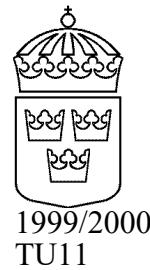


Trafikutskottets betänkande

1999/2000:TU11

Ändrad verksamhetsform för SJ m.m.



Sammanfattning

I detta betänkande behandlar utskottet främst vissa frågor om järnvägstrafik och om bolagisering av Statens järnvägar (SJ) enligt förslag i proposition 1999/2000:78 och motioner som väckts med anledning av propositionen.

Utskottet ställer sig bakom regeringens förslag till ändringar i villkoren för att bedriva trafik på statens spåranläggningar. Förslagen syftar bl.a. till att stärka ställningen gentemot SJ för av staten upphandlad interregional persontrafik. Dessutom ansluter sig utskottet till regeringens bedömning att samverkande trafikhuvudmän som bedriver trafik i angränsande län av administrativa skäl skall kunna få gemensam trafikeringsrätt.

Vidare godkänner utskottets regeringens förslag om att verksamheten i SJ skall ändras från affärsverk till ett eller flera aktiebolag. Riksdagen föreslås bemyndiga regeringen att genomföra ombildningen.

I betänkandet behandlas också ett avsnitt av propositionen, vari regeringen redogör för ett handlingsprogram i fjorton punkter som syftar till att stärka den svenska åkerinäringens konkurrensförutsättningar. Utskottet föreslår, med anledning av vissa motionsförslag, att riksdagen i ett tillkännagivande till regeringen betonar betydelsen av ett effektivt påföljdssystem.

Slutligen behandlas några motioner om yrkestrafik m.m. från den allmänna motionstiden 1999. Samtliga dessa yrkanden, som till största delen avser taxifrågor, avstyrks.

Till betänkandet har fogats 13 reservationer och 3 särskilda yttranden.

Propositionen

Regeringen (Näringsdepartementet) föreslår i proposition 1999/2000:78 att riksdagen

dels godkänner

1. att verksamheten i Statens järnvägar ändras från affärsverk till ett eller flera aktiebolag,

2. vad regeringen föreslår om villkoren för att bedriva järnvägstrafik på statens spåranläggningar,

dels bemyndigar regeringen

3. att genomföra ombildningen av Statens järnvägar till aktiebolag.

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen behandlas några transportpolitiska frågor av skiftande slag.

Statens järnvägar föreslås ombildas från affärsverk till aktiebolag för att bättre kunna fungera som en aktör som tillhandahåller järnvägstrafik.

Villkoren för att bedriva persontrafik på statens spåraneläggningar bör klarläggas i vissa hänseenden.

Slutligen rapporterar regeringen om det transport- och näringspolitiska program för svensk åkerinäring som regeringen nyligen beslutat om.

Motionerna

Motioner med anledning av propositionen

1999/2000:T11 av Kenth Skårvik m.fl. (fp) vari yrkas

1. att riksdagen beslutar om en avreglering av all järnvägstrafik inom Sverige,

2. att riksdagen uttalar att en ombildning av Statens järnvägar från affärsverk till aktiebolag skall ses som ett första led i en försäljning,

3. att riksdagen uttalar att Statens järnvägar skall koncentrera sig på sin kärnverksamhet,

4. att riksdagen, vid avslag på yrkandena 1–3, avslår proposition 1999/2000:78 i de delar som berör ombildning av Statens järnvägar från affärsverk till aktiebolag,

5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om villkoren för den svenska åkerinäringen.

1999/2000:T12 av Magnus Jacobsson m.fl. (kd) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en översyn av järnvägslagstiftningen,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om bolagisering av SJ,

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att hela järnvägen avregleras,

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om upphandling av lönsamma linjer,

5. att riksdagen beslutar att regeringen skall återkomma med förslag till konkurrensutsättning av persontrafiken på lönsamma järnvägslinjer,

1999/2000:T13 av Karin Svensson Smith m.fl. (v) vari yrkas

1. att riksdagen hos regeringen begär en utvärdering av den hittills genomförda avregleringen av tågtrafiken enligt vad som i motionen anförts,

2. att riksdagen beslutar att inga nya upphandlingar genomförs förrän ovannämnda konsekvensanalys genomförts och utredningen lagt fram sina förslag,

3. att riksdagen hos regeringen begär en utredning om konsekvenserna av en bolagisering av SJ enligt vad i motionen anförts,

4. att riksdagen avvaktar med beslut om eventuell bolagisering av SJ till resultatet av ovannämnda utredning finns att tillgå,

5. att riksdagen avslår regeringens förslag om ändringar i förordningen om statens spåranläggningar enligt vad i motionen anförts,

6. att riksdagen begär att regeringen i EU tar upp de frågor kring teknisk harmonisering som gör att enskilda länder kan införa kilometerskatt enligt vad i motionen anförts,

7. att riksdagen begär att regeringen ger Vägverket i uppdrag att genomföra regionala bärighetsplaner enligt vad som i motionen anförts,

8. att riksdagen hos regeringen begär ett förslag till förstärkt påföljdssystem med syfte att beivra trafikbrott,

9. att riksdagen hos regeringen begär ett förslag som innebär att bilinspektionens verksamhet säkerställs på en nivå som behövs för att nå nollvisionen,

10. att riksdagen hos regeringen begär ett förslag till omlastningsstöd enligt vad som i motionen anförts,

11. att riksdagen hos regeringen begär ett förslag till ändring av gällande lagstiftning med syfte att sänka maximivikter och maximilängder på lastbilssekipage.

1999/2000:T14 av Per-Richard Molén m.fl. (m) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om privatisering av SJ,

2. att riksdagen hos regeringen begär förslag om avskaffande av SJ:s trafikeringsrätt i enlighet med vad som anförts i motionen,

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om avtalstidernas längd,

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om trafikeringsrätten på bansträckor upphandlade före 2001,

5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om huvudmannaskap för befintliga lok och vagnar och konkurrensneutralitet vid anskaffning av rullande materiel,

6. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att särskilja SJ:s fastighetsinnehav från SJ-koncernen före bolagiseringen,

7. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om samordning av biljettförsäljning,

8. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om den svenska åkerinäringen.

1999/2000:T15 av Sven Bergström m.fl. (c) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om hur en stegvis övergång till konkurrensutsatt persontrafik på alla järnvägslinjer skall gå till,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om hur ägandet av stationer och övriga gemensamma funktioner skall utformas i framtiden.

Motioner från den allmänna motionstiden hösten 1999

1999/2000:T209 av Kenth Skårvik och Elver Jonsson (båda fp) vari yrkas

10. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om åkerinäringens situation.

1999/2000:T210 av Johnny Gylling m.fl. (kd) vari yrkas

9. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om åtgärder för att åkerinäringen skall få konkurrensneutralitet.

1999/2000:T412 av Ingvar Eriksson och Olle Lindström (båda m) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om svenska och utländska åkeriers likhet inför lagen,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att harmoniseringssträvandena på området snarast intensifieras.

1999/2000:T427 av Bengt Silfverstrand och Anders Karlsson (båda s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om samlade åtgärder för en reformerad och sanerad taxinäring.

1999/2000:T428 av Bengt Silfverstrand och Anders Karlsson (båda s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av åtgärder för att stärka konkurrens- och utvecklingsmöjligheterna för svensk åkerinäring.

1999/2000:T442 av Sylvia Lindgren (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om förtydligande av cabotageförordningen samt definiering av cabotage trafik tidsmässigt.

1999/2000:T449 av Inger Lundberg (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om uppgiftsskyldighet för taxiförare.

1999/2000:T453 av Karl Gustav Abramsson och Carin Lundberg (båda s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av åtgärder för att främja en sundare konkurrenssituation inom åkerinäringen.

1999/2000:T455 av Marie Granlund (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om möjlighet för polisen att begära utdrag ur taxametrar.

1999/2000:T457 av Sylvia Lindgren och Nils-Göran Holmqvist (båda s) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär en utredning om skärpta regler för att undvika ekonomisk brottslighet inom taxibranschen.

1999/2000:T459 av Sylvia Lindgren och Ronny Olander (båda s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om kör- och vilotidsregler inom taxibranschen.

1999/2000:T460 av Johnny Gylling (kd) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att driva en linje inom EU-arbetet som innebär att yrkesförarnas arbetstider blir mer humana för att därmed öka trafiksäkerheten,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att regeringen inom ramen för trafiksäkerhetsarbetet påtalar för de regionala organ som ansvarar för kollektivupphandlingen vikten av tydliga upphandlingskrav på god personalpolicy såsom vidareutveckling, säkerhetsutbildning, god tillgång till pauser och vilotid för förarna.

1999/2000:T465 av Viviann Gerdin och Sven Bergström (båda c) vari yrkas

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om likabehandling av åkare med avseende på arbetstids- och trafikregler oavsett vilket land de hör hemma i.

1999/2000:T466 av Per-Richard Molén m.fl. (m, kd, fp) vari yrkas

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om kontroll och sanktionsmöjligheter,

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att Sverige måste ta en aktivare roll i Europasamarbetet.

1999/2000:N273 av Per Westerberg m.fl. (m, kd, fp) vari yrkas

14. att riksdagen hos regeringen begär förslag av förenklat registreringsförfarande för biluthyrning i enlighet med vad som anförts i motionen.

1999/2000:Sk301 av Nils Fredrik Aurelius och Leif Carlson (båda m) vari yrkas

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av åtgärder för att den svenska åkerinringen inte skall missgynnas i konkurrensen om cabotagetrafiken i Sverige.

1999/2000:Sk304 av Berit Adolfsson och Inger René (båda m) vari yrkas

2. att riksdagen hos regeringen begär att den lämnar förslag för att utveckla och bevara en svensk åkerinäring med konkurrensneutralitet gentemot EU i enlighet med vad som anförts i motionen.

UTSKOTTET

1 Frågor om järnvägstrafik

1.1 Bakgrundsredovisning

1.1.1 Något om järnvägens framväxt och utveckling

Årtiondet efter det att världens första järnväg med lokdrift år 1825 öppnades för allmän trafik i England inleddes ett omfattande järnvägsbyggande i flera länder. Den första för allmän trafik upplåtta järnvägen i Sverige var den smalspåriga Frykstads Jernväg, som öppnades år 1849 men som under de första sex åren utnyttjade hästar som dragkraft. De första normalspåriga järnvägslinjerna med lokdrift togs i bruk år 1856. Det var dels de enskilda linjerna Nora–Ervalla och Ervalla–Örebro, dels de första statliga bandelarna Göteborg–Jonsered på Västra stambanan och Malmö–Lund på Södra stambanan.

Uppbyggandet av ett statligt järnvägsnät hade sin grund i ett riksdagsbeslut år 1854. Genom beslutet antogs vissa grundsatser. Dels skulle de s.k. stambanelinjerna bekostas, ägas och förvaltas av staten. Medel skulle beviljas så att arbetet med en stambana från Göteborg mot Stockholm och en annan från Malmö mot Jönköping genast skulle kunna påbörjas. Dels skulle ansvaret för byggande av mindre järnvägar eller bibanor ligga på privat företagsamhet. Dessutom beslöts att stambanornas exakta sträckningar skulle bestämmas först efter noggranna ekonomiska och topografiska undersökningar.

År 1855 tillkallade regeringen en kommitté för fortsatt utredning om stambanenätets planläggning. På grundval av kommitténs betänkande redovisade regeringen för 1856/58 års riksdag ett förslag till ett stambanesystem med fem stambanor. Dessa skulle samtliga ha Stockholm som utgångspunkt och i första hand dras genom bygder som saknade vattenvägar. Med anledning av regeringens förslag uttalade riksdagen att den inte önskade ta ställning till ett komplett bansystem utan föredrog att successivt bestämma vilka linjer som skulle byggas. Medel beviljades endast för Södra och Västra stambanorna. I enlighet med riksdagens beslut valde regeringen att i fortsättningen lägga fram de särskilda linjerna för riksdagens godkännande allteftersom byggnadsarbetena kunde påbörjas.

Under de följande åren drevs stambanebyggandet med kraft. Västra stambanan från Göteborg till Stockholm öppnades för trafik år 1862. Två år senare stod Södra stambanan mellan Malmö och Falköping färdig. År 1866 var den första delen av Norra stambanan, mellan Uppsala och Stockholm, färdigbyggd liksom bandelarna Laxå–Kristinehamn, Hallsberg–Örebro, Katrineholt–Norrköping och Charlottenberg–norska gränsen.

Efter en stagnation under några år kunde järnvägsbyggandet åter skjuta fart på 1870-talet. Östra stambanan öppnades för trafik år 1874 och Norra stambanan (till Storvik) togs i drift året därpå. Därmed var det stambanenät som ursprungligen planerats färdigbyggt. Men byggandet fortsatte. Sträckan Storvik–Ånge var färdig år 1881, tvärbanan Sundsvall–Storlien år 1886 och stambanan genom övre Norrland år 1894. Malmbanan Luleå–Gällivare, som byggts av ett engelskt företag, inlöstes av staten år 1891 och förlängdes senare till Riksgränsen. Inlandsbanan påbörjades år 1907 och stod färdig år 1937.

Under senare år har delar av det svenska järnvägsnätet blivit föremål för omfattande upprustningar. De enda mer betydande nybyggnationerna utgör Arlandabanan som togs i bruk år 1999 och Öresundsförbindelsen som öppnas för trafik sommaren 2000. Härutöver har beslut fattats om en ny järnvägsförbindelse mellan Nyland och Umeå, den s.k. Botniabanan.

Det statliga bannätet har förutom genom nybyggnation utökats genom inlösen av enskilda järnvägar. Efter riksdagens principbeslut i ärendet år 1939 har merparten av det enskilda järnvägsnätet införlivats med det statliga nätet.

1.1.2 Statens järnvägar – bakgrund och nuvarande situation

År 1855 fick överste Nils Ericson regeringens uppdrag att som chef för Statens järnvägsbyggnader svara för det statliga järnvägsnätets utbyggnad. År

1911 ombildades Statens järnvägsbyggnader till affärsverket Statens Järnvägar (SJ).

SJ:s huvuduppgift är, som framgår av verksinstruktionen (1988:626), att driva järnvägstrafik i Sverige. Verksamheten bedrivs i olika former, både som affärsverk och som bolag. Affärsverkskoncernen är operativt organiserad i fem marknadsorienterade sektorer:

- SJ resor
- SJ Cargo Group
- SJ Teknik
- SJ Fastigheter
- SJ Terminalproduktion

I SJ-koncernen ingår ett stort antal dotterbolag. Härutöver finns vissa stödenheter och koncernfunktioner.

Av SJ:s omsättning år 1999, totalt 14,9 miljarder kronor, kom ca 18 % från fjärtrafik med persontåg. Antalet anställda uppgick samma år till ca 15 000. De av SJ förvaltade tillgångarna, främst fordon och fastigheter, hade vid utgången av år 1999 ett bokfört värde av nästan 19 miljarder kronor.

1.1.3 Myndigheter och statliga bolag

Myndighetsutövning förekommer i olika organisationsformer. Den vanligaste formen är centrala ämbetsverk som är myndigheter direkt underställda regeringen och har ett rikstäckande verksamhetsområde. Vidare finns statliga myndigheter med ett geografiskt begränsat ansvarsområde, t.ex. länsstyrelser och länsarbetsnämnder. Så kallade uppdragsmyndigheter kännetecknas av att de finansierar sin verksamhet med taxor och avgifter. Det förekommer även blandformer, dvs. myndigheter som består av en myndighetsdel och en avgiftsfinansierad del, samt föreningar och stiftelser med offentligt rättsliga uppgifter.

Affärsverken är de myndigheter som har den största ekonomiska friheten. Gemensamt för dem är att de driver statlig affärsverksamhet i en särskild form som har sitt ursprung i 1911 års budgetreform. Reformen innebar att de verk som gavs ställning som affärsverk skulle tillämpa affärsbokföringsprincipen. Affärsverkens omslutning skulle inte redovisas över statsbudgeten. I stället skulle redovisningen endast avse överskott respektive underskott. Verken skulle med egna intäkter täcka sina kostnader inklusive avskrivningar och dessutom lämna avkastning på det statskapital som disponerades. Totalt har det funnits åtta affärsverk men av dessa har fem överförts i bolagsform, nämligen Affärsverket FFV år 1991, Domänverket och Statens vattenfallsverk år 1992, Televerket år 1993 och Postverket år 1994. Kvarvarande affärsverk är Luftfartsverket, Sjöfartsverket, Statens järnvägar (SJ) och Svenska kraftnät. Sistnämnda verk inrättades i samband med bolagiseringen av Statens vattenfallsverk.

Statlig verksamhet bedrivs också i bolagsform. Statens företagsportfölj – inklusive affärsverken – omfattar 59 företag med sammanlagt drygt 200 000 anställda och en samlad omsättning på ca 282 miljarder kronor.

Till grund för den bolagisering som ägde rum under första hälften av 1990-talet låg vissa principer som slogs fast i budgetpropositionen för år 1991 (prop. 1990/91:100, bil. 2). Där uttalades att ren konkurrensutsatt verksamhet inte borde bedrivas i myndighetsform utan i bolagsform. Dessutom borde man enligt regeringen alltid ställa sig frågan huruvida sådan verksamhet över huvud taget borde bedrivas i statlig regi. Liknande skrivningar återfinns i budgetpropositionen för år 1992 (prop. 1991/92:100 bil. 1). Samma år förelades riksdagen förslag om privatisering av sammanlagt 35 statligt ägda företag (prop. 1991/92:69).

Professor Lena Marcusson, som på uppdrag av Förvaltningspolitiska kommissionen utrett offentligrättsliga och andra juridiska aspekter av olika verksamhetsformer (SOU 1997:38), har sammanställt de argument som framförts för respektive mot en bolagisering av affärsverk.

För en bolagisering har följande motiv redovisats:

- De affärsverk som ansvarar för samhällets infrastruktur har kommit att arbeta på alltmer internationaliserade marknader med ökade inslag av konkurrens.
- Det har funnits behov av att tillskapa likvärdiga konkurrensvillkor och bättre möjlighet för affärsmässig drift.
- Friare former för lönesättning och personalrekrytering ökar förutsättningarna för att få kompetent personal.
- Styrelserna får ett mer direkt ansvar för investeringarna och deras finansiering.
- Också staten bör använda en internationellt välkänd företagsform.
- Det har funnits behov av att renodla roller och effektivisera beslutsfattandet.
- Bolagsformen ökar möjligheterna till samägande i konsortier och allianser.

Mot en bolagisering har anförts:

- Affärsverken har inte bara kommersiella uppgifter utan också viktiga samhällsuppgifter.
- Verksamheten har stort allmänt intresse.

Lena Marcussons genomgång av bolagiseringens rättsliga konsekvenser kan sammanfattas enligt följande.

I enlighet med regeringsformen kan *normgivningsmakten* delegeras till regeringen som i sin tur kan delegera till förvaltningsmyndighet eller till kommun. Däremot kan normgivningsmakten inte delegeras till privaträttsliga organ. Detta betyder att ett bolag inte kan utfärda regler som innefattar offentlig normgivning.

Förvaltningslagen reglerar förvaltningsmyndigheternas och domstolarnas *handläggning av ärenden*. För bolag som utför förvaltningsuppgifter krävs därmed särregleringar i en eller annan form. Många gånger kan det vara svårt att fastslå i vilken utsträckning förvaltningslagen är tillämplig.

För en myndighet gäller *offentlighetsprincipen*. Detta betyder att vem som helst har rätt att ta del av allmän handling som inte är sekretessbelagd, att anställda är tillförsäkrade yttrandefrihet (om inte sekretesslagen föreskriver

tystnadsplikt), att anställda har meddelarfrihet (bortsett från vad som gäller till följd av tystnadsplikt), att anställda åtnjuter meddelarskydd samt att myndighet inte får efterforska vem som lämnat viss uppgift. För bolag och andra privatsrättsliga subjekt gäller inte offentlighetsprincipen om det inte finns en särskild föreskrift som stadgar annorlunda. I bilaga till sekretesslagen finns en uppräknning av privatsrättsliga organ där offentlighetsprincipen skall tillämpas för viss, närmare angiven, verksamhet. Inom kommunikationsområdet gäller det exempelvis AB Svensk Bilprovning och Posten AB.

Myndighets beslut kan överklagas utan särskilt författningsstöd, om beslutet har personlig och ekonomisk effekt mot någon. *Rätt att överklaga beslut*, fattat av privatsrättsligt organ, förutsätter särskilt stöd i författning.

Justitiekanslerns tillsyn omfattar bl.a. statliga myndigheter och befattningshavare samt andra som är knutna till sådana myndigheter och som fullgör uppdrag i de statliga aktiebolagen.

JO:s tillsyn omfattar bl.a. tjänstemän och uppdragstagare i statliga affärsverk när de för verkens räkning fullgör uppdrag i aktiebolag där staten genom verken utövar ett bestämmande inflytande.

Riksdagens revisorer har rätt att granska all statlig verksamhet, även sådan som bedrivs i bolagsform. Men företagen är inte skyldiga att tillhandahålla handlingar.

Riksrevisionsverket får granska också sådan statlig verksamhet som bedrivs i bolagsform.

Vad gäller *personalens ställning* konstateras bl.a. att lagen om offentlig anställning inte gäller privatsrättslig verksamhet.

1.2 Villkoren för att bedriva järnvägstrafik på statens spåranläggningar

1.2.1 Gällande regler

Rätten att bedriva järnvägstrafik på statens spåranläggningar regleras i förordningen (1996:734) om statens spåranläggningar. Förordningen gäller de spåranläggningar som tillhör staten och som drivs och förvaltas av Banverket. Anläggningarna består av stomjärnvägar, länsjärnvägar och övriga järnvägar. Regeringen bestämmer vilka järnvägar som skall ingå i stornätet. Banverket fattar motsvarande beslut om vilka järnvägar som utgör länsjärnvägar respektive övriga järnvägar.

Beträffande godstrafik gäller enligt 16 § förordningen att spåranläggningarna, med vissa begränsningar, skall vara öppna för alla utövare med säte i Sverige.

Av 11 § förordningen framgår att SJ har trafikeringsrätten för persontrafik på stomjärnvägarna. Om det finns särskilda skäl får Tågtrafikledningen besluta att SJ i begränsad omfattning även får bedriva persontrafik på länsjärnvägarna. En trafik huvudman har trafikeringsrätten för persontrafik på länsjärnvägarna och för lokal och regional persontrafik på stomjärnvägarna inom länet (12 §). Regeringen får under vissa förutsättningar medge att huvudmannen får bedriva persontrafik på stomjärnvägar också i angränsande län. Om SJ eller trafik huvudmannen inte ansöker om tågläge på en järn-

vägsdel får Tågtrafikledningen besluta att annan får bedriva persontrafik på denna del (14 §). Den som har upphandlat persontrafik av staten har också trafikeringsrätt för denna trafik (16 §).

1.2.2 Regeringens förslag

I propositionen föreslås riksdagen godkänna vad regeringen föreslår om villkoren för att bedriva järnvägstrafik på statens spåranläggningar (yrkande 2). Förslaget i denna del omfattar dels två frågor som sammanhänger med SJ:s absoluta trafikeringsrätt för persontrafik på stomnätet, dels en fråga av mer administrativ natur, nämligen trafikeringsrätten för trafikhuvudmän som bedriver järnvägstrafik i angränsande län.

Stärkt ställning för av staten upphandlad interregional persontrafik

Regeringen konstaterar att SJ enligt nu gällande förordning alltid har trafikeringsrätt för persontrafik på stomnätet och med denna rätt bedriver sådan interregional persontrafik som kan ske på kommersiella grunder. Om det inte finns kommersiella förutsättningar kan SJ anmäla trafiken i fråga till staten för upphandling. Därvid får den som vinner upphandlingen trafikeringsrätt för den upphandlade trafiken. Men SJ:s absoluta trafikeringsrätt består, vilket ger SJ möjlighet dels att bedriva trafik som konkurrerar med den upphandlade trafiken, dels att återta trafikeringsrätten sedan avtalstiden för upphandlad trafik löpt ut genom att hävda att trafiken åter kan bedrivas på kommersiella grunder.

Enligt regeringens bedömning kan nämnda förhållanden minska nya aktörers benägenhet att göra satsningar inom järnvägssektorn. Eftersom erfarenheterna visar att reell konkurrens kan sänka statens upphandlingskostnader väsentligt anser regeringen att förordningen om statens spåranläggningar snarast bör ändras så att bestämmelserna bättre överensstämmer med dagens situation. Sammanfattningsvis finner regeringen dels att den upphandlade trafiken bör ges en starkare ställning i förhållande till SJ:s trafikeringsrätt, dels att staten bör få besluta om att trafik fortsatt skall upphandlas efter en avtalsperiod.

Gemensam trafikeringsrätt för samverkande trafikhuvudmän

Som framgår av bakgrundsredovisningen ovan kan regeringen med stöd av 12 § förordningen om statens spåranläggningar besluta att trafikhuvudmän får bedriva persontrafik på stomjärnvägar också i angränsande län. Regeringen anser att en gemensam trafikeringsrätt för samverkande trafikhuvudmän skulle förenkla den administrativa hanteringen och inte innebära vare sig någon reell utvidgning av trafikhuvudmännens trafikeringsrätt eller någon inskränkning i SJ:s trafikeringsrätt.

1.2.3 Översyn av järnvägslagstiftningen

I propositionen redovisar regeringen sin avsikt att ta initiativ till en översyn av den svenska järnvägslagstiftningen. Tre motiv anförs för en sådan översyn, nämligen dels den ökande konkurrensen inom den nationella järnvägstrafiken, dels det arbete som pågår inom EU samt dels den växande internationalisering av järnvägstrafiken som kan förväntas.

1.2.4 Vissa övriga frågor

Till grund för de i avsnitt 1.1.2 redovisade förslagen ligger bl.a. en skrivelse från Banverket till regeringen den 22 december 1999. Enligt regeringens mening bör vissa av verkets förslag till förändringar belysas ytterligare, varför de kommer att behandlas i ett senare sammanhang. Dessa förslag gäller att även annan än SJ skall ha rätt att bedriva persontrafik över Öresundsförbindelsen samt att också annan skall kunna få bedriva trafik på en sträcka om förutsättningarna för redan etablerad trafik inte nämnvärt förändras.

1.2.5 Motionsförslag

I motion T11 av Kenth Skårvik m.fl. (fp) föreslås riksdagen besluta om en avreglering av all järnvägstrafik inom Sverige (yrkande 1). Motionärerna anser att en fortsatt avreglering skulle ge stora fördelar. Erfarenheterna visar att trafikhuvudmännens upphandling har inneburit avsevärda kostnadsänkningar till nytta för såväl skattebetalarna som resenärerna. Nya operatörer har kunnat etablera sig och ett stelt monopolsystem har kunnat ersättas med flexibla och moderna företagsformer. Riksdagen bör nu gå längre än vad regeringen föreslår i propositionen och besluta om omedelbar avreglering av all persontrafik på järnväg.

Magnus Jacobsson m.fl. (kd) uttalar i motion T12 sitt stöd för regeringens planer på en översyn av järnvägslagstiftningen (yrkande 1). Utgångspunkten för översynen bör enligt motionärerna vara att hela järnvägsnätet skall konkurrensutsättas och att alla operatörer skall ha samma förutsättningar (yrkande 3). Vidare föreslås i motionen att regeringen skall utreda förutsättningarna för någon form av slottidsfördelning på de attraktivaste järnvägslinjerna. Ett sådant system skulle sannolikt leda till ökad konkurrens, ökat resande och ökat trafikutbud (yrkande 4). Även andra lösningar som leder till målet om en öppen konkurrens också på lönsamma järnvägslinjer bör belysas, anser motionärerna (yrkande 5).

I motion T13 av Karin Svensson Smith m.fl. (v) uttalar att järnvägsresandet måste öka om de nationella miljömålen och de transportpolitiska målen skall nås. Avregleringens hittillsvarande effekter pekar emellertid enligt motionärerna i en helt annan riktning. I England, som har den längsta erfarenheten av avreglering och privatisering, har det uppstått problem att samordna tidtabeller och taxor. Underhållet av banor och materiel har försämrats. De privata operatörerna underlåter att investera, eftersom kontraktstiderna är så

korta. Säkerheten och personalens arbetsvillkor har åsidosatts. Nu har den brittiska regeringen i ett försök till ”återreglering” föreslagit inrättandet av en ny järnvägsmyndighet, Strategic Rail Authority. Motionärerna föreslår, bl.a. med hänvisning till de engelska erfarenheterna, att eventuellt nya steg mot ökad avreglering av den svenska järnvägstrafiken föregås av en utvärdering av hittills vidtagna åtgärder, med avseende bl.a. på hur avregleringen har bidragit till att de transportpolitiska målen uppnås (yrkande 1). Inga nya upphandlingar bör företas förrän en sådan utredning utvärderat avregleringen och presenterat sina förslag (yrkande 2). Motionärerna anser att SJ skall ha fortsatt ensamrätt till stomlinjenätet och att detta inte skall konkurrensutsättas. I konsekvens härmed avstyrker de regeringens förslag om ändringar i förordningen om statens spåranläggningar (yrkande 5).

Per-Richard Molén m.fl. (m) framhåller i motion T14 att SJ:s absoluta trafikeringsrätt ger verket monopol på persontrafik på alla lönsamma järnvägslinjer. Med stöd av denna rätt kan SJ dels bedriva trafik som konkurrerar med upphandlad trafik, dels återta trafikeringsrätten sedan avtalstiden för upphandlad trafik löpt ut. I sammanhanget hänvisar motionärerna till regeringens beslut våren 1999 att kontraktstiden för upphandlingen av trafiken på Väst-kustbanan skulle inskränkas till ett år utan möjlighet till förlängning. Möjligheten för SJ att med automatik återfå trafikeringsrätten på de järnvägssträckor som upphandlats före år 2001 bör upphävas och trafiken prövas genom ny upphandling (yrkande 4). Enligt motionärerna går regeringen i propositionen inte tillräckligt långt vad gäller begränsningar av SJ:s trafikeringsrätt. SJ:s monopol bör avskaffas helt och konkurrensutsättningen omfatta även i dag lönsam järnvägstrafik. Regeringen bör snarast återkomma med förslag av sådan innebörd (yrkande 2). Avtalstiderna bör vara minst fem år med möjlighet till förlängning genom optionsavtal (yrkande 3).

Vidare anser motionärerna att regeringen korrekt analyserat vissa problem som den statligt upphandlade trafiken fört med sig, nämligen i fråga om biljettförsäljning och biljettsamordning. Men analysen bör följas av handling. Regeringen bör presentera principer och en tidsplan för hur dessa problem skall lösas (yrkande 7).

I motion T15 konstaterar Sven Bergström m.fl. (c) att svensk järnvägstrafik nu befinner sig i en brytningstid mellan det gamla monopolsystemet och ett nytt system med konkurrensutsatt järnvägstrafik. Centerpartiet säger sig bejaka den avreglering som ligger till grund för utvecklingen. Det är dock mycket viktigt att övergången sker på ett sådant sätt att trafikförsörjningen säkerställs i hela landet. Nuvarande regler ger SJ monopol på alla lönsamma järnvägslinjer. SJ kan också återta trafikeringsrätten till upphandlad trafik genom att hävda att trafiken kan bedrivas på kommersiella grunder. Möjligheten för SJ att på detta sätt ”plocka russin ur kakan” avskräcker självfallet andra aktörer från att göra satsningar. Motionärerna ifrågasätter om de av regeringen föreslagna förändringarna är tillräckliga för att skapa goda villkor för alla operatörer, inte bara SJ. Det är inte rimligt att SJ får fortsatt monopol på de lönsamma linjerna, särskilt inte efter det att SJ ombildats till bolag. Regeringen bör därför återkomma till riksdagen med ett nytt förslag till hur en stegvis övergång till konkurrensutsatt persontrafik på alla järnvägslinjer

skall åstadkommas. Övergången bör ske i sådan takt att alla aktörer på marknaden ges god tid att förbereda sig för den förändrade situationen samt på sådant sätt att en tillfredsställande trafikförsörjning i hela landet säkras (yrkande 1).

1.2.6 Utskottets ställningstagande

Inledning

Utskottet konstaterar inledningsvis att de institutionella förutsättningarna för järnvägstrafik sedan slutet av 1980-talet har förändrats i viktiga hänseenden.

Efter riksdagens trafikpolitiska beslut år 1988 (prop. 1987/88:50, bet. 1987/88:TU20, rskr. 1987/88:297) delades SJ upp i två myndigheter, ett affärsverk med uppgift att svara för trafiken och en central förvaltningsmyndighet, Banverket, med ansvar för drift och förvaltning av statens spåranläggningar. I enlighet med samma riksdagsbeslut delades järnvägsnätet upp i ett stamnät och ett länsjärnvägsnät.

År 1990 fick trafikhuvudmännen trafikeringsrätten på länsjärnvägarna och dessutom rätt att själva driva eller upphandla trafik. SJ fick ensamt trafikeringsrätten för persontrafik på stamnätet samt för godstrafik på hela järnvägsnätet. Samtidigt uttalades att SJ skulle driva sin verksamhet på företagsekonomiska grunder.

År 1992 beslutade riksdagen att angelägen interregional men olönsam persontrafik på stamnätet skulle kunna upphandlas i konkurrens (prop. 1991/92:130, bet. 1991/92:TU21, rskr. 1991/92:314).

År 1996 öppnades det statliga bannätet för konkurrens inom godstrafiken, dock med viss företrädesrätt för av SJ tidigare etablerad trafik på vissa sträckor med stora godsflöden (prop. 1995/96:92, bet. 1995/96:TU12, rskr. 1995/96:108). Ett antal mindre företag fick egen trafikeringsrätt. Samma år fick trafikhuvudmännen utökade rättigheter att bedriva persontrafik på stambanor inom sina respektive län. Funktionerna för trafikledning och spår fördelning fördes över från SJ till Banverket.

I samband med 1998 års transportpolitiska beslut (prop. 1997/98:56, bet. 1997/98:TU10, rskr. 1997/98:266) slogs fast att SJ:s företrädesrätt till redan disponerade tåglägen för godstrafik skulle behållas. Vidare skulle huvuddelen av det kapillära bannätet föras över till Banverket.

I slutet av år 1999 har EU:s transportministrar beslutat att marknaden för godstransporter skall öppnas på ett särskilt transeuropeiskt järnvägsnät.

Villkoren för att bedriva järnvägstrafik på statens spåranläggningar

Som regeringen anför har vissa av ovan redovisade förändringar inneburit en successivt ökande konkurrensutsättning av järnvägstrafiken. Detta har i sin tur lett till att det regelverk som styr ianspråktagandet av det statliga järnvägsnätet i vissa hänseenden blivit föråldrat. Till de mest akuta problemen hör, som redovisas i propositionen, hur SJ:s absoluta trafikeringsrätt skall förhålla sig till de trafikeringsrätter som tilldelats privata operatörer i samband med upphandling av icke lönsam interregional persontrafik. Utskottet

är ense med regeringen om det otillfredsställande i att SJ:s trafikeringsrätt består intakt samtidigt som en privat operatör efter upphandling fått trafikeringsrätt för viss trafik. Det är därför angeläget att reglerna snarast ses över med syftet att uppnå konkurrensneutralitet i detta hänseende.

Vidare delar utskottet regeringens betänkligheter mot att SJ med stöd av sin absoluta trafikeringsrätt med automatik skall kunna återta upphandlad trafik efter avtalstidens utgång, enbart med hänvisning till att trafiken åter kan bedrivas på kommersiell grund. Regeringen bör, som föreslås i propositionen, få rätt att besluta om att trafiken även fortsättningsvis skall upphandlas. Utskottet har heller ingen erinran mot regeringens förslag om att trafikhuvudmän, som i samverkan med andra trafikhuvudmän bedriver persontrafik på stomjärnvägar i angränsande län, av administrativa skäl skall kunna erhålla en gemensam trafikeringsrätt. Av ställningstagandet följer att utskottet avstyrker yrkande 5 i motion T13 (v) om avslag på regeringens förslag till ändringar i förordningen om statens spåranläggningar.

I propositionen redovisar regeringen sin avsikt att låta göra en översyn av den svenska järnvägs­lagstiftningen. Utskottet delar regeringens uppfattning att den ökande konkurrensen inom den nationella järnvägstrafiken, liksom också pågående EU-arbete och den växande internationaliseringen av järnvägstrafiken motiverar en sådan översyn. Utskottet förutsätter att den aviserade översynen av järnvägs­lagstiftningen kommer att inbegripa någon form av utvärdering av hittills vidtagna avregleringsåtgärder. Syftet med yrkande 1 i motion T13 (v) torde därmed bli tillgodosett utan någon särskild åtgärd från riksdagens sida, varför yrkandet avstyrks. Utskottet kan inte ställa sig bakom förslaget om stopp för nya upphandlingar innan en sådan utvärdering genomförs. Motion T13 (v) yrkande 2 avstyrks följaktligen.

Av propositionen framgår att regeringen avser att i ett senare sammanhang behandla vissa förslag om ytterligare avreglering som Banverket redovisat. Förslagen gäller bl.a. rätten att bedriva tågtrafik på stomjärnvägar som ingår i Öresunds­förbindelsen, förbud mot överlåtelse eller upplåtelse av trafikeringsrätt samt införande av möjlighet för annan att bedriva trafik på en sträcka om förutsättningarna för redan etablerad trafik inte nämnvärt förändras. Enligt vad utskottet erfarit fortsätter Banverket sin översyn. Även inom SJ förs diskussioner om hur konkurrensen inom persontrafiken skall kunna öka. Utskottet förutsätter att regeringen så snart det är möjligt lämnar riksdagen en samlad redogörelse för det översynsarbete som pågår inom bl.a. Regeringskansliet, Banverket och SJ.

Sammanfattningsvis tillstyrker utskottet regeringens förslag till ändring av villkoren för att bedriva järnvägstrafik på statens spåranläggningar och avstyrker motion T13 (v) yrkandena 1,2 och 5.

Fullständig avreglering av den svenska järnvägstrafiken

I motionerna T11 (fp), T12 (kd), T14 (m) och T15 (c) begärs att regeringen skall lägga fram förslag som syftar till fullständig avreglering av den svenska järnvägstrafiken. Partierna bakom motionerna synes dock skilja sig åt i synen

på hur fort en fullständig konkurrensutsättning skall genomföras. Sålunda föreslås i folkpartimotionen att riksdagen skall besluta om omedelbar avreglering av all persontrafik. I den kristdemokratiska motionen – liksom i den moderata motionen – krävs att regeringen skall återkomma med förslag till konkurrensutsättning av persontrafiken på de lönsamma järnvägslinjerna. Enligt det centerpartistiska förslaget bör avregleringen däremot ske stegvis och på ett sådant sätt att trafikförsörjningen tryggas i hela landet. Utskottet har i det föregående tillstyrkt vissa förslag som innebär att de privata operatörernas ställning i ett par hänseenden stärks i förhållande till SJ. Dessutom har utskottet ställt sig bakom regeringens planer på en översyn av järnvägs- lagstiftningen. Med dessa ställningstaganden har utskottet markerat sin uppfattning att en fortsatt konkurrensutsättning av den svenska järnvägstrafiken bör ske i kontrollerade former. Erfarenheter från andra håll i världen visar nämligen att en alltför snabb avregleringsprocess kan ge oönskade effekter, bl.a. i form av bristande samordning mellan operatörerna, försämrad punktlighet, eftersatt underhåll och ökade säkerhetsrisker. Utskottet vill också peka på att den konkurrensutsättning som hittills genomförts i Sverige vad gäller den interregionala persontrafiken inte varit helt problemfri. Det har sålunda visat sig svårt att få till stånd en nödvändig samordning av boknings- och biljettförsäljningssystemet, vilket medfört svårigheter för tågresenärerna. Vidare har det ännu inte varit möjligt på ett tillfredsställande sätt lösa problemen med tillgång till rullande materiel och utnyttjande av stationer och andra kringanläggningar. Det finns också exempel på att operatörer haft svårigheter att klara sina trafikåtaganden. Dessa problem har i hög grad samband med frågor som utskottet behandlar i följande avsnitt, nämligen bolagiseringen av SJ, fordonsförsörjningen inom järnvägssektorn samt tillgången till stationer och övriga gemensamma funktioner. Utskottet vill slutligen erinra om att det svenska järnvägssystemet sedan några år tillbaka är föremål för en kraftfull upprustning. Det är av största vikt att dessa satsningar kommer trafikanterna till godo i form av ett väl fungerande och samordnat trafikutbud som ger järnvägen den ställning inom det kollektiva resandet som är motiverad med hänsyn tagen till bl.a. järnvägens goda förutsättningar i fråga om framkomlighet, miljöpåverkan och energieffektivitet. Med det anförda avstyrks motionerna T11 (fp) yrkande 1, T12 (kd) yrkande 5, T14 (m) yrkande 2 och T15 (c) yrkande 1. Syftet med sistnämnda yrkande får dock anses tillgodosett.

Utskottet har tidigare i detta betänkande välkomnat regeringens avsikt att se över järnvägslagstiftningen. Med detta ställningstagande torde syftet med yrkande 1 i motion T12 (kd) bli tillgodosett utan något särskilt tillkännagivande från riksdagens sida. Yrkandet avstyrks följaktligen. Den aviserade översynen bör enligt utskottets mening bedrivas förutsättningslöst. Därmed kan utskottet inte ställa sig bakom yrkande 3 i motion T12 (kd), enligt vilket utgångspunkten för översynen bör vara en fullständig konkurrensutsättning av hela järnvägsnätet, varför yrkandet avstyrks.

Med hänsyn till att järnvägslagstiftningen skall bli föremål för översyn anser utskottet att förslaget i motion T12 (kd), om införande av någon form av slottidsfördelning för ökad konkurrens inom järnvägstrafiken, inte bör förän-

leda någon riksdagens åtgärd. Utskottet utesluter inte att denna fråga också kan bli föremål för överväganden i samband med att regeringen tar ställning till det ovan nämnda förslaget från Banverket om att också annan skall kunna få bedriva trafik på en sträcka om förutsättningarna för redan etablerad trafik inte nämnvärt förändras (jfr avsnitt 1.2.4). Yrkande 4 i motionen avstyrks följaktligen. I sammanhanget vill utskottet peka på att det i förordningen (1996:734) om statens spåranläggningar finns vissa regler om principer för banfördelning vilka påminner om det slottidssystem som tillämpas vid vissa flygplatser. Enligt dessa principer får sålunda företräde ges till viss, närmare angiven trafik, t.ex. trafik som utnyttjar ett tidigare tilldelat tågläge.

I budgetpropositionen för år 2000 (utgiftsområde 22) konstaterade regeringen att nuvarande korta avtalsperioder om ett år försvårar för nya operatörer att lämna anbud. Enligt regeringens uppfattning borde Rikstrafiken få rätt att teckna avtal om perioder upp till fem år fr.o.m. trafikåret 2001. I sitt av riksdagen godkända betänkande (bet. 1999/2000:TU1, rskr. 1999/2000:85) sade sig utskottet dela regeringens uppfattning att längre avtalsperioder borde eftersträvas. Utskottet vidhåller denna bedömning och avstyrker med hänvisning härtill motion T14 (m) yrkande 3.

Utskottet har tidigare i detta betänkande tillstyrkt regeringens förslag om ändring av villkoren för att bedriva järnvägstrafik på statens spåranläggningar. Regeringens förslag innebär bl.a. att SJ inte med automatik skall återfå trafikeringsrätten för tidigare upphandlad trafik. Enligt utskottets uppfattning bör det ankomma på regeringen att bedöma möjligheten och lämpligheten av att den föreslagna regelförändringen görs tillämplig på trafik upphandlad före år 2001. Med det anförda avstyrks motion T14 (m) yrkande 4.

Utskottet har ovan förutsatt att regeringen så snart det är möjligt lämnar riksdagen en samlad redogörelse för det översynsarbete som pågår inom bl.a. Regeringskansliet, Banverket och SJ. Utskottet utgår från att regeringens redovisning kommer att innefatta den i motion T14 (m) aktualiserade frågan om vilka åtgärder som vidtagits och planeras för att lösa problemet med samordning av bokning och biljettförsäljning. Något särskilt uttalande från riksdagens sida i denna fråga synes inte erforderligt. Yrkande 7 i nämnda motion avstyrks följaktligen.

Sammanfattningsvis avstyrker utskottet i detta avsnitt av betänkandet motionerna 1999/2000:T11 (fp) yrkande 1, 1999/2000:T12 (kd) yrkandena 1, 3, 4 och 5, 1999/2000:T14 (m) yrkandena 2–4 och 7 och 1999/2000:T15 (c) yrkande 1.

1.3 Ändrad verksamhetsform för Statens järnvägar

1.3.1 Regeringens förslag

Regeringen föreslår att riksdagen godkänner att Statens järnvägar ändras från affärsverk till ett eller flera aktiebolag (yrkande 1). Dessutom begär regeringen riksdagens bemyndigande att genomföra ombildningen av Statens järnvägar till aktiebolag (yrkande 3).

Som skäl för sina förslag anför regeringen att affärsverksformen, jämfört med aktiebolagsformen, kännetecknas av vissa generella begränsningar. Detta har sin bakgrund i regeringsformens bestämmelser om att statens medel inte får användas på annat sätt än riksdagen har bestämt. Sålunda skall ett affärsverks finansiering liksom dess investeringar ytterst beslutas av riksdagen. Vidare finns begränsningar vad gäller t.ex. bestämmelser om förvärv, försäljning av fast egendom samt förvärv, försäljning och bildande av dotterbolag m.m. Dessa begränsningar innebär att beslutsfattandet blir komplicerat och långdraget. Följden kan också bli att affärsverken inte strukturrationaliserar sina företag och fastigheter i nödvändig omfattning.

Genom 1988 års trafikpolitiska beslut (prop. 1987/88:50 bil. 1, bet. 1987/88:TU19, rskr. 1987/88:260) slogs fast att järnvägen skulle ges förutsättningar att spela en viktig roll som ett konkurrenskraftigt transportmedel. I detta syfte beslöts att ansvaret för investeringar i och underhåll av bannätet skulle skiljas från trafikverksamheten. Banverket tog ansvaret för infrastrukturen medan järnvägsnätet delades upp i ett stomnät, för vilket SJ fick trafikeringsrätten, och länsbanor, på vilka trafikhuvudmän skulle svara för persontrafiken. SJ fick ett renodlat ansvar för den affärsmässiga utvecklingen av trafiken. Företagsekonomiskt icke lönsam interregional trafik av regionalpolitisk betydelse skulle kunna upphandlas av staten.

Regeringen konstaterar att såväl järnvägspolitiken som järnvägssektorns organisation efter 1988 års trafikpolitiska beslut har förändrats i viktiga avseenden. Godstrafiken har avreglerats helt medan marknaden för persontransporter har avreglerats successivt. Detta betyder att SJ numera är utsatt för konkurrens inte bara från andra trafikslag utan även från andra järnvägsoperatörer. Dessutom kan numera all olönsam persontrafik upphandlas i konkurrens.

På den alltmer avreglerade järnvägsmarknaden möter SJ ökande konkurrens, framhåller regeringen. Konkurrenterna kommer från både svenska och utländska företag som samtliga har normala institutionella förutsättningar för sin verksamhet. Från år 2000 svarar SJ enligt propositionen för mindre än 40 % av det totala antalet inhemska tågresor. SJ:s andel av resandet, mätt i antalet personkilometer, beräknas uppgå till ca 70 %. Affärsverket möter också en ökande konkurrens från andra trafikslag, t.ex. flyg och busstrafik, verksamheter som nästan undantagslöst bedrivs i aktiebolagsform.

Den föreslagna ombildningen av SJ är, uttalar regeringen, en komplex uppgift. I sammanhanget viktiga frågor rör SJ:s fastighetsinnehav. En fungerande tågtrafik förutsätter bl.a. att samtliga operatörer har tillgång till stationer, järnvägsmark och andra gemensamma funktioner. En bolagisering bör därför ske på ett sätt som säkerställer operatörernas tillgång till och användning av dessa funktioner, samtidigt som de kommersiella utvecklingsmöjligheterna kan tas till vara. En annan fråga som enligt regeringens uppfattning behöver studeras och analyseras gäller värderingen av tillgångar och skulder som skall överföras från staten till aktiebolag. Regeringen avser att låta en särskild arbetsgrupp inventera och lägga fram förslag till lösningar på hur ombildningen skall genomföras. Om så visar sig erforderligt kommer regeringen att återkomma till riksdagen vid senare tillfälle. Sammanfattningsvis

bedömer regeringen att överföringen kan genomföras tidigast vid årsskiftet 2000–2001.

I propositionen anför regeringen att SJ i samband med bolagiseringen bör öka inriktningen på sin kärnverksamhet. Sådan verksamhet som inte bidrar till en utveckling av kärnverksamheten bör överlåtas på andra intressenter.

1.3.2 Motionsförslag

I motion T11 av Kenth Skårvik m.fl. (fp) föreslås riksdagen uttala att en ombildning av Statens järnvägar till aktiebolag skall ses som ett första led i en försäljning (yrkande 2). Riksdagen bör också uttala att SJ skall koncentrera sig på sin kärnverksamhet (yrkande 3). Slutligen föreslås att riksdagen, om den beslutar om avslag på dels nämnda två förslag, dels förslaget om en total avreglering av all järnvägstrafik (yrkande 1, behandlat i avsnitt 1.2), avslår propositionen i de delar som berör ombildning av SJ från affärsverk till aktiebolag (yrkande 4). Motionärerna anför som motiv för nu behandlade förslag att Folkpartiet är tveksamt till statliga bolag. Det staten äger skall styras demokratiskt samt med full öppenhet och insyn för medborgarna. Endast verksamhet som kan räknas till den absoluta kärnverksamheten eller som är motiverad av t.ex. socialpolitiska skäl bör få drivas i bolagsform. Utifrån dessa synpunkter vore det logiskt att Folkpartiet direkt avvisade ett förslag om bolagisering av SJ. Men, säger motionärerna, man måste också beakta järnvägssektorns roll i Sverige. I dag upplever järnvägen en renässans som ett energieffektivt och trafiksäkert transportsystem. Med hänsyn till att en fortsatt avreglering av järnvägstrafiken ger stora fördelar bör SJ genom ombildning till bolag ges bättre förutsättningar att fungera som operatör på en konkurrensutsatt marknad. Utan avreglering bör inte bolagiseringen genomföras. Och dessutom bör riksdagen klart uttala att bolagiseringen skall ses som ett första steg mot en försäljning. Slutligen bör verksamheter som inte tillhör SJ:s kärnverksamhet säljas ut.

I motion T12 av Magnus Jacobsson m.fl. (kd) tillstyrks förslaget om bolagisering av SJ. Åtgärden kommer att eliminera vissa av de konkurrensnackdelar som SJ hittills har haft gentemot privata operatörer. Men bolagiseringen måste genomföras på ett sådant sätt att SJ:s koncentration på kärnverksamheten förstärks. Det betyder att kringanläggningar som t.ex. stationer skall kunna användas av alla operatörer (yrkande 2).

I motion T13 begär Karin Svensson Smith m.fl. (v) en utredning om konsekvenserna av en bolagisering av SJ. Enligt motionärerna talar miljö, ekonomisk rättvisa, regional balans, trafiksäkerhet m.m. för att staten fortsatt skall ha ett stort inflytande över SJ. Järnvägstrafik bör betraktas som en samhällsservice och en samhällsnyttig företeelse. För att svenska folket och de folkvalda skall tillförsäkras ett fortsatt inflytande bör beslutet om en bolagisering skjutas upp och en opartisk konsekvensutredning tillsättas. Vid en sådan utredning bör bolagiseringens konsekvenser för bl.a. miljö, demokrati, glesbygdstrafik och det totala tågtrafikarbetet belysas (yrkandena 3 och 4).

Per-Richard Molén m.fl. (m) reser i motion T14 inte några invändningar mot regeringens förslag om en bolagisering av SJ. Motionärerna framhåller att Moderata samlingspartiet länge har arbetat i denna riktning men understryker samtidigt att berörda bolag bör privatiseras inom en inte alltför lång framtid (yrkande 1).

1.3.3 Utskottets ställningstagande

Bolagisering av SJ

I likhet med regeringen konstaterar utskottet att de institutionella förutsättningarna för järnvägstrafik sedan år 1988 har förändrats i viktiga hänseenden. Av redovisningen ovan (avsnitt 1.2.6) framgår bl.a. att SJ sedan år 1990 skall driva sin verksamhet på företagsekonomiska grunder. Vidare gäller i enlighet med ett beslut vid 1991/92 års riksdag att olönsam interregional persontrafik skall kunna upphandlas i konkurrens. Ett viktigt tredje steg mot ökad konkurrensutsättning togs år 1996 då stornätet öppnades för konkurrens inom godstrafiken.

Med den utveckling mot ökad konkurrens inom järnvägstrafiken som sålunda inletts och som kan förväntas fortsätta är det enligt utskottets mening naturligt att SJ ges samma institutionella förutsättningar att konkurrera som de privata operatörerna. Härvid kan, som regeringen anför, SJ:s ställning som affärsverk ses som en hämmande faktor, eftersom beslutsfattandet inom ett affärsverk generellt sett är mer komplicerat och långdraget än inom verksamhet som drivs i bolagsform.

I motion T13 (v) föreslås att bolagiseringsbeslutet skall skjutas upp i avvaktan på en utredning av bolagiseringens konsekvenser. Utskottet vill med anledning av yrkandet hänvisa till den ovan (avsnitt 1.1.3) återgivna sammanställning av argument för och emot bolagisering av statlig verksamhet samt av bolagiseringens rättsliga konsekvenser som gjorts inom ramen för Förvaltningspolitiska kommissionen. Utskottet finner att flertalet av de argument som där redovisats för en bolagisering är relevanta för SJ:s verksamhet. Sålunda finns det, som också regeringen anför, behov av att tillförsäkra SJ likvärdiga konkurrensvillkor och bättre möjlighet för affärsmässig drift. En annan fördel ligger däri att styrelsen, eller styrelserna, får ett mer direkt ansvar för investeringarna och deras finansiering. Ytterligare ett motiv som kan åberopas, och som till följd av järnvägstrafikens ökande internationalisering kan förväntas få ökad betydelse, är att också staten bör använda en internationellt välkänd företagsform. Av betydelse är också behovet av att renodla roller och att effektivisera beslutsfattandet.

Utskottet vill inte förneka att de argument som i debatten anförts mot en bolagisering av affärsverk kan tillmätas betydelse också när det gäller SJ. Men vid en samlad bedömning finner utskottet att argumenten för en bolagisering av SJ väger tyngre än motiven för en fortsatt drift i affärsverksform. Som regeringen anför torde – främst mot bakgrund av den utveckling av konkurrensen inom järnvägssektorn som inletts och som kan förväntas fortsätta – en ombildning av SJ till ett eller flera aktiebolag vara en nödvändig åtgärd, inte bara för att skapa jämlika konkurrensvillkor för trafikoperatörer-

na, utan också för att den samlade järnvägssektorn framgångsrikt skall kunna möta konkurrensen från andra trafikslag, t.ex. flyg och busstrafik. Riksdagen har tidigare beslutat om bolagisering av fem av de tidigare åtta affärsverken, bl.a. Televerket år 1993 och Postverket år 1994. Det finns därmed stora kunskaper om effekterna av att bolagisera statlig affärsverksamhet. Utskottet förutsätter att den arbetsgrupp som enligt regeringens planer skall tillsättas för att genomföra ombildningen av SJ tillvaratar tidigare vunna erfarenheter. Mot den angivna bakgrunden finner utskottet att yrkandena 3 och 4 i motion T13 (v) inte bör föranleda någon riksdagens åtgärd. Yrkandena avstyrks följaktligen. Även motion T11 (fp) yrkande 4 avstyrks.

Privatisering av Statens järnvägar

I övriga tre nu behandlade motioner tillstyrks regeringens förslag om bolagisering av SJ. Men i två av dem, T11 (fp) och T14 (m), föreslås riksdagen i samband med ett sådant beslut uttala sig för en kommande privatisering av verksamheten. Utskottet finner för sin del att prövningen av frågan om en eventuell privatisering av SJ-verksamhet bör anstå tills dess att bolagiseringsprocessen har slutförts. En viktig utgångspunkt härvidlag är, som regeringen anför, att det eller de bolag som bildas får en konkurrenskraftig kapitalstruktur och förutsättningar för en rimlig avkastning på rörelsekapitalet. Mot denna bakgrund anser utskottet att yrkande 2 i motion T11 (fp) och yrkande 1 i motion T14 (m) inte bör föranleda någon riksdagens åtgärd. Yrkandena avstyrks följaktligen.

Ökad inriktning på kärnverksamheten

I motionerna T11 (fp) och T12 (kd) uttalas att SJ i ökad grad bör inrikta sig på sin kärnverksamhet. Utskottet konstaterar med anledning av dessa uttalanden att SJ, i enlighet med statsmakternas intentioner, arbetar för en renodling av verksamheten. Processen har på senare tid tagit sig uttryck bl.a. i att SJ under år 1999 avvecklat sin färjeverksamhet och i början av innevarande år avyttrat AB Trafikrestauranger. Dessutom pågår ett arbete som syftar till en avveckling av intresseandelen i Royal Viking Hotel AB. Som regeringen anför i propositionen är en ökad fokusering på kärnverksamheten en viktig förutsättning för att SJ skall kunna ge kunderna en prisvärd service samtidigt som verksamheten ger en affärsmässig avkastning på insatt kapital. Det torde få ankomma på regeringen och den arbetsgrupp som regeringen skall tillsätta att närmare överväga på vilket sätt en ökad koncentration på trafikverksamheten skall åstadkommas. Med utskottets ställningstagande torde syftet med de yrkanden som tar upp frågan om fokusering på kärnverksamheten bli tillgodosett utan något särskilt ställningstagande från riksdagens sida. Yrkande 3 i motion T11 (fp) och yrkande 2 i motion T12 (kd) avstyrks därför.

1.4 Fordonsförsörjningen inom järnvägssektorn

1.4.1 Propositionen

I propositionen erinrar regeringen om att Utredningen om fordonsförsörjningen på järnvägsområdet i sitt betänkande (SOU 1999:87) föreslog att staten och trafikhuvudmännen skulle bilda ett vagnbolag. Bolagets uppgift skulle vara att samordna anskaffning av fordon samt att hyra ut fordon till operatörerna i den av staten upphandlade trafiken och i trafikhuvudmännens trafik.

Nu konstaterar regeringen att förutsättningarna har förändrats radikalt sedan Adtranz bildat ett vagnbolag, Transitio AB, i vilket ett antal trafikhuvudmän övertagit samtliga aktier. Därmed har enligt regeringen tillgången till fordon för trafikhuvudmännens trafik i allt väsentligt tryggats, utan något statligt engagemang.

Problemet med fordonsförsörjningen inom den av staten upphandlade interregionala persontrafiken har regeringen hittills sökt lösa genom att ålägga SJ att mot ersättning tillhandahålla annan operatör erforderlig materiel. Men regeringen anser det inte vara någon tillfredsställande situation att i princip endast en operatör äger den rullande materiel som används i den upphandlade trafiken. Därför avser regeringen att ge Rikstrafiken i uppdrag att utreda förutsättningarna för att på ett helt konkurrensneutralt sätt tillhandahålla rullande materiel för sådan trafik. Utgångspunkten för utredningen skall vara att materielen ägs eller hyrs och förvaltas av operatörerna. Det faktum att Rikstrafiken skall kunna ingå upphandlingsavtal om upp till fem år fr.o.m. trafikåret 2001 (prop. 1999/2000:1, bet. 1999/2000:TU1, rskr. 1999/2000:85) kommer inte att lösa de kortsiktiga problemen. Därför avser regeringen att under en övergångsperiod fortsatt ålägga SJ att mot ersättning tillhandahålla rullande materiel.

1.4.2 Motionsförslag

I motion T14 av Per-Richard Molén m.fl. (m) framhålls att konkurrensen inom järnvägstrafiken kommer att öka om fler operatörer får möjlighet att konkurrera på lika villkor. Tillgången till rullande materiel är härvid av strategisk betydelse. Med de korta avtalstider som hittills gällt har det för företag som vunnit en upphandling varit otänkbart att köpa eller hyra rullande materiel på en öppen marknad. Med något undantag har operatörerna hyrt in "överskottsmateriel" från SJ. Hyrespriserna har angivits av regeringens förhandlingsman och därmed varit lika för alla anbudsgivare. Men enligt motionärerna är det otillfredsställande att SJ, utan att närmare ange sitt självkostnadspris, erhåller en ersättning som med god marginal kan överstiga den verkliga kostnaden. Merparten av SJ:s vagnpark har finansierats med statskapital eller leasats genom internationella finansinstitut. Denna resurs, menar motionärerna, kan med fog anses vara en del av det samlade statskapitalet och bör därför på lika villkor kunna utnyttjas av alla som vill trafikera det svenska järnvägsnätet. För att misstanken om att en part gynnas skall undanröjas bör all rullande materiel som SJ i dag förfogar över samlas i en för alla gemensam resurs. Avrop ur och prissättning av denna resurs bör kunna ske

antingen genom en i förväg fastställd prislista eller genom ett anbudsförfarande. Om avtalstiderna för trafikupphandling förlängs kommer operatörerna att på sikt kunna köpa SJ:s materiel eller göra upphandlingar på den internationella järnvägsmarknaden. Ansvaret för genomgång och underhåll av materielen bör vila på operatören, om inte annat avtalats. Det bör ankomma på regeringen att närmare utreda hur huvudmannskapet för den föreslagna verksamheten skall utformas samt hur konkurrensneutraliteten skall garanteras (yrkande 5).

1.4.3 Utskottets ställningstagande

Upphandlingen av den icke lönsamma interregionala persontrafiken har hittills för statens räkning genomförts av Delegationen för köp av viss kollektivtrafik. I de avtal som delegationen ingått har stadgats att SJ skall upplåta fordon enligt den prissättning som SJ tillämpar internt, med visst procentuellt påslag för administrativa kostnader.

Som regeringen anför är det ingen bra lösning att i princip endast en operatör, SJ, äger den rullande materiel som används i den upphandlade trafiken. Vad SJ beträffar kan verket sägas hamna i konflikt mellan sina roller som trafikutövare respektive upplåtare av rullande materiel. Denna konflikt finns i dag och kan bli ännu mer uttalad om avtalstiderna för upphandling förlängs. För konkurrerande trafikföretag torde det vara svårt att bedöma om SJ:s prissättning är rimlig, eftersom företagen inte har tillgång till SJ:s interna kalkyler och då alternativa möjligheter till fordonsförsörjning ofta saknas. Också för den nya upphandlingsmyndigheten, Rikstrafiken, uppstår svårigheter att avgöra om de avtal som träffas är de för staten mest förmånliga. Problemet med konkurrensneutraliteten torde för övrigt också gälla fordonsunderhållet, för vilket de privata operatörerna i dag i hög grad är beroende av SJ:s resurser och prissättningsprinciper.

Mot den angivna bakgrunden är det enligt utskottets mening angeläget att Rikstrafiken finner en för alla berörda parter acceptabel lösning som innebär att rullande materiel på ett konkurrensneutralt sätt kan upplåtas till operatörer som bedriver av staten upphandlad interregional persontrafik. Frågans vikt motiverar att utredningen bedrivs skyndsamt. Med utskottets ställningstagande torde det huvudsakliga syftet med motion T14 (m) i nu behandlad del bli tillgodosett utan något särskilt tillkännagivande från riksdagens sida. Yrkande 5 i nämnda motion avstyrks följaktligen.

1.5 Stationer och övriga gemensamma funktioner

1.5.1 Regeringens bedömning

Enligt regeringens bedömning måste gemensamma anläggningar, främst stationer, betraktas som nyckelfunktioner i järnvägssystemet. Stationer och terminaler, eller i vart fall delar av dessa, används i dag för ändamål som är direkt relaterade till järnvägstrafiken. Det är väsentligt att dessa utrymmen även fortsättningsvis kan nyttjas för sådana ändamål och att de kan upplåtas till alla operatörer på ett konkurrensneutralt sätt. Detta får dock inte hindra en

kommersiell utveckling av fastigheterna genom att utrymmen som inte har direkt samband med järnvägstrafiken kan användas för andra verksamheter. Regeringen betonar att gällande skyddsföreskrifter skall följas i fråga om fastigheter som är statliga byggnadsminnen. Regeringen anser att frågan om tillgången till stationer och andra gemensamma funktioner bör analyseras ytterligare.

1.5.2 Motionsförslag

I motion T14 av Per-Richard Molén m.fl. (m) föreslås att SJ:s fastighetsinnehav skiljs ut från SJ-koncernen före bolagiseringen. Motionärerna anser att detta arbete skall påskyndas och att regeringen skall lägga fram en tidsplan för genomförandet (yrkande 6).

Enligt vad Sven Bergström m.fl. (c) framhåller i motion T15 måste olika gemensamma funktioner, främst stationer, betraktas som viktiga komponenter i järnvägssystemet. För närvarande har SJ kontrollen över dessa. Med en sådan ordning kan det bli svårt att uppnå rättvisa konkurrensvillkor. Det kan finnas anledning att eftersträva ett liknande system för stationer och andra gemensamma funktioner som det vi i dag har för spåranläggningarna. Regeringen bör återkomma med ett förslag till hur ägandet av stationer och övriga gemensamma funktioner skall utformas i framtiden (yrkande 2).

1.5.3 Utskottets ställningstagande

Tillgången till stationer och andra gemensamma funktioner

I likhet med regeringen anser utskottet att stationer och terminaler även fortsättningsvis i första hand skall användas för ändamål som är direkt relaterade till järnvägstrafiken och att sådana utrymmen skall upplåtas till alla operatörer på ett konkurrensneutralt sätt. Utskottet noterar att regeringen närmare kommer att analysera denna fråga. Därmed torde syftet med motion T15 (c) i behandlad del bli tillgodosett. Något särskilt ställningstagande från riksdagens sida torde inte krävas. Yrkande 2 i motionen avstyrks följaktligen.

SJ:s fastighetsinnehav

Med anledning av det moderata motionsyrkandet, att SJ:s fastigheter bör skiljas ut från SJ-koncernen före bolagiseringen, konstaterar utskottet att SJ:s samlade fastighetsinnehav i årsredovisningen för år 1999 upptagits till ett bokfört värde av 4,1 miljarder kronor. Detta motsvarar ca 22 % av SJ:s totala tillgångar. Utskottet bedömer att ett genomförande av motionsförslaget påtagligt skulle kunna minska SJ-koncernens substansvärde och väsentligt minska SJ:s möjligheter att överleva på en alltmer konkurrensutsatt marknad. Med hänsyn härtill är det enligt utskottets mening rimligt att riksdagen avvaktar regeringens analys av frågan om en avyttring av SJ:s fastighetsinnehav. Med det anförda avstyrks motion T14 (m) yrkande 6.

2 Ett transport- och näringspolitiskt program för svensk åkerinäring

2.1 Ärendet

Propositionen innehåller ett avslutande avsnitt med rubriken Ett transport- och näringspolitiskt program för svensk åkerinäring. Regeringen framhåller att den vill intensifiera arbetet med att skapa goda förutsättningar för en konkurrenskraftig svensk åkerinäring. Så skall ske genom att näringen ges långsiktigt hållbara förutsättningar och mer harmoniserade spelregler i förhållande till åkeriföretag i andra europeiska länder. Åtgärder skall vidtas inom ramen för ett handlingsprogram som redovisas i propositionen. Regeringen föreslår dock inte någon åtgärd från riksdagens sida med anledning av programmet.

Det som regeringen anför om programmet skall ses mot bakgrund av bl.a. ett riksdagsuttalande i maj 1998 med anledning av motionsyrkanden med krav på lagstiftning som skulle göra det möjligt att beslagta och förverka fordon för utländska medborgare i syfte att se till att de betalar böter för trafikbrott som de begått i Sverige. Enligt uttalandet (bet. 1997/98:JuU24 s. 18, rskr. 1997/98:228) borde frågan om indrivning av böter vid trafikbrott ses över, bl.a. i ett EU-perspektiv. Det är av trafiksäkerhetsskäl angeläget, betonades det, att det finns ett effektivt påföljdssystem även för utländska fordonsförare. Regeringen borde därför låta utreda frågan.

I sammanhanget bör också nämnas att utskottet i sitt av riksdagen godkända betänkande 1998/99:TU10, från våren 1999, avstyrkte ett flertal motionsyrkanden om den svenska åkerinäringens konkurrensförutsättningar med hänvisning främst till det nämnda riksdagsuttalandet om en utredning av frågan. Även hösten 1999, under den allmänna motionstiden, väcktes ett flertal motioner i samma ämne. Dessa har ännu inte behandlats av riksdagen. Ytterligare motionsyrkanden har nu väckts med anledning av propositionen.

2.2 Inledning

Godstransporterna på väg utgör enligt propositionen en dominerande del av godstransportmarknaden. År 1997 stod vägtransporter för 55 % av det inrikes godsarbetet i Sverige mätt i tonkilometer. Åkeriverksamheten är följaktligen en central beståndsdel i den svenska transportnäringen. År 1997 fanns i Sverige 12 323 åkerier med 35 527 svenskregistrerade fordon (över 3,5 ton). Ungefär 55 % av åkerierna var s.k. enbilsföretag. Cirka 50 000 personer uppges vara direkt sysselsatta i svenska åkeriföretag.

De senaste sex åren har – framhålls det vidare i propositionen – de svenska åkerier som utför internationella transporter, och som tidigare varit verksamma på en hårt reglerad marknad, blivit aktörer på en gemensam transportmarknad, där de konkurrerar fullt ut med övriga EU-länders åkare. Den 1 juli 1998 konkurrensutsattes även inrikestrafiken i medlemsstaterna genom att cabotage (inrikes transport med ett utomlands registrerat fordon) i princip släpptes fritt inom EU. Även bilateralt med länderna utanför EU har marknaderna öppnats under 1990-talet, utom vad gäller cabotage och tredje-

landstrafik (transport mellan två länder med fordon registrerat i ett tredje land), med i princip fri trafik med t.ex. Polen och baltstaterna. En ökande andel av transporter inom, till och från Sverige utförs nu av åkerier som är etablerade i andra länder.

Utskottet refererar i det följande först motionsyrkandena från den allmänna motionstiden i höstas. Därefter återges handlingsprogrammet i sammandrag och refereras motionsyrkandena med anledning av propositionen, innan utskottet redovisar sitt ställningstagande.

2.3 Motionsförslag från den allmänna motionstiden hösten 1999

I motion T466 av Per-Richard Molén m.fl. (m, kd, fp) framhålls att den nya situationen för den svenska åkerinäringen kräver att den ges möjlighet att konkurrera på likvärdiga villkor. Även om det finns ett gemensamt regelverk inom EU, så har nationella bestämmelser alltså stor betydelse. Det finns därmed skillnader i konkurrensförutsättningarna som framför allt de inom utrikestrafiken verksamma åkerierna utsätts för. Skillnaderna drabbar inte bara åkerierna utan även sysselsättningen, miljön, trafiksäkerheten och samhällsekonomi i stort. I utrikestrafiken har många arbetstillfällen försvunnit. Miljön påverkas negativt genom att de utländska fordonen som trafikerar Sverige inte har samma krav på sig att tanka den miljövänligare och dyrare miljöklass-1-diesel som tillhandahålls i Sverige. Vidare försämras trafiksäkerheten genom att utländska fordon i betydligt högre grad än svenska bryter mot trafikregler. Därtill kommer att staten förlorar skattemedel genom att fordonen tankar utomlands, att brott mot regler inte beivras samt att vägavgifterna är svåra att kontrollera. Statistik visar att utländska fordon bryter tre gånger så ofta som svenska mot trafikregler om t.ex. kör- och vilotider. Samtidigt kan sanktionerna endast i undantagsfall verkställas. Vid trafikkontroller bör böter kunna drivas in på plats – alternativt bör fordonet stoppas för vidare färd till dess böterna betalas. Det systemet tillämpas i de flesta andra länder.

Motionärerna betonar avslutningsvis att transportnäringen i högre grad än andra branscher består av mobila produktionsmedel. Likvärdiga villkor betyder därför mycket för konkurrenskraften, och Sverige bör spela en mer aktiv roll i EU-samarbetet för att harmonisera villkoren.

I motion T210 av Johnny Gylling m.fl. (kd) framhålls att studier som gjorts av åkerinäringens villkor entydigt visar att svenska åkare är ca 20 % dyrare än omvärldens. Det finns också, betonar motionärerna, stora inslag av oseriös konkurrens. För att polisen skall kunna ta krafttag mot trafikbrotten behövs resurser men också att regeringen förstärker påföljdssystemet.

I motion T209 av Kenth Skårvik och Elver Jonsson (båda fp) framhålls att det finns all anledning att uppmärksamma de svenska åkeriernas situation. Deras kostnadsläge är mycket högre än i de flesta andra konkurrentländer. Det är därför angeläget att åtgärder vidtas för att sänka kostnaderna för åkerinäringen så att den blir mer konkurrensförmålig mot omvärlden.

Enligt motion T465 av Viviann Gerdin och Sven Bergström (båda c) har den nya situationen – att svenska åkerier inte kan konkurrera på lika villkor med utländska åkerier – blivit ett stort problem. Motionärerna framhåller att regeringen år 1998 fick i uppdrag att effektivisera påföljdssystemet mot utländska åkerier som bryter mot svenska lagar. Det är angeläget, betonar motionärerna, att åkare med avseende på arbetstids- och trafikregler behandlas lika, oavsett vilket land de hör hemma i.

I motion T428 av Bengt Silfverstrand och Anders Karlsson (båda s) begärs skyndsamma åtgärder i syfte att stärka den svenska åkerinäringens internationella konkurrenskraft. Motionärerna anför i huvudsak samma skäl som i motion T466 av Per-Richard Molén m.fl. (m) och i de övriga motionsyrkanden som refereras här ovan. Nu finns, betonar motionärerna, allt utredningsmaterial i fråga om kostnadsstrukturen och konkurrenssituationen på regeringens bord. Regeringens åtgärder bör omfatta samhällsekonomin i stort, skattevillkor (vägavgifter, momsindrivning etc.) miljö, trafiksäkerhet och efterlevnad av det nationella och internationella regelverket.

Även i motion T412 av Ingvar Eriksson och Olle Lindstöm (båda m) åberopas i huvudsak samma skäl som i motion T466 (m, kd, fp) för yrkanden om åtgärder i syfte att stärka den svenska åkerinäringens konkurrenskraft. Likhet inför lagen för svenska och utländska åkerier är, betonar motionärerna, en förutsättning för konkurrensneutralitet mellan dem och för ökad trafiksäkerhet.

I motion T442 av Sylvia Lindgren (s) framhålls att avsikten med det fria cabotaget var att främja rationella transporter genom att minska tomtransporterna inom EU. Transportörer etablerade i annan medlemsstat skulle med det fria cabotaget få möjlighet att åta sig returtransporter även om dessa utfördes som inrikestransporter i annat medlemsland i EU. Detta ger bättre transportekonomi och en bättre miljö, då antalet vägtransporter kan minska. Cabotagetransporter är därför till sin karaktär av tillfällig art. Avsikten med det fria cabotaget är inte att utländska åkerier skall utföra varaktig linjetrafik i andra medlemsstater utan verksamheten skall vara tillfällig. EU-bestämmelserna i ämnet innehåller emellertid ingen definition av vad som menas med ”tillfällig”. Kommissionen har också meddelat att man inte avser ta fram någon definition och framhållit att innebörden vid tvist får avgöras av EG-domstolen. Rättsläget är således oklart. Den omständigheten samt den svenska utlänningslagstiftningens utformning har medfört att mindre seriösa utländska åkeriföretag här bedriver reguljär inrikes transportverksamhet i strid med syftet med det fria cabotaget. Oreglerad och okontrollerad cabotagetrafik utgör – betonar motionären – ett incitament till ekonomisk brottslighet som undandrar medlemsstaterna skatte- och avgiftsintäkter. Det är därför angeläget att EU-bestämmelserna förtydligas och att innebörden av ”tillfällig” i cabotagesammanhang definieras i dessa bestämmelser. En rimlig cabotagerätt bör inte gälla längre än vad som kan anses vara skälig tid för tredje-landstrafik genom Sverige.

I motion Sk301 av Nils Fredrik Aurelius och Leif Carlsson (båda m) framhålls att den fria cabotagetrafiken har medfört att svenska åkerier hamnat i en

orimlig konkurrenssituation. Trafiken i fråga syftar till en bättre konkurrens för konsumenternas bästa, men om inte myndigheterna klarar av den nödvändiga övervakningen sker inte konkurrensen mellan svenska och utländska åkerier på samma villkor.

I motion T453 av Karl Gustav Abrahamsson och Carin Lundberg (båda s) framhålls att regeringen skyndsamt bör ta initiativ till en rejäl genomgång tillsammans med företrädare för branschen för att komma till rätta med den i dag pågående snedvridningen av konkurrensen inom åkerinäringen.

I motion Sk304 av Berit Adolfsson och Inger René (båda m) framhålls att regeringen bör lämna sådana förslag om att utveckla och bevara svensk åkerinäring som säkerställer konkurrensneutralitet gentemot EU.

2.4 Regeringens handlingsprogram

Regeringen framhåller att den, efter överläggningar med företrädare för Biltrafikens Arbetsgivareförbund, Transportarbetareförbundet och Svenska åkeriförbundet, har beslutat att intensifiera arbetet med att skapa goda förutsättningar för en konkurrenskraftig svensk åkerinäring genom att ge den långsiktigt hållbara förutsättningar och mera harmoniserade spelregler i förhållande till åkeriföretag i andra europeiska länder.

Inom Regeringskansliet tillsattes i september 1999 – framhålls det i propositionen – en arbetsgrupp med förträdare för Justitie-, Finans- och Näringsdepartementen med uppgift att ta fram ett närings- och transportpolitiskt program för åkerinäringen på kort och lång sikt. Regeringen beslöt den 17 februari 2000 att ställa sig bakom ett program i 14 punkter som redovisas i propositionen. Programmet återges i det följande i förkortad form.

2.4.1 Fortsatt analys i arbetsgrupp tillsammans med näringen

En gemensam analys- och arbetsgrupp skall skyndsamt tillskapas med företrädare för åkerinäringen och Regeringskansliet. Gruppens uppgift blir att noga följa utvecklingen och att vid behov ta initiativ till och lämna förslag på lämpliga åtgärder för att påverka utvecklingen i en för svensk åkerinäring positiv riktning.

2.4.2 Ökad samverkan för effektiv myndighetskontroll av tung trafik

Regeringen avser att inom kort uppdra åt Vägverket att tillsammans med andra berörda myndigheter och näringslivsföreträdare utreda och komma med förslag till hur kontrollverksamheten av trafiklagstiftningen m.m. kan utvecklas och förändras för att åstadkomma en laglig trafik med sunda konkurrensförutsättningar för alla aktörer. I uppdraget kommer att ingå att ge förslag till ett förbättrat uppföljnings- och statistikunderlag för överlastkontrollen, att öppna kanaler och utveckla rutiner för samarbete mellan berörda myndigheter i olika länder och att utveckla vägledning för hur olika trafikförseelser skall påverka innehav av trafik tillstånd. Möjligheterna att ta emot

betalning för böter och överlastavgift direkt på platsen och att hindra fortsatt färd bör vidare utredas inom ramen för gällande lagstiftning.

2.4.3 Schengenavtalet och ökat polissamarbete för harmoniserad kontroll

En bötespåföljd som bestämts i Sverige kan i dag verkställas inom Norden med stöd av den s.k. nordiska verkställighetslagen (1963:193). Däremot föreligger verkställighetssvårigheter i förhållande till utomnordiska medborgare. Konkurrensfördelar kan som en följd härav uppkomma för utländska företagare. Inom ramen för Schengensamarbetet har man år 1999 tagit fram en trafikbrottskonvention. Den innebär för Sveriges del att bötesstraff kommer att kunna verkställas mot utomnordiska medborgare inom Schengenområdet. Även ålägganden att betala parkeringsavgifter kommer att kunna verkställas, vilket innebär en utvidgning av det nordiska verkställighetssamarbetet. Eftersom konventionen skall ratificeras, kommer den emellertid inte att träda i kraft förrän tidigast år 2005.

Den nämnda konventionen, arbete som pågår inom EU om ömsesidigt erkännande av domstolsavgöranden samt ett nyligen träffat polissamarbetsavtal med Danmark innebär att verkställighetssvårigheterna i fråga om utomnordiska medborgare inom EU i huvudsak kommer att kunna avhjälpas. Allt eftersom unionen utvidgas kommer de regler det är fråga om att gälla för de nya medlemsstaterna.

2.4.4 EU-arbetet – harmonisering i centrum

Harmoniseringsarbetet inom EU måste fortsätta med full kraft för att den gemensamma transportmarknaden skall utvecklas på rimligt sätt. Arbetet är dock långsiktigt och måste ske i många steg, eftersom förutsättningarna ännu skiljer sig avsevärt mellan medlemsstaterna. Sverige har dock som allmän målsättning att bedriva ett aktivt EU-arbete till gagn för svenska företag och medborgare men också för unionens utveckling. Åtgärder för en mer rättvisande prissättning på transporter är en prioriterad uppgift. En harmonisering av principerna för avgifter inom transportsektorn torde på sikt vara nödvändig och bör bidra till att ge svensk åkerinäring långsiktigt hållbara förutsättningar.

Ett annat prioriterat arbetsområde med direkt koppling till åkeribranschen är åtgärder för att åstadkomma en rättvis konkurrenssituation genom utformande av gemensamma regelverk för yrkesmässig trafik och en harmoniserad tillämpning av dessa. Inom EU bereds nu frågor såsom harmonisering av helgförbud för tung trafik samt arbetstider för chaufförer, men också det initiativ som Sverige tagit tillsammans med kommissionen vad gäller harmonisering av tillämpningen av EU:s regler om kör- och vilotider.

Sverige bedriver i EU också ett pådrivande arbete på trafiksäkerhets- och miljöområdena.

2.4.5 Utredning om framtida vägtrafikbeskattning för långsiktigt hållbara lösningar

Kostnadsansvar för tung trafik kan baseras på både fasta skatter såsom fordonsskatt och (som fallet nu är för svenska fordon) vägavgift samt rörliga skatter såsom bränsleskatt och kilometerskatt. En utredning bör snarast till sättas för att göra en samlad översyn av trafikbeskattningsfrågorna för tunga fordon, inklusive frågor om fordonsskatten. Utredningen bör via proposition och riksdagsbeslut leda till att nya regler träder i kraft vid årsskiftet 2002/2003.

2.4.6 Kompetensutveckling – att göra en stark svensk sida starkare

Åkeribranschens företrädare har pekat på behov av stöd i syfte att underlätta omställningar och strukturförändringar i branschen för att möta de snabba förändringarna i omvärlden. Regeringen finner det angeläget att den svenska transportnäringens kompetensnivå, som ofta framhållits som en fördel vid konkurrensjämförelser, kan bibehållas även i framtiden. Ett led i regeringens arbete med kompetensutveckling rör Europeiska socialfonden (ESF), en av EU:s strukturfonder. Fonden har till uppgift att förebygga och bekämpa arbetslöshet samt att utveckla de mänskliga resurserna och den sociala integrationen på arbetsmarknaden i syfte att främja en hög sysselsättningsnivå, jämställdhet mellan män och kvinnor, en hållbar utveckling samt ekonomisk och social sammanhållning. Stöd från fonden kan således vara av betydelse även för åkerinäringen. Regeringen har till EG-kommissionen anmält ett förslag om användning av medel från fonden. Förslaget skall bli föremål för förhandling mellan Sverige och kommissionen. Beslut förväntas senare i vår.

2.4.7 Brister i vägavgiftslagen rättas till

Åkeribranschens företrädare har påtalat flera problem med tillämpningen av lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon. Lagen infördes bl.a. i syfte att möjliggöra att ett utländskt åkeri betalar för användning av det svenska vägnätet och att därmed ge svenska åkare mer likvärdiga konkurrensvillkor, jämfört med åkare från andra länder.

Regeringen instämmer i de synpunkter som framförts angående bristerna i vägavgiftslagen och kommer snarast att initiera de lagtekniska förändringar som föreslagits.

2.4.8 Solvenskraven i yrkestrafiklagstiftningen preciseras

Den nya yrkestrafiklagstiftningen, som gäller sedan den 1 oktober 1998, innebär bl.a. skärpta krav på företagets solvens vid etablering eller vid utökning av det antal fordon som ett trafiktillstånd omfattar. Åkeribranschen har påpekat att några tillämpningsföreskrifter för dessa bestämmelser ännu inte har utfärdats och att det därför finns risk för att olika tillståndsmyndigheter gör olika tolkningar.

Regeringen delar branschens uppfattning att tillämpningsföreskrifter behövs och räknar med att behovet blir tillgodosett senare i år.

2.4.9 Kvalitetssäkring, miljö- och trafiksäkerhetsarbete – målet är världsklass

Inom svensk åkerinäring har stora insatser gjorts avseende utveckling av kvalitetssäkringssystem för miljöpåverkan och trafiksäkerhet m.m. Sverige kan i dag på flera omåden sägas vara världsledande i fråga om framför allt miljöanpassade godstransportlösningar. Regeringen stöder åkerinäringen i denna viktiga utveckling. Det behövs kontinuerlig vidareutbildning och tydliga signaler från företagsledningen om att trafiksäkerhet och miljöanpassning är minst lika viktigt som leverans i rätt tid. Syftet är att göra transportkvalitet till ett konkurrensmedel och en del av företagets affärsidé. Målet bör vara att svensk transportnäring skall profileras och även i framtiden vara i världsklass vad gäller kvalitetssäkring och miljövänlighet och trafiksäkerhet. Vägverket har regeringens uppdrag att stödja och utveckla kvalitetssäkringssystemet inom vägtrafiksystemet. Regeringen avser att följa detta arbete noga.

2.4.10 FoU för framtidens åkeribransch

Forskning och utveckling skall stärka den svenska åkerinäringens konkurrenskraft. För att diskutera prioriteringar inom området och dra slutsatser om lämpliga insatser avser Näringsdepartementet att bjuda in företrädare för åkerinäringen och Kommunikationsforskningsberedningen m.fl. till överläggningar.

2.4.11 Statistik för bättre beslutsunderlag

Statistik och annat underlag som krävs bl.a. för att följa åkerinäringens utveckling och för att bedöma beskattningens inverkan på näringens konkurrenssituation är för närvarande bristfälliga. En förbättring av underlaget är önskvärd.

2.4.12 Företags- och personbeskattning – generella åtgärder som påverkar branschen

Riksdagen har nyligen, på förslag av regeringen, beslutat om flera åtgärder inom företagsskatteområdet som förbättrar företagsklimatet i Sverige. Dessa generella åtgärder kommer också företagen inom åkerinäringen till del.

För inkomståret 2001 gäller ökade möjligheter att göra avsättningar till periodiseringsfond. Riksdagen har vidare beslutat avskaffa flertalet av de s.k. stoppreglerna som tillämpas för fåmansföretag från år 2000. Regeringen har också beslutat om direktiv till en utredning (dir. 1999:72) för översyn av de s.k. 3:12-reglerna, som utgör ett särskilt system för beskattning av aktiva ägare i fåmansbolag, med inriktning att förbättra de skattemässiga villkoren för expansion och investeringar.

2.4.13 Särskilda insatser för småföretagare

Målet för regeringens näringspolitik är att främja tillväxt inom näringslivet och därmed sysselsättningen. Statens insatser för att främja utveckling och tillväxt i små och medelstora företag är föremål för en översyn. Syftet med denna är bl.a. att så långt som möjligt undvika överlappning mellan olika insatser, att se över möjligheterna till samordning, att öka effektiviteten i insatserna för att underlätta för småföretagen samt säkerställa att insatserna inte snedvrider konkurrensen. Utredningens förslag, som för närvarande bereds inom Regeringskansliet, syftar till att förbättra företagsklimatet och därmed åkerinäringens villkor. Regeringen avser att lämna förslag om näringspolitiska insatser för små och medelstora företag under hösten 2000.

Arbetet med regelförenkling för småföretagare är ett annat viktigt arbetsområde. Den 1 februari 1999 trädde förordningen (1998:1820) om särskild konsekvensanalys av reglers effekter för små företags villkor i kraft. Enligt förordningen skall en myndighet som överväger nya eller förändrade regler så tidigt som möjligt göra en problem- och konsekvensanalys med avseende på reglernas effekter på små företags villkor. Regelverken för åkerinäringen uppmärksammas inom ramen för pågående förenklingsarbete.

2.4.14 Godstransportdelegationen får i uppdrag att utforma en näringspolitisk strategi för transportnäringen

Godstransportdelegationen har till uppgift att öka samverkan mellan gods-transportsystemets aktörer och staten samt att förtydliga statens roll i detta system. I delegationen finns företrädare för stat och näringsliv, bl. a. Svenska åkeriförbundet. Godstransportdelegationen har i uppdrag att till den 1 juli 2001 utarbeta en samlad godstransportstrategi. Regeringen avser att i tilläggsdirektiv ge delegationen i uppdrag att i strategin också ta med en näringspolitisk strategi för de svenska transportföretagen. Strategin bör omfatta riktlinjer för såväl nationellt som internationellt arbete, samverkansformer etc.

2.5 Motionsförslag väckta med anledning av propositionen

I motion T11 av Kenth Skårvik m.fl. (fp) framhålls att det är angeläget att åtgärder vidtas skyndsamt för att ge bättre villkor för åkerinäringen. Det gäller enligt motionärerna att se till att de svenska åkarnas kostnadsläge inte är högre än EU-snittet. Detta kan uppnås om Folkpartiets politik för fler jobb genom företag genomförs. Speciellt viktigt är det att arbetsgivaravgifterna kan sänkas. Av största betydelse är också att det svenska vägnätet håller en sådan standard i hela landet att åkerinäringen inte tvingas låta sina fordon stå stilla under flera veckor varje år, främst i tjällossningsperioden.

I motion T13 av Karin Svensson Smith m.fl. (v) framhålls att Vänsterpartiet instämmer i regeringens önskan om att vilja medverka i arbetet för en livskraftig svensk åkerinäring. Motionärerna säger sig därför vilja bidra med några kompletterande förslag till programmet. Förslagen omfattas av sex yrkanden och innebär i korthet

- att regeringen bör verka för beslut i EU om harmonisering av vissa utrustningskrav för tunga lastbilar i syfte att möjliggöra ett återinförande av kilometerskatten (yrkande 6),
- att regeringen bör uppdraga åt Vägverkets regionkontor att tillsammans med åkerinäringen ta fram regionala bärighetsplaner med inriktningen att begränsa tung lastbilstrafik på vissa mindre vägar (yrkande 7),
- att regeringen bör återkomma till riksdagen med ett förslag till förstärkt påföljdssystem i syfte att beivra trafikbrott (yrkande 8),
- att regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag om bilinspektionens verksamhet (och därmed antalet flygande besiktningar) som behövs för en effektiv kontroll av trafikbestämmelsernas efterlevnad och för att nollvisionen skall kunna nås (yrkande 9),
- att regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag om ett nytt ekonomiskt omlastningsstöd, finansierat genom en miljöavgift på dieselbränsle med 50 öre per liter, till de transportköpare som nyttjar kombitrafik (yrkande 10),
- att regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag till ändring av gällande lagstiftning i syfte att sänka maximalt tillåtna vikter på och längder av lastbilskipage till nivåer som harmoniserar med dem som eljest gäller inom EU (yrkande 11).

Per-Richard Molén m.fl. (m) framhåller i motion T14 att Moderata samlingspartiet länge har hävdade att åkerinäringen behöver snabba beslut och åtgärder – inte det innehållslösa handlingsprogram som regeringen nu levererat. Motionärerna hänvisar till en flerpartimotion från den allmänna motionstiden hösten 1999 som de medverkat till – den i det föregående refererade motionen T466 (m, kd, fp) yrkandena 3 och 4 – och det däri framlagda fyrapunktsprogrammet. Programmet syftar till sänkta och konkurrenskraftiga skatter, enklare regler i enlighet med Småföretagsdelegationens förslag, förbättrade kontroll- och sanktionsmöjligheter samt en aktivare svensk roll i Europasamarbetet.

2.6 Utskottets ställningstagande

Utskottet delar regeringens och motionärernas uppfattning om vikten av att Sverige har en konkurrenskraftig åkerinäring. Det är därför även enligt utskottets uppfattning angeläget att man söker ge näringen långsiktigt hållbara förutsättningar och mer harmoniserade spelregler i förhållande till åkeriföretag i andra europeiska länder. Det handlingsprogram som regeringen redovisar i proposition 1999/2000:78 innebär en rad åtgärder på kort och längre sikt i detta syfte.

Effektivt påföljdssystem

Som utskottet framhållit inledningsvis (avsnitt 2.1 ovan) uttalade riksdagen våren 1998 (bet. 1997/98:JuU24 s. 18, rskr. 1997/98:228) att det av trafiksäkerhetsskäl är angeläget att det finns ett effektivt påföljdssystem även för utländska fordonsförare. Uttalandet gjordes med anledning av motionsyrkan-

den med krav på lagstiftning som skulle göra det möjligt att beslagta och förverka fordon för utländska medborgare i syfte att se till att de betalar böter för trafikbrott som de begått i Sverige. Frågan om indrivning av böter vid trafikbrott borde enligt uttalandet ses över, bl.a. i ett EU-perspektiv, genom att regeringen lät utreda den.

Trafikutskottet, för sin del, ansluter sig självfallet till uppfattningen att trafiksäkerhetsskäl gör det angeläget att det finns ett effektivt påföljdssystem även för utländska fordonsförare. Utskottet vill tillägga – och stryka under – att även intresset av konkurrensneutralitet mellan svenska och utländska åkerier talar för att påföljdssystemet är lika effektivt för utländska förare som för svenska.

Synpunkter på påföljdssystemet återfinns i ett flertal motioner, både de som väcktes i höstas, under den allmänna motionstiden, och de som väckts nu, med anledning av propositionen. Utskottet kan konstatera att dessa i allt väsentligt är av samma slag som föranledde det nämnda riksdagsuttalandet våren 1998. Det genomgående temat, nu som då, är att en svensk åkare kan få sitt fordon beslagtaget och tvingas betala tiotusentals kronor i böter utomlands för en förseelse, medan motsvarande förseelse i Sverige kan passera näst intill obemärkt då det är en utländsk åkare som gör sig skyldig till den. Påföljdssystemet behöver därför enligt dessa motioner förstärkas för att främja en ökad konkurrensneutralitet mellan svenska och utländska åkerier. Rätt att indriva böter vid vägkanten samt beslag av fordon måste, framhålls det, ingå i polisens arsenal av åtgärder, om inte svenska åkerier skall diskrimineras i förhållande till utländska.

Utskottet vill också för sin del understryka vikten av att åtgärder vidtas, så snabbt som möjligt, i syfte att åstadkomma ett effektivt påföljdssystem även för utländska fordonsförare.

Regeringen har numera, enligt vad utskottet erfarit, beslutat om det i handlingsprogrammet aviserade uppdraget åt Vägverket att tillsammans med andra berörda myndigheter och näringslivsföreträdare ”utreda och komma med förslag till hur kontrollverksamheten av trafiklagstiftningen m.m. kan utvecklas och förändras för att åstadkomma en laglig trafik med sunda konkurrensförutsättningar för alla aktörer oberoende av nationalitet.” Utskottet välkomnar utredningen och noterar att Vägverket har instruerats att redovisa uppdraget senast den 31 oktober 2000. Det är enligt utskottets mening angeläget att den utsatta tiden hålls och att förslag till ändrad lagstiftning, som utredningsarbetet, eller handlingsprogrammet i övrigt, kan leda till föreläggs riksdagen så snart som möjligt.

Vad utskottet nu anfört om ett effektivt påföljdssystem bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Detta ställningstagande innebär att syftet med ett flertal motionsyrkanden torde få anses helt eller delvis tillgodosett. De motioner det gäller är T13 (v) yrkande 8, T210 (kd) yrkande 9, T412 (m), T453 (s), T465 (c) yrkande 3, T466 (m, kd, fp) yrkande 3 och Sk301 (m) yrkande 2.

Handlingsprogrammet i övrigt

Utskottet finner det värdefullt att regeringen intensifierar sitt arbete med att främja en livskraftig svensk åkerinäring så att det inte bara omfattar ett effektivare påföljdssystem utan också en rad andra åtgärder i fråga om t.ex. vägtrafikbeskattning, kompetensutveckling inom näringen, kvalitetssäkring av transporter för miljöhänsyn och trafiksäkerhet, forskning och utveckling, företags- och personbeskattning samt särskilda insatser för småföretagare.

Utskottet anser att resultat av detta arbete bör avvaktas och är därför inte berett att nu föreslå någon riksdagens åtgärd i fråga om övriga motionsyrkanden med syfte att stärka den svenska åkerinäringens konkurrensförutsättningar i förhållande till utländska åkerier. Därför avstyrker utskottet motionerna T11 (fp) yrkande 5, T13 (v) yrkandena 6–7 och 9–11, T14 (m) yrkande 8, T209 (fp) yrkande 10, T428 (s), T442 (s), T466 (m, kd, fp) yrkande 4 samt Sk304 (m) yrkande 2.

3 Vissa andra yrkestrafikfrågor m.m.

Utskottet övergår nu till att behandla nio motionsyrkanden från den allmänna motionstiden hösten 1999, vilka främst avser vissa andra yrkestrafikfrågor än åkerinäringens konkurrenssituation. Sex av dessa yrkanden gäller taxifrågor, medan två yrkanden avser arbetsvillkoren för bussförare. Det nionde yrkandet avser slopande av nuvarande krav på tillstånd för rätt att bedriva biluthyrningsrörelse. Behandlingen av den sistnämnda frågan i detta sammanhang skall ses mot bakgrund av att författningsregleringen av biluthyrningen har stora likheter med den som gäller enligt yrkestrafiklagstiftningen.

3.1 Åtgärder för en reformerad taxinäring

I motion T427 av Bengt Silfverstrand och Anders Karlsson (båda s) framhålls att avregleringen av taxinäringen har skapat fler problem än den löst. Branschen präglas, säger motionärerna, av en kraftig överetablering, dålig arbetsmiljö, ökande trafiksäkerhetsproblem på grund av undermåligt vagnparksunderhåll, svag lönsamhet som hänger samman med illojal konkurrens och en omfattande ekonomisk brottlighet. För branschens fortlevnad och för återställandet av en sund konkurrens vill motionärerna i första hand i varje län ha till stånd beställningscentraler – med obligatorisk anslutning av tillståndshavare – och yrkestrafiknämnder. Beställningscentralerna skall vara utrustade med en trafikledningsfunktion som garanterar god tillgänglighet. Yrkestrafiknämndens uppgift skall vara att legitimera beställningscentraler, tillståndshavare och förare samt att återkalla legitimationer, svara för utbildning och fortbildning, fastställa handlingsplaner för förhindrande av överetablering och att fastställa bötesbelopp för förseelser. Motionärerna framhåller också att våld eller hot om våld mot taxichaufförer utgör ett växande problem. För att komma till rätta med det krävs bl.a. möjlighet till videoövervakning i taxifordon. Krafttag behövs också mot fusk och kriminalitet inom taxibranschen. I sammanhanget framhålls att svarttaxiverksamheten, dvs. den

olagliga yrkesmässiga trafiken med taxibilar, utgör ett växande problem som måste åtgärdas.

Utskottets ställningstagande

Frågan om obligatorisk anslutning till en beställningscentral behandlas i 1998 års taxiutrednings betänkande Kundvänligare taxi (SOU 1999:60). Utredningen anser att anslutning till en beställningscentral bör vara frivillig också i fortsättningen. Utvecklingen i branschen går enligt utredningen mot bättre kvalitet och service, och alltfler åkare ansluter sig i eget intresse till beställningscentraler. Branschen har därmed fått en sundare inriktning. Obligatorisk anslutning skulle kunna äventyra den positiva frivilliga utvecklingen.

Utredningen betonar emellertid att taxiverksamheten – även om den fått en sundare inriktning – behöver förbättras i vissa avseenden. Det främsta problemet är förekomsten av oredovisade intäkter samt svart arbetskraft och den snedvridna konkurrens som följer härav. För att komma till rätta med fuskets föreslår utredningen bl.a. att informationen från taxametrarna skall tas till vara och sparas vid särskilda tömningscentraler. Materialet skall hanteras så att enskilda åkare inte skall kunna manipulera det. Det skall enligt utredningen införas krav på att åkaren regelbundet tömmer taxametern vid tömningscentralerna.

Utskottet har i tidigare av riksdagen godkända betänkanden, senast 1998/99:TU10, avstyrkt motionsyrkanden om inrättande av regionala yrkestrafiknämnder. Utskottet har inte ändrat uppfattning i frågan och vill tillägga att en sådan etableringskontroll, som motionärerna förordar såsom en uppgift för nämnderna, inte är förenlig med 1988 års riksdagsbeslut om avreglering av taxinäringen. Utskottet anser att det beslutet skall stå fast.

Justitieministern besvarade i september 1999 en fråga av Gunnel Wallin (c) om övervakningskameror i taxibilar. Därvid framhöll hon bl.a. att regeringen kunde komma att ta upp frågan om behovet av att i lag särskilt reglera möjligheten till kameraövervakning i taxibilar så snart det fanns ett lagkraftvunnet ställningstagande från domstol i den frågan med tillämpning av lagen (1998:150) om allmän kameraövervakning. Regeringsrätten väntas, enligt vad utskottet erfarit, i juni i år meddela dom i ett från Kammarrätten i Stockholm överklagat mål som gäller tillstånd till kameraövervakning i en taxibil. Utskottet anser att regeringens åtgärder med anledning av Regeringsrättens dom bör avvaktas.

Näringsministern har nyligen som svar på en fråga av Kjell Eldensjö (kd) framhållit att han ser mycket allvarligt på den olagliga taxiverksamhet som förekommer. Han erinrade därvid om att straffet för olaga yrkesmässig trafik i och med ikraftträdandet av den nya yrkestrafiklagen (1998:490) skärptes till fängelse i högst ett år (från tidigare högst sex månader). Straffskärpningen är en viktig signal, betonade näringsministern, om att det är fråga om ett samhällsproblem som det är angeläget att bekämpa.

Näringsministern framhöll också att mycket arbete görs på fältet för att komma åt den olagliga taxiverksamheten. Som exempel härpå angav ministern bl.a. att i samband med razzior som gjorts på senare tid har också

information delats ut till presumtiva resenärer för att varna för de stora risker som är förenade med att låta sig transporteras av en person som inte har undergått den rigorösa prövning som görs vid en ansökan om att få bedriva yrkesmässig trafik. Näringsministern fann med hänvisning till det sagda att några regler inte behövde införas. Utskottet finner för sin del inte skäl att nu göra någon annan bedömning.

Beredning med anledning av Taxiutredningens betänkande pågår inom Regeringskansliet. I avvaktan på de förslag som kan komma att underställas riksdagen till följd av beredningen och med hänvisning till vad utskottet nu anfört avstyrks motion T427 (s).

3.2 Skärpta regler för att undvika ekonomisk brottslighet inom taxibranschen

Enligt motion T457 av Sylvia Lindgren och Nils-Göran Holmqvist (båda s) bör regeringen sätta till en utredning om skärpta regler för att undvika ekonomisk brottslighet inom taxibranschen. Motionärerna vill att man skärper de regler som gäller för företag som plomberar taxametrar, att taxameterinformation klassas som bokföringsmaterial, att tömda uppgifter från taxametrar sparas på samma sätt som bokföringsmaterial i övrigt samt att myndigheterna, vid kontroll av taxifordon, skall ha rätt att från taxametern ta ut kopia på rapporter med ekonomisk information utan att misstanke om brott skall behöva föreligga. Sådana rapporter bör kunna användas, säger motionärerna, i myndigheternas samverkan med varandra för att begränsa den ekonomiska brottsligheten inom taxibranschen.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill erinra om att alla näringsidkare, således även taxiåkare, är bokföringsskyldiga enligt bokföringslagen (1976:125). Vidare har Vägverket meddelat mycket detaljerade föreskrifter om hur en taxameter skall vara konstruerad och om de uppgifter en körpassrapport från taxametern bör innehålla. I föreskrifterna stadgas också att körpassrapport skall vara så utformad att den kan utgöra räkenskapsmaterial enligt bokföringslagen. Plomberingsföretagen står under tillsyn av Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (SWEDAC). Utskottet förutsätter att styrelsen ser till att de regler som gäller för plomberingsföretagen är ändamålsenliga.

Med det anförda finner utskottet syftet med motion T457 (s) till väsentlig del tillgodosett. Därför, och i avvaktan på beredningen av Taxiutredningens förslag om tömningscentraler för taxametrar, anser utskottet att riksdagen bör lämna motionen utan åtgärd. Den avstyrks följaktligen.

3.3 Utdrag ur taxametrar

I motion T455 av Marie Granlund (s) framhålls att det förekommer en omfattande ekonomisk brottslighet inom taxinäringen. Bekämpningen av denna brottslighet har försvårats på grund av de numera minskade möjligheterna för

polisen att begära utdrag ur taxametrar. Till och med år 1997 var det möjligt för polisen att vid flygande inspektioner begära utdrag från taxametrar. Från och med år 1998 är detta emellertid inte möjligt, säger motionären, eftersom förfarandet i fråga numera betraktas som beslag. Motionären vill att polisen snarast möjligt återigen skall få möjlighet att vid flygande inspektion begära taxameterutdrag och rätt att överlämna utdraget till en skattemyndighet.

Utskottets ställningstagande

Vägverkets bestämmelser i ämnet ändrades med verkan från den 1 augusti 1997 så att en taxiförare inte längre skulle vara skyldig att ”på anmodan överlämna utskrift av taxameterens registrerade data under minst det senaste dygnet till bilinspektör eller polisman.” Ändringen skedde, enligt vad utskottet inhämtat, mot bakgrund av ett uttalande av JO i april 1996 om tillämpning av bestämmelserna om beslag i 27 kap. rättegångsbalken vid kontroll av taxameteruppgifter (JO:s ämbetsberättelse 1996/97 s. 84–86). Vägverket införde i stället följande nu gällande föreskrift: ”Kopia av körpassrapporter avseende de två senaste körpassen skall på begäran visas upp för polisman eller bilinspektör”. Skyldigheten att ”överlämna” har således ersatts med en skyldighet att ”visa upp”. Om polisman eller bilinspektören, vid granskning av en uppvisad körpassrapport, finner omständigheter som kan motivera ett beslag av rapporten kan han eller hon anmäla detta för t.ex. en åklagare som kan besluta om beslag.

Utskottet förutsätter att den av motionären behandlade frågan uppmärksammas i samband med beredningen av Taxiutredningens betänkande. Om utredningens förslag angående tömningscentraler för taxametrar skulle genomföras, torde syftet med motionärens önskemål bli helt tillgodosett.

Med hänvisning till det anförda och i avvaktan på regeringens förslag med anledning av det nämnda utredningsbetänkandet, finner utskottet inte någon riksdagens åtgärd påkallad med anledning av motion T455 (s). Motionen avstyrks följaktligen.

3.4 Uppgiftsskyldighet för taxiförare

I motion T449 av Inger Lundberg (s) framhålls att taxiföretag, som drivs som enskild firma, av kontrollskäl skall redovisa namn, adress och personnummer på de kvitton som lämnas till kunderna. Det ligger i både taxibranschens och det allmännas intresse att möjligheterna till kontroll är goda – betonar motionären – men i en bransch där det förekommer att förare blir utsatta för övergrepp och hämndaktioner är det olyckligt om adressen till den enskilde föraren lämnas ut slentrianmässigt. Motionären vill att berörda myndigheter i samråd med taxibranschen skall söka finna en annan form för kontroll av respektive företags identitet än kravet på att namn och privatadress lämnas ut.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill framhålla att den adress som anges på kvittot inte behöver vara en gatuadress. En postboxadress torde också kunna godtas. Taxikunder, liksom kunder hos varje annan näringsidkare, synes utskottet ha ett berättigat intresse av att veta namnet på den person man har att göra med. Utskottet kan därför inte ställa sig bakom motionärens förslag i sin helhet och avstyrker motionen.

3.5 Kör- och vilotidsregler för taxibranschen

Motion T459 av Sylvia Lindgren och Ronny Olander (båda s) gäller kör- och vilotidsregler för taxibranschen. Motionären säger att Sverige saknar sådana regler och att detta innebär ett problem inte bara för trafiksäkerheten utan även för förarens arbetsmiljö. Motionärerna vill att likvärdiga kör- och vilotidsregler skall gälla för taxitrafik som för övrig yrkesmässig trafik.

Utskottets ställningstagande

Förordningen (1994:1297) om vilotider vid vissa vägtransporter gäller för vissa vägtransporter med fordon under 3,5 tons vikt, bl.a. taxibilar. I förordningen finns bestämmelser om dygnsvila och om skyldighet för föraren att fortlöpande göra anteckningar i en tidbok om tiden för dygnsvilan m.m.

Den kör- och vilotidsreglering som gäller för transporter med bilar över 3,5 tons vikt återfinns främst i EG-bestämmelser som har direkt effekt i EU:s medlemsstater. Bestämmelserna innebär bl.a. att färdskrivare skall finnas installerade på fordonen för att möjliggöra myndighetskontroll av att bestämmelserna om kör- och vilotider efterlevs.

Mot krav på att dessa EG-bestämmelser skall gälla även för taxitrafiken kan bl.a. invändas att en långtradarchaufför normalt kör långa sträckor utan uppehåll, medan en taxichaufför däremot i regel kör ett flertal korta sträckor med möjlighet till viss vila mellan körningarna. Utskottet anser att den nämnda förordningen av år 1994 bör fortsätta att gälla och avstyrker motion T459 (s).

3.6 Bussförarens arbetsförhållanden

Motion T460 av Johnny Gylling (kd) gäller arbetsvillkoren för bussförare. Motionären hänvisar till ett arbete som pågår inom EU i syfte ”att införa hälso- och säkerhetsrelaterade minimiregler för arbetstidens förläggning vid vägtransporter och förbättra trafiksäkerheten”. Motionären vill (yrkande 1) att Sverige i EU-arbetet skall driva en linje som innebär att yrkesförarnas arbetstider blir mer humana för att därmed öka trafiksäkerheten. Motionären vill också (yrkande 2) att regeringen inom ramen för trafiksäkerhetsarbetet påtalar för trafikhavudmännen att de vid upphandling av kollektivtrafik med buss bör ställa tydliga krav på god personalpolicy, såsom vidareutveckling och säkerhetsutbildning, samt god tillgång till pauser och vilotider för förarna.

Utskottets ställningstagande

Som framhålls i motionen pågår arbete inom EU i syfte att införa en arbets-tidsreglering vid vägtransporter och att förbättra trafiksäkerheten. Det är således fråga om en komplettering av den kör- och vilotidsreglering som redan gäller. Enligt vad utskottet erfarit deltar Sverige aktivt i arbetet och med den inriktning som motionären önskar, dvs. mer humana arbetstider i syfte att öka trafiksäkerheten. Utskottet, som självfallet inte har någon annan uppfattning om hur arbetet bör inriktas, finner därför syftet med motionens yrkande 1 tillgodosett. Vidare delar utskottet motionärens uppfattning, enligt yrkande 2, om vikten av att busstrafikföretag, som anlitas av trafikhuvud-männen, har en god personalpolicy som bl.a. innebär vidareutveckling, sä-kerhetsutbildning och god tillgång till pauser och vilotid för förarna. Utskot-tet förutsätter att berörda parter ser till att verka i enlighet med motionärens önskemål och finner därför syftet även med yrkande 2 tillgodosett. Motionen behöver sålunda inte föranleda någon riksdagens åtgärd och avstyrks med det sagda.

3.7 Slopande av kravet på tillstånd för rätt att driva biluthyrningsrörelse

Yrkesmässig uthyrning av bilar utan förare för kortare tid än ett år regleras i lagen (1998:492) om biluthyrning. Enligt lagen krävs tillstånd för att driva en uthyrningsrörelse. Tillstånd förutsätter ett positivt resultat av en föregående lämplighetsprövning. Därvid bedöms bl.a. sökandens yrkeskunnande, eko-nomiska förhållanden samt vilja och förmåga att fullgöra sina skyldigheter mot det allmänna.

I motion N273 av Per Westerberg m.fl. (m, kd, fp) framhålls att den om-fattande specialreglering som omgärdar biluthyrning kan reformeras, ef-tersom förhållandena i branschen är stabila och problemen få. Sålunda kan nuvarande krav på tillstånd slopas och ersättas med ett krav på registrering av verksamheten. Det skulle underlätta för den som vill etablera sig i näring-en och ändå möjliggöra övervakning från myndigheternas sida.

Utskottets ställningstagande

I sitt av riksdagen godkända betänkande om bl.a. 1998 års biluthyrningslag (prop. 1997/98:63, bet. 1997/98:TU9, rskr. 1997/98:192) avstyrkte utskottet ett motionsyrkande med samma innebörd som det nu aktuella. Så skedde med hänvisning till en uppgift i den nämnda propositionen om att det behöv-des ett starkt skydd mot bulvanförhållanden inom biluthyrningsbranschen.

I den nämnda propositionen 1997/98:63 framhöll regeringen att biluthyr-ningsbranschen, på ett fåtal undantag när, fungerade tillfredsställande. Rege-ringen erinrade också om att en förstärkt lämplighetsprövning, för såväl yrkestrafiken i stort som för biluthyrningsbranschen, hade införts efter för-slag i proposition 1987/88:78. Den personkrets som skulle prövas hade utö-kats i avsikt att komma till rätta med bulvanförhållanden. Det finns ingen utvärdering, sade regeringen, av om det är den utökade prövningen som

bidragit till att problemen inom biluthyrningsbranschen är få, eller om prövningen saknar betydelse för detta förhållande. Utan en sådan analys fanns det enligt regeringens uppfattning inte tillräckligt underlag för att ändra den då gällande ordningen. Det är således denna ordning, vill utskottet tillfoga, som alltså gäller och som enligt motion N273 (m, kd, fp) bör ändras.

Med hänsyn till frågans betydelse från bl.a. näringsfrihetssynpunkt förutsätter utskottet att regeringen nu ser till att den nämnda utvärderingen kommer till stånd och att resultatet av denna redovisas för riksdagen. Med detta ställningstagande finner utskottet syftet med motionsyrkandet till väsentlig del tillgodosett. Det bör därför kunna lämnas utan någon riksdagens åtgärd och avstyrks följaktligen.

Hemställan

Utskottet hemställer

1. beträffande *villkoren för att bedriva järnvägstrafik på statens spåranläggningar*

att riksdagen med bifall till proposition 1999/2000:78 yrkande 2 samt med avslag på motion 1999/2000:T13 yrkandena 1, 2 och 5 godkänner vad regeringen härom föreslår,

res. 1 (v)

2. beträffande *fullständig avreglering av den svenska järnvägstrafiken*

att riksdagen avslår motionerna 1999/2000:T11 yrkande 1, 1999/2000:T12 yrkandena 1 och 3–5, 1999/2000:T14 yrkandena 2–4 och 7 och 1999/2000:T15 yrkande 1,

res. 2 (m, kd, fp)

res. 3 (c)

3. beträffande *bolagisering av SJ*

att riksdagen med bifall till proposition 1999/2000:78 yrkandena 1 och 3 samt med avslag på motionerna 1999/2000:T11 yrkande 4 och 1999/2000:T13 yrkandena 3 och 4
dels godkänner att verksamheten i Statens järnvägar ändras från af-färsverk till ett eller flera aktiebolag,
dels bemyndigar regeringen att genomföra ombildningen av Statens järnvägar till aktiebolag,

res. 4 (v)

4. beträffande *privatisering av Statens järnvägar*

att riksdagen avslår motionerna 1999/2000:T11 yrkande 2 och 1999/2000:T14 yrkande 1,

res. 5 (m, kd, fp)

5. beträffande *ökad inriktning på kärnverksamheten*

att riksdagen avslår motionerna 1999/2000:T11 yrkande 3 och 1999/2000:T12 yrkande 2,

res. 6 (m, kd, fp)

6. beträffande *fordonsförsörjningen inom järnvägssektorn*

att riksdagen avslår motion 1999/2000:T14 yrkande 5,

res. 7 (m)

7. beträffande *tillgången till stationer och andra gemensamma funktioner*

att riksdagen avslår motion 1999/2000:T15 yrkande 2,

8. beträffande *SJ:s fastighetsinnehav*

att riksdagen avslår motion 1999/2000:T14 yrkande 6,

res. 8 (m)

9. beträffande *effektivt påföljdssystem*

att riksdagen med anledning av motionerna 1999/2000:T13 yrkande 8, 1999/2000:T210 yrkande 9, 1999/2000:T412, 1999/2000:T453, 1999/2000:T465 yrkande 3, 1999/2000:T466 yrkande 3 och 1999/2000:Sk301 yrkande 2 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

10. beträffande *handlingsprogrammet i övrigt*

att riksdagen avslår motionerna 1999/2000:T11 yrkande 5, 1999/2000:T13 yrkandena 6, 7 och 9–11, 1999/2000:T14 yrkande 8, 1999/2000:T209 yrkande 10, 1999/2000:T428, 1999/2000:T442, 1999/2000:T466 yrkande 4 och 1999/2000:Sk304 yrkande 2,

res. 9 (m, kd, c, fp)

res. 10 (v)

11. beträffande *åtgärder för en reformerad taxinäring*

att riksdagen avslår motion 1999/2000:T427,

res. 11 (v)

12. beträffande *skärpta regler för att undvika ekonomisk brottslighet inom taxibranschen*

att riksdagen avslår motion 1999/2000:T457,

13. beträffande *utdrag ur taxametrar*

att riksdagen avslår motion 1999/2000:T455,

res. 12 (m, kd)

14. beträffande *uppgiftsskyldighet för taxiförare*

att riksdagen avslår motion 1999/2000:T449,

15. beträffande *kör- och vilotidsregler inom taxibranschen*

att riksdagen avslår motion 1999/2000:T459,

16. beträffande *bussförarens arbetsförhållanden*

att riksdagen avslår motion 1999/2000:T460,

17. beträffande *slopande av kravet på tillstånd för rätt att driva biluthyrningsrörelse*

att riksdagen avslår motion 1999/2000:N273 yrkande 14.

res. 13 (m, kd, fp)

Stockholm den 18 maj 2000

På trafikutskottets vägnar

Monica Öhman

I beslutet har deltagit: Monica Öhman (s), Sven Bergström (c), Per-Richard Molén (m), Jarl Lander (s), Hans Stenberg (s), Karin Svensson Smith (v), Johnny Gylling (kd), Tom Heyman (m), Krister Örnfjäder (s), Lars Björkman (m), Inger Segelström (s), Stig Eriksson (v), Mikael Johansson (mp), Kenth Skårvik (fp), Claes-Göran Brandin (s), Jan-Evert Rådström (m) och Magnus Jacobsson (kd).

Reservationer

1. Villkoren för att bedriva järnvägstrafik på statens spåransläggningar (mom. 1)

Karin Svensson Smith (v) och Stig Eriksson (v) anför:

Ett nationellt sammanhållet järnvägsnät är enligt Vänsterpartiets uppfattning en förutsättning för att person- och godstransporterna på järnväg skall kunna öka. En uppsplittring av järnvägsnätet på många banor som trafikeras av olika operatörer medför koordineringsproblem av många slag. Regeringens förslag innebär inskränkningar i SJ:s trafikeringsrätt på stamnätet. Vänsterpartiet anser i motsats till regeringen att SJ skall ha fortsatt ensamrätt och att stomlinjerna inte skall konkurrensutsättas. Sverige bör undvika att hamna i samma situation som Storbritannien där 25 privata järnvägsbolag konkurrerar med varandra, med en försämrad järnvägsservice och järnvägssäkerhet som följd. Därför bör riksdagen, i enlighet med vad som föreslås i motion T13 (v), avslå regeringens förslag om ändrade villkor för att bedriva järnvägstrafik på statens spåransläggningar.

Enligt Vänsterpartiets uppfattning har den hittills genomförda avregleringen av järnvägstrafiken fått övervägande negativa konsekvenser. Bland annat har samordningen mellan olika järnvägslinjer, samt mellan järnväg och andra kollektiva transportmedel, försämrats. Vidare har resekostnaden höjts för de resenärer som måste åka på linjer som trafikeras av olika bolag. Det har blivit svårt att köpa biljett samt att få information om restider, anslutningar och byten. Brist på personal och rullande materiel har medfört att avgångar ställts in. Konkurrensutsättningen har i många fall lett till att personalens rättigheter försämrats. Sannolikt har avregleringen också gjort det svårare att ställa krav på att järnvägstrafik skall bedrivas på ett miljöpolitiskt och regionalpolitiskt riktigt sätt. Därmed får tågtrafiken ännu svårare att konkurrera med biltrafiken och flyget. Vår uppfattning är att de beslut som lett till dagens konkurrenssituation inte har föregåtts av en ordentlig konsekvensanalys. Som föreslås i motion T13 (v) bör en sådan analys göras innan eventuellt nya steg tas. Analysen bör besvara bl.a. följande frågor:

- Hur förhåller sig genomförda åtgärder till de fem transportpolitiska målen?
- Hur har järnvägens andel av transportarbetet påverkats?
- Hur har de anställdas villkor påverkats?
- Hur har trafiken påverkats på de berörda banorna?

Innan den nu föreslagna konsekvensanalysen genomförts bör inga nya upphandlingar komma till stånd.

Vi anser att utskottets hemställan under 1 bort ha följande lydelse:

1. beträffande *villkoren för att bedriva järnvägstrafik på statens spåranläggningar*
att riksdagen med bifall till motion 1999/2000:T13 yrkandena 1, 2 och 5 samt med avslag på proposition 1999/2000:78 yrkande 2 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anføres,

2. Fullständig avreglering av den svenska järnvägstrafiken (mom. 2)

Per-Richard Molén (m), Johnny Gylling (kd), Tom Heyman (m), Lars Björkman (m), Kenth Skårvik (fp), Jan-Evert Rådström (m) och Magnus Jacobsson (kd) anför:

Enligt den nu behandlade propositionen avser regeringen att göra en översyn av den svenska järnvägstrafiklagstiftningen. Vi reserverar välkomnar denna översyn men anser, i motsats till regeringen, att utgångspunkten för översynen bör vara en fullständig konkurrensutsättning av hela järnvägsnätet.

Som sålunda redovisas i motionerna T11 (fp), T12 (kd) och T14 (m) är regeringens förslag om inskränkningar i SJ:s trafikeringsrätt inte tillräckligt långtgående. Konkurrensutsättningen bör enligt vår mening omfatta även lönsam trafik.

Vid översynen bör förutsättningarna för någon form av slottidsfördelning på de attraktivaste järnvägslinjerna utredas.

Vidare anser vi att avtalstiderna för upphandlad trafik bör vara minst fem år med möjlighet till förlängning genom optionsavtal.

I propositionen föreslås att SJ i fortsättningen inte med automatik skall återfå trafikeringsrätten för tidigare upphandlad trafik. Enligt vår uppfattning bör denna inskränkning i SJ:s trafikeringsrätt göras tillämplig också på trafik som upphandlats före år 2001.

Vi menar att regeringen i propositionen korrekt har analyserat nuvarande problem med bokning och biljettförsäljning. Bristen på samordning har i vissa fall medfört svårigheter för resenärerna. Som bl.a. anføres i motion T14 (m) bör regeringen presentera en tidsplan och ett förslag till principiell lösning av samordningsfrågan.

Vi anser att utskottets hemställan under 2 bort ha följande lydelse:

2. beträffande *fullständig avreglering av den svenska järnvägstrafiken*
att riksdagen med anledning av motionerna 1999/2000:T11 yrkande 1, 1999/2000:T12 yrkandena 1 och 3–5, 1999/2000:T14 yrkandena 2–4 och 7 samt 1999/2000:T15 yrkande 1 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anføres,

3. Fullständig avreglering av den svenska järnvägstrafiken (mom. 2)

Sven Bergström (c) anför:

I den nu behandlade propositionen föreslår regeringen vissa förändringar i förordningen om statens spåranläggningar i syfte att stärka de privata operatörernas konkurrensförutsättningar. Jag ställer mig dock frågande till om dessa förändringar är tillräckligt långtgående för att alla trafikoperatörer skall tillförsäkras goda villkor. Som anføres i motion T15 (c) är det i längden inte rimligt att SJ:s konkurrenter endast har möjlighet att bedriva trafik på sträckor som SJ betraktar som olönsamma. Konkurrensen får inte begränsas till enbart de olönsamma linjerna. Regeringen bör återkomma med ett nytt förslag till hur en stegvis övergång till konkurrensutsatt persontrafik på alla järnvägslinjer skall åstadkommas. Denna övergång måste med nödvändighet ske med god framförhållning, så att alla aktörer på marknaden hinner förbereda sig för den förändrade situationen, samt så att en tillfredsställande trafikförsörjning i hela landet säkras.

Jag anser att utskottets hemställan under 2 bort ha följande lydelse:

2. *beräffande fullständig avreglering av den svenska järnvägstrafiken*

att riksdagen med bifall till motion 1999/2000:T15 yrkande 1 samt med anledning av motionerna 1999/2000:T11 yrkande 1 och 1999/2000:T12 yrkandena 1 och 3–5 samt 1999/2000:T14 yrkandena 2–4 och 7 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anføres,

4. Bolagisering av SJ (mom. 3)

Karin Svensson Smith (v) och Stig Eriksson (v) anför:

Enligt vår uppfattning innebär en bolagisering av SJ att staten, dvs. det svenska folket, får sämre möjligheter till inflytande över verksamheten. Med de växande kraven på företagsekonomisk vinst minskar möjligheterna att styra verksamheten mot de transportpolitiska målen.

Tågresandet har under senare år blivit alltmer segregerat till följd av SJ:s satsningar på affärs- och tjänsteresenärer. Med bolagiseringen finns risk för en ytterligare klassuppdelning. Vidare finns risk för att glesbygden avtrafikeras än mer. Med minskad politisk styrning förloras också ett viktigt instrument för att driva omställningen till ett ekologiskt hållbart samhälle.

Förslaget om bolagisering av SJ har lagts fram med kort varsel och utan att ha föregåtts av någon mer omfattande offentlig debatt. Som föreslås i motion T13 (v) bör beslutet om en bolagisering skjutas upp och en opartisk konsekvensutredning tillsättas. Genom en sådan utredning bör klarläggas hur ett bolagiseringsbeslut förhåller sig till de transportpolitiska målen. Bolagiseringen följer för bl.a. miljö, demokrati, glesbygdstrafik och det totala tågtrafikarbetet bör belysas.

Vi anser att utskottets hemställan under 3 bort ha följande lydelse:

3. beträffande *bolagisering av SJ*
att riksdagen med bifall till motion 1999/2000:T13 yrkandena 3 och 4 samt med avslag på proposition 1999/2000:78 yrkandena 1 och 3 och motion 1999/2000:T11 yrkande 4 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anför,

5. Privatisering av Statens järnvägar (mom. 4)

Per-Richard Molén (m), Johnny Gylling (kd), Tom Heyman (m), Lars Björkman (m), Kenth Skårvik (fp), Jan-Evert Rådström (m) och Magnus Jacobsson (kd) anför:

Vi reserverar oss mot inga invändningar mot regeringens förslag till bolagisering av SJ. Men, som framhålls i motionerna T11 (fp) och T14 (m), bör bolagiseringen ses som ett första led i en privatisering av SJ-koncernen.

Vi anser att utskottets hemställan under 4 bort ha följande lydelse:

4. beträffande *privatisering av Statens järnvägar*
att riksdagen med bifall till motionerna 1999/2000:T11 yrkande 2 och 1999/2000:T14 yrkande 1 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anför,

6. Ökad inriktning på kärnverksamheten (mom. 5)

Per-Richard Molén (m), Johnny Gylling (kd), Tom Heyman (m), Lars Björkman (m), Kenth Skårvik (fp), Jan-Evert Rådström (m) och Magnus Jacobsson (kd) anför:

Enligt vår uppfattning är SJ:s uppgift att bedriva järnvägstrafik. Som föreslås i motionerna T11 (fp) och T12 (kd) bör riksdagen slå fast att SJ i ökad utsträckning skall inrikta sig på sin kärnverksamhet.

Vi anser att utskottets hemställan under 5 bort ha följande lydelse:

5. beträffande *ökad inriktning på kärnverksamheten*
att riksdagen med bifall till motionerna 1999/2000:T11 yrkande 3 och 1999/2000:T12 yrkande 2 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anför,

7. Fordonsförsörjningen inom järnvägssektorn (mom. 6)

Per-Richard Molén (m), Tom Heyman (m), Lars Björkman (m) och Jan-Evert Rådström (m) anför:

Som redovisas i motion T14 (m) är frågan om tillgången till rullande materiel av strategisk betydelse för hur konkurrensen inom järnvägstrafiken skall kunna utvecklas. Det är inte acceptabelt att SJ, utan att närmare ange sitt självkostnadspris, skall kunna få ut en ersättning som med god marginal torde överstiga den verkliga kostnaden. Eftersom SJ:s vagnpark till stor del har finansierats med statliga medel eller leasats genom internationella fi-

nansinstitut kan den med fog betraktas som en del av det samlade statskapitalet. Den bör därför på lika villkor kunna utnyttjas av alla som vill trafikera det svenska järnvägsnätet. All rullande materiel som SJ i dag förfogar över bör enligt vår uppfattning samlas i en gemensam resurs. Avrop ur och pris-sättning av denna resurs bör ske antingen genom en i förväg fastställd prislista eller genom anbudsförfarande. Som föreslås i motionen bör det ankomma på regeringen att närmare utreda hur huvudmannaskapet för verksamheten skall utformas samt hur konkurrensneutraliteten skall säkerställas.

Vi anser att utskottets hemställan under 6 bort ha följande lydelse:

6. beträffande *fordonsförsörjningen inom järnvägssektorn*
att riksdagen med bifall till motion 1999/2000:T14 yrkande 5 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anförs,

8. SJ:s fastighetsinnehav (mom. 8)

Per-Richard Molén (m), Tom Heyman (m), Lars Björkman (m) och Jan-Evert Rådström (m) anför:

I den nu behandlade propositionen anför regeringen att de mest komplexa frågorna kring bolagiseringen rör SJ:s fastighetsinnehav. Enligt vår uppfattning, som redovisas i motion T14 (m), måste detta fastighetsinnehav särskiljas från SJ-koncernen före bolagiseringen, för att full konkurrensneutralitet skall råda i samband med trafikupphandlingar. Arbetet med detta bör bedrivas med skyndsamhet. En tidsplan för genomförandet bör snarast föreläggas riksdagen.

Vi anser att utskottets hemställan under 8 bort ha följande lydelse:

8. beträffande *SJ:s fastighetsinnehav*
att riksdagen med bifall till motion 1999/2000:T14 yrkande 6 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anförs,

9. Handlingsprogrammet i övrigt (mom. 10)

Sven Bergström (c), Per-Richard Molén (m), Johnny Gylling (kd), Tom Heyman (m), Lars Björkman (m), Kenth Skårvik (fp), Jan-Evert Rådström (m) och Magnus Jacobsson (kd) anför:

Eftersom åkerinäringen består av mobila produktionsmedel, betyder likvärdiga konkurrensvillkor i de europeiska länderna mycket för konkurrenskraften. Sverige måste därför spela en mer aktiv roll än nu i EU-samarbetet.

I den långa rad av åtgärder som bör vidtas här hemma för att stärka den svenska åkerinäringens konkurrensförutsättningar intar sänkta kostnader – genom sänkta skatter och sänkta arbetsgivaravgifter – en mycket framskjuten plats.

Enklare regler, i enlighet med de förslag som Småföretagsdelegationen presenterat, skulle gynna åkeribranschen som präglas av många små företag. Delegationens förslag bör därför genomföras.

Självfallet är också den bas för verksamheten som det svenska vägnätet utgör av mycket stor betydelse för åkeriernas konkurrenskraft. Vägarna

måste hålla en sådan standard i hela landet att näringen inte tvingas till att låta sina fordon stå stilla under flera veckor, främst i tjällossningsperioden.

Regeringen bör skyndsamt återkomma till riksdagen i de nämnda frågorna.

Vad vi nu anfört om handlingsprogrammet i övrigt bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Vi anser att utskottets hemställan under 10 bort ha följande lydelse:

10. beträffande *handlingsprogrammet i övrigt*
att riksdagen med anledning av motionerna 1999/2000:T11 yrkande 5, 1999/2000:T14 yrkande 8, 1999/2000:T209 yrkande 10 och 1999/2000:T466 yrkande 4 samt med avslag på motionerna 1999/2000:T13 yrkandena 6, 7 och 9–11, 1999/2000:T428, 1999/2000:T442 och 1999/2000:Sk304 yrkande 2 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anförs,

10. Handlingsprogrammet i övrigt (mom. 10)

Karin Svensson Smith (v) och Stig Eriksson (v) anför:

Vi finner det angeläget att medverka i arbetet för en livskraftig svensk åkerinäring inom ramen för en ekologiskt hållbar utveckling och vill därför bidra med några kompletterande förslag utöver dem som avser ett effektivt på-följdssystem även för utländska fordonsförare.

Våra förslag återges utförligt i motion T13 (v), yrkandena 6, 7 och 9–11, till vilken vi hänvisar. Här nöjer vi oss med att sammanfatta dessa förslag enligt följande.

- Regeringen bör i EU ta upp de frågor kring teknisk harmonisering som gör att enskilda länder kan införa kilometerskatt (yrkande 6).
- Regeringen bör uppdra åt Vägverkets regionkontor att tillsammans med åkerinäringen ta fram regionala bärighetsplaner med inriktningen att begränsa tung lastbilstrafik på vissa mindre vägar (yrkande 7).
- Regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag om bilinspektionens verksamhet (och därmed antalet flygande besiktningar) som behövs för en effektiv kontroll av trafikbestämmelsernas efterlevnad och för att nollvisionen skall kunna nås (yrkande 9).
- Regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag om ett nytt ekonomiskt omlastningsstöd, finansierat genom en miljöavgift på dieselbränsle med 50 öre per liter, till de transportköpare som nyttjar kombi- trafik (yrkande 10).
- Regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag till ändring av gällande lagstiftning i syfte att sänka maximalt tillåtna vikter på och längder av lastbilsekipage till nivåer som harmoniserar med dem som eljest gäller inom EU, detta undantaget transporter av skogsråvara (yrkande 11).

Vad vi nu anfört om handlingsprogrammet i övrigt bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Vi anser att utskottets hemställan under 10 bort ha följande lydelse:

10. beträffande *handlingsprogrammet i övrigt*
att riksdagen med bifall till motion 1999/2000:T13 yrkandena 6, 7 och 9–11 samt med avslag på motionerna 1999/2000:T11 yrkande 5, 1999/2000:T14 yrkande 8, 1999/2000:T209 yrkande 10, 1999/2000:T428, 1999/2000:T442, 1999/2000:T466 yrkande 4 och 1999/2000:Sk304 yrkande 2 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anförts,

11. Åtgärder för en reformerad taxinäring (mom. 11)

Karin Svensson Smith (v) och Stig Eriksson (v) anför:

Som framhålls i motion T427 (s) har avregleringen av taxinäringen år 1990 skapat fler problem än den löst. I likhet med motionärerna anser vi att kraftfulla åtgärder måste sättas in för att minska ekobrottsligheten inom näringen, inte minst i samband med upphandling av samhällsbetalda transporter, för att ge kunderna ökad trygghet, för att förhindra prisdumpning, för att tillförsäkra de anställda avtalsenliga löner samt för att säkerställa ett bättre fordonsunderhåll.

Enligt vår mening bör åtgärder vidtas i första hand enligt följande:

- Inför bestämmelser om obligatorisk anslutning till legitimerad beställningscentral i alla län.
- Inrätta yrkestrafiknämnder i alla län och låt dem finansieras av tillståndshavarna. Nämnderna bör ha till uppgift att legitimera beställningscentraler, tillståndshavare och förare, att återkalla legitimationer, att svara för utbildning och fortbildning, att fastställa handlingsplaner för förhindrande av överetablering samt att fastställa böter för förseelser.
- Tag krafttag mot kriminalitet och fusk. Vad gäller det våld eller hot om våld som alltför taxiförare utsätts för är det angeläget att bl.a. införa möjlighet till videoövervakning i taxifordonen. Ett annat allvarligt problem är den tilltagande olagliga yrkesmässiga trafiken, s.k. svarttaxi. Härtill kommer allt fusk inom branschen med vilotider, moms, skatter och arbetsgivaravgifter.

Vad som också behövs är ett skyndsamt och samlat grepp om hela taxiproblematiken – svarttaxi, de samhällsekonomiska effekterna av avregleringen, brottsligheten i branschen, taxis plats i trafiksystemet m.m.

Vad vi nu anför om åtgärder för en reformerad taxinäring bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Vi anser att utskottets hemställan under 11 bort ha följande lydelse:

11. beträffande *åtgärder för en reformerad taxinäring*
att riksdagen med bifall till motion 1999/2000:T427 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anförts,

12. Utdrag ur taxametrar (mom. 13)

Per-Richard Molén (m), Johnny Gylling (kd), Tom Heyman (m), Lars Björkman (m), Jan-Evert Rådström (m) och Magnus Jacobsson (kd) anför:

Med tanke på den omfattande ekonomiska brottsligheten inom taxinäringen är det enligt vår mening angeläget att regeringen ser till att ge en polisman rätt att vid flygande inspektion av en taxibil begära taxameterutdrag och att överlämna utdraget till en skattemyndighet.

Vad vi nu anför om utdrag ur taxametrar bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Vi anser att utskottets hemställan under 13 bort ha följande lydelse:

13. beträffande *utdrag ur taxametrar*
att riksdagen med bifall till motion 1999/2000:T455 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anför,

13. Slopande av kravet på tillstånd för rätt att driva biluthyrningsrörelse (mom. 17)

Per-Richard Molén (m), Johnny Gylling (kd), Tom Heyman (m), Lars Björkman (m), Kenth Skårvik (fp), Jan-Evert Rådström (m) och Magnus Jacobsson (kd) anför:

I sitt betänkande Bättre och enklare regler (SOU 1997:186) anförde Småföretagsdelegationen att den omfattande specialreglering som omgärdar biluthyrning kan reformeras, eftersom förhållandena i branschen är stabila och problemen är få. Av utredningsbetänkandet framgår att Vägverket anser att nuvarande krav på tillstånd bör ersättas med ett krav på registrering av verksamheten. En sådan ordning skulle underlätta för den som vill etablera sig i näringen och ändå möjliggöra myndigheternas tillsyn.

Proposition 1997/98:63 En reformerad yrkestrafiklagstiftning (bet. 1997/98:TU9, rskr. 1997/98:192) innehåller förutom förslaget till nu gällande yrkestrafiklag också bl.a. ett förslag till nu gällande biluthyrningslag. Propositionens bilaga 5, s. 203–209, innehåller Lagrådets yttrande över regeringens lagrådsremiss: Under rubriken Förslaget till lag om biluthyrning framhåller Lagrådet:

Det är en efter nutida förhållanden mycket långtgående reglering av näringsverksamhet som i olika hänseenden föreslås i lagrådsremissen. Såvitt gäller yrkestrafiken synes detta väl motiverat med tanke på dels de missförhållanden som erfarenhetsmässigt förekommit, dels EG-rättens bestämmelser. Motsvarande skäl synes i huvudsak lysa med sin frånvaro i fråga om biluthyrningen. Det finns inte skäl att enbart för att åstadkomma parallellitet med yrkestrafiklagen behålla en reglering av biluthyrning för vilken det inte finns starka sakliga skäl. Lagrådet har dock inte underlag för annat antagande än att den reglering som föreslås i lagrådsremissen är i huvudsak behövlig.

I propositionen valde regeringen att bortse från Lagrådets kritiska synpunkter och behöll tillståndskravet och lämplighetsprövningen från 1979 års biluthyrningslag med motiveringen att det behövdes ett starkt skydd mot bulvan-

förhållanden inom biluthyrningsbranschen. Riksdagen beslutade i enlighet därmed.

Farhågorna för bulvanförhållanden, och de skadeverkningar sådana skulle kunna medföra, har enligt vår mening väsentligt överdrivits. Som framhålls i motion N273 (m) och Småföretagsdelegationens betänkande bör Vägverkets förslag till avreglering av biluthyrningsbranschen genomföras. Regeringen bör skyndsamt återkomma till riksdagen med erforderliga förslag.

Vad vi nu anfört, om slopande av kravet på tillstånd för rätt att driva biluthyrningsrörelse, bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Vi anser att utskottets hemställan under 17 bort ha följande lydelse:

17. beträffande *slopande av kravet på tillstånd för rätt att driva biluthyrningsrörelse*

att riksdagen med bifall till motion 1999/2000:N273 yrkande 14 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anförs.

Särskilda yttranden

1. Bolagisering av SJ (mom. 3)

Kentth Skårvik (fp) anför:

Vi folkpartister är tveksamma till statliga bolag. Det som staten äger skall styras demokratiskt och med full öppenhet och insyn för medborgarna. Härtill kommer att mycket av den verksamhet som i dag bedrivs i statliga företag överhuvudtaget inte bör drivas av staten. Utifrån detta grundläggande synsätt vore det logiskt att avvisa förslaget om bolagisering av SJ.

Emellertid måste man i detta sammanhang beakta järnvägssektorns roll i Sverige. Järnvägstrafiken har under de senaste åren genomgått en positiv utveckling och måste betraktas som ett energieffektivt och trafiksäkert transportsystem med liten miljöpåverkan.

Folkpartiet liberalerna anser att en fortsatt avreglering av järnvägstrafiken ger stora fördelar. Hittillsvarande erfarenheter av länstrafikhuvudmännens upphandling i konkurrens visar att trafik kostnaderna har kunnat sänkas avsevärt till nytta för såväl skattebetalarna som resenärerna. Även inom den interregionala trafiken har nya operatörer etablerat sig, vilket är positivt. Mot den bakgrunden anser vi att riksdagen bör besluta om en omedelbar avreglering av all persontrafik på järnväg.

På en sådan, helt konkurrensutsatt, järnvägsmarknad finns det enligt min uppfattning vissa skäl att låta SJ bli ett statligt bolag, främst det att SJ skall kunna fungera bättre som aktör. Dock anser jag att en sådan bolagisering bör följas av dels ett beslut om fullständig avreglering av järnvägsmarknaden, dels ett uttalande om att all verksamhet som inte tillhör SJ:s kärnverksamhet skall säljas ut samt om att bolagiseringen skall ses som ett första steg i en privatisering av SJ.

2. SJ:s fastighetsinnehav (mom. 8)

Sven Bergström (c) anför:

Regeringen anför i den nu behandlade propositionen att de mest komplexa frågorna kring bolagiseringen rör SJ:s fastighetsinnehav. För att det skall vara möjligt att nå rättvisa konkurrensvillkor är det angeläget att stationer och terminaler kan upplåtas till alla operatörer på ett konkurrensneutralt sätt. I dag ligger spårsystemet utanför SJ:s kontroll. Det finns enligt min uppfattning anledning att eftersträva ett motsvarande förhållande för stationer och andra gemensamma funktioner. Regeringen bör därför återkomma till riksdagen med ett förslag till hur ägandet av stationer och övriga gemensamma funktioner skall utformas i framtiden.

3. Bussförarens arbetsförhållanden (mom. 16)

Johnny Gylling (kd) och Magnus Jacobsson (kd) anför:

Utskottet har behandlat motion T460 (kd) positivt genom att dela den däri uttalade uppfattningen om vikten av att arbeta för bättre arbetsvillkor för bussförarna, både inom EU men också nationellt genom ökade upphandlingskrav hos de regionala trafikhuvudmännen. Vi förutsätter med hänsyn till utskottets uttalande att regeringen fortsätter att inom EU driva frågor om gemensamma och förbättrade arbetstidsvillkor för yrkesförare. Men det handlar också om att de som upphandlar kollektivtrafik tar sitt ansvar genom att kräva en god personalpolitik och säkra transporter. Det behöver inte innebära dyrare resor eftersom bättre arbetsmiljö leder till minskad sjukfrånvaro och därmed minskade kostnader för företagen.

Innehållsförteckning

Sammanfattning.....	1
Propositionen.....	1
Propositionens huvudsakliga innehåll.....	2
Motionerna	2
Motioner med anledning av propositionen.....	2
Motioner från den allmänna motionstiden hösten 1999	4
UTSKOTTET	5
1 Frågor om järnvägstrafik	5
1.1 Bakgrundsredovisning	5
1.1.1 Något om järnvägens framväxt och utveckling	5
1.1.2 Statens järnvägar – bakgrund och nuvarande situation	6
1.1.3 Myndigheter och statliga bolag	7
1.2 Villkoren för att bedriva järnvägstrafik på statens spåranlägg- ningar.....	9
1.2.1 Gällande regler	9
1.2.2 Regeringens förslag.....	10
1.2.3 Översyn av järnvägslagstiftningen	11
1.2.4 Vissa övriga frågor.....	11
1.2.5 Motionsförslag	11
1.2.6 Utskottets ställningstagande	13
1.3 Ändrad verksamhetsform för Statens järnvägar.....	16
1.3.1 Regeringens förslag.....	16
1.3.2 Motionsförslag	18
1.3.3 Utskottets ställningstagande	19
1.4 Fordonsförsörjningen inom järnvägssektorn.....	21
1.4.1 Propositionen.....	21
1.4.2 Motionsförslag	21
1.4.3 Utskottets ställningstagande	22
1.5 Stationer och övriga gemensamma funktioner.....	22
1.5.1 Regeringens bedömning.....	22
1.5.2 Motionsförslag	23
1.5.3 Utskottets ställningstagande	23
2 Ett transport- och näringspolitiskt program för svensk åkerinäring.....	24
2.1 Ärendet	24
2.2 Inledning	24
2.3 Motionsförslag från den allmänna motionstiden hösten 1999.....	25
2.4 Regeringens handlingsprogram.....	27
2.4.1 Fortsatt analys i arbetsgrupp tillsammans med näringen.....	27
2.4.2 Ökad samverkan för effektiv myndighetskontroll av tung trafik.....	27
2.4.3 Schengenavtalet och ökat polissamarbete för harmoni- serad kontroll.....	28
2.4.4 EU-arbetet – harmonisering i centrum	28
2.4.5 Utredning om framtida vägtrafikbeskattning för lång- siktigt hållbara lösningar	29

2.4.6 Kompetensutveckling – att göra en stark svensk sida starkare	29
2.4.7 Brister i vägavgiftslagen rättas till.....	29
2.4.8 Solvenskraven i yrkestrafiklagstiftningen preciseras	29
2.4.9 Kvalitetssäkring, miljö- och trafiksäkerhetsarbete – målet är världsklass	30
2.4.10 FoU för framtidens åkeribransch.....	30
2.4.11 Statistik för bättre beslutsunderlag	30
2.4.12 Företags- och personbeskattning – generella åtgärder som påverkar branschen	30
2.4.13 Särskilda insatser för småföretagare.....	31
2.5 Motionsförslag väckta med anledning av propositionen.....	31
2.6 Utskottets ställningstagande.....	32
3 Vissa andra yrkestrafikfrågor m.m.	34
3.1 Åtgärder för en reformerad taxinäring	34
3.2 Skärpta regler för att undvika ekonomisk brottslighet inom taxibranschen	36
3.3 Utdrag ur taxametrar	36
3.4 Uppgiftsskyldighet för taxiförare	37
3.5 Kör- och vilotidsregler för taxibranschen	38
3.6 Bussförarens arbetsförhållanden	38
3.7 Slopande av kravet på tillstånd för rätt att driva biluthyrningsrörelse	39
Hemställan	40
Reservationer.....	42
1. Villkoren för att bedriva järnvägstrafik på statens spåranläggningar (v)	42
2. Fullständig avreglering av den svenska järnvägstrafiken (m, kd, fp).....	43
3. Fullständig avreglering av den svenska järnvägstrafiken (c)	44
4. Bolagisering av SJ (v).....	44
5. Privatisering av Statens järnvägar (m, kd, fp).....	45
6. Ökad inriktning på kärnverksamheten (m, kd, fp)	45
7. Fordonsförsörjningen inom järnvägssektorn (m)	45
8. SJ:s fastighetsinnehav (m)	46
9. Handlingsprogrammet i övrigt (m, kd, c, fp)	46
10. Handlingsprogrammet i övrigt (v)	47
11. Åtgärder för en reformerad taxinäring (v).....	48
12. Utdrag ur taxametrar (m, kd)	49
13. Slopande av kravet på tillstånd för rätt att driva biluthyrningsrörelse (m, kd, fp)	49
Särskilda yttranden	50
1. Bolagisering av SJ (fp).....	50
2. SJ:s fastighetsinnehav (c).....	51
3. Bussförarens arbetsförhållanden (kd).....	51