

Motion

1981/82: 2320

Tore Nilsson

Exportverksamhet inom väghållningsområdet (prop. 1981/82:137)

Förslaget i propositionen är att ett bolag skall bildas under beteckningen SweRoad Consulting Aktiebolag. Dess aktier skall "förvaltas av statens vägverk". Företaget skall "driva exportverksamhet inom väghållningsområdet".

Detta förslag bör av riksdagen avstyrkas.

Några av skälen till ett avslag kan redovisas sålunda:

1. Det statliga verket har en preciserad uppgift att svara för svensk väghållning. Mycket brister då det gäller den. Detta kan skyllas på otillräckliga anslag, men när proposition 1981/82:137 visar att det finns personal tillgänglig för projekt utomlands under det att pengar saknas för svensk väghållning, frågar man sig om icke medel borde gå till vägar i stället för till övertalig personal.

2. Statens vägverk är icke avsett att vara ett affärsdrivande företag. Propositionen meddelar att verket "på olika sätt kommit att delta i viss utlandsverksamhet". Formuleringen är märklig. Om vägverket har svensk väghållning som uppgift, borde det vara dess område. Och för den verksamhet som det "kommit att delta" i redovisar propositionen inga resultat eller vinster. Inte heller anges nu inom vilken ram den påtänkta verksamheten skall ske och vad dess budget kan röra sig om. Enligt uppgift har man tidigare räknat på arbeten utomlands och lämnat anbud som inte antagits av beställaren, varvid svensk väghållning har fått stå för kostnaden.

3. Svensk exportverksamhet på vägsidan måste hälsas med tillfredsställelse men den bör skötas av särskilda företag på affärssidan. Aktierna bör inte förvaltas av ett statligt verk. Det finns redan företag som arbetat länge utomlands på vägsidan och betyder mycket för vår export och för sysselsättningen. Om nya företag kan bildas och därmed bereda marknad för svenskt arbete, är detta värdefullt. Det bör dock icke vara statlig verksamhet. Vi tror att enskilda har större förutsättning att driva verksamhet av detta slag. Det bör inte vara med anslag och skattepengar vi från Sverige går ut på världsmarknaden för export i denna bransch. Den kunskap - "know-how" - som propositionen talar om finns framför allt hos privata företag och enskilda organisationer. Om vägverket har för stor personal i förhållande till det arbete som kan utföras med nuvarande anslag, kan givetvis svenska företag med arbete utomlands bereda sysselsättning åt dem.

4. Uppgiften om att vägverket i många fall "bidragit med myndighetsnamnet och personal vid aktiv marknadsföring av svensk export" väcker frågor. Finns det stöd för detta i svensk författning? Är det lämpligt? Är det positivt? Varför presenteras inte resultatet av och kostnaderna för t. ex. "Swedish Traffic Seminar" i Kuwait i mars 1980, vilket omnämns i propositionen?

5. Propositionen ger intryck av att ha tillkommit i hast. En skrivelse från vägverket den 15 februari har lett till ett förslag den 4 mars och denna proposition. Kapitlet Marknadsförutsättningar är mycket summariskt. Ingen jämförelse lämnas om svenska företag med liknande verksamhet. De lämpliga marknaderna i utvecklingsländerna, främst i Afrika, som nämnts, bör vara kända av svenska företag som redan arbetar där. Varför skall vägverket konkurrera? Många betvivlar att SweRoad kan konkurrera i industriländerna i Europa. Vägmaskingruppen som omnämns borde presenteras utförligare, och de hjälpmedel inom väghållningen som efterfrågas utomlands torde med fördel säljas direkt av de svenska företagen som tillverkar dem. De som anmält sig som intresserade för utlandstjänst – ett tusental enligt propositionen – måste behövas i Sverige, om nu vägverket anställt dem eller de kan undvaras här? Det är frågan. Därtill kommer frågan om traktamenten och resor. Ingenting sägs i propositionen om hur riskerna för projektering och utformning och utförande av verksamheten skall betraktas och hur eventuella förluster belastar svensk väghållning. Det talas om beredskap hos vägverket att "med kort varsel kunna frigöra personal från ordinarie arbetsuppgifter inom vägverket". Mot detta måste en protest framföras. Det kan inte vara gynnsamt för svensk väghållning.

7. Frågan är om ett dotterbolag till ett svenskt statligt verk kan arbeta enligt vad som sägs i propositionen: "Bolaget skall främst repliera på vägverket som resursbas." Vägverkets resurser behövs i full utsträckning för svensk väghållning. Att tjänster och varor kommer "att anskaffas från andra myndigheter" bör ifrågasättas som stridande mot svensk författning. Under alla förhållanden är det oklart hur det skall kunna ske utan att myndighetsbefogenhet och intresseområde lider skada.

8. Den klara avgränsning från annan verksamhet som statsrådet förutsätter torde i praktiken bli svår att upprätthålla. Hela företaget ter sig ytterst riskabelt.

En rad andra invändningar kan resas mot propositionens förslag. Den som bor i en landsdel där vägstationer dras in och nödvändiga vägbyggnader uteblir och trafiksäkerheten äventyras av bristfälligt vägunderhåll befarar att en verksamhet av det slag som propositionen yrkar på ytterligare kommer att vara till men för svensk väghållning.

Med stöd av det anförda hemställs

att riksdagen avslår regeringens proposition 1981/82:137.

Stockholm den 24 mars 1982

TOR Nilsson (m)