

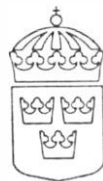
Motion till riksdagen

1987/88:T89

av Carl Bildt m. fl. (m)

om trafikpolitiken inför 1990-talet

(prop. 1987/88:50)



Mot.
1987/88
T89

I. Den moderata trafikpolitikens grunder

Trafikpolitiken skall medverka till att ge medborgarna och näringslivet i vårt lands olika delar en tillfredsställande trafikförsörjning.

En god trafikförsörjning främjas av att trafikmedel och trafikföretag konkurrerar. De faktiska monopol som både offentliga och privata företag har på delar av trafikmarknaden skall motverkas. Staten skall stimulera konkurrens och nyföretagande under beaktande av kraven på en tillfredsställande trafikförsörjning.

Den yrkesmässiga trafiken är omgärdad av ett mycket omfattande nät av lagar, förordningar och regler. Här krävs en omfattande avreglering för att stimulera fri konkurrens, effektivare resursanvändning och en god trafikförsörjning.

Stat och kommun bör förenkla och minska antalet regler och förordningar inom trafikpolitiken.

1979 års trafikpolitiska beslut bygger på att en god trafikförsörjning skall åstadkommas utifrån lägsta möjliga samhällsekonomiska kostnad. Begreppet "lägsta möjliga samhällsekonomiska kostnad" har dock visat sig vara en teoretisk konstruktion, svår att omsätta i praktiska trafikpolitiska lösningar. Dess främsta funktion har varit att utgöra ett motiv för både ökad offentlig styrning av trafiksektorn och kraftigt höjda statliga subventioner till trafikgrenar där det pris konsumenterna vill betala inte täckt kostnaderna. Resultatet har blivit att statens subventioner till kollektivtrafiken kraftigt ökat under 1980-talet.

Det finns mot denna bakgrund starka skäl för att varje trafikgren i framtiden i ökad utsträckning skall bära sina egna kostnader. Trafikgrenar bör därför åläggas ett striktare kostnadsansvar. Utgångspunkten bör härvid vara att varje trafikgren i ökad utsträckning skall täcka kostnaderna för den egna infrastrukturen. Brukarna av denna infrastruktur bör belastas med sådana fasta och rörliga avgifter att de svarar mot brukarnas andel av kostnaderna för investeringar, underhåll och drift av infrastrukturen och övriga kostnader som utnyttjandet av infrastrukturen medför. Kostnadsansvaret bör därför ges en sådan utformning att hänsyn också tas t. ex. till de skador på miljön som trafiken förorsakar.

Det kan även i fortsättningen finnas samhällsekonomiska grunder m. m. för avlastning av fasta kostnader för nyttjande av infrastrukturen. Då ut-

gångspunkten skall vara att varje trafikgren i princip skall täcka dessa kostnader bör kostnadsavlastningen ske i efterhand. Riksdagen skall härvidlag ges en utförlig beräkning av kostnaderna, beräknade på sedvanliga företags-ekonomiska grunder, varefter beslut kan fattas om kostnadstäckning.

En god trafikstandard kräver att kollektiv också bedrivs på linjer och tider med mindre resandeunderlag. Även om denna trafik bidrivs rationellt krävs det skattesubventioner för att upprätthålla verksamheten. En förutsättning för skattesubventioner är att avvägningen mellan skatte- och avgiftsfinansiering är sådan att den uppfattas som rimlig även av de medborgare som inte kan utnyttja den kollektiva trafiken.

2. Ny trafikpolitik

1979 års trafikpolitiska beslut tillkom efter ett brett parlamentariskt utredningsarbete. Beslutet har varit i kraft i närmare tio år. I fjolårets trafikpolitiska motion framhöll vi:

Det är därför naturligt att beslutet på sedvanligt sätt utreds och omprövas i en ny parlamentarisk utredning. . . . Riksdagen bör därför uppdra åt regeringen att skyndsamt tillsätta en ny trafikpolitisk utredning med en bred parlamentarisk sammansättning. Denna skall bl. a. ges i uppdrag att utvärdera och ompröva 1979 års trafikpolitiska beslut och föreslå en ny trafikpolitik inför 1990-talet.

Vi beklagar att regeringen frångått principen att låta en parlamentarisk utredning föreslå en ny trafikpolitik. Härigenom har de borgerliga partierna i avgörande frågor ställts vid sidan om det viktiga arbetet med att ta fram en ny trafikpolitik inför 1990-talet. Den avsaknad av nya lösningar och väl underbyggda förslag på bl. a. den framtida järnvägstrafikens område, som den trafikpolitiska propositionen karakteriseras av, visar att regeringens tillvägagångssätt varit föga väl övervägt. Genom att regeringen dessutom valt att lägga särskilda propositioner om sjöfart, telekommunikationer samt förslag om vissa erforderliga förändringar i lagtext – propositioner som ännu inte förelagts riksdagen – saknas i den nu aktuella trafikpolitiska propositionen en erforderlig helhetssyn.

3. Nya systemlösningar

Vårt lands ekonomiska problem och det åter växande statliga budgetunderskottet nödvändiggör en mycket sträng prövning av varje statlig utgift. Krav på ökade subventioner till trafiksektorn skall vägas mot starka önskemål inom en rad andra samhällssektorer.

Därför är det nödvändigt att finna nya systemlösningar på problem som tidigare mötts med successivt växande statliga bidrag och direkta statliga engagemang. De trafikpolitiska lösningarna bör i större utsträckning bygga på finansiering av investeringar på den öppna lånemarknaden, brukaravgifter och halvstatliga eller helt privata projekt.

Det är viktigt att de framtida rese- och transportbehoven kan tillgodoses på ett rationellt och effektivt sätt. Därför är det nödvändigt att bl. a. förbättra

det svenska väg- och järnvägsnätet. Inom bl. a. detta område finns det flera intressanta projekt.

Scan-Linkprojektet syftar bl. a. till att markant förbättra väg- och järnvägsnätet från Norge, via den svenska västkusten, ner till kontinenten. I det följande avsnittet om förbindelserna över Öresund framhåller vi dels att det är naturligt att en sådan byggs, dels att en förutsättning för att en kombinerad fast väg och järnvägsförbindelse skall kunna realiseras är att denna inte belastar de svenska och danska statsbudgeterna, utan den finansieras på den öppna lånemarknaden. Ett annat exempel på nytänkande är den s. k. motorvägstriangeln för att knyta ihop Stockholm–Göteborg–Malmö–Stockholm.

Särskilda projekt har också presenterats för att förbättra trafiken i storstäderna. Av stort intresse är det s. k. Österledsprojektet för Storstockholm. Genom kringfartsleder kan stadskärnan skonas från miljöförstöring.

För järnvägstrafiken har också diskuterats bl. a. en ny sträckning för att binda ihop Stockholms Central med Arlanda flygplats. Ett annat intressant projekt är det s. k. Mälardalsprojektet, särskilt sträckningen Stockholm–Västerås. För flera av dessa projekt bör externa samarbetspartners sökas. För Mälärbanan bör t. ex. ASEA/Brown Boveri vara en tänkbar partner.

En förutsättning för att samtliga dessa ovan nämnda projekt skall komma till stånd inom en nära framtid är att kostnaderna för dem ej i avgörande utsträckning kommer att belasta statsbudgeten. Detta förutsätter att investeringkostnaderna finansieras på den öppna lånemarknaden. Nyttjandet får på motsvarande sätt avgiftsbeläggas. Härigenom blir det möjligt att betala låne- och driftskostnader.

Även för mindre objekt – t. ex. vissa broar – bör icke-statligt ägande prövas. Dessa projekt kan därefter avgiftsfinansieras eller leasas.

4. Miljö

Goda kommunikationer är en av grundstenarna i vårt samhälle. Ett effektivt transportsystem är en förutsättning för att vår välfärd skall kunna utvecklas vidare.

Kommunikationernas uppenbara fördelar får dock inte undanskymmas deras nackdelar i form av bl. a. trafikskador och skadlig påverkan på miljön. Utsläppen av luftföroreningar via bilavgaserna utgör en del av hotet mot vår miljö och människornas hälsa.

Trafikpolitiken skall därför ges en sådan utformning att den bidrar till att reducera trafikens miljöpåverkan. Utsläppen och föroreningarna från all slags trafik bör begränsas för att minska försurningen och förbättra miljön.

Trafikgrenarna bör belastas med kostnaderna för sin miljöpåverkan. Avgifterna skall ges en sådan utformning att de stimulerar till minskad påverkan på miljön. Den industriella tekniken bör medverka till att ta fram miljövänligare transportmedel.

Den enskilda människan måste ta ett ökat miljöansvar. En sådan utveckling underlättas bl. a. av en god ekonomisk utveckling, som t. ex. möjliggör en stor försäljning av nya bilar utrustade med avgasrening.

Moderata Samlingspartiet har i riksdagen varit starkt pådrivande för en

snabb frivillig övergång till avgasrenade bilar, med stimulanser i form av skatterabatter vid bilinköp eller på fordonsskatten. Våra förslag omskattestimulanser för en övergång till avgasrenade bilar och blyfri bensin vann våren 1985 riksdagens bifall mot socialdemokraternas röster. Denna åtgärd resulterade i att en betydande del av de nyregistrerade bilarna under 1987 var utrustade med avgasrening.

Vägnätet bör underhållas och byggas ut för att möjliggöra en jämn och lugn trafikrytm. Biltrafiken bör ledas utanför stadskärnorna, vilket kan ske genom byggande av ringleder.

5. Anpassning till EG:s trafikpolitik

Länderna inom den europeiska gemenskapen (EG) har beslutat att införa en gemensam transportmarknad fr. o. m. 1992. En sådan kommer att innebära en successiv avreglering och avbyråkratisering av den europeiska transportnäringen. Det är av central betydelse att vi noga följer utvecklingen inom EG och stegvis anpassar oss till de nya förutsättningar som denna skapar.

Inom den europeiska civila luftfarten har det under senare år skett viss avreglering av det regionala flyget. Till en del har denna syftat till att stärka respektive lands internationella flygbolag och uppkomsten av mycket starka knutpunkter för det internationella flyget.

Det är angeläget att SAS i framtiden i alla avseenden kommer att accepteras som ett flygbolag inom EG. Detta ställer en rad krav både på SAS och på en anpassning av luftfartens villkor.

Avreglering av transporter med lastbil inom EG kommer att få stor betydelse för den svenska åkerinäringen. Även på detta område är det därför angeläget med en anpassning av svenska regler till de regler som man kommer att enas om bland EG:s medlemsländer.

6. Vägar

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

Under en lång följd av år har anslagen till byggande, underhåll och drift av vägnätet visat sig vara alltför lågt. Därför är det i framtiden nödvändigt att höja anslagen och öka satsningarna på underhåll och byggande av nya vägar.

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

Både för den enskilde bilisten och näringslivets transporter är vägarnas utformning och standard av avgörande betydelse. Förändringar i näringslivets transportbehov ökar kraveb på ett effektivt vägnät. Vägverkets kalkyler av olika vägprojekts samhällsekonomiska avkastning bör därför kompletteras med material som i ökad utsträckning beaktar företagens krav.

De möjligheter till privatfinansiering och avgiftsuttag på angelägna vägob-

jekt som nu föreslås i proposition 1988/89:50 är finansieringslösningar som länge förordats från vårt håll. Vi anser dock inte att regeringen skall ha rätt att pröva och godkänna projekt, som inte finansieras med statliga medel.

Mot. 1987/88
T89

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

7. Bilismen

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

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

I den trafikpolitiska propositionen föreslås ytterligare höjningar. Det gäller bl. a. höjning av bensinskatten med 25 öre per liter och av kilometerskatten för tunga lastbilar, bussar och släpvagnar. Totalt beräknas dessa höjningar tillföra statskassan 2.2 miljarder kronor per år.

Skattetrycket har under den socialdemokratiska regeringen ökat steg för steg. Den s. k. skattekvoten är nu uppe i 56 %. Dess produktionshämmande effekter är mycket stora. Vi motsätter oss de föreslagna skattehöjningarna på trafikens område. Våra argument utvecklas närmare i annan partimotion.

Vi är emot en generell sänkning av hastighetsgränserna. Hastighetsgränserna bör i stället utformas på sådant sätt att trafikanterna i större utsträckning upplever dem som motiverade. Efterlevnaden av hastighetsbestämmelserna bör då bli större och trafikrytmen jämnare. Detta innebär positiva effekter på trafiksäkerheten och miljön.

Beskattningen av bilismen finansierar direkt och indirekt bl. a. byggande och drift av vårt vägnät. Ytterligare möjligheter att beskatta bilismen genom att också möjliggöra för enskilda kommuner att ta ut s. k. trängselavgifter i form av biltullar eller områdesavgifter, bör därför ej öppnas. Avgiftsfinansiering bör däremot kunna ske av nya vägprojekt, finansierade genom lån, där avgifterna används för att betala tillbaka lånen.

8. Förbindelserna över Öresund

Goda förbindelser över Öresund är av central betydelse för Sveriges kontakter med den europeiska kontinenten. För att möta framtidens krav på hög trafikstandard krävs, enligt vår uppfattning, att en fast, kombinerad väg- och järnvägsförbindelse byggs mellan Sverige och Danmark. En fast förbindelse kommer att förstärka de nordiska ländernas delaktighet i den europeiska utvecklingen och förbättra näringslivets utvecklingsmöjligheter.

1973 träffade de svenska och danska regeringarna en överenskommelse om en järnvägsförbindelse, via en tunnel mellan Helsingborg och Helsingör, och

en broförbindelse mellan Malmö och Köpenhamn. Den svenska regeringen godkände överenskommelsen. Den ratificerades dock aldrig av det danska folketinget.

1984 inleddes nya förhandlingar mellan Sverige och Danmark. Dessa avsåg både en järnvägstunnel mellan Helsingborg och Helsingör och en fast förbindelse mellan Malmö och Köpenhamn.

1987 presenterade de danska och svenska Öresundsdelegationerna utredningarna "Fasta Öresundsförbindelser" respektive "Miljökonsekvenser av fasta förbindelser". Delegationerna konstaterade att fasta förbindelser, jämfört med fortsatt färjetrafik, medför stora trafikala och ekonomiska fördelar. Bedömningarna talar entydigt för en kombinerad väg- och järnvägsförbindelse mellan Malmö och Köpenhamn.

Öresundsdelegationernas ståndpunkter har fått stöd av en i stora delar samstämmig remissopinion.

Frågan om fasta förbindelser över Öresund är mycket grundligt utredd. Regeringen bör därför snarast ta upp överläggningar med den danska regeringen i syfte att nå en överenskommelse om fasta förbindelser för bil- och järnvägstrafik över Öresund.

Kostnaderna för projektet skall finansieras på den öppna låne marknaden och återbetalas genom att utnyttjandet av den fasta förbindelsen avgiftsfinansieras.

9. Yrkesmässig trafik och taxi

För all yrkesmässig trafik har hittills gällt att den endast får bedrivas efter särskilt tillstånd till den som bedöms vara lämplig att driva verksamheten. För tillstånd till persontransporter krävs dessutom att den avsedda trafiken av myndigheterna bedöms vara behövlig och i övrigt lämplig.

Moderata Samlingspartiet har under en rad år föreslagit en omfattande avreglering på detta område för att bl. a. stimulera konkurrens och näringsfrihet. Regeringen föreslår i den trafikpolitiska propositionen vissa begränsade steg i den av oss förespråkade riktningen. Däremot är regeringen inte beredd att genomföra den genomgripande avreglering som vi förespråkar.

För att skapa med andra branscher likvärdiga konkurrensförhållanden bör den föreslagna lämplighetsprövningen överensstämma med gängse regler för företagande samt kombineras med en prövning utifrån trafiksäkerhetsskäl.

Det är positivt att regeringen, efter mångårig moderat kritik, föreslår en avreglering av taxi. Det är emellertid angeläget att denna sker på sådant sätt att näringsfrihet, konkurrens och fristående företag främjas.

Vi kan inte biträda regeringens förslag i proposition 1987/88:50 om att trafikhuvudmännen skall få ett övergripande ansvar för trafikförsörjningen med taxi, då detta bl. a. innebär risk för att en ny instans kommer att detaljreglera taxinäringen.

10. Den lokala och regionala kollektivtrafiken

En god kollektivtrafik skapar valfrihet mellan individuellt och kollektivt resande. För många människor är kollektivtrafiken av avgörande betydelse.

Med regeringens proposition 1984/85:168 – vilken riksdagens socialistiska majoritet antog med kommunisternas stöd – skedde avgörande förändringar i de år 1978 antagna förutsättningarna för den lokala och regionala trafiken på väg. Riksdagens beslut innebar att de regionala länshuvudmännen för kollektivtrafiken har fått monopol på trafiken. Beslutet innebär en socialisering av trafikkörtligheter, att trafiken blivit dyrare och att besluten om trafiken fattas längre från de enskilda trafikanterna.

1985 års beslut om den lokala och regionala trafiken bör rivats upp. Möjligheterna att i ett första skede tidsbestämma tillstånd för linjetrafik till 5–10 år bör utredas. Parallellkoncessioner bör ges på linjer med stor trafik. Länshuvudmännen och länstrafikföretagen bör skiljas åt. Spärrar mot länstrafikens trafik i egen regi, i enlighet med NO:s förslag, är i framtiden särskilt viktiga då länshuvudmännen även ges ansvar för viss järnvägstrafik. Yrkeslagstiftningen och yrkestrafikförordningen bör även på detta område ytterligare ses över, i syfte att kraftigt reducera den statliga regleringen och öka förutsättningen för sund konkurrens och nya initiativ inom den kollektiva trafiken, till fördel för den enskilde människan.

11. Affärsverken

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

Affärsverken är en del av staten. Vi är principiellt emot att staten bedriver affärsverksamhet, vilken kan handhas av privata företag. Affärsverksformen innehåller en rad institutionella hinder, vilket resulterar i att ett affärsverks ledning och styrelse saknar möjlighet att driva verksamheten lika rationellt som dess konkurrenter. Inom affärsverken blandas dessutom myndighetsutövning och affärsverksamhet, vilket är negativt för den kommersiella verksamheten och skapar misstro från konsumenternas sida.

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

Flera av affärsverken, som t. ex. SJ, äger en rad dotterbolag. Flera av dessa bedriver verksamhet som direkt konkurrerar med moderföretagets. ASG, Scandinavian Ferry Lines, GDG AB samt Rederi AB Swedcarrier m. fl. bör därför avyttras.

12. Luftfarten

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

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

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

Vi är positiva till SAS. Men för att företaget skall kunna bevara sin konkurrenskraft är det nödvändigt att företaget anpassar sig till de nya villkor som växer fram inom luftfarten. Vi förespråkar därför en avreglering av flyget.

SAS och dess helägda dotterbolag Linjeflyg svarar idag för 95 procent av den inrikes linjetrafiken. Att företagsgruppen har monopol på denna trafik är av många skäl olyckligt. Det är angeläget att konkurrensen ökar. Detta bör ske i ett första steg åstadkommas genom att parallellkommissioner beviljas på de mest trafikerade linjerna. Samtidigt bör tillståndsgivningen för sekundär-linjetrafik bli mer generös.

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

Luftfartsverkets kommersiella verksamhet bör, som tidigare framhållits, byta företagsform och ombildas till aktiebolag. Det är positivt att regeringen i år ansluter sig till det av oss i motion 1986/87:T232 framförda förslaget om byggandet av en tredje bana på Arlanda flygplats.

13. Sjöfart

Sjöfarten är internationell. Prissättningen på dess tjänster avgörs av utbud och efterfrågan på den internationella sjöfartsmarknaden.

Svenska rederier måste, för att överleva, ha samma kostnadseffektivitet som sina internationella konkurrenter. Därvid tvingas vi konstatera att den svenska kostnadsnivån är internationellt sett mycket hög. Personalkostnaderna är höga p. g. a. bemanningsbestämmelser, hög inkomstbeskattning, internationellt sett höga sociala avgifter och generösa ledighetsförmåner. Den andra tunga kostnadsposten utgörs av kapitalkostnaderna, då rederinäringen är synnerligen kapitalintensiv. Även här hämmas vår konkurrensförmåga av en hög räntenivå.

Den svenska sjöfartens kostnadskris har förvärrats av regeringens oförmåga att vidta åtgärder för att stödja svensk sjöfart. En framåtsyftande, offensiv sjöfartspolitik skall bl. a. ta sikte på att kapitalkostnaderna reduceras genom att valutaregleringen avskaffas. Skattepolitiken bör ges en inriktning som stimulerar enskilda och företag till att investera i svenska fartyg. En översyn bör ske beträffande beskattningen av svensk personal i internationell sjöfart. Lag (1977:494) om tillstånd för överlåtelse av fartyg bör avskaffas.

Ett internationellt svenskt sjöfartsregister, linande det som finns i Norge och som sannolikt också kommer att finnas i Danmark, bör införas även i Sverige.

14. Förbindelserna mellan Gotland och fastlandet

För att bedriva färjetrafik mellan Gotland och fastlandet fordras tillstånd, s. k. koncession. Denna koncession gäller för viss tid och beviljas av regeringen. Då trafiken utifrån dagens förutsättningar under stora delar av året går med stora förluster, har i princip enbart ett företag getts tillstånd att bedriva trafik. Genom att företaget härigenom även ges monopol på den lönsamma sommartrafiken har det varit möjligt att reducera förlusterna, vilket varit angeläget för staten, som för att upprätthålla en god trafikförsörjning tvingats täcka rederiets förluster.

Vi är kritiska till det nuvarande monopolet och att den därmed förenade statliga styrningen av trafiken kvarstår. Trots statlig förlusttäckning på 37 miljoner kronor 1988/99 har klagomålen på trafiken varit omfattande.

Avtalet med ny entreprenör från och med den 1 januari 1988 ger mer varierad trafikförsörjning, men bygger fortfarande i stor utsträckning på koncessionsförfarande.

Genom att justera villkoren för trafiken är det enligt vår uppfattning möjligt att åstadkomma både bättre trafikförsörjning och lönsam trafik. Ett system där skattefri servering tillåts på färjorna bör därför prövas. Härigenom kommer färjetrafikens konkurrenskraft att stärkas, vilket möjliggör lönsam trafik. Därmed kan tillståndsgivningen liksom statens förlusttäckning avskaffas.

15. Järnvägstrafiken

SJ är ett företag i akut ekonomisk och företagsmässig kris. En följd av detta är att företaget, sedan den förre generaldirektören aviserade sin avgång, under nio månader i realiteten har styrts från kommunikationsdepartementet.

Regeringens järnvägspolitik har misslyckats. Resultatet av dess felaktiga politik är kraftigt växande statliga bidrag för att upprätthålla trafiken. Den nu föreslagna s. k. rekonstruktionen av SJ är den tredje på sex år. Vid riksdagens behandling av den förra "rekonstruktionen" konstaterade vi bl. a.:

"Det är belysande för riksdagens styrning av SJ att regeringens proposition 1984/85:114 'Riktlinjer för järnvägspolitiken', nästan helt saknar prognoser över SJ:s framtida ekonomiska utveckling liksom av de ekonomiska effekterna av de förslag som föreslås i propositionen. Av de fåtaliga uppgifter som ges, samt genom de uppgifter som vi bl. a. fått från SJ, kan man dra slutsatsen att järnvägstrafiken går en mycket dyster framtid till mötes . . ."

"SJ kommer med nuvarande utveckling att i mitten av 1990-talet ha en lönsamhetsbrist på ungefär 3 mdr kr. Om effekterna av de nedskrivningar av statskapitalet och uppskrivningsfinden bli närmare 4 mdr kr per år."

Dessvärre visade sig vår prognos över SJ:s ekonomiska utveckling vara alltför optimistisk. I årets trafikpolitiska proposition anger regeringen att SJ:s resultatbrist, mätt utifrån regeringens generösa beräkningsmetod, kommer att uppgå till drygt 3 miljarder kr redan 1990.

Mot bakgrund av en genomlysning av järnvägens problem och vår prioritering av ett väl fungerande järnvägsnät för både gods- och persontrafik konstaterade vi att "genomgripande nydaningar är nödvändiga".

Om våra då lagda förslag hade genomförts skulle SJ och den svenska järnvägstrafikens förutsättningar i dag varit markant bättre än vad de nu dessvärre är.

En grundförutsättning för att SJ skall lyckas med sin uppgift är att företaget kan drivas på ett professionellt sätt. Vi biträder att SJ delas upp i två delar, ett företag för driften och ett för infrastrukturen. Driftbolaget bör emellertid, enligt vår mening, drivas i aktiebolagsform.

De delar av SJ:s verksamhet som inte innebär ett direkt stöd till järnvägstrafiken bör avyttras enligt de riktlinjer vi anger i motion 987/88:xxxx.

Den i propositionen föreslagna flyttningen av banverket till Borlänge äventyrar ett snabbt genomförande av de av oss föreslagna nysatsningarna. Den föreslagna flyttningen kan friddutom reducera säkerheten i järnvägstrafiken. Regeringens förslag i denna del bör därför avslås.

I avsnittet om "Nya systemlösningar" i denna motion redovisar vi principer för satsningar på Arlandabanan och delar av Mälärbanan. En fast förbindelse över Öresund är en förutsättning för att den svenska järnvägstrafiken effektivt skall kunna länkas ihop med det europeiska järnvägssystemet.

Snabbtågsprojekten bör prioriteras. Även här bör externa samarbetspartners övervägas.

SJ bör prioritera kvalitetshöjande åtgärder både i gods- och persontrafik. Systemet med godspendlar, systemtransporter, datoriserad transportstyrning och satsning på de största transportkunderna bör ges förtur.

Järnvägens konkurrensfördelar är störst vid transport av stora godsmängder och många resenärer. För att erbjuda en god trafikförsörjning mellan mindre trafikerade orter är det möjligt att med andra trafikmedel upprätthålla bättre trafik till avsevärt lägre kostnad. Härigenom kan resurser frigöras för nödvändiga nysatsningar.

Om ett privat företag kan visa att det kan driva trafik bättre och billigare på de lokala och regionala järnvägssträckorna bör dessa ges företräde.

16. Övrigt

I separata kommittémotioner behandlas järnvägarna, bilismen, affärsverken, luftfarten, den lokala och regionala kollektivtrafiken samt anslagsfrågor för budgetåret 1988/89.

17. Hemställan

Med hänvisning till det anförda hemställs

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

2. att riksdagen beslutar att de olika trafikgrenarna skall ges ett ökat kostnadsansvar i enlighet med vad som anförts i motionen,

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om ekonomiskt stöd till olika trafikgrenar,

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

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

6. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen i övrigt anförts om nya systemlösningar.

7. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om miljön.

8. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att regeringen inte skall pröva och godkänna projekt som inte finansieras med statliga medel.

9. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om ändrad företagsform för vägverket.

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

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

12. att riksdagen avslår regeringens förslag att trafikhuvudmännen skall få ett övergripande ansvar för trafikförsörjningen med taxi.

13. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om förbindelserna över Öresund.

14. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om den regionala och lokala trafiken.

15. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om skattefri servering på färjorna mellan Gotland och fastlandet.

16. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om affärsverken.

17. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om järnvägstrafiken.

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

19. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om sjöfarten.

20. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om kalkyler över olika vägprojekts samhällsekonomiska avkastning.

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

Stockholm den 1 februari 1988

Carl Bildt (m)

Lars Tobissom (m)

Anders Björck (m)

Nils Carlshamre (m)

Rolf Dahlberg (m)

Bo Lundgren (m)

Arne Andersson (m)

i Ljung

Ingegerd Troedsson (m)

Ingrid Sundberg (m)

Rolf Clarkson (m)

Ann-Cathrine Haglund (m)

Sonja Rembo (m)

Per-Olof Strindberg (m)

