

Torsdagen den 15 maj em.

Kl. 19.30

*Om vägbyggnads-  
behoven i skärgårds-  
områdena*

Förhandlingarna leddes till en början av andre vice talmannen.

**49 § Svar på fråga 1985/86:526 om vägbyggnadsbehoven  
i skärgårdsområdena**

**Anf. 178** Kommunikationsminister SVEN HULTERSTRÖM:

Herr talman! Pär Granstedt har frågat mig om en försämrad framkomlighet i bl. a. skärgårdsområden är i enlighet med regeringens trafikpolitik.

Självfallet syftar inte regeringens vägpolitik till en försämring av de allmänna vägarna. Med de riktade insatser som aviserades i den ekonomisk-politiska propositionen år 1982 och den därpå följande höjningen av underhållsnivån har möjligheterna att upprätthålla en god standard på vägnätet förbättrats.

Prioriteringen av väganlagen syftar – som framgår av årets budgetproposition – till att förverkliga tre väsentliga mål för väghållningen. Det första målet är att upprätthålla standarden på vägnätet. Det andra målet är att på en 10- till 15-årsperiod genom särskilda insatser återställa förslitna delar av vägnätet till en från allmänna synpunkter accepterad standard. Det tredje målet är att öka serviceåtgärderna på framför allt det lågtrafikerade vägnätet.

Vilka åtgärder som bör vidtas i ett enskilt fall och hur dessa åtgärder bör prioriteras skall enligt riksdagens beslut avgöras inom ramen för den decentraliserade planerings- och beslutsprocess som gäller. Riksdagen uttalade sig om detta senast vid behandlingen av väganlagen i april i år.

Svartnöbron är i dåligt skick, och vägverket kontrollerar därför kontinuerligt brons tillstånd. Om behovet av en ombyggnad av bron av tekniska skäl blir akut, förutsätter jag att vägverket och övriga berörda myndigheter – enligt gällande ordning – gör de omprioriteringar som erfordras för att möjliggöra en snabb ombyggnad av bron.

Svartnöbron är upptagen i gällande vägbyggnadsplaner med planerat byggande åren 1985 och 1986. Som upplysning kan jag meddela Pär Granstedt att vägverket har beslutat att i höst påbörja bygget av en ny bro.

**Anf. 179** PÄR GRANSTEDT (c):

Herr talman! Jag ber att få tacka kommunikationsministern för svaret på min fråga. Egentligen fick jag svaret på denna fråga redan i morse när jag läste Norrtälje Tidning. Där framgår att vägverket har beslutat att anslå

Prot. 1985/86:143  
15 maj 1986

*Om standarden på  
riksväg 83*

medel så att man i höst kan påbörja byggandet av en ny bro som skall ersätta Svartnöbron, vilket föranledde min fråga. Detta refereras i svaret. Det tycker jag är tillfredsställande. Däremot är det bekymmersamt att det har gått så lång tid innan man beslutade om att vidta några åtgärder.

Denna bro har varit i dåligt skick mycket länge. Sedan något år tillbaka har ingen tung trafik fått köra över bron. Man har emellertid på dispens kört skolbussar över bron. Detta väcker naturligtvis lokalt stor oro. Man förbjuder all tung trafik med undantag för transport av skolbarn. I allmänhet tycker man nog att skolbarn är en värdefullare last än det mesta som man kan tänkas transportera.

Nu har denna fråga lösts. Men detta reser naturligtvis mer principiella frågor om hur man skall prioritera vägbyggnadsresurserna – om man skall prioritera stora motorvägsbyggen t. ex., som är utomordentligt kostnadskrävande, eller om man skall prioritera åtgärder för att hålla det befintliga vägnätet i rimligt skick. I Roslagen har människor utan tvivel känt sig missgynnade.

Med tillfredsställelse noterar jag att just detta problem har lösts och uttrycker förhoppningen att man fortsättningsvis kommer att ha en hög ambitionsnivå när det gäller att hålla vägstandarderna uppe, inte minst i våra skärgårdsområden.

Överläggningen var härmed avslutad.

#### **50 § Svar på fråga 1985/86:522 om standarden på riksväg 83**

**Anf. 180** Kommunikationsminister SVEN HULTERSTRÖM:

Herr talman! Martin Olsson har frågat mig vilka åtgärder regeringen avser att vidta för att riksväg 83 skall få en tillfredsställande standard.

Byggandet av statliga vägar sker enligt fastställda flerårsplaner. Jag vill påminna om att dessa planer tas fram i en decentraliserad planerings- och beslutsprocess, där det lokala och regionala inflytandet är stort.

Jag har inte för avsikt att frångå den av riksdagen beslutade ordningen för vägplaneringen utan förutsätter att behovet av den nu aktuella vägombyggnaden beaktas i samband med påbörjad revidering av flerårsplanerna.

Om vägen är i akut dåligt skick förutsätter jag att berörda myndigheter gör erforderliga omprioriteringar inom ramen för det gällande planeringssystemet.

**Anf. 181** MARTIN OLSSON (c):

Herr talman! Tack till kommunikationsministern för svaret. Det är ett svar som tyvärr inte är positivt. Det är nu fjärde gången jag här i kammaren frågar om riksväg 83:s upprustning. Det är fjärde kommunikationsministern jag frågar.

Situationen är ju den att riksväg 83 har en synnerligen otillfredsställande standard. Trots uppvaktningar och framställningar både i de berörda länen, Gävleborgs län och Västernorrlands län, och på riksnivå, har erforderliga åtgärder inte vidtagits. Det är tydligt så att inget av de båda berörda länen

har tillräckligt högt prioriterat denna väg, som ju går mellan orter i de båda länen. Det är fråga om typisk glesbygd.

Enligt mitt sätt att se har samhället ett övergripande ansvar för att denna väg, liksom andra vägar, har en tillfredsställande standard. Det är ett ansvar gentemot de människor som är beroende av vägen, som har en mycket stor regionalpolitisk betydelse. Det gäller att ha framkomlighet året om, och det gäller trafiksäkerheten.

Det folkliga engagemanget för vägen har varit omfattande. Vi har därvid främst Grupp 83 med företrädare för olika näringslivsorganisationer och andra som är speciellt intresserade och beroende av vägen.

Sedan till svaret. Statsrådet säger att *om* vägen är i akut dåligt skick förutsätter han att berörda myndigheter gör erforderliga omprioriteringar. Det är inte fråga om *om* vägen är i dåligt skick, utan vägen *är* i dåligt skick och har varit det så länge, höll jag på att säga, som man minns.

Vilka åtgärder anser statsrådet att staten har skyldighet att vidta, eftersom inte åtgärder vidtagits av ansvariga länsmyndigheter? Jag vill dessutom fråga statsrådet om han anser att det är försvarligt gentemot den befolkning som är beroende av vägen att ha en riksväg med så synnerligen dålig standard som riksväg 83.

**Anf. 182** Kommunikationsminister SVEN HULTERSTRÖM:

Herr talman! Som jag sade i svaret har vi decentraliserat planeringen för vägbyggandet. När Martin Olsson frågar vilka åtgärder som skall vidtas gäller det i det här fallet att ta upp frågan om en omprioritering. Det är klart att det då kan vara en komplicerande omständighet att det är två olika länsstyrelser som är berörda. Det bör dock inte vara så stort avstånd mellan dessa länsstyrelser att man inte kan sätta sig ned och diskutera denna gemensamma angelägenhet.

Sedan bör det konstateras att man med hjälp av sysselsättningsmedel har gjort vissa förbättringar på den här vägen. Så sent som i vår, efter en del händelser som inträffat, har man utökat antalet mötesplatser. Men den grundläggande prioriteringen ankommer på länsmyndigheterna att göra. I det avseendet tycker jag inte att vi skall övergå till något slags centraliseringsprocess och fatta beslut på central nivå.

**Anf. 183** MARTIN OLSSON (c):

Herr talman! Talet om decentralisering är i och för sig riktigt. Här har jag konstaterat hur läget är och har varit under en lång tid samt att åtgärder inte har vidtagits. Jag vet att det i båda länsstyrelserna har förekommit krav – jag är ju själv ledamot av styrelsen i länsstyrelsen i Västernorrland. Men man har inte fått gehör för sina synpunkter. Det kan ju vara så att man ur allmänna synpunkter i länet anser dels att andra vägar bör prioriteras, dels att anslagen är för små.

Jag tycker inte ett ansvarigt statsråd alltid kan krypa bakom det regionala ansvaret. Staten måste ha ett övergripande ansvar för att vi har ett ur trafiksäkerhetssynpunkt och andra synpunkter tillfredsställande vägnät, och det har vi inte i det här fallet.

De åtgärder som har vidtagits under våren är väl snarast en brandkårsut-

Prot. 1985/86:143  
15 maj 1986

*Om planerna på att riva upp rälsen på delar av inlandsbanan*

ryckning. Jag kan erinra om att vägen var i så dåligt skick att Transportarbetareförbundets skyddsombud försökte förbjuda transporter på vägen eftersom man ansåg att det innebar fara för chaufförerna att köra den vägen. Det är alltså alldeles extraordinära förhållanden som har gällt.

Överläggningen var härmed avslutad.

**51 § Svar på fråga 1985/86:548 om planerna på att riva upp rälsen på delar av inlandsbanan**

**Anf. 184** Kommunikationsminister SVEN HULTERSTRÖM:

Herr talman! Karl Boo har frågat mig om regeringen avser att medge SJ:s begäran om att få riva upp rälsen på sträckan Mora–Sågen.

SJ har nyligen kommit in till regeringen med ett antal framställningar med begäran om spårupprivning på 16 kortare eller något längre järnvägssträckor, där trafiken har upphört.

Bland de aktuella banorna ingår sträckorna Vika–Dalasågen och Vansbro–Lesjöfors av linjen Mora–Kristinehamn, som i olika sammanhang betraktats som en del av inlandsbanan. Riksdagen och regeringen har gjort uttalanden om i vilken utsträckning inlandsbanan skall bevaras. Dessa uttalanden ingår givetvis i underlaget för departementets beredning av SJ:s framställning.

**Anf. 185** KARL BOO (c):

Herr talman! Jag ber att få tacka kommunikationsministern för svaret på min fråga. Tyvärr måste jag säga att svaret är glidande och delvis undvikande.

När det är fråga om att riva upp spår är det ju bättre att vara ute i tid än att komma för sent, för då kan det definitivt sista tåget ha gått.

Jag tar ett exempel från Dalarna. När frågan var aktuell att bevara spåret mellan Malung och Sälen, fick inte länet gehör för sin ståndpunkt. Nu resonerar man med stort allvar på olika håll, t. o. m. i länsstyrelsen, om att återuppbygga spåret, och det är förenat med stora kostnader att återlägga rälsen och att restaurera den banvall som delvis är nedriven.

Det vore synnerligen olyckligt om man skulle gå till verket och göra upprivningar där det så småningom kan bli aktuellt att återställa trafiken för att få en sammanhållen inlandsbana som en puls genom Norrlands och Dalarnas inland.

Jag finner det därför utomordentligt angeläget att få ställa en fråga till kommunikationsministern: Är det inte ändå rimligt att tills vidare icke medge upprivning av de här aktuella spårdelarna? I sin helhet kommer ju frågan om ett totalt återställande av inlandsbanan att bli aktuell, därom har diskuterats åtskilliga gånger i denna kammare. Det skulle vara värdefullt om kommunikationsministern ville ge ett lugnande besked till många i Dalarna som är mycket intresserade av frågan men oroliga för att det nu kommer att ske en upprivning.

**Anf. 186** Kommunikationsminister SVEN HULTERSTRÖM:

Herr talman! Som jag nyss sade, är det ett stort antal framställningar som SJ har inkommit med, och de kom in så sent som i månadsskiftet april-maj. Vi har alltså inte hunnit ta ställning till vilka av dem som behöver remissbehandlas. Det är dock inget tvivel om att de delar som Karl Boo talar om måste remissbehandlas, och i remissen kommer säkert de frågor som Karl Boo tar upp att belysas.

**Anf. 187** KARL BOO (c):

Herr talman! Jag ber att få tacka kommunikationsministern för detta kompletterande svar. Det ger ju en viss trygghet i den riktning som jag var ute efter i min fråga. Jag vill gärna understryka att det känns litet tryggare när länet får säga sin mening innan någonting sker.

Överläggningen var härmed avslutad.

52 § Fortsattes behandlingen av trafikutskottets betänkanden 1985/86:17, 18 och 23 (forts. från s. 44).

**Ersättning till lokal och regional kollektiv persontrafik** (forts. TU 18)

**Anf. 188** OLLE ÖSTRAND (s):

Herr talman! Genom 1978 års länshuvudmannareform, där länshuvudmännen fick ansvar för kollektivtrafiken, har förutsättningar skapats för en utökad och förbättrad kollektivtrafik. Införandet av länskort och samordnade taxor har också inneburit ett ökat kollektivt resande. Inom exempelvis den regionala busstrafiken har det praktiskt taget skett en fördubbling sedan 1978, mätt i antalet personkilometer.

För att fullfölja länshuvudmannareformen beslutade också riksdagen förra året om att länshuvudmännen får trafikeringsrätten för den trafik som de har det politiska och ekonomiska ansvaret för. Med detta får trafikhuvudmännen möjligheter till en bättre trafikplanering, samtidigt som man kan upphandla trafiktjänster under mer marknadsmässiga former och slippa den byråkrati som följde av yrkestrafiklagstiftningen. Förutsättningar har alltså skapats för en rationellare trafikplanering, vilket i slutändan måste leda till betydande besparingar.

Den trafikpolitiska målsättningen om att ge en tillfredsställande trafikförsörjning till lägsta möjliga samhällsekonomiska kostnader förutsätter att kollektivtrafiken kan tryggas och utvecklas vidare. Med hänsyn till den ansvarsfördelning som råder och till trafikhuvudmännens numera vidgade möjligheter att utforma trafiken på ett effektivt sätt finns det inte längre samma bärande skäl att ge ett statligt driftsbidrag till den lokala och regionala kollektivtrafiken. Statsbidraget har också kommit att spela en allt mindre roll för kollektivtrafikens finansiering. Statsbidraget beräknas numera täcka endast ca 7 % av trafikhuvudmännens underskott, samtidigt som kollektivtrafiken har ökat snabbt under senare år. Av detta kan man dra den

slutsatsen att utvecklingen numera styrs av andra faktorer än statsbidragsgivningen.

Det är mot den bakgrunden som statsbidraget till ersättning till lokal och regional kollektiv persontrafik föreslås bli avvecklat under en tvåårsperiod.

Men, herr talman, i glesbygden svarar statsbidraget för en betydande del av underskottet för kollektivtrafiken. Som exempel kan nämnas att i skogslänen och på Gotland uppgår statsbidragets andel av underskottet till nära 20 %. Ett slopat bidrag till de här delarna av landet skulle därför få avsevärda trafikmässiga konsekvenser. Därför är det i högsta grad tillfredsställande att man nu i kompletteringspropositionen, för att trygga kollektivtrafiken i glesbygden, där bidraget har störst betydelse, anvisar 70 milj. kr. som ett särskilt stöd inom ramen för det extra skatteutjämningsbidraget. Därmed kan man utgå ifrån att skogslänen och Gotland får full kompensation för det minskade statsbidraget för glesbygdstrafiken.

Med detta vill jag yrka avslag på reservation 1, där jag speciellt tycker att folkpartiet bedriver ett mycket märkligt dubbelspel. Här säger man nej till ett borttagande av ett statsbidrag på ca 300 milj. kr. I andra sammanhang föreslår man nedskärningar av bidragen till kommunerna med hela 8 miljarder. Med andra ord: Man ger med ena handen och tar sedan igen många gånger om med den andra.

Då är moderaterna mycket rejälare i sin reservation, där man föreslår en omedelbar avveckling av statsbidraget. Sedan struntar man högaktingsfullt i hur det går med kollektivtrafiken även i glesbygden.

Anders Andersson tyckte att det var litet märkligt att det här bidraget skulle ha regionalpolitisk profil. Bidraget har en regionalpolitisk profil nu, och i och med att vi återför 70 milj. kr. för att stötta upp kollektivtrafiken i glesbygden, får det även i fortsättningen en regionalpolitisk profil – det är sanningen.

Sven Henricsson var litet ängslig för att man nu i stor utsträckning kommer att lägga ned glesbygdstrafik. Är det så att man märker tendenser till att länshuvudmännen börjar lägga ned glesbygdstrafik, får man naturligtvis se över och ändra konstruktionen av reglerna för detta bidrag, så att det verkligen kommer glesbygdstrafiken till godo – det är ju detta som är andemeningen.

När det gäller moderaternas krav på en minskad skattefinansiering av den regionala och lokala kollektivtrafiken, vill jag erinra om att vi har lagt det politiska och ekonomiska ansvaret för denna trafik på länshuvudmännen. Det får naturligtvis ankomma på landsting och kommuner att avgöra hur man vill finansiera denna trafik. Det skall riksdagen givetvis inte lägga sig i.

Anders Andersson gjorde ett litet märkligt påstående om att de län som anlitar privata entreprenörer driver kollektivtrafiken billigare än de län som bedriver den i egen regi. Det finns inga som helst belägg för detta. Anders Andersson. Underskotten beror ju på vilken taxesättning, turtäthet, m. m. som gäller. Kollektivtrafikberedningen har gjort en utredning som visar att det i stället är precis tvärtom – så är det i verkligheten, Anders Andersson.

Sven Henricsson kräver en utredning av möjligheterna att finansiera kollektivtrafiken med arbetsgivaravgifter. Transportforskningsberedningen har redan utrett denna fråga.

Jag tycker att de borgerliga partierna har en mycket märklig inställning när det gäller kollektivtrafikens verksamhetsformer. De vill riva upp fjolårets beslut om att slopa koncessionerna och i stället överföra trafikeringsrätten till läns huvudmännen. De menar att man då skulle få en ökad konkurrens inom den lokala och regionala kollektivtrafiken. Det är ett mycket märkligt påstående. Vad man egentligen vill är att återinföra det monopol som har rått i många år. Det nuvarande koncessionssystemet bygger ju på att den som erhållit tillstånd att bedriva linjetrafik också i allmänhet har ensamrätten till trafiken på denna sträcka. Det råder alltså ett faktiskt monopol i dag, och det är detta som vi vill skall upphöra. Jag tycker att ni skulle tala ur skägget i detta avseende.

När det sedan gäller upphandlingsformerna har vi gett läns huvudmännen det politiska och ekonomiska ansvaret för kollektivtrafiken. De skall givetvis själva få bestämma vilka upphandlingsformer som skall tillämpas.

Herr talman! Med detta vill jag slutligen yrka avslag på samtliga reservationer och bifall till utskottets hemställan på samtliga punkter.

**Anf. 189 SVEN HENRICSSON (vpk) replik:**

Herr talman! Olle Östrand säger att borttagandet av statsbidraget ger en, skall vi säga, bagatellartad effekt. Men kommunerna, som är vaksamma, och de länsbolag som blir drabbade har ju undersökt vilken effekt det kommer att få. I flera redovisningar har betonats att det har stor effekt, i synnerhet, och det medgav ju Olle Östrand, i de områden där det är långt mellan stugorna och där underlaget är svagt. Där drabbas en redan hög taxa av ytterligare höjningar om statsbidraget försvinner.

Den skatteutjämning som Olle Östrand nu talar om är dock en tillfällig åtgärd, och det finns inte några garantier för att ersättningen kommer att fortsätta att utgå – jag tänker då på de 70 miljonerna. Ingenstans står att ersättningen kommer att utgå kontinuerligt, utan det här förefaller snarare vara en åtgärd som är tillkommen för att lugna en mycket besvärande opinion ute i bygderna.

Det här statsbidraget till kommunerna är inte det enda som har tummats på. Det gör att det pågår en omfattande diskussion ute i landet om huruvida staten verkligen skall kunna få pressa kommunerna på detta sätt, särskilt kommunerna ute i glesbygderna.

Jag skulle vilja ha ett besked om huruvida det kompenserande stödet skall fortsätta att utgå.

**Anf. 190 OLLE GRAHN (fp) replik:**

Herr talman! Det är alldeles riktigt, Olle Östrand, att folkpartiet anser att man skall minska expansionen i den kommunala sektorn. Vi har föreslagit ganska långtgående besparingar och faktiskt också kunnat glädja oss åt att regeringen på flera sätt har börjat följa i våra fotspår och kräva ungefär samma besparingar. Regeringen är inte särskilt långt ifrån folkpartiet i sina krav på kommunerna i det här fallet.

Vi har också den bestämda uppfattningen att kommunalmännen och landstingsmännen är kapabla att själva besluta var besparingarna skall ske. Statsbidraget har nu utgått till den lokala och regionala kollektivtrafiken

sedan ett antal år. Vi tycker att bidraget bör kunna vara kvar. Om det finns kommuner som har möjligheter att spara även på det här området, vilket vi tror, skall de självfallet utnyttja den möjligheten och pressa ner de höga kostnader som just kollektivtrafiken drår. Vi tycker emellertid att detta är någonting som kommun- och landstingsfolket själva skall besluta om. Vi vill inte att statsmakten skall peka ut varje krona som skall sparas, utan vi har föreslagit att man skall begära ett generellt sparande hos kommuner och landsting.

**Anf. 191 ANDERS ANDERSSON (m) replik:**

Herr talman! Vad vi opponerade oss mot i beslutet 1985. Olle Östrand, var att man med ett penndrag avlägsnade den rättsliga grund, dvs. trafikillståndet, med vars stöd de nuvarande tillståndsinnehavarna bedriver linjetrafiken. Med det beslutet skapades egentligen större risker för monopolbildning.

Olle Östrand tog också upp mina synpunkter beträffande den regionalpolitiska profilen på stödet. Det jag sade inledningsvis var att regeringen begärde att man skulle ta bort ett stöd som hade regionalpolitisk profil för att sedan återinföra det efter bara en kort tid. Olle Östrand säger att detta skall göras inom ramen för skatteutjämningen. Ja, det är vad som står i betänkandet. Men redan av kompletteringspropositionen har det framgått att det är fråga om precis samma typ av stöd till kollektivtrafiken som vi har haft tidigare. Det var därför jag funderade över varför i herrans namn man behövde byta ut ett stöd i en form mot ett som var exakt likadant.

Olle Östrand sade också att jag har fel när jag talar om kostnaderna för de olika länshuvudmännen och hur dessa påverkas av på vilket sätt trafiken bedrivs. Då skall jag redovisa siffror som transportrådet har tagit fram – Olle Östrand ingår ju i det, och det kan kanske vara intressant att ta del av siffrorna innan man hållit gravöl för transportrådet. Där man skött trafiken med egna driftbolag var kostnaden per kilometer i Stockholm 16:87 kr., i Västmanland, U-län, 12:23 kr., i Dalarna, W-län, 8:12 kr., i Norrbotten, BD-län, 8:45 kr. I Norrbotten bedrev man trafiken med 82 entreprenörer, varav 74 % var privata.

Om jag, herr talman, får fortsätta att redovisa siffror, kan jag nämna att underskottet per vagnkilometer för de företag som hade egna driftbolag i Stockholm var 10:73 kr. och i U-län 6:89 kr., medan underskottet per vagnkilometer i Dalarna var 3:18 kr. och i Norrbotten 4:73 kr. Kostnaderna var alltså hälften så stora för de huvudmän som hade entreprenörer och privata driftföretag som skötte trafiken.

**Anf. 192 OLLE ÖSTRAND (s) replik:**

Herr talman! Sven Henricsson frågade om statsbidraget skall behållas i sin nuvarande form, och jag vill svara att detta är en provisorisk åtgärd. Meningen är ju att detta bidrag skall bakas in i skatteutjämningsbidraget. Man skall som bekant göra en översyn av konstruktionen för skatteutjämnningen. Den översynen är ännu inte klar.

Det är att göra det enkelt för sig, Olle Grahn, att försöka inbilla länshuvudmännen att om vi behåller statsbidraget på 300 miljoner så blir det

en fördel. Sanningen är den, Olle Grahn, att ni samtidigt vill dra in bidragen till kommunerna med 8 miljarder. Om kommunerna skall kunna klara denna sänkning av bidragen, måste det naturligtvis gå ut över kollektivtrafiken. Summan av kardemumman blir att kommunernas kostnader för kollektivtrafiken kommer att bli mycket större än de 300 miljoner i bidrag som ni föreslår skall bibehållas.

När det gäller monopol, Anders Andersson, är det så att det i dag finns ett monopol i och med att trafikutövarna har koncessionerna. Länshuvudmännen är i ett klart underläge i förhandlingarna. Förra årets beslut innebar att vi bröt upp detta monopol och att länshuvudmännen fick trafikeringsrätt. Då har de möjlighet att upphandla den här trafiken på ett helt annat sätt. Det blir då de företag som är rationella som får trafikeringsrätten. I slutändan måste det leda till besparingar. Man har kommit fram till att detta i ett första skede kommer att leda till besparingar i storleksordningen 100 miljoner per år, och det är ju ett stort belopp.

Det går inte att påstå att bara därför att kostnaden per vagnkilometer är lägre i ett län, så har det länet billigare trafik och att om man har mindre underskott i ett annat län, så har man där också billigare trafik. Detta är ju beroende av vilken taxesättning man har.

Jag återkommer, herr talman, till detta i min nästa replik.

**Anf. 193 SVEN HENRICSSON (vpk) replik:**

Herr talman! Det är riktigt att det allmännas kostnader för kollektivtrafiken är betydande. En undersökning av transportrådet bekräftar att det är fråga om 7 miljarder, varav mellan 50 och 60 % är skatt, dvs. ca 4 miljarder. 3 miljarder skulle då utgöra avgifter för dem som reser.

Detta hänger ihop med en växande bilism, som har undergrävt kollektivtrafikens ekonomiska förutsättningar och gjort att samhället måste gå in. Det är alltjämt många människor som är beroende av att ta sig fram och som inte har bil.

En undersökning gjord av Norrkommunernas samorganisation i samband med skatteutjämningsutredningen bekräftar att kostnaderna i Norrlands glesbygder är betydligt högre per person – det bor ju mindre folk där. Det rör sig om 600 kr. per person och år som de får ta ur sin skatteportmonnä för att hjälpa till att betala denna trafik.

Det utlovas nu att man i det kommande skatteutjämningsförslaget skall ta hänsyn till detta, men det vet vi ingenting om – det är ett talesätt, men vi får inga bekräftelser. Det hade naturligtvis varit nödvändigt att klart säga att man nu sysslade med frågan om en kompenserande ersättning till kommunerna för detta bortfall av statsbidrag.

**Anf. 194 OLLE GRAHN (fp) replik:**

Herr talman! Jag sade i min förra replik, Olle Östrand, att det är helt riktigt tolkat att folkpartiet förordar en kraftig besparing gentemot kommunerna, vilket naturligtvis i detta fall även inbegriper dem som bedriver lokaltrafik. Men vi har i vår motion, som åberopas i reservationen, sagt nej till öronmärkta besparingar. Det hade nog varit nyttigt för trafikutskottets socialdemokratiska majoritet att fråga hur socialdemokraterna har kunnat

komma överens med folkpartiet i utbildningsutskottet, där det i stort sett gällde samma typ av öronmärkta pengar till lärarlöner. Det är enligt den principen som vi vill att det skall sparas i kommuner och landsting.

**Anf. 195** ANDERS ANDERSSON (m) replik:

Herr talman! Om det har stiftats en lag, enligt vilken trafikeringsrätten helt övergår till länshuvudmännen, hur kan då Olle Östrand påstå att det inte är ett sätt att införa monopol? Därmed har ju ingen annan denna trafikeringsrätt.

Det sades tidigare att trafikutövarna synes ha goda förutsättningar att skapa långsiktiga avtal. Men de är faktiskt utlämnade till godtycke, eftersom det är fråga om helt politiska bedömningar, i ett trafikföretag som styrs rent politiskt, som avgör huruvida den ena eller andra entreprenören kommer att få bedriva någon trafik över huvud taget i fortsättningen.

Sedan till kostnaderna. Olle Östrand. Jag vet inte vad Olle Östrand menade när han försökte försvara uppfattningen att underskotten och kostnaden per kilometer över huvud taget inte hade något samband med de trafikformer som bedrivs i de olika länen. Jag vill än en gång upprepa, att om ett driftbolag – den nya lagen från 1985 kommer att innebära ett ökat antal egna driftbolag bland länshuvudmännen – har en kostnad på 12–13 kr. per kilometer och den som anlitar entreprenörer har en kostnad på ca 8 kr., står det helt klart att det är betydligt mera förmånligt för både resenärer och skattebetalare med någon annan trafikform än driftbolag hos länshuvudmännen.

När man sedan går till underskotten så är det faktiskt än värre. Man finner att kostnaden för skattesubventioner där är tre gånger så hög, när man ser på den här typen av driftsformer.

Herr talman! Det råder inget tvivel om att vad moderaterna har föreslagit – att man skall gå tillbaka till den tidigare regeln – skulle gynna resenärerna i allra högsta grad.

Det sades att vi inte tänkte på dem som vill utnyttja kollektivtrafiken. Jo, det är just det som vi gör. Men vi tänker samtidigt på alla de människor som aldrig någonsin kan utnyttja kollektivtrafiken men får betala sin dyra tribut via skattsedeln – och dessutom får betala sina bilkostnader för att över huvud taget kunna förflytta sig.

**Anf. 196** OLLE ÖSTRAND (s) replik:

Herr talman! Först vill jag säga till Olle Grahn att vi i alla fall aldrig kommer ifrån det faktum att samtidigt som ni vill behålla 300 milj. kr. i statsbidrag skall ni på annat sätt dra in 8 miljarder från kommunerna. Då drabbar det kollektivtrafiken mycket mer än vad som motsvaras av dessa 300 miljoner. Det blir alltså kontentan.

Sedan är det mycket lustigt när man hör moderaterna. I andra fall pratar ni så mycket om den fria konkurrensen. Men här kämpar ni med näbbar och klor för att återinföra ett monopol som vi tog bort förra året. Vad är det annat än ett monopol, om den som har koncessionen också ensam har trafikeringsrätten? Han släpper inte in någon annan på den sträcka det är fråga om. Där har vi alltså ett monopol, och det var det monopolet vi tog bort förra året.

Nu får länshuvudmännen möjligheter att göra en fri upphandling. Då blir det de effektivaste företagen som får dessa körningar, och det tjänar ju alla på. Därför är det väldigt lustigt att ni slår vakt om monopolsituationen.

I och med att ni vill ta bort hela bidraget, ta bort 70 miljoner, så bryr ni er inte om människorna som bor i glesbygden – det är ju de som får försämringarna om man skall genomföra moderaternas förslag. Det är i och för sig inte heller så märkvärdigt.

När det sedan gäller kostnaden så går det inte, Anders Andersson, att börja räkna på kostnader per vagnkilometer och se på underskotten. Man måste ju se på vilken taxesättning som tillämpas, man måste se på turtätheten och många andra saker. Det har gjorts en utredning som visar att de länshuvudmän som driver trafiken i egen regi driver den billigare. Det finns det svart på vitt på.

Anders Andersson talade om gravöl över transportrådet. Jag är fullständigt övertygad om att varken Anders Andersson eller jag får vara med om något gravöl över transportrådet så länge vi sitter här i riksdagen. Jag avser att sitta några år till, och det gör väl Anders Andersson också.

Andre vice talmannen anmälde att Olle Grahn och Anders Andersson anhållit att till protokollet få antecknat att de inte ägde rätt till ytterligare repliker.

**Anf. 197 BRITTA HAMMARBACKEN (c):**

Herr talman! Jag har begärt ordet därför att jag tycker att en motion är något styvmoderligt behandlad i det här betänkandet. Det gäller en trepartimotion från Örebrobanken, en motion som kom till efter ett nödrop från tågresenärer i en av kommunerna i vårt län. Motionens nummer är T358, och den behandlas i slutet av betänkandet. Den behandlar dels ett statistikproblem, dels ett problem om korta avtalstider. Man får alltså inte möjlighet att planera på längre sikt. När det gäller den sista frågan konstaterar utskottet att man inte vill ingripa i en sak som skall förhandlas fram mellan två parter. Även om man skulle kunna tycka att utskottet borde ha kunnat instämma i att det är opraktiskt med ettåriga avtalsperioder så har jag i alla fall förståelse för utskottets resonemang i den delen.

Men vi tar alltså också upp en annan fråga, och det är den om statistiken. Den har stor betydelse för SJ:s bedömning av hur frekvent resandet är på en station. Jag letade i betänkandet efter utskottets resonemang men fann ingenting om denna fråga.

I motionen framhåller vi hur snett det kan slå för de mindre stationerna. Rabattbiljetter köps oftast vid en större station och kommer alltså i antal den större stationen till godo även om avresestationen är en annan och en mindre. Resultatet blir naturligtvis både missvisande och orättvist för den mindre stationen, och de som verkligen blir lidande är de som reser, de som bevisligen finns men inte räknas.

Jag skulle alltså bara vilja fråga utskottets talesman hur utskottet har resonerat i denna fråga. Jag har inget yrkande, herr talman, eftersom jag finner att utskottet är enigt. Men det vore intressant att få ett svar inför de

motioner vi tänker presentera framdeles. Eftersom kommunikationer är en så oerhört viktig del i en bygds liv är det något vi vill fortsätta att kämpa för.

**Anf. 198 SVEN HENRICSSON (vpk):**

Herr talman! Britta Hammarbacken tar upp ett problem som man har diskuterat i Örebro län. I trafikutskottets betänkande 17 finns också en motion behandlad som tar upp problemet med samarbetet mellan länstrafiken och SJ. Eftersom vi i utskottet inte i varje enskilt fall kan komma med anvisningar om hur SJ skall gå till väga – det hör inte till rutinerna – har jag gjort ett särskilt yttrande i anslutning till nyssnämnda betänkande i vilket jag säger att det bör vara möjligt för SJ, bl. a. med hänsyn till att tågtrafiken åtnjuter statsbidrag, att på rimliga villkor och med välvilligt tillmötesgående överenskomma med länstrafiken om exempelvis behovsuppehåll på platser av den typ som nämns i motionen. Det är inte den motion som Britta Hammarbacken talade om, men den rör sig om samma problematik. Det finns mycket att betänka i detta sammanhang. Det måste bli ett fint samarbete mellan SJ och länstrafiken för att man tillsammans skall kunna, utan alltför stora kostnader för länshuvudmannen, klara vissa tåguppehåll som kan innebära att man slipper sätta in extra bussturer osv.

**Anf. 199 OLLE ÖSTRAND (s):**

Herr talman! Det är ändå önskvärt med långsiktiga avtal mellan SJ och trafikhuvudmännen. Vi har två olika typer av trafik. Den ena är den regionala trafik som bedrivs på riksnätet. Önskar trafikhuvudmännen ett högre trafikutbud än vad som gäller har de att betala SJ för det ökade utbudet. Den andra typen är den regionala tågtrafik som bedrivs på de bandelar som inte tillhör riksnätet. Trafikhuvudmännen har ansvaret för den trafiken, och de har då att förhandla med SJ om betalning för dessa tjänster. Vi har fastställt vissa regler som skall gälla vid dessa förhandlingar.

Huvudmännen har också rätt att få full insyn i redovisningen och tillgång till det underlag som SJ tar fram.

**Anf. 200 BRITTA HAMMARBACKEN (c):**

Herr talman! Det här kan tyckas vara en liten fråga, men den är stor nog för den ort det gäller, och jag misstänker att man kan finna liknande förhållanden också på andra orter än dem som nämnts i motionen.

Jag har läst det särskilda yttrandet, Sven Henricsson, och tyckt att det var förstående och bra, men nu diskuterar vi inte betänkande nr 17, utan betänkande nr 18. Tågens uppehåll i och för sig kan vi återkomma till. Jag sade i mitt anförande att jag förstår utskottets resonemang, men resandestatistiken har utskottet inte kommenterat med ett enda ord. Inte heller i replikerna berörde man detta problem, som är väl så stort. Som jag sade finns det resenärer – de har bara köpt sina biljetter vid en litet större station. Statistiken blir därför missvisande men tas till intäkt för att resandet inte är så frekvent på den station det gäller.

Trots att detta är en fråga som berör ett begränsat område är den ändå rätt stor genom att den kan leda till att många andra mindre stationer kan få hjälp att dels få rättvisa, dels få vara kvar.

**Anf. 201 OLLE ÖSTRAND (s):**

Herr talman! Riksdagens trafikutskott kan inte anlägga synpunkter på resandestatistiken. Vi får utgå ifrån att den statistik som SJ redovisar är korrekt. Länshuvudmännen har insyn i underlaget för de förhandlingar som skall genomföras mellan länshuvudmännen och SJ när det gäller bl. a. den regionala tågtrafiken.

**Anf. 202 BRITTA HAMMARBACKEN (c):**

Herr talman! Jag skall inte förlänga den här debatten. Men det hade kanske varit värdefullt om något av allt detta hade stått i betänkandet. Det var bara det besked som jag ville ha framfört.

Vi har vidarebefordrat de uppgifter som vi har fått, och jag har ingen anledning att betvivla deras riktighet. Jag vill också framföra att det vore värdefullt om en bedömning av dem gjordes i framtiden.

Överläggningen var härmed avslutad.

(Beslutet redovisas efter debatten om trafikutskottets betänkande 23.)

**Anf. 203 ANDRE VICE TALMANNEN:**

Kammaren övergår nu till att debattera trafikutskottets betänkande 23 om anslag till Transportrådet, m. m. I fråga om detta betänkande hålls gemensam överläggning för samtliga punkter.

**Transportrådets verksamhet, m. m.**

**Anf. 204 ROLF CLARKSON (m):**

Herr talman! Transportrådet tillkom genom 1979 års trafikpolitiska beslut på gemensamt önskemål av samtliga partier i riksdagen. Tillkomsten syftade till en rationalisering av olika nämnder och myndigheter som på olika håll utövade funktioner som kunde sammanföras. Den enda dissonans som fanns vid tillkomsten var att centern ville förlägga transportrådet till en annan plats än Stockholm.

Sedan har vi moderater krävt att 1979 års trafikpolitiska beslut skall utvärderas. Vi tycker att utvecklingen inte har blivit den vi hade rätt att förvänta oss. Då transportrådet är en del av 1979 års trafikpolitiska beslut är det naturligt för oss att på objektiva grunder få även transportrådets verksamhet utvärderad.

Transportrådet fick också riksdagens och regeringens uppdrag att medverka vid bedömningen av de olika trafiksvaga banor som också ingick i 1979 års trafikpolitiska beslut. Detta har dragit på transportrådet mycken ovilja. Vi har från moderat sida inte deltagit i den kritik av transportrådet som på den grunden har utvecklats under åren. Men med tanke på vad jag tidigare sagt, att 1979 års trafikpolitiska beslut skall utvärderas, och med tanke på att samhälleliga myndigheter behöver en regelbunden bedömning av sin verksamhet, har vi i år från moderat sida gått med på att förutsättningslöst utreda transportrådets verksamhet, dess omfattning osv.

Det står i reservationen följande:

”Det kan ifrågasättas om vissa av transportrådets arbetsuppgifter verkligen behövs och om inte vissa arbetsuppgifter med fördel skulle kunna föras över till annat eller andra organ på central, regional och/eller lokal nivå.

Enligt utskottets mening är sålunda tiden nu mogen för överväganden om det i framtiden behövs en central trafikmyndighet under regeringen och om så anses vara fallet vilka uppgifter och vilken organisation en sådan myndighet bör ha. Övervägandena bör vara förutsättningslösa och göras inom ramen för en utredning.”

Detta biträder vi i moderata samlingspartiet, och jag yrkar med anledning därav bifall till reservation 1 i trafikutskottets betänkande nr 23.

**Anf. 205 INGRID HASSELSTRÖM NYVALL (fp):**

Herr talman! Vissa motioner återkommer år efter år. De blir avisade, men trots denna omilda behandling dyker de envist upp igen. Man måste fråga sig om det bara är allmän motionsiver eller om det ligger ett verkligt behov av förändring bakom.

I det ärende som vi nu behandlar, nämligen trafikutskottets betänkande 23 avseende transportrådet, anser folkpartiets två motionärer Karin Ahrland och Hans Petersson i Röstånga att ett konkret behov av förändring föreligger vad gäller transportrådets verksamhet. Denna bör utredas med sikte på en avveckling. Ett motsvarande krav finns i en centermotion, och yrkandet stöds, som just framgått här, även av moderaterna i reservation nr 1.

Transportrådet har nu verkat i sex år. Under denna tid har förvisso många betydelsefulla men också omstridda frågor handlagts av rådet. Så var det t. ex. transportrådet som, även om det inte självt höll i yxan, fick tala om var yxhuggen skulle sättas in när det gällde järnvägsnedläggelser. Man skall vidare inte anklaga transportrådet för obekväma förslag, t. ex. förslaget om Gotlandstrafikens lokalisering till *en* hamn. Rådet har utrett från givna ekonomiska direktiv och försökt finna lösningar inom ramen för dessa.

Man kan däremot ifrågasätta dels om vissa av transportrådets arbetsuppgifter verkligen behövs, dels om inte vissa arbetsuppgifter kan föras över till andra organ och man därigenom kan få in mer regionala och lokala aspekter i bedömningarna.

Man kan också ifrågasätta hur en del ärenden behandlas. Har t. ex. inte de uppenbarligen krångliga reglerna för riksfärdtjänsten kunnat ändras fastän rådet haft uppdraget i två år? Min partikollega Barbro Sandberg kommer strax att ta upp denna fråga utförligare.

Måste man vara så restriktiv med busspassagerarnas möjlighet att välja olika resmöjligheter på samma sträcka genom att inte lämna tillstånd till av- och påstigning fastän det uppenbarligen finns underlag för konkurrerande trafik? Detta gäller inom den interregionala busstrafiken.

Många liknande faktorer sammantagna gör att vi nu anser tiden mogen för en utredning om transportrådets framtid och yrkar bifall till reservation 1.

Jag vill också ta upp det problem som behandlas i reservation 5. Vi i folkpartiet hävdar även i år att om persontransportstödet till Norrland skall få ett realistiskt innehåll skall det även omfatta företagaren själv i små och medelstora företag. Nu gäller det endast anställda. Det är ju framför allt det nystartade företaget som behöver detta stöd, och där är det ju i allmänhet

ägaren som svarar för kontakterna. I dessa tider när vi ser sysselsättningen minska i Norrlandslänen och där man ofta får höra att "starta eget" är enda lösningen för att kunna bo kvar – då är det paradoxalt att inte egenföretagaren i stödområdet kan få denna välbehövliga kostnadsreduktion.

I en annan motion har framförts att även turismen skulle få transportstöd, och detta skulle naturligtvis vara välkommet. Men där ger å andra sidan transportföretagen under i varje fall sommartid så generösa rabatter att dessa vidgar turismens möjligheter väsentligt.

Vi yrkar med detta bifall till reservation 5 och stöder i övrigt utskottets förslag.

**Anf. 206 RUNE THORÉN (c):**

Herr talman! Från centerns sida har vi i en partimotion anfört att transportrådet är en onödig byråkrati. Vi vill minska byråkratiseringen och decentralisera beslutsfattandet. Det är ett krav vi haft under tidigare år.

Under hand har vi sedan kommit överens med folkpartiet och moderaterna – vilket också framgått av de två tidigare talarna – att begära en utredning om avveckling av transportrådet. Tyvärr fick vi inte majoritet för detta i utskottet, och jag ber, herr talman, att få yrka bifall till reservation nr 1.

I trafikutskottets betänkande nr 23 har vi också från centern en reservation gemensamt med folkpartiet, vilken rör transportstöd till Norrland m. m., närmare bestämt då stöd till egenföretagares egna resor. Jag nöjer mig nu med att yrka bifall till reservation 5, eftersom vi nyss hörde argumenten för den ifrån Ingrid Hasselström Nyvall.

**Anf. 207 SVEN HENRICSSON (vpk):**

Herr talman! Av vår motion T208 och det yttrande vi fogat till betänkandet framgår att vpk intar en avvaktande attityd till transportrådet. Vi har angivit i vår motion som ett minimikrav för att avvakta vad gäller frågan om transportrådets vidare öde, att det av regeringen till hösten aviserade förslaget med anledning av verksledningskommitténs betänkande skall tillgodose vårt förslag om en politiskt korrekt styrelse för transportrådet.

I avvaktan på en omorganisation i antydd riktning låter vi det anstå med kravet på en utredning om transportrådets öde. Vi är nämligen av den uppfattningen – genom analyser vi gjort många gånger – att huvuddelen av kritiken mot transportrådet sammanhänger med alltför mycket tjänstemannatyckande från rådets direktion och för litet av demokratisk politisk förankring.

Så till våra andra reservationer. I fyra reservationer har vi tagit upp dels ett sjötransportstöd, dels ett fortsatt stöd till järn-, stål- och metallverkens produktion i Norrland, ett stöd som regeringen nu vill avveckla.

Vi går emot de av regeringen och utskottsmajoriteten föreslagna försämringarna av stödet.

Erfarenheter på ort och ställe, inte minst i Norrland, har styrkt oss i övertygelsen att av alla regionala stöd är just transportstödet mest nyttigt. Det finns verksamheter i Norrland och i Bergslagen som står och faller med transportstödet. Vi motsätter oss därför den av regeringen föreslagna

försämringen för metallindustrin och föreslår att stödet till denna skall fortsätta att utgå.

Ett sjötransportstöd är väl motiverat även ur synpunkten av att skapa konkurrensrättvisa och för att uppmuntra detta miljövänliga och energisnåla transportsätt.

Herr talman! Med detta yrkar jag bifall till reservationerna 2, 3, 4 och 6.

**Anf. 208 OLLE ÖSTRAND (s):**

Herr talman! I det här betänkandet behandlas anslaget till transportrådet och riksfärdtjänsten samt transportstödet för Norrland. Jag skall nöja mig med att något kommentera reservationerna.

Som vanligt återkommer centern och folkpartiet med krav på att det skall sättas i gång en utredning, som skall syfta till en avveckling av transportrådet. Nu har ju kravet mjukats upp åtskilligt, eftersom man ju vill sätta i gång en förutsättningslös utredning om huruvida transportrådet behövs i fortsättningen eller ej. Den här gången har folkpartiet och centern också fått sällskap av moderaterna. Herr talman! Låt mig ändå uttrycka den förhoppningen att detta är sista året som vi får se de här motionerna. Personalen vid transportrådet måste ju någon gång få arbetsro. Det står ju mer och mer klart för dem som objektivt vill granska det arbete som transportrådet lägger ned att transportrådet har en mycket betydelsefull uppgift när det gäller att förverkliga de trafikpolitiska målen, bl. a. genom att initiera, sammanställa och analysera olika åtgärder, som syftar till att åstadkomma rationella samt kostnads- och energisparande trafiklösningar. Vi som sysslar med de trafikpolitiska frågorna vet ju också att rationella transporter får större och större betydelse för det svenska näringslivet. Då är det naturligtvis ofantligt viktigt att vi har en central planeringsmyndighet. Jag tycker att detta är självklart.

Att Rolf Clarkson, som själv är ledamot av transportrådets styrelse, ställer upp bakom reservationen är, enligt min mening, litet konstigt. När jag hörde Rolf Clarksons något krystade motivering kom jag att tänka på biskop Brasks bevingade ord: "Därtill är jag nödd och tvungen." Jag tycker också att det är litet märkligt att Rolf Clarkson ställer upp på motiveringarna i reservationen. Det gör han ju, eftersom hans namn finns med. I reservationen står det bl. a. att transportrådet är byråkratiskt. Det finns ju inget som helst belägg för detta. I stället tycker jag att det är märkligt att transportrådet hinner klara av så många arbetsuppgifter med så liten personalstyrka.

Sedan tycker jag att Ingrid Hasselström Nyvall litet bättre borde sätta sig in i vilka regler som gäller vid nedläggningsprövning av järnvägstrafik. Transportrådets roll har inte varit att dela ut yxhugg utan dess roll i detta sammanhang har varit att ta fram underlaget, så att läns huvudmännen själva kan göra de riktiga bedömningarna. Det var också läns huvudmännen som hade att besluta om man skulle bibehålla eller upphöra med järnvägstrafiken. Så var det i realiteten.

Även beträffande riksfärdtjänsten vill Ingrid Hasselström Nyvall skjuta skulden på transportrådet. Hon tycker att två år är för lång tid för utvärderingen. Riksfärdtjänsten startades 1984. Den har alltså funnits i

knappt två år. Utvärderingen skall vara klar i höst. Det kan väl inte gärna gå vidare.

Herr talman! Jag yrkar avslag på reservation 1.

Sven Henriesson står bakom kravet på ett mer utvecklat sjötransportstöd. Vi har nyss infört ett hamntransportstöd, som ökar stödet till sjöfarten efter Norrlandskusten med i storleksordningen 20–25 miljoner. Jag tycker att vi skall avvakta effekterna av detta stöd. Om hamntransportstödet inte får avsedd effekt, Sven Henriesson, kommer jag själv att arbeta för att få till stånd ett mer utvecklat sjötransportstöd. Det är ju ofantligt viktigt att vi får behålla en väl fungerande sjöfart efter Norrlandskusten.

Det är naturligtvis ingen som är förtjust i förslaget att slopa transportstödet till järn-, stål- och metallverkens produktion. Vi vet självfallet vilket värde transportstödet har. Men i det statsfinansiella läge som vi befinner oss var det nödvändigt att försöka begränsa kostnadsutvecklingen även för transportstödet. Jag tror, herr talman, att det var riktigt att välja denna väg. Nu drabbas de stora stålverken, SSAB i Luleå och Borlänge samt Uddeholm och Avesta. För dem spelar stödet en underordnad roll. Det är nog viktigare att vi behåller stödet oförändrat till de mindre och medelstora företagen.

När det slutligen gäller kravet på stöd till egenföretagares egna resor vill jag erinra om följande: När vi införde persontransportstödet sade vi att det måste begränsas inom en ram av 24 miljoner. Riksdagen uttalade också att stödet endast skulle avse tjänsteresor av anställda. Samtidigt sade vi att stödet skulle vara enkelt och okomplicerat. Det är naturligtvis ofantligt svårt att göra en avgränsning mellan vad som är privatresor och vad som är resor i tjänsten för en egenföretagare.

Med detta, herr talman, vill jag yrka avslag på samtliga reservationer och bifall till utskottets hemställan på alla punkter.

**Anf. 209 ROLF CLARKSON (m) replik:**

Herr talman! Ideligen stöter man i kammaren på den företeelsen att folk läser betänkanden och reservationer på samma sätt som en viss potentat läser en annan bok. Det står ingenting i reservationen om att vi reseranter är kritiska mot transportrådets byråkrati. Det står att rådet har varit "utsatt för kritik för att vara byråkratiskt" – och det är korrekt.

Det förhållandet att vi skall ge personalen på transportrådet arbetsro kan inte vara ett tillräckligt skäl ur statsprocessuell synpunkt att inte granska dess verksamhet. Jag och mina partikamrater har ställt oss bakom reservation 1 därför att vi principiellt och ideologiskt anser att all statlig eller annan samhällelig verksamhet i myndighetsform regelbundet skall granskas, till sin omfattning och med frågan: Gör myndigheten någon nytta, eller kan arbetet utföras på ett bättre sätt? Det finns ingen annan inställning från vår sida.

Jag anser att transportrådet, i vars verksamhet jag har deltagit från dess begynnelse, på ett korrekt sätt har fullgjort sina åligganden. Jag är själv säker på att en förutsättningslös, allsidig parlamentarisk utredning kommer att ge till resultat att transportrådets verksamhet skall fortsätta, om än i något förändrade former eller i något mindre omfattning. Att institutionen som sådan är till gagn för näringslivet och för de berörda i övrigt i landet är jag personligen övertygad om.

**Anf. 210** INGRID HASSELSTRÖM NYVALL (fp) replik:

Herr talman! Det var tråkigt att Olle Östrand hörde så dåligt vad jag sade. Jag kanske inte talade tillräckligt tydligt. Jag sade att transportrådet har haft många betydelsefulla men också omstridda frågor att handlägga. Det var t. ex. transportrådet som fick tala om var yxhuggen skulle sättas in, även om det inte var transportrådet självt som höll i yxan, i fråga om järnvägsnedläggelserna. Detta uppfattade jag som ett tungt och jobbigt uppdrag för transportrådet och som man inte skall klanka på transportrådet för. Det var snarare något positivt, Olle Östrand.

Beträffande riksfärdtjänsten missförstod Olle Östrand mig också litet grand. Det är ibland svårt att veta om detta är avsiktligt. Jag sade att det var de krångliga reglerna för riksfärdtjänsten, inte den totala utvärderingen, som hade tagit så lång tid. Det var faktiskt 1980 som riksfärdtjänsten kom till, men den permanentades 1984. Denna verksamhet har alltså pågått i sex år.

Jag trodde nästan att frågan om huruvida egenföretagarnas resor kan missbrukas skulle komma upp. Med den mycket noggranna skattekontroll som vi har i dag när det gäller småföretag, egenföretagare och fåmansbolag tror jag inte att man behöver vara orolig. Om denna hjälp från början tillkom med tanke på de anställdas resor är situationen i dag ganska annorlunda just på grund av att många företag har upphört och att allt fler för sin utkomst får lov att starta något eget. Det är dessa som behöver denna hjälp. Vi i folkpartiet brukar inte vara kända för att vara några slösare, och vi vill inte spä på dessa 24 milj. kr. särskilt mycket. Men jag tror att man även inom denna ram skulle kunna hjälpa egenföretagarna. Det blir sammantaget inte några stora belopp, men för var och en kan det vara mycket betydelsefullt att få detta stöd.

**Anf. 211** SVEN HENRICSSON (vpk) replik:

Herr talman! Vi lovar inte, Olle Östrand, att även framdeles avstå från att bevaka transportrådet på det sätt som vi bevakar andra verk. Vi har bara givit en frist till i höst då regeringen i en aviserad proposition skall ange hur den politiska ledningen i transportrådet skall se ut. Vi menar att detta har stor betydelse för framtiden.

Jag noterar med tillfredsställelse att vi beträffande sjötransportstödet har en supporter i Olle Östrand. Han säger att vi har ett hamntransportstöd som motsvarar sjötransportstödet. Jag delar inte denna uppfattning. För att vi skall få fart på kustsjöfarten är det angeläget att vi får ett sjötransportstöd.

Beträffande regeringens förslag att ta bort stödet till stål- och metallproduktion vill jag erinra om det beslut som fattades i riksdagen så sent som 1985 då vi behandlade regionalpolitiken. Vi sade då ifrån att detta stöd var betydelsefullt för den regionala utvecklingen. Det går att bekräfta att det är av stor betydelse, inte minst för Norrland och Bergslagen, att detta stöd finns kvar i en situation då det inte är så lätt att klara konkurrensen.

Jag vill än en gång yrka bifall till de reservationer som handlar om sjötransportstöd och om ett bibehållande av stål- och metallproduktionsstödet.

**Anf. 212 OLLE ÖSTRAND (s)** replik:

Herr talman! Rolf Clarkson säger att moderaterna inte har riktat kritik mot transportrådet utan bara har talat om att kritik har riktats mot transportrådet. Då kan det naturligtvis ifrågasättas varför man egentligen reserverar sig.

Jag sitter själv i transportrådets styrelse. Jag tycker att transportrådet för varje år fyller en mer och mer angelägen uppgift. Därför tycker jag inte det finns anledning att förutsättningslöst utreda transportrådets verksamhet. En enig riksdag har gett transportrådet det ena uppdraget efter det andra. Samtidigt som man ger transportrådet nya uppgifter vill i första hand centern och folkpartiet varje år avveckla transportrådet. Det vore då naturligt att ni varje gång det kommer förslag här i riksdagen om att vi skall ge transportrådet nya uppgifter reserverade er. Men det har ni inte gjort.

Om man skulle lägga de arbetsuppgifter som transportrådet har rörande persontransportstödet, godstransportstödet, hamntransportstödet, osv. ute på de regionala organen, tror jag att det skulle bli mycket dyrare än vad det är i dag. Och det är väl ingen betjänt av.

Jag kan inte. Ingrid Hasselström Nyvall, se något positivt i att dela ut yxhugg. Det var inte transportrådets uppgift att dela ut yxhugg i samband med att utredningarna pågick. Transportrådets roll, det har jag poängterat många gånger, var att ta fram ett faktaunderlag till länshuvudmännen, så att dessa själva kunde fatta de rätta besluten.

**Anf. 213 ROLF CLARKSON (m)** replik:

Herr talman! Jag hade inte väntat mig att vi skulle få en analytisk diskussion om transportrådets framtida verksamhet just i kväll, utan att man skulle nöja sig med att konstatera att det finns en reservation som syftar till en förutsättningslös utredning. Men jag tar gärna upp den handske som Olle Östrand kastar här när han säger att det förekommer, om inte hyckleri, så dock tvetungat tal om transportrådet. Jag bedömer det på det viset att centern uppenbarligen av bl. a. järnvägspolitiska skäl hyst agg till den insats som transportrådet på regeringens och riksdagens uppdrag fullgjorde i samband med prövningen. Jag kan tillägga att jag kan förstå det, för det hela gick väldigt mycket emot de önskemål som centern som parti har i fråga om det ersättningsberättigade nätet och omfattningen av SJ:s verksamhet.

Folkpartiet hade i fjol en partimotion med Bengt Westerberg i spetsen, där man krävde avveckling av transportrådets verksamhet. I år var det Karin Ahrlands och Hans Peterssons i Röstånga motion som ersatte denna partimotion. Jag uppfattade det som en glidning mot objektivitet. Man hade bara enskilda motionärer. Det var överraskande att folkpartiets representanter i trafikutskottet plötsligt slöt upp lika helhjärtat kring dessa två motionärers motion som året dessförinnan kring partimotionen. I det läget var det nödvändigt att få en objektiv och förutsättningslös granskning av transportrådets verksamhet. Om transportrådets verksamhet är till nytta och om den sköts föredömligt, kan den inte ta skada av att den blir granskad. Vilken myndighet som helst i landet, om den fyller en riktig funktion, skall kunna tåla en förutsättningslös granskning.

Vi från moderat sida har inte bundit oss utan tycker av ideologiska och

principiella skäl att det här är någonting vi måste titta på. Det gäller inte att skydda personalens arbetsro. Sanningen är att delar av personalen har uttryckt önskemål om att få transportrådets verksamhet granskad.

Vi har alltså genom att delta i denna reservation gett vårt stöd till denna inställning. Hur vi kommer att ställa oss i fortsättningen blir helt och hållet en fråga om huruvida utredningen kommer till stånd och vilket resultat den kommer fram till.

**Anf. 214** OLLE ÖSTRAND (s) replik:

Herr talman! Skillnaden mellan Rolf Clarkson och mig i detta avseende är hårfin. Vi sitter båda i transportrådets styrelse och vet att transportrådet har mycket betydelsefulla uppgifter. Rolf Clarkson må ha den inställningen att man behöver utvärdera transportrådets verksamhet – O. K., det får stå för honom. Eftersom jag ser transportrådet bl. a. som en trafikplaneringsmyndighet och det blir viktigare och viktigare att vi har trafikplaneringen samlad under en hatt, tycker jag dock personligen att det inte behövs någon utredning. På den punkten skiljer vi oss åt, men för övrigt tror jag vi är överens om att transportrådet spelar en betydelsefull roll i de här sammanhangen.

Sedan är det väl möjligt att folkpartiet ändrar inställning till transportrådet, för nu har man ju fått en egen representant i transportrådets styrelse, som får möjlighet att följa den mycket intressanta verksamhet som förekommer i denna styrelse.

**Anf. 215** BARBRO SANDBERG (fp):

Herr talman! Jag har begärt ordet för att få tala för motion T431 av mig själv och Kjell-Arne Welin angående förenklade rutiner för riksfärdtjänst.

På förslag av folkpartiet inleddes försök med riksfärdtjänst 1980. Den är avsedd som ett komplement till den kommunala färdtjänsten för handikappades längre resor. Den permanentades 1984.

Transportrådet fick i juni 1984 i uppdrag att utforma den framtida riksfärdtjänsten. Jag måste säga att jag är mycket besviken på utskottet, som endast avfärdar motionen med att hänvisa till detta uppdrag. Enligt mitt förmenande borde uppdraget vara verkställt för länge sedan. Jag anser att utskottet aktivt borde ha verkat för att få till stånd en annan tingens ordning. Eller är det så att utskottet inte anser en lösning av problemen med riksfärdtjänst viktig?

Dagens byråkratiska system gör att många handikappade inte ens orkar tänka på att resa. Vi som har kontakt med handikappade får dagligen höra klagomål över att riksfärdtjänsten fungerar dåligt.

Transportrådet och SJ har kommit överens om vissa rutiner, vilka innebär att resenären måste beställa sin resa minst tre veckor före avresedagen. Detta får till följd att en handikappad som får erbjudande om att delta i en kurs eller konferens inom t. ex. 14 dagar inte har möjlighet att acceptera, om han eller hon måste anlita riksfärdtjänst. Om detta stod senast i går att läsa i Expressen.

En handikappad kvinna blev uttagen att representera sitt distrikt i en rikskonferens. Hon fick besked från sitt förbund två veckor före konferensen

och beställde genast biljett. Först två dagar före avresedagen fick hon besked att hon inkommit för sent med sin biljettbeställning. Hon borde ha blivit upplyst om detta redan vid beställningstillfället.

Jag tror inte att vi som är friska, vi som har valmöjligheter, någonsin kan förstå besvikelsen hos en människa som drabbas av detta öde.

Dessutom, herr talman, är detta faktiskt inte någon engångsföreteelse. Samma sak hände en man i Västerås för ett par veckor sedan. Av dessa händelser framgår med all önskvärd tydlighet att SJ:s stelbenta byråkrati måste ändras.

Enligt vissa handikapporganisationer fungerade verksamheten bättre innan transportrådet tog över. Transportrådet skall undersöka möjligheterna att nedbringa kostnaderna, men enligt rådets egna beräkningar gör en handikappad två resor tur och retur per år. Jag tycker faktiskt inte att detta är för många resor – det finns inget utrymme att pruta på i det avseendet.

Med de medel som tilldelats för budgetåret 1986/87 – 58 miljoner, en ökning med 18 miljoner från innevarande år – finns det utrymme för en effektivisering, så att fler handikappade kan få del av förmånen att få anlita riksfärdtjänst innan pengarna är slut. Den effektiviseringen kan man nå genom att samordna transporter.

Transportrådet har numera ett avtal med Svenska Taxitransporter AB, och de behöver fyra dagar på sig för att genomföra en samordning. Då måste det anses orimligt att SJ skall behöva tre veckor för att utfärda biljetten.

Jag vill göra riksdagen uppmärksam på att det finns lösningar på detta problem. Svenska Taxitransporter AB har erbjudit sig att också utfärda biljetter, och till det behöver de endast en vecka. Är det möjligen så, att det är en ekonomisk fråga för SJ att ha kvar det här beställningsförfarandet? SJ får väl procent på biljettpriset?

I vår motion föreslår vi att resp. kommun skall ha en beslutsansvarig när det gäller färdtjänsten. På socialförvaltningen i kommunerna vet man ju vilka personer som behöver färdtjänst, och oftast finns det en handikappkonsulent som också ger färdtjänstillstånden. Om denna konsulent kunde göra beställningen av riksfärdtjänstresan – han vet vilka regler som gäller för riksfärdtjänst, och det är inte alltid samma regler i kommunen, där man kan vara generösare – då skulle beställningen kunna göras direkt hos Svenska Taxitransporter AB. Omvägen via SJ är således helt onödig. Detta förfaringssätt skulle underlätta för resenären och framför allt förkorta beställningstiden.

Vi skall komma ihåg att riksfärdtjänst är en service för de handikappade och kanske främst för de rörelsehindrade. Dagens byråkratiska handläggning får stora sociala konsekvenser för dem. Om det alltid är en massa trassel när de skall resa, då tappar de lusten, och för många av dem är det av stor psykologisk betydelse att de dels har möjlighet att delta i kurser och konferenser som vi andra människor, dels ges möjlighet till miljöombyte.

Herr talman! Jag har inget yrkande här i dag, men jag vill ytterligare en gång uttrycka min besvikelse över utskottets behandling av motionen.

Tillsammans med oss motionärer finns det också många handikappade som känner stor besvikelse. Jag lovar redan nu att återkomma i denna fråga.

Överläggningen var härmed avslutad.

#### **Trafikutskottets betänkande 17**

*Mom. 1* (järnvägspolitikens inriktning, m. m.)

Först biträdades reservation 3 av Agne Hansson och Rune Thorén med 47 röster mot 14 för reservation 4 av Sven Henricsson. 239 ledamöter avstod från att rösta.

Härefter biträdades reservation 2 av Olle Grahn och Hugo Bergdahl med 48 röster mot 44 för reservation 3 av Agne Hansson och Rune Thorén. 211 ledamöter avstod från att rösta.

Därpå biträdades reservation 1 av Rolf Clarkson m. fl. med 69 röster mot 44 för reservation 2 av Olle Grahn och Hugo Bergdahl. 190 ledamöter avstod från att rösta.

Slutligen bifölls utskottets hemställan med 141 röster mot 68 för reservation 1 av Rolf Clarkson m. fl. 95 ledamöter avstod från att rösta.

*Mom. 2* (konsekvenserna av investeringar i snabbtåg m. m.)

Utskottets hemställan bifölls med 240 röster mot 58 för reservation 5 av Olle Grahn och Hugo Bergdahl. 2 ledamöter avstod från att rösta.

*Mom. 3* (styrande åtgärder på kombitrafikens område)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 6 av Sven Henricsson – bifölls med acklamation.

*Mom. 4* (investeringar i det ersättningsberättigade nätet)

Utskottets hemställan bifölls med 247 röster mot 56 för reservation 7 av Agne Hansson och Rune Thorén.

*Mom. 5* (anslag till Investeringar i järnvägens infrastruktur)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 8 av Rolf Clarkson m. fl. – bifölls med acklamation.

*Mom. 7 a* (västkustbanan)

Utskottets hemställan bifölls med 283 röster mot 15 för reservation 9 av Sven Henricsson. 2 ledamöter avstod från att rösta.

*Mom. 8* (anslag till Investeringar i trafikrörelsens fasta anläggningar vid statens järnvägar)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 10 av Rolf Clarkson m. fl. – bifölls med acklamation.

*Mom. 12* (anslag till Ersättning till statens järnvägar för köp av vissa tjänster)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 11 av Rolf Clarkson m. fl. – bifölls med acklamation.

*Mom. 18 c (trafikcentra)*

Utskottets hemställan bifölls med 260 röster mot 44 för reservation 12 av Olle Grahn och Hugo Bergdahl.

*Mom. 19 (ortnamnsskyltning längs järnvägarna)*

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 13 av Agne Hansson och Rune Thorén – bifölls med acklamation.

*Mom. 26 (överförande av inlandsbanan till riksnätet)*

Utskottets hemställan bifölls med 241 röster mot 61 för reservation 14 av Agne Hansson m. fl. 1 ledamot avstod från att rösta.

*Mom. 27 (överförande av bandelen Jörn–Arvidsjaur till riksnätet)*

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 15 av Agne Hansson m. fl. – bifölls med acklamation.

*Mom. 28 a (upprustning av inlandsbanan)*

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 16 av Agne Hansson m. fl. – bifölls med acklamation.

*Mom. 28 b (turistprojektet "Inlandsbanan")*

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 17 av Sven Henricsson – bifölls med acklamation.

*Mom. 34 (återupptagande av bandelen Malungsfors–Sälen–Särna)*

Utskottets hemställan bifölls med 275 röster mot 23 för reservation 18 av Sven Henricsson. 6 ledamöter avstod från att rösta.

*Mom. 36 (byggande av en s. k. Arlandapendel)*

Utskottets hemställan bifölls med 284 röster mot 18 för reservation 19 av Sven Henricsson. 2 ledamöter avstod från att rösta.

*Mom. 43 (ny järnväg mellan Borås och Tranås, m. m.)*

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 20 av Sven Henricsson – bifölls med acklamation.

*Mom. 44 (snabbare kapacitetsutbyggnad av linjen Ånge–Boden, m. m.)*

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 21 av Sven Henricsson – bifölls med acklamation.

*Mom. 45 (järnvägsutbyggnader i Stockholms län)*

Utskottets hemställan bifölls med 281 röster mot 22 för reservation 22 av Sven Henricsson. 1 ledamot avstod från att rösta.

*Övriga moment*

Utskottets hemställan bifölls.

### **Trafikutskottets betänkande 18**

*Mom. 1* (avveckling av statsbidraget till den lokala och regionala kollektivtrafiken)

Först biträdades reservation 1 av Olle Grahn m. fl. – som ställdes mot reservation 2 av Rolf Clarkson m. fl. – genom uppresning.

Härefter bifölls utskottets hemställan med 138 röster mot 99 för reservation 1 av Olle Grahn m. fl. 65 ledamöter avstod från att rösta.

*Mom. 3* (minskad skattefinansiering av den lokala och regionala kollektivtrafiken)

Utskottets hemställan bifölls med 236 röster mot 68 för reservation 6 av Rolf Clarkson m. fl.

*Mom. 4* (nya former för finansiering av kollektivtrafiken)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 7 av Sven Henricsson – bifölls med acklamation.

*Mom. 5* (den lokala och regionala kollektivtrafikens verksamhetsformer)

Reservation 8 av Rolf Clarkson m. fl. bifölls med 153 röster mot 151 för utskottets hemställan.

*Mom. 7* (trafikhuvudmännens upphandling)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 9 av Rolf Clarkson m. fl. – bifölls med acklamation.

*Övriga moment*

Utskottets hemställan bifölls.

### **Trafikutskottets betänkande 23**

#### **Punkt 1**

*Mom. 1* (utredning om avveckling av transportrådet)

Vid votering genom rösträkning avgavs 152 röster för utskottets hemställan och 152 röster för reservation 1 av Rolf Clarkson m. fl.

Kammararens beslut innebar att punkt 1 skulle bordläggas.

#### **Punkt 2**

*Mom. 1* (ett sjötransportstöd)

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

*Mom. 3* (fortsatt stöd till järn-, stål- och metallverkens produktion)

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

Mom. 6 (stöd till egenföretagares egna resor)

Utskottets hemställan bifölls med 217 röster mot 85 för reservation 5 av Hugo Bergdahl m. fl.

Prot. 1985/86:143  
15 maj 1986

*Den statliga redovisningsrevisionen m. m.*

*Övriga moment*

Utskottets hemställan bifölls.

### **Punkterna 3 och 4**

Utskottets hemställan bifölls.

### **53 § Föredrogs**

finansutskottets betänkanden

1985/86:23 om den statliga redovisningsrevisionen m. m. (prop. 1985/86:124),

1985/86:31 om betalningar till och från staten samt

1985/86:32 om kronholmarnas framtida disposition (prop. 1985/86:110).

### **Anf. 216 ANDRE VICE TALMANNEN:**

Finansutskottets betänkanden 23, 31 och 32 kommer att debatteras i tur och ordning. Voteringarna äger rum i ett sammanhang efter avslutad debatt.

Först upptas alltså finansutskottets betänkande 23 om den statliga redovisningsrevisionen m. m.

### **Den statliga redovisningsrevisionen m. m.**

#### **Anf. 217 ANNE WIBBLE (fp):**

Herr talman! I detta betänkande behandlas för det första en proposition om den statliga redovisningsrevisionen. Den betecknades tidigare den kamerala revisionen eller räkenskapsrevisionen, vilket kan låta just kameralt och ointressant men som i praktiken är en mycket viktig del av den statliga förvaltningen.

Redovisningsrevisionen består för närvarande av tolv självständiga revisionsenheter som dock är knutna till resp. värdmyndighet. Denna knytning till värdmyndigheten gör det svårt att genomföra en helt oberoende revision eftersom värdmyndigheten har arbetsgivaransvar och också svarar för administration och service gentemot revisionskontorets personal.

I propositionen föreslås att redovisningsrevisionen helt frikopplas från värdmyndigheten och att hela ansvaret läggs över på riksrevisionsverket. Vi har inga invändningar mot detta förslag, som vi anser kan medföra en effektivare och bättre revision.

I betänkandet behandlas för det andra några motioner som väcktes under allmänna motionstiden i år och som tar upp den statliga revisionen i ett vidare perspektiv, det som ofta kallas för förvaltningsrevision. I dessa motioner ges en rad synpunkter på hur arbetsfördelningen bör ordnas mellan den

revisionsverksamhet som utförs av riksrevisionsverket, statskontoret och riksdagens revisorer.

Motionärerna framhåller revisionens oberoende, dvs. principen att den som granskar en verksamhet inte får vara beroende av den som granskas. Det är ju inte alldeles omöjligt att den information som revisionen ger visar att offentliga insatser har helt andra effekter än vad som avsågs, kanske fel effekter, eller inga effekter alls. Det kan då vara frestande att försöka styra revisionen så att vissa känsliga verksamheter inte granskas. I så fall skulle självständigheten komma i kläm och oberoendet minska.

Varken riksrevisionsverket eller statskontoret är på detta sätt oberoende av regeringen, tvärtom. Det är emellertid riksdagens revisorer. Detta talar för att riksdagens ansvar för den statliga revisionen bör förstärkas.

I Sverige ligger tyngdpunkten i den statliga revisionen hos riksrevisionsverket och de tolv revisionskontoren, inte hos riksdagens revisorer. Motsatsen gäller t. ex. i Danmark, där det finns en professionell och oberoende revisionsorganisation som lämnar sina rapporter till folketingets revisorer. Vi kan se klara fördelar med en sådan lösning.

I motionerna poängteras att frågan om revisionens organisation har varit föremål för ett flertal utredningar och att det nu därför inte är fler utredningar som behövs utan konkreta förslag. Motionärerna anser att ett sådant förslag bör kunna läggas fram inom kort. Utskottsmajoriteten har emellertid inte alls behandlat sakinnehållet i motionerna utan nöjt sig med konstaterandet att verksledningskommitténs betänkande, som delvis tar upp samma frågor, är föremål för övervägande inom regeringskansliet. Det är i och för sig bra, tycker vi, men enligt vår uppfattning ger det bara ännu starkare skäl för riksdagen att uttala sig om vad slags innehåll vi förväntar oss att ett sådant kommande förslag bör ha.

Jag beklagar att majoriteten i utskottet har avhänt sig denna möjlighet genom att helt undvika en sakbehandling av motionerna. Som jag ser det, underordnar man sig därigenom regeringens tyckande och avstår från att föra fram egna uppfattningar.

I utskottet har därför avgivits en reservation, betecknad nr 1, gemensam för folkpartiet och moderaterna, som jag yrkar bifall till. Vi har där fört fram de synpunkter som vi menar bör vara vägledande vid utarbetandet av ett förslag på grundval av verksledningskommitténs betänkande.

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

**Anf. 218 NILS G. ÅSLING (c):**

Herr talman! Riksrevisionsverket har haft en i förhållande till riksdagen och regeringen fristående ställning. Verket har handlat efter egna initiativ, vilket möjliggjort en effektiv verksamhet, som inte varit bunden av olika intressen. Vi anser det angeläget att riksrevisionsverket även framgent garanteras en sådan fristående och obunden ställning. Enligt centerpartiets mening är frågor som rör revision av myndigheters arbete viktiga ur rättssäkerhetssynpunkt. Medborgarna har ett legitimt intresse av att revi-

sionsarbetet organiseras så att inga otillbörliga bindningar eller påtryckningar ens kan misstänkas.

En effektiv och väl fungerande kontrollverksamhet förutsätter därför att revisionen kan arbeta oberoende av den granskade myndigheten.

Riksdagens revisorer och riksrevisionsverket har tillskapats för att ur rättslig synpunkt och med hänsyn till effektiviteten kontrollera myndigheternas arbete.

Riksdagens revisorer å andra sidan är riksdagens kontrollerade organ, medan riksrevisionsverket lyder under regeringen. Centerpartiet anser det vara en klar fördel att dessa kontrollfunktioner oberoende av varandra har dessa uppgifter.

I debatten om riksrevisionsverkets framtida verksamhet har framförts krav att verket mer direkt skulle knytas till regeringen. Verket skulle närmast arbeta som ett slags serviceorgan åt departementen. En sådan utveckling står enligt vår mening i direkt strid mot principen om vikten av en fri och obunden revisionsverksamhet, såsom finansutskottet för övrigt uttalat i betänkandet 1979/80:41 – principen bör vara att all revision skall vara oberoende av den granskade myndigheten.

Centerpartiet avvisar således, herr talman, inriktningen av verksledningskommitténs förslag, vilket innebär att regeringen inte bara föreslås styra inriktningen av revisionsarbetet, utan t. o. m. direkt ange vilka frågor eller områden som skall granskas. Verksledningskommitténs förslag prövas för närvarande i regeringskansliet.

Mot den bakgrunden, herr talman, hävdar centerpartiet att riksdagen nu klart bör ange en inriktning för en eventuell förändring av revisionsverksamheten enligt de principiella synpunkter som vi utvecklat i vår reservation till finansutskottets betänkande.

Jag yrkar därför bifall till reservation 2 till finansutskottets betänkande 23.

I detta anförande instämde Bertil Jonasson (c).

#### **Anf. 219 ARNE GADD (s):**

Herr talman! I finansutskottets betänkande 23 behandlas en fråga om den s. k. redovisningsrevisionens huvudmannaskap. Förslaget innebär att den hittills påtagligt decentraliserade redovisningsrevisionen läggs under riksrevisionsverket.

I betänkandet behandlas också propositionens anslagsförslag som innebär att de anslag som hittills varit tilldelade aktuella myndigheter överförs till riksrevisionsverket. Om detta är utskottet helt enigt, och jag kan alltså i likhet med alla andra ledamöter av utskottet yrka bifall till utskottets förslag. Trots enigheten har det fogats två reservationer till utskottsbetänkandet, vilka gäller den s. k. förvaltningsrevisionen. I reservationerna förs en diskussion om revisionens oberoende. Jag tror att det kan vara på sin plats att redan i dag mycket kort erinra om att det är en mycket stor skillnad mellan redovisningsrevision och förvaltningsrevision. Redovisningsrevisionens uppgift är att granska om en myndighet har använt tilldelade ekonomiska medel på ett korrekt sätt. Förvaltningsrevisionen däremot har till uppgift att sätta i fråga om en myndighet använder av riksdagen och regeringen tilldelade

medel på det bästa sättet för att uppnå de mål som har uppställts. I själva verket är redovisningsrevision och förvaltningsrevision relativt olika aktiviteter. När man då hävdar att förvaltningsrevisionen skall vara oberoende i förhållande till regeringen, hävdar man faktiskt att en statlig myndighet skall ges rätten att ifrågasätta politiskt fastställda mål.

Den här saken är mycket intressant att diskutera, och den kommer att diskuteras i riksdagen i höst, när regeringen på riksdagens bord lägger sin proposition, som utgår från verksledningskommitténs förslag. Jag hoppas, herr talman, att vi då får en ingående diskussion om vad som är självständighet när det gäller svenska myndigheter och vad som är politik när det gäller svenska myndigheters aktivitet. Till dess räcker det att behandla de frågor som för dagen är aktuella, dvs. finansutskottets betänkande 23, som gäller redovisningsrevisionen. Om dess oberoende karaktär och dess organisatoriska placering är vi alltså helt ense.

Överläggningen var härmed avslutad.

(Beslutet redovisas efter debatten om finansutskottets betänkande 32.)

**Anf. 220 TREDJE VICE TALMANNEN:**

Kammaren övergår nu till att debattera finansutskottets betänkande 31 om betalningar till och från staten.

**Betalningar till och från staten**

**Anf. 221 RUNE RYDÉN (m):**

Herr talman! I dagens moderna samhälle tycker vi väl alla att snabba och smidiga betalningsformer borde vara något självklart för både oss själva och för näringslivet. De fungerar ju som olja i det viktiga ekonomiska maskineriet. Om detta inte är välsmort, fungerar samhället sämre till nackdel för många av oss. Mycket har emellertid hänt på senare år. Både posten och bankväsendet har genomfört förenklingar och förbättringar i sin service. Bankerna erbjuder nu allmänheten att samla sina tillgodohavanden till ett enda räntebärande konto, som kan användas för olika former av betalningar som privatgiro eller sparbanksgiro. Dessutom kan man använda kort för uttag i automat eller också skriva ut checkar mot ett och samma konto. Så tycker vi väl alla att det skall vara.

Tyvärr finns det fortfarande hinder som borde undanröjas. Ett av de största hindren är statens betalningsrutiner, som på många håll fortfarande är otidsenliga. En del förbättringar har skett under senare år. Numera kan inbetalning av inkomst- och förmögenhetsskatt samt av arbetsgivaravgift ske antingen via bank eller post på samma villkor, och riks försäkringsverkets utbetalningar av barnbidrag, pensioner m. m. behöver inte längre gå omvägen via posten. Men på andra områden tillämpas fortfarande krångliga och föråldrade betalningsformer, vilket kan härledas från den statliga bestämmelsen från 1925 att prioritera postgirot vid betalningsförmedling.

Vi borgerliga reservanter har en målsättning, nämligen att betalningssystemet skall fungera så praktiskt som möjligt. Förutsättningen härför är fri

konkurrens mellan olika institut och betalningsformer. Staten får då inte som i dagsläget ge postgirot en gynnad ställning när likvärdiga eller bättre betalningsrutiner finns att tillgå på annat håll.

Det är ju faktiskt så, att trots att banklagstiftningen föreskriver fri konkurrens mellan olika bankinstitut, har PK-banken fortfarande ensamrätt till förvaltningen av postgiromedel. Det är inte fri konkurrens!

Visserligen bildades PK-banken 1974 genom en sammanslagning av Sveriges Kreditbank och Postbanken, men 1984 såldes 15 % av PK-bankens aktiekapital ut på Stockholms fondbörs, och regeringen konstaterade då i propositionen att bankens rörelse hade expanderat kraftigt och efter hand fått en struktur som liknar övriga större bankers. Det innebär bl. a. att banken konkurrerar med övriga banker i fråga om kreditgivning och andra banktjänster på näringslivets område. Mot denna bakgrund ter sig PK-bankens nuvarande monopolställning när det gäller postgiromedel enligt min uppfattning direkt stötande.

Låt mig visa vad denna monopolställning betyder med ett exempel: Genom postgirot passerar ca 5 500 miljarder kronor per år i olika betalningsuppdrag. I genomsnitt stannar pengarna en och en halv dag hos postgirot, vilket innebär att postverket förfogar över en överskottslikviditet på ca 12 miljarder kronor per dag. Om postverket inte vore tvunget att placera dessa medel i PK-banken utan fritt kunde placera dem på marknaden, skulle avkastningen enligt verkets egna beräkningar bli drygt 200 milj. kr. högre. Postverket skulle alltså tjäna på att ha denna frihet!

Enligt oss reservanter bör postverket inte vara bundet av lagstiftning som hindrar verket från att agera affärsmässigt. Vi anser att de kvardröjande resterna av PK-bankens monopolställning bör upphävas.

Vi anser för övrigt, herr talman, att man borde ha enklare regler för inbetalning av mervärdesskatt och punktskatter. På samma sätt som vid inbetalning av inkomstskatt, förmögenhetsskatt och arbetsgivaravgifter borde moms och punktskatter kunna betalas via bank lika väl som via posten. För många företag och privatpersoner skulle detta medföra en väsentlig förenkling. Det skulle kunna ge dem fördelar från räntesynpunkt, eftersom inbetalningen då kan göras på förfallodagen direkt från bankkonto i stället för dagen före, vilket nu krävs när överföring måste ske från exempelvis checkkonto till postgiro. Detta har skatteutskottets majoritet i betänkande 1984/85:49 uttalat förståelse för, men fortfarande har ingenting hänt.

Det är inte bara i systemet för betalningar *till* staten som vi vill ha ändringar, utan också i systemet för betalningar *från* staten, exempelvis vid överskjutande skatt. Den avi som man får kan lösas in på posten eller i bank. Men utsändningen via posten är enligt vår uppfattning en onödig omgång, som leder till extrakostnader för statsverket och ränteförluster för betalningsmottagarna. Större delen av de drygt 25 milj. kr. som skatteväsendet i dag betalar till postverket för denna hantering torde kunna inbesparas genom att man övergår till en kontorutin.

Det finns andra starka skäl för en sådan förändring. Brottsförebyggande rådet har i en rapport framhållit att kontantlösa betalningsrutiner bör användas i ökad omfattning. Låt mig citera vad de säger i sin PM 1983:2 på s.

”Nuvarande utbetalningssystem innebär att stora kontanta värdemängder upplagras och hanteras. Återbetalningen av överskjutande skatt är den största punktutbetalningen årligen. Post och banker rekvirerar då mycket stora summor från riksbanken, vilka sprids över landet under loppet av någon vecka.

Antalet löne- och pensionskonton i bankerna som är tillgängliga för automatiska betalningar av detta slag utgör drygt 5 miljoner var till kommer drygt 1 miljon postgirokonton. Förutsättningarna för ökad användning av kontantlösa betalningsrutiner är därför mycket goda. Tillgång till ett rationellt och säkert utbetalningssystem finns. Detta måste utnyttjas bättre än vad som är fallet i dag.”

Systemet med kontantlösa betalningsrutiner praktiseras redan i vårt östra grannland Finland, där den överskjutande skatten skickas direkt till postgiro eller till ett bankgirokonto. I det här landet skulle vi kunna göra det enkelt för oss, genom att på deklaraionsblanketterna för det kommande taxeringsåret införa en ruta där vi kan skriva upp numret på det konto dit skattemyndigheten bör sända eventuell överskjutande skatt.

Herr talman! Det finns dock olika statliga myndigheter som går åt rätt håll, exempelvis riksförsäkringsverket. Där har man övergått till kontoutbetalning av pensioner, sjukersättningar och barnbidrag och anser att det kan medföra en besparing för staten på ca 30 milj. kr. per år, och dessutom blir det säkrare och bekvämare för mottagarna.

Trots att staten nu betalar ut löner, barnbidrag och pensioner via annan bank än PK-banken har, trots överläggningar med andra banker, ett nytt avtal träffats med PK-banken, trots att detta inte var det fördelaktigaste alternativet. Det verkar inte särskilt rationellt, eller hur?

För närvarande tar det upp till fyra bankdagar innan en inbetalning från ett företag eller en privatperson till en statlig myndighet når sin slutstation – statsverkets checkräkning i riksbanken – och därmed kan påverka statsskuldens storlek och den därav uppkomna räntebelastningen. Beräkningar utförda på basis av uppgifter i den statliga utredningen Rationellare girohantering tyder på att statens behov av kort upplåning skulle kunna minska med inmot 5 miljarder kronor om betalningar till statliga verk och myndigheter fick gå direkt till riksbanken utan att ta en omväg över postgirot. Räntekostnaderna på statsskulden skulle kunna minska med 600–700 milj. kr. per år. Vore inte detta något att ta till vara i de besparingstider vi lever i? Den besparingen skulle kunna uppnås om postverket och bankerna ålades att inleverera inkommande likvider direkt till statsverket eller myndighetens checkräkning i riksbanken. Utbetalningar skulle ske på motsvarande sätt genom att erforderligt belopp drogs direkt på myndighetens konto i riksbanken på utbetalningsdagen.

Med detta system skulle staten spara avsevärda belopp samtidigt som myndigheter, företag och enskilda gavs möjlighet att fritt välja post- eller bankgiro för sina betalningar. De praktiska hinder som tidigare har funnits genom att t. ex. datasystemen inte har varit tillräckligt kompatibla är numera mycket lätta att lösa.

Vad är det som gör att majoriteten så envist håller fast vid de tungrodda betalningsrutiner som staten för närvarande tillämpar?

Herr talman! Med det anförda yrkar jag bifall till reservationen som är fogad till finansutskottets betänkande om betalningar till och från staten.

Prot. 1985/86:143  
15 maj 1986

**Anf. 222 ROLAND SUNDGREN (s):**

Herr talman! Rune Rydén avslutade med att fråga varför majoriteten så envist håller fast vid orationella betalningsrutiner.

I ett samhälle är det mycket viktigt att det finns rationella och bekväma betalningsrutiner. Vi har rationella betalningsrutiner i Sverige. Inte minst har vi genom vår postgiroverksamhet en in- och utbetalningsservice som är tillgänglig för alla oavsett var i landet man bor.

Genom att staten har prioriterat postgirot har vi skapat ett effektivt stordriftssystem på betalningsområdet, som företag, kommuner, hushåll, m. fl. finner rationellt och lönsamt att använda. För samhället är det också ur samhällsekonomisk och regionalpolitisk synpunkt värdefullt att staten genom postgirot har tillgång till ett rikstäckande nät som når alla företag och privatpersoner varje dag.

Postverket är den enda organisation i hela landet som har ett rikstäckande nät, vilket består av nära 5 000 betjäningseenheter – postkontor och lantbrevbärare. En förutsättning för att man skall kunna upprätthålla ett sådant betjäningennät är den stora omfattning som postverkets betalningsförmedling har. En fjärdedel av postverkets rörelseintäkter kommer från betalningsförmedlingen.

Rune Rydéns tal om att fri konkurrens skulle driva fram modernare och effektivare betalningsrutiner kan låta vackert. Men det man avser är inte någon konkurrens på lika villkor. Det har ju aldrig varit tal om att de bakom bankgirosystemet eller andra som skulle ta över också skulle ställa upp vad gäller de olönsamma delarna, som postverket tar ett ansvar för genom utdelning och uppbörd i glesbygd. Det har i stället gällt att i första hand komma åt, som också Rune Rydén nämnde, uppbörd exempelvis av mervärdeskatt hos stora företag och på större orter. Det finns alltså inte bara klara effektivitets- utan också solidaritets- och rättviseskäl som starkt talar för att staten prioriterar postgirot för sina in- och utbetalningar. Därmed får alla medborgare i landet en god service till ett lågt pris oavsett var de bor.

Reservationen bygger på motioner från folkpartiet och moderaterna. Det som är litet förvånande i sammanhanget är att centern ställt sig bakom ett sådant här förslag, som så hårt skulle drabba glesbygden. Man talar ju ändå om att man vill slå vakt om glesbygden och att man vill föra en regionalpolitik som gör att vi får en balanserad befolkningsutveckling i landet. Jag vill hävda att det här skulle vara något av ett dråpslag mot en så viktig service som posten har genom sina poststationer och lantbrevbärlinjer.

En annan fråga som reservanterna tar upp gäller avskaffande av PK-bankens ensamrätt att förvalta postgiromedel. Det är klart att det skulle få betydelse för PK-bankens balansomslutning, eftersom ju postgiromedlen är en betydande del av den totala omslutningen. Rune Rydén påpekade att det var en sammanslagning av Postbanken och PK-banken 1974. Förändringen går naturligtvis inte så fort, eftersom man har placerat det kapital som Postbanken hade i en del långsiktiga papper.

Nu är frågan föremål för förhandlingar mellan PK-banken och postgirot.

*Betalningar till och från staten*

Det finns anledning att avvakta resultatet av dessa.

Rune Rydén tog även upp utbetalandet av överskjutande skatt direkt till bankkonto. Vi har ett enormt smidigt system. Samtidigt som man sänder ut skattsedeln skickas ett utbetalningskort. Det är verkligen rationellt och obyråkratiskt. Den här frågan behandlades av utredningen Rationellare girohantering. Den lämnade sitt betänkande 1979, och den borgerliga regeringen gjorde ingenting åt saken. Det var ganska självklart, för man konstaterade att om man skulle knyta ett överföringsuppdrag till deklarationen, skulle det bli en väldigt byråkratisk apparat och också göra uppgifterna svåråtkomliga. Det skulle innebära stor risk för felregistrering av kontonummer och andra uppgifter, eftersom vi lämnar uppgifterna nästan ett helt år innan skattsedlarna skall sändas tillbaka. Under ett år kan det hända väldigt mycket. Man kanske byter bank, flyttar, osv. Det skulle innebära väldigt krångel. Det ansåg tydligen också den borgerliga regeringen och den utredning som tillsattes.

Med detta, herr talman, yrkar jag bifall till finansutskottets hemställan i betänkande 1985/86:31 och avslag på den borgerliga reservationen.

**Anf. 223 RUNE RYDÉN (m):**

Herr talman! Roland Sundgren säger att det är viktigt att det finns rationella betalningsrutiner. Det håller jag gärna med om, men för Roland Sundgren tycks detta innebära att det skall vara enbart postgiro rutiner och ingenting annat. Vad jag försökte tala för var att det finns flera andra betalningsvägar, t. ex. via olika bankkonton, som är lika rationella som postgirokonton och som finns hos nästan alla människor i landet. Men det vill Roland Sundgren inte alls höra talas om.

I det utredningsbetänkande som Roland Sundgren hänvisade till, Rationellare girohantering, som blev färdigt 1979, står det: "Förslaget är ett led i utredningens strävan att bereda lika möjligheter för allmänheten att göra betalningar oavsett om dessa sker via bank eller posten. Denna strävan efter likställdhet aktualiserar också frågan om när betalning via bankgiro – eller postgiro – skall anses fullgjord." Med dagens moderna datateknik är det, herr talman, inga problem att föra pengar via bankgiro eller bankkonto till en betalningsförmedling. Det går lika bra som med postgiro, och det finns inga som helst skäl att postgirot i det fallet skall ha monopol.

Till skillnad från Roland Sundgren vill vi eftersträva en konkurrens på lika villkor. Det är inte fråga om att rusta ner postgirot, som han talade om, och det kommer inte att innebära något som helst hinder för olika betalningar i glesbygd – de går lika bra via bankkonto eller bankgiro som via postgiro.

Jag visade också i mitt anförande, att om postverket hade fått disponera sina pengar fullt ut, hade man kunnat spara ungefär 200 milj. kr. De pengarna hade man kunna använda på ett betydligt effektivare och rationellare sätt än att låta PK-banken disponera dem.

När det gäller överskjutande skatt kan det medföra en del problem att det är ett års fördröjning från det att man uppger ett konto till dess att den eventuella överskjutande skatten når fram till en, men det är i dagens läge inte heller något större problem. Detta var ett av de problem som utredningen brottades med, men mycket har hänt på datasidan sedan 1979.

Det är dock inte så att man vet vilka konton folk har bara därför att de har flyttat, men det finns en dubbelkontroll i och med att även personnummer alltid anges i de här sammanhangen.

Herr talman! Jag förstår därför inte Roland Sundgrens motivering. Han talar ungefär som den obotfärdige, och jag har inte funnit något riktigt rationellt argument varför postgirot skall ha kvar sin monopolställning.

**Anf. 224 ROLF KENNERYD (c):**

Herr talman! Roland Sundgren försökte göra ett stort nummer av att den ordning som föreslås i reservationen skulle innebära en katastrofal försämring av servicen i glesbygd. I likhet med Rune Rydén vill jag stillsamt tala om för Roland Sundgren att även människor som bor i glesbygd i allmänhet har tillgång till endera bank- eller postgirokonton. För deras del skulle det alltså innebära en förbättring av servicen om riksdagen följde förslaget i reservationen. Det skulle dessutom innebära en ökad valfrihet för de här människorna i stället för den monopolställning som Roland Sundgren talar för. Därmed har jag också gett Roland Sundgren svar på varför centerpartiet har funnit anledning att ställa upp för reservationen.

**Anf. 225 ROLAND SUNDGREN (s):**

Herr talman! Jag kan bara läsa upp vad postverket självt säger: "En förutsättning för det täta postkontorsnätet och inte minst för lantbrevbäringsnätet är den stora omfattningen som verkets betalningsförmedling har. Att upprätthålla dagens höga servicenivå vad gäller antalet postkontor och lantbrevbärare enbart för postdistributionens behov skulle ej kunna klaras med intäkter enbart från denna verksamhet."

Jag tycker att man här ganska klart talar om vilka konsekvenser det kunde bli för glesbygden. Det är ju inte så att folk inte skulle ha tillgång till bank- eller postgiro, men detta heltäckande nät är en mycket viktig del av infrastrukturen här i landet.

Rune Rydén talar om rationella betalningsrutiner. Vi har en mycket rationell betalningsrutin här i Sverige. Den innebär också att vårt postverk – till skillnad från de flesta andra postverk ute i världen – kan klara sig och täcka sina egna kostnader samt också gå med vinst.

Genom en sådan här samordning, som man inte slår sönder genom att konkurrera med andra system, minskar kostnaderna. Det ger en rättvis och bra service till alla medborgare, oavsett om de bor i en stad eller i glesbygd.

Jag tycker att detta är en enormt viktig infrastrukturfråga för det svenska samhället, inte minst när vi nu börjar diskutera regionalpolitik i större omfattning. Det är, precis som när det gäller järnvägs- och telefonservice, viktigt att ha ett utbetalningssystem som är heltäckande. Det tycker jag är ett av de viktigaste argumenten för att slå vakt om statens prioritering av postgirobetalningarna.

**Anf. 226 RUNE RYDÉN (m):**

Herr talman! Roland Sundgren säger att han slår vakt om rationellare betalningsrutiner, och med det menar han att det är postgirots monopolverksamhet som är den rationella betalningsrutinen. Det gör att jag får intrycket

att Roland Sundgren inte riktigt förstått den tekniska utvecklingen på senare år. Man kan ju faktiskt utan större bekymmer flytta pengar från ett visst konto till ett annat.

Jag har pekat på att det finns 5 miljoner olika bankkonton, medan det finns 1 miljon postgirokonton. Systemet är alltså inte heltäckande, som Roland Sundgren säger – alla människor har inte postgirokonto.

Med anledning av argumentet att det skulle bli näst intill en katastrof för postverket i glesbygden vill jag peka på de 200 milj. kr. som folk skulle spara om de fick disponera pengarna på ett riktigt vis och sätta in dem där de får den bästa räntan. Skulle man inte kunna använda dem på bättre sätt genom att förbättra servicen?

**Anf. 227 ROLF KENNERYD (c):**

Herr talman! Roland Sundgren argumenterar som om han förutsätter att om valfrihet att välja betalningsform infördes, skulle alla i glesbygd välja bort postgirot. Jag utgår tvärtom från att om valfrihet införs, då kommer posten, till följd av den service som man har i glesbygd, att stå för en betydande del av betalningsuppdragen i såväl glesbygd som tätorter.

**Anf. 228 ROLAND SUNDGREN (s):**

Herr talman! Jag tror inte att folk skulle välja bort postgirot. Men vad man här är ute efter är så att säga att plocka russin ur kakan. Man är inte intresserad av att konkurrera i glesbygd, Rolf Kenneryd. Det var bankerna inte 1979, och detta var en av anledningarna till att den borgerliga regeringen inte lade fram någon proposition med anledning av utredningsbetänkandet.

Vad man är intresserad av är att komma åt de större betalningsströmmarna, som finns på de större orterna och i de större företagen. Om man på det sättet tar bort en del av postgirots verksamhet kommer det att få konsekvenser – det har posten klart uttalat.

Jag är klar över att postgirot verkligen också följer med i den tekniska utvecklingen. Det finns mellan postgirot och bankerna ett väl utvecklat tekniskt samarbete. Det finns möjlighet för alla löntagare och pensionärer – oavsett om de har postgiro eller inte – att få sina pengar översända till den bank där man har konto. Man får kostnadsfritt sin lön – eller pension – överförd till valfri bank i hela landet och får disponera pengarna direkt på lönedagen. Detta innebär inga större problem.

Problemet är att det, om man alltför mycket försöker reducera postgirots in- och utbetalningar – och i det sammanhanget är statens användning av postgirot av mycket stor betydelse –, att man får konsekvenser av regionalpolitisk och samhällsekonomisk karaktär, som vi tycker är allvarliga.

**Anf. 229 RUNE RYDÉN (m):**

Herr talman! Roland Sundgren säger att det handlar om att plocka russin ur kakan. Det är det inte alls, Roland Sundgren. Det handlar om att skapa en valfrihet, att individen eller företaget vid det specifika tillfället skall kunna välja den betalningsform som är mest rationell. Jag har genom flera exempel försökt visa Roland Sundgren att det finns situationer när det är

mera rationellt att använda exempelvis bankernas system i stället för postgirot.

Det är inte fråga om att föredra det ena framför det andra, utan om att man skall ha valfrihet. Det vill inte Roland Sundgren och socialdemokraterna ha. De vill välja bara den ena parten, nämligen postgirot. Det tycker jag är beklämmande.

**Anf. 230 ROLAND SUNDGREN (s):**

Herr talman! Det låter mycket vackert, detta med valfrihet. Men man måste se på konsekvenserna av *viss* valfrihet.

Vi skall ha valfrihet. Men det mått som främst Rune Rydén och andra moderater liksom också folkpartister använder sig av innebär att de ser på en begränsad del av det hela. De ser inte på helheten. Man måste studera effekterna för den totala ekonomin och de konsekvenser som blir följden, och inte bara se på en liten del.

**Anf. 231 RUNE RYDÉN (m):**

Herr talman! När Roland Sundgren talar om valfrihet, avser han valfrihet på socialdemokraternas villkor. Det är nästan så att man kommer att tänka på ett uttalande av Henry Ford. Han sade att man fick välja vilken färg man ville ha på bilen bara man valde svart.

Överläggningen var härmed avslutad.

(Beslutet redovisas efter debatten om finansutskottets betänkande 32.)

**Anf. 232 TREDJE VICE TALMANNEN:**

Kammaren övergår nu till att debattera finansutskottets betänkande 32 om kronoholmarnas framtida disposition.

### **Kronoholmarnas framtida disposition**

**Anf. 233 HUGO HEGELAND (m):**

Herr talman! Till finansutskottets betänkande 32 om kronoholmarnas framtida disposition finns två gemensamma reservationer. Gemensamheten består i detta fall mellan moderata samlingspartiet, centerpartiet och folkpartiet. Det är frågor om en gemensamhet som jag väl har upplevt mer intensivt än någon annan här i kammaren, vilket möjligen kan förklara att jag nu har fått förtroendet att föra denna gemensamhets talan.

Vi avstyrkte givetvis utskottsmajoritetens tillstyrkan av regeringens förslag beträffande kronoholmarnas framtida disposition. Vi pekade bl. a. på att det är ganska omotiverat att ge kommunen företrädesrätt vid avyttring av kronoholmsmark som är bebyggd och där den boende skall fortsätta att utnyttja fastigheten för bostadsändamål. Kommunen har ju genom det samrådsförfarande som gäller enligt fastighetsförsäljningsförordningen redan så goda möjligheter att göra sina önskemål gällande att skyldighet därutöver för staten att alltid först erbjuda kommunen att köpa kronoholmsmark inte är nödvändig för att kommunen skall kunna tillgodose sina

intressen. Detta gäller särskilt vid sådana fall där bebyggelsen har funnits sedan en mycket lång tid tillbaka. Den kan i vissa fall ha utgjorts av permanentbebyggelse och i andra fall av fritidsbebyggelse av god standard.

När det gäller förvärv av mark för enskild person är det i och för sig riktigt som utskottsmajoriteten skriver, att en utgångspunkt för prövningen av friköpsärenden bör vara att staten behåller äganderätten till all sådan mark på kronoholmarna som staten har ett påtagligt intresse av. Det innebär å andra sidan att hinder mot friköp inte bör föreligga om kronoholmen är belägen utanför områden som är av riksintresse eller av regionalt intresse för naturvärden, kulturminnesvärden eller det rörliga friluftslivet.

Om en holme är belägen inom ett område som är av riksintresse eller har ett viktigt regionalt intresse bör sålunda möjligheterna till förvärv, om holmen är obebyggd, vara begränsade. Är holmen däremot bebyggd, anser vi att en mer nyanserad bedömning bör ske. Bebyggelsen har ofta funnits sedan mycket lång tid tillbaka och utgörs, som jag nämnde, i vissa fall av permanentbebyggelse eller fritidsbebyggelse av god standard. En överlåtelse av äganderätten bör inte innebära någon försämring för naturvärden eller det rörliga friluftslivet, allt under förutsättning att ett större område inte avstyckas än vad som kan anses motsvara den hemfridszon som tagits i anspråk.

Jag vill också peka på orsaken till att en husägare på en kronoholme vill förvärva äganderätt till den arrenderade marken ofta är att han vill kunna använda sin fastighet i belåningssyfte, exempelvis för att kunna göra en nödvändig renovering eller modernisering av fastigheten. Någon möjlighet att inteckna en fastighet på ofri grund finns inte i dag och har inte heller funnits tidigare, och möjligheterna att på annat sätt använda fastigheten som kreditsäkerhet är begränsade. Vi vill därför särskilt understryka att belåningsbehovet bör vägas in vid en prövning av frågan om rätt till friköp.

Jag vill slutligen, herr talman, nämna den specifika situation som gäller kronoholmen Kåringön i södra Bohuslän. Där finns sedan länge en bofast befolkning som haft oinskränkt rätt att utnyttja sina sjöbodar längs kusten. Dessa öbor är nu rädda för att kommunen kommer att utnyttja möjligheten att köpa upp den mark som deras sjöbodar står på och sedan kraftigt höja arrendet. Det vore mycket olyckligt, särskilt för den bofasta fiskarbefolkningen, om det skulle bli följden av kommunernas oinskränkta förköpsrätt.

Därför vill jag här i kammaren uttala den förhoppningen – och jag vänder mig då inte minst till den betydelsefulla publik vi har på läktaren – att de styrande på Kåringön inte skall lockas att missbruka sin nya maktposition och kraftigt höja arrendavgifterna. Sådant har nämligen förekommit på andra håll, varför den bofasta befolkningen på Kåringön är särskilt oroad över regeringens förslag till kommunal företrädesrätt vid avyttring av kronoholmsmark.

Med det sagda, herr talman, yrkar jag bifall till reservationerna 1 och 2 i finansutskottets betänkande nr 32.

**Anf. 234** HANS-ERIC ANDERSSON (s):

Herr talman! Till grund för den här frågan ligger en utredning från 1983, kronoholmsutredningen. Det var en enmansutredning som finansminister Mundebo på sin tid tillsatte.

I finansutskottets betänkande nr 32 tillstyrks nu regeringens proposition 110, som handlar om riktlinjerna för den framtida dispositionen av kronholmarna. I kort sammanfattning kan man säga att innehållet i propositionen är ungefär följande:

Om en statlig myndighet i framtiden behöver en kronholme för sin verksamhet, skall kronholmen inte säljas. Om en kronholme är riksintressant ur de aspekter en myndighet har att bevaka, skall den enligt propositionen också behållas i statens ägo. Om den skall säljas skall kommunen ha företräde till förvärv, och om man kommer fram till att statens eller kommunens önskemål inte hindrar det, bör enskilda personer efter fastighetsbildning kunna få köpa mark på en kronholme. I tveksamma fall skall egendomen behållas i statens ägo. På de holmar som staten behåller – och det blir säkert de allra flesta – skall liksom nu arrende vara den vanligaste upplåtelseformen.

Domänverket får en mer central roll än i dag som förvaltningsmyndighet av holmarna. Verket skall överta de holmar som kammarkollegiet i dag har tillsyn över, och samarbetet mellan domänverket och andra förvaltande myndigheter vidgas för att man skall få en enhetligare förvaltningspraxis.

Propositionen berör också fisket och därtill hörande frågor vid kronholmarna. I det fallet är utskottet enigt och tillstyrker förslaget.

Eftersom det här rör sig om frågor om mark och ägande av mark har utskottet naturligtvis inte kunnat bli helt enigt, som vi hörde av Hugo Hegelands anförande, där han företrädde de borgerliga ledamöterna, som har skrivit ihop sig i två reservationer. Hugo Hegeland tycker att det är omotiverat att kommunerna får företrädesrätt. Det tycker givetvis inte vi, och det är ganska väl motiverat både i propositionen och i yttrandet från bostadsutskottet. I propositionen, som i det avseendet också ansluter sig till kronoholmsutredningen, sägs det att det är naturligt mot bakgrund av kommunernas inflytande på bedömningen av lämpligheten av en fastighetsbildning och därmed planerad försäljning av tomtmark att kommunerna har företräde. I propositionen sägs dessutom att kommunen som ägare tidmässigt kan anpassa en eventuell vidareförsäljning av tomtmark med hänsyn till de krav på utbyggd kommunal service som kan följa på sådana överlåtelse.

Statsrådet uttalar i propositionen: "För egen del anser jag dock att kommunen genom förvärvsföreträdesrätten bör ges reella förutsättningar att ta sitt ansvar i nyss nämnda hänseenden för markfrågorna på kronholmarna i samband med konkreta ärenden om friköp."

Det är i och för sig kanske inte så vanligt att riksdagen när den ger ansvar åt kommunerna också ger kommunerna befogenheter. Detta är emellertid ett sådant exempel men i ganska liten skala.

Bostadsutskottet anför i sitt yttrande: "Till de skäl som åberopas i propositionen kan läggas att kommunerna även i andra avseenden än i fråga om fastighetsbildningen har tillagts ett stort ansvar i markpolitiska frågor. Det är därför konsekvent att kommunerna får en stark ställning även i fråga

om kronoholmsmarken. Det finns en omfattande rätt för kommunerna att förköpa mark enligt förköpslagen. Denna lag gäller dock inte i fall där staten är säljare, och det är därför befogat att, så som förutskickas i propositionen, anpassa bestämmelserna i fastighetsförsäljningsförordningen (1971:727) till de föreslagna riktlinjerna för att företrädesrätten skall få genomslagskraft.”

Utskottsmajoriteten anser att förslaget är väl motiverat och att det är ett bra förslag. Därför har vi tillstyrkt det.

Den andra reservationen handlar om försäljning av kronoholmsmark till enskilda. Där finns det en ”krok” i remissyttrandena, en ganska ensam röst i remisskören. Det är yttrandet från länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län, som både motioner och reservationer har knutits till. Reservanterna yrkar bifall till en motion av Lars Tobisson m. fl. Jag vill citera ett par meningar ur den motionen: ”Marknadskonomin fungerar bättre, ju fler som äger mark. Därför måste statens och kommunernas markinnehav minska och de enskilda människornas öka.” Jag tycker att som inlägg om ägande av mark i ofta riksintressanta och regionalt intressanta områden säger det citatet ganska mycket. Det talar helt enkelt för sig självt. Jag noterade också att Hugo Hegeland inte alls var så kavat när han skulle försvara den reservationen här från talarstolen.

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

Överläggningen var härmed avslutad.

### **Finansutskottets betänkande 23**

#### *Mom. 1 och 2*

Utskottets hemställan bifölls.

#### *Mom. 3 (riksdagens ansvar för den statliga revisionen)*

Först biträdades reservation 1 av Lars Tobisson m. fl. med 113 röster mot 41 för reservation 2 av Nils G. Åsling och Britta Hammarbacken. 147 ledamöter avstod från att rösta.

Härefter bifölls utskottets hemställan med 155 röster mot 148 för reservation 1 av Lars Tobisson m. fl. 1 ledamot avstod från att rösta.

### **Finansutskottets betänkande 31**

Utskottets hemställan bifölls med 156 röster mot 147 för reservationen av Björn Molin m. fl. 1 ledamot avstod från att rösta.

### **Finansutskottets betänkande 32**

#### *Mom. 1 (kommuns företrädare vid förvärv av kronoholme)*

Utskottets hemställan bifölls med 157 röster mot 146 för reservation 1 av Lars Tobisson m. fl. 1 ledamot avstod från att rösta.

#### *Mom. 2 (förvärv av mark för enskild person)*

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 2 av Lars Tobisson m. fl. – bifölls med acklamation.

**54 § Föredrogs**

Finansutskottets betänkanden

1985/86:25 Försäljning av viss egendom för mynttillverkning, m. m. (prop. 1985/86:108 och 1985/86:100 delvis)

1985/86:26 Ändring i lagen (1934:437) för Sveriges riksbank (förs. 1985/86:18)

1985/86:22 Ändring av bemyndigande att sälja staten tillhörig fast egendom (prop. 1985/86:101 delvis)

Kammaren biföll vad utskottet i dessa betänkanden hemställt.

**55 § Anf. 235 TREDJE VICE TALMANNEN:**

På morgondagens föredragningslista upptas utbildningsutskottets betänkanden 20, 21, 26 och 28 främst. Voteringarna om dessa betänkanden äger rum i ett sammanhang sedan samtliga dessa betänkanden debatterats. Omedelbart efter dessa voteringar upptas den i dag tredje gången bordlagda punkten 1 i trafikutskottets betänkande 23.

**56 § Kammaren åtskildes kl. 22.48.**

In fidem

BERTIL BJÖRNSSON

*/Gunborg Apelgren*