skulle fortsättas vid morgondagens sammanträde.

16 § Anf. 169 TREDJE VICE TALMANNEN:

På morgondagens föredragningslista upptas socialutskottets betänkande 27 främst bland två gånger bordlagda ärenden.

17 § Kammaren åtskildes kl. 23.41.

In fidem

TOM T:SON THYBLAD

/Solveig Gemert