Trafikutskottets betänkande 1987/88:13

om trafikpolitikens mål och inriktning (prop. 1987/88:50 bil. 1)

TU
1987/88:13

Sammanfattning

I betänkandet tillstyrker utskottet de riktlinjer som föreslås i propositionen beträffande trafikpolitikens mål och inriktning samt avgiftspolitiken på trafikområdet.

Det övergripande målet för trafikpolitiken bör enligt utskottet vara att erbjuda medborgarna och näringslivet i landets olika delar en tillfredsställande, säker och miljövänlig trafikförsörjning till lägsta möjliga samhällsekonomiska kostnader.

Utskottet anser vidare att konsumenterna bör ha så stor valfrihet som möjligt när det gäller utnyttjandet av olika trafikmedel samt att samhället skall ha ansvar för att de trafikanläggningar som behövs för allmänna trafikbehov kommer till utförande. De avgifter som tas ut av trafiken skall utformas så att de täcker de totala samhällsekonomiska kostnader som trafiken ger upphov till.

Utskottet föreslår att samtliga motioner som väckts med anledning av dessa riktlinjer avslås eller lämnas utan särskild åtgärd.

Utskottet avstyrker också motionsyrkanden om överförande av affärsverken till aktiebolagsform, om affärsverkens monopolverksamhet, om breddad ägarbas för televerket och postverket samt om utförsäljning av vissa dotterbolag.

Med anledning av utskottets ställningstagande har 12 reservationer avgivits.

Proposition 1987/88:50 bilaga 1 (kommunikationsdepartementet)

Trafikpolitikens mål och inriktning m.m.

Regeringen har föreslagit riksdagen att godkänna de riktlinjer som föredragande departementschefen har förordat

dels beträffande trafikpolitikens mål (kap. 3, s. 21–28),

dels beträffande trafikpolitikens inriktning (kap. 4, s. 28–35),

dels beträffande den statliga avgiftspolitiken pa trafikområdet (kap. 5, s. 36–48).

1 *Riksdagen 1987/88. 15 saml. Nr 13*

Motioner väckta med anledning av proposition 1987/88:50

1987/88:T48 av Olof Johansson m.fl. (c) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en helhetssyn på samhällets trafikpolitik och den långsiktiga utvecklingen på området,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om avvägningen mellan företagsekonomiska, samhällsekonomiska och sociala mål vid utformningen av kommunikationspolitiken,

3. att riksdagen hos regeringen begär en analys av hur utvecklingen av Just-in-time-system påverkar samhällsstrukturen med avseende på bl.a. sårbarhet och regional fördelning av arbete och näringsliv samt korrelationen mellan Just-in-time och företagsbeskattning.

1987/88:T59 av Lars De Geer (fp) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär förslag till principbeslut rörande investeringar i den framtida trafikförsörjningen i Västerdalälvens dalgång.

1987/88:T65 av Ingemar Eliasson m.fl. (fp) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om mål och riktlinjer för trafikpolitiken,

10. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om förändring av affärsverket SJ till aktiebolag,

13. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om avyttring av Swedcarriers dotterbolag.

1987/88:T66 av Lars Werner m.fl. (vpk) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att trafikpolitiken skall ha en inriktning med samhällsekonomiska och sociala förtecken,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att trafikpolitiken skall förändras i samklang med en ny närings- och regionalpolitik med antikapitalistiska och demokratiska förtecken,

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att krav om säkerhet, god miljö och regional balans skall vara det bärande i trafikpolitiken,

4. att riksdagen hos regeringen begär att pris- och taxeinstrumentets effekter klarläggs,

7. att riksdagen hos regeringen begär förslag i syfte att organisera Sveriges trafikpolitik efter principen lastbilen på tvären och järnvägen på längden,

21. att riksdagen hos regeringen begär förslag om att på sikt massiva överföringar av persontransporter bör ske från flyget till främst järnvägen,

40. att riksdagen beslutar avslå förslaget om utförsäljning av AB Swedcarrier.

1987/88:T88 av Rolf Clarkson m.fl. (m) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om överförande av affärsverken till aktiebolagsform,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen

anförts om sammanförande av den myndighetsutövande verksamheten i kommunikationsdepartementet underställda verk till en myndighet.

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att affärsverkens faktiska monopol skall reduceras.

4. att riksdagen beslutar avskaffa postverkets författningsreglerade monopol.

5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om avyttring av vissa dotterbolag.

6. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en breddad ägarbas i televerket och postverket.

1987/88:T89 av Carl Bildt m.fl. (m) vari yrkas

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

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

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

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

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

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

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

Motioner framlagda under den allmänna motionstiden 1988

1987/88:T204 av Lennart Alsén m.fl. (fp) vari yrkas

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en övergripande planering av kommunikationerna i sydöstra Sverige.

1987/88:T210 av Björn Körlof (m) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär att i det fortsatta utredningsarbetet en planering genomförs av Bergslagsregionens kommunikationsutveckling i enlighet med motionärens riktlinjer.

1987/88:T219 av Olof Johansson m.fl. (c) vari yrkas

1. att riksdagen ger regeringen till känna vad i motion A462 (c) anförts om betydelsen av goda kommunikationer för den regionala utvecklingen.

1 Inledning

I propositionerna 1987/88:50 och 1987/88:78 presenteras förslag till inriktning av trafikpolitiken inför 1990-talet samt en rad förslag till åtgärder inom transportsektorns olika delar. Utskottet behandlar dessa förslag samt de motioner som väckts med anledning av propositionerna i ett antal betänkanden under våren 1988. I dessa betänkanden behandlar utskottet även vissa frågor som tagits upp i årets budgetproposition samt motioner rörande trafikpolitiken som framlagts under den allmänna motionstiden i januari 1988.

Det har med anledning av propositionerna till utskottet framförts synpunkter och överlämnats skrivelser från en rad kommuner, länsstyrelser, organisationer inom näringslivet samt föreningar och andra sammanslutningar av trafikanter och trafikutövare m.fl.

I detta betänkande behandlar utskottet de riktlinjer beträffande trafikpolitikens mål och inriktning samt trafikens kostnadsansvar som föredragande departementschefen presenterar i proposition 1987/88:50 samt de motionsyrkanden som väckts med anledning av dessa frågor.

2 Trafikpolitikens mål

2.1 Propositionens huvudsakliga innehåll

Enligt föredragande departementschefen har samhällets trafikpolitik som sitt yttersta syfte att bidra till att bibehålla och utveckla välfärden. Trafikpolitiken, den allmänna ekonomiska politiken, näringspolitiken, social- och miljöpolitiken samt regional- och arbetsmarknadspolitiken kompletterar därvid varandra. Den samhällsekonomiska grundsynen måste även fortsättningsvis vara en utgångspunkt för trafikpolitiken. Samhällsekonomisk effektivitet i strikt bemärkelse kan emellertid aldrig tjäna som den *enda* vägledningen för trafikpolitiken. I många fall måste strävandena att uppnå största möjliga effektivitet i ekonomiskt hänseende avvägas mot och stå tillbaka för andra krav på transportsystemet som inte alltid kan uttryckas eller uteslutande värderas i ekonomiska termer. Det kan exempelvis gälla krav på god miljö, trafiksäkerhet, totalförsvarets behov av transportkapacitet, regional balans och rättvis fördelning av samhällets resurser.

Föredraganden framhåller att miljöfrågornas ökande betydelse gör det motiverat att i den övergripande målformuleringen för samhällets trafikpolitik tydligare betona miljökraven. Detsamma gäller behovet av att förbättra trafiksäkerheten. Enligt propositionen skall det övergripande målet för samhällets trafikpolitik vara att erbjuda medborgarna och näringslivet i landets olika delar en tillfredsställande, säker och miljövänlig trafikförsörjning till lägsta möjliga samhällsekonomiska kostnader. För att ge det övergripande målet på trafikpolitiken ett tydligare innehåll behandlas fem olika delmål. Dessa delmål är tillgänglighet, effektivitet, säkerhet, god miljö och regional balans.

Det är enligt föredraganden ofrånkomligt att de faktiska tillgänglighetskraven måste variera mellan landets olika delar, på samma sätt som sker inom andra samhällsområden. Transportsystemets uppgift skall vara att trygga arbetsresorna och tillgängligheten för alla medborgare till det utbud av service och rekreation som erbjuds. Inom persontrafiken gäller det att samordna transportsystemet med andra samhällssektorer för att man skall kunna finna en riktig nivå på tillgängligheten. För godstransporternas del går det inte att lika entydigt urskilja en lämplig servicenivå. Rent allmänt kan emellertid sägas att det ökade kravet på ett materialadministrativt tänkande inom näringslivet har lett till att tidsfaktorn tillmäts allt större betydelse. Behovet av snabba transporter har ökat samtidigt som ökade krav ställs på tidsmässig säkerhet.

En av de centrala trafikpolitiska uppgifterna inför 1990-talet är enligt föredraganden att skapa utrymme för en samhällsekonomiskt nödvändig utveckling och utbyggnad av infrastrukturen. Stora ansträngningar måste också göras för att på bästa sätt utnyttja befintliga tillgångar och att ta till vara den rationaliseringspotential som finns. Något utrymme för felsatsningar och onödig splittring av resursanvändningen kommer inte att finnas. Infrastrukturen måste därför planeras efter samhällsekonomiska kriterier, och ett samhällsekonomiskt effektivt utnyttjande eftersträvas. Transportsystemets effektivitet måste bedömas i ett vidare perspektiv än tidigare. Vid sidan av de direkta transportkostnaderna bör enligt propositionen effektivitetsbegreppet därför omfatta en rad andra kostnadskomponenter och kvaliteter. Inom godstransportområdet kan det t.ex. gälla kostnader för bl.a. lagerhållning, lagerföring, hantering och förpackning. Likaså har det på persontransportsidan blivit alltmer uppenbart att olika kvalitetsaspekter som res- och väntetider, komfort etc. har fått en ökad betydelse för valet av färdmedel.

Föredraganden framhåller vidare att trafiksäkerhetsarbetet bör inriktas på att skapa ett så olycksfritt väg- och trafiksystem som möjligt. Det senaste årets utveckling har inneburit att antalet dödade och skadade i vägtrafiken minskar. Denna förbättring måste fortsätta. Inriktningen av trafiksäkerhetsarbetet måste därför vara att säkerställa en fortsatt positiv utveckling och att successivt öka trafiksäkerheten.

Transportsystemet skall enligt propositionen utvecklas så att en god miljö och hushållningen av naturresurser främjas. Inriktningen på lång sikt när det gäller trafikens miljöeffekter skall vara att radikalt minska de skadliga utsläppen från transportsystemet. Utsläppen av föroreningar skall begränsas, nationellt och internationellt, till vad naturen tål. Transportsektorn skall bidra till att målet om att minska kväveoxidutsläppen med 30 % mellan åren 1980 och 1995 kan uppnås. I tätorterna skall luftkvaliteten radikalt förbättras och bullerstörningarna begränsas. Hushållningen med energi inom transportsektorn skall förbättras genom ökad energieffektivitet hos de enskilda fordonen.

Föredraganden anser att åtgärder inom trafikpolitikens område för att förbättra den regionala balansen måste syfta till att stödja det som görs inom regionalpolitiken som helhet. Trafikpolitiska insatser kan aldrig ensamma lösa det många gånger svåra problem som olika regioner har. För att begreppet tillfredsställande trafikförsörjning skall få ett meningsfullt inne-

håll måste transportsystemet vara modernt och rationellt. Kravet på att upprätthålla ett landsomfattande transportsystem får därför inte innebära att gammal teknik konserveras eller förhindra förnyelse. Ett konserverande av gammal och orationell teknik inom trafiksystemet i utsatta regioner skulle snarast leda till att klyftan mellan svaga och starka regioner ökar. Det gäller därför att kunna erbjuda trafikanterna en så god, rationell och billig transportförsörjning som möjligt oberoende av med vilka transportmedel detta sker.

2.2 Utskottets överväganden

I motion T89 (m) framhålls att målsättningen för trafikpolitiken skall vara att ge medborgarna och näringslivet i vårt lands olika delar en tillfredsställande trafikförsörjning.

I motion T65 (fp) accepteras den i propositionen angivna övergripande målsättningen för trafikpolitiken. Motionärerna anser det viktigt att vid beslut om trafikinvesteringar alla intäkter och kostnader över tiden vägs samman. Även sådana kostnader och intäkter som är svåra att kvantifiera, t.ex. miljöpåverkan, trafiksäkerhet och regionala effekter måste beaktas. En liberal trafikpolitik skall dessutom erbjuda valfrihet för individen.

I motion T48 (c) anförs att trafikpolitiken måste tillgodose en helhetssyn på samhällsutvecklingen präglad av god miljö och regional balans. Trafiken har en omfattande inverkan på vår miljö- och energipolitik. Trafikpolitiken måste beakta beredskaps- och sårbarhetsaspekter. Den har vidare enligt motionärerna en betydelsefull social roll. Ingen av dessa aspekter får ensidigt missgynnas.

Även i motion T219 (c) framhålls kommunikationernas betydelse för den regionala utvecklingen.

Utskottet delar för sin del föredragandens uppfattning att det övergripande målet för samhällets trafikpolitik skall vara att erbjuda medborgarna och näringslivet i landets olika delar en tillfredsställande, säker och miljövänlig trafikförsörjning till lägsta möjliga samhällsekonomiska kostnader. Detta innebär att säkerheten och miljön ges en mer framskjuten plats i den fortsatta trafikpolitiken.

Utskottet ställer sig vidare bakom de fem delmål som formulerats i propositionen. Dessa delmål är

- Transportsystemet skall utformas så att medborgarnas och näringslivets grundläggande transportbehov tillgodoses.
- Transportsystemet skall utformas så att det bidrar till ett effektivt resursutnyttjande i samhället som helhet.
- Transportsystemet skall utformas så att det motsvarar högt ställda krav på säkerhet i trafiken.
- Transportsystemet skall utvecklas så att en god miljö och hushållningen med naturresurser främjas.
- Transportsystemet skall byggas upp så att det bidrar till regional balans.

Enligt utskottets mening finns i propositionen och motionerna en stor överensstämmelse i synen på de övergripande målen för trafikpolitiken. De

nu behandlade motionsyrkandena bör därför lämnas utan särskild åtgärd från riksdagens sida.

Enligt motion T66 (vpk) bör trafikpolitiken ha samhällsekonomiska och sociala förtecken. En strävan bör vara att tillvarata landets resurser i en planmässig produktion för mänskliga behov såväl materiellt som kulturellt. Motionärerna anser att trafikpolitikens förändring hör ihop med kampen för en helt ny närings- och regionalpolitik med antikapitalistiska och demokratiska förtecken. Krav på säkerhet, god miljö och regional balans skall vara det bärande inslaget i trafikpolitiken. Motionärerna begär vidare förslag i syfte att organisera Sveriges trafikpolitik efter principen "lastbilen på tvären och järnvägen på längden". Det framhålls också i motionen att massiva överföringar bör göras från flyget till främst järnvägen. Detta bör ske genom höjda luftfartsavgifter, mervärdesskatt på flygplan samt genom starkt minskade investeringar i flygtrafiksystemet.

Som framgår ovan anser utskottet att krav på säkerhet, god miljö och regional balans skall vara centrala inslag i trafikpolitiken. Förslag läggs fram i propositionen som syftar till att föra över långväga transporter till järnvägen. Utskottet är inte berett att förorda att massiva överföringar av passagerare från flyget till främst järnvägen skall göras. Däremot anser utskottet att flyget liksom andra trafikslag skall bära sina miljökostnader. I propositionen föreslås också att en särskild miljöavgift för flyget skall införas. Utskottet kan heller inte ställa sig bakom formuleringarna i motionen om en planmässig produktion och att trafikpolitiken skall förändras i samklang med en ny närings- och regionalpolitik med antikapitalistiska förtecken. Med hänvisning till det anförda avstyrks motionen i de delar som nu behandlats.

3 Trafikpolitikens inriktning

3.1 Propositionens huvudsakliga innehåll

En grundläggande princip vid utformningen av trafikpolitiken skall enligt propositionen vara att de enskilda människorna och företagen ges möjlighet att inom ramen för det befintliga trafikutbudet själva avgöra hur de skall ordna sina transporter. Kundens behov skall sättas i centrum på ett mera markerat sätt än hittills. Samhällets påverkan på transportkonsumtionen skall i första hand ske med hjälp av sådana styrmedel som ger utrymme för valfrihet för konsumenterna.

Föredraganden framhåller att de regelsystem som styr transportproduktionen skall utformas så att en effektiv konkurrens mellan olika trafikutövare och transportlösningar främjas. Samtidigt skall möjligheterna till samverkan mellan olika trafikgrenar och transportmedel tas till vara. Beslut som gäller trafikproduktionen skall fattas i så decentraliserade former som möjligt. Arbetet med att minska den statliga detaljregleringen av transportproduktionen skall drivas vidare och intensifieras.

Samhället skall ha ansvaret för att de trafikanläggningar som behövs för allmänna transportbehov kommer till utförande. Staten skall ha ett särskilt ansvar för sådana trafikanläggningar som svarar mot nationella och interna-

tionella transportbehov. Utbyggnaden och vidmakthållandet av de trafikanläggningar som drivs i statlig regi och för vilka det utgår betydande statsbidrag skall grundas på samhällsekonomiska bedömningar. Beslut om investeringar i och underhåll av infrastrukturen skall i princip vara organisatoriskt åtskild från beslut som rör själva produktionen av transporterna. Statsmakternas beslut om fördelning av investeringsmedel mellan de olika trafikgrenarna skall bygga på en samordnad, långsiktig investeringsplanering och en ökad målstyrning. Ansvaret för den löpande planeringen och förvaltningen av den statliga infrastrukturen skall dock så långt möjlig decentraliseras och delegeras.

3.2 Utskottets överväganden

I motion T89 (m) framhålls att stat och kommun bör förenkla och minska antalet regler och förordningar inom trafikpolitiken. Vårt lands ekonomiska problem nödvändiggör en mycket sträng prövning av varje statlig utgift. Krav på ökade subventioner till trafiksektorn skall vägas mot starka önskemål inom en rad andra samhällssektorer. Det är därför enligt motionen nödvändigt att *trafikpolitiken inriktas* på att finna nya systemlösningar på problem som tidigare mötts med successivt växande statliga bidrag och direkta statliga engegemang. De trafikpolitiska lösningarna bör i större utsträckning bygga på finansiering av investeringar på den öppna lånemarknaden, brukaravgifter och halvstatliga eller helt privata projekt. En god trafikförsörjning främjas enligt motionen av att trafikmedel och trafikföretag konkurrerar. De faktiska monopol som både offentliga och privata har på delar av trafikmarknaden skall motverkas.

Enligt motion T65 (fp) bör ansvaret för samhällets infrastruktur åvila staten. En större flexibilitet i fråga om finansiering och drift är nödvändig. Motionärerna anser det inte alltid möjligt eller önskvärt att via skatteintäkter finansiera i och för sig angelägna investeringar i infrastruktur. Privata företag och konsortier bör kunna anlitas och nya former för hel eller delvis icke-statlig finansiering prövas. Samma resonemang kan föras när det gäller driften på redan existerande infrastruktur. Ett större mått av entreprenadförfarande skulle bidra till konkurrens och ökad effektivitet.

I motion T48 (c) framhålls att trafikfrågorna är centrala i samhällsplaneringen. En framsynt trafikpolitik skall främja utvecklingen av lokalsamhället med närhet mellan arbete, bostäder och service. Trafikpolitiken måste inriktas på att betjäna alla landets delar, dvs. utgöra en av de främsta stöttepelarna för regionalpolitiken. I motionen framhålls vidare att olika kommunikationsgrenar måste drivas så effektivt som möjligt ur företagsekonomisk synpunkt. När satsningar görs för att främja regional balans måste dessa grundas på såväl samhällsekonomiska som sociala skäl. I motionen yrkas också att regeringen låter utföra en analys av hur utvecklingen av Just-in-time-system påverkar samhällsstrukturen med avseende på bl. a. sårbarhet och regional fördelning av arbete och näringsliv samt korrelationen mellan Just-in-time och företagsbeskattning.

I motion T66 (vpk) framhålls att förslagen i propositionen inte gör det möjligt att uppnå de angivna målen. Förslagen leder fram till ytterligare

överflyttning av trafik från järnväg till bil och buss med ökade utsläpp av kväveoxid som följd. Flyget tillåts expandera. Det framhålls vidare att propositionens synpunkter kännetecknas av en återgång till de hyllningar av konkurrensens välsignelser som var betecknande för 1963 års trafikbeslut.

Utskottet har för sin del inget att erinra mot de riktlinjer som föredraganden förordat beträffande trafikpolitikens inriktning. Det innebär att konsumenterna bör ha så stor valfrihet som möjligt när det gäller utnyttjandet av olika trafikmedel. Effektiv konkurrens mellan trafikutövare och transportsystem skall förenas med en ökad samverkan mellan olika transportmedel och trafikslag. Vidare bör beslut om hur transporterna skall utföras fattas i så decentraliserade former som möjligt. Samhället skall ha ansvaret för att de trafikanläggningar som behövs för allmänna transportbehov kommer till utförande.

Såsom framhålls i motionerna T65 (fp) och T89 (m) måste nya systemlösningar prövas inte minst vad gäller finansieringen av olika angelägna investeringar. Utskottet menar att det i propositionen finns en rad exempel på sådana förslag. Det gäller t.ex. uppdelningen av SJ i ett affärsverk med ansvar för trafiken och ett banverk med ansvar för infrastrukturen. Förslag läggs fram som innebär vidgade möjligheter att finansiera investeringar vid sidan av statsbudgeten. Vidare föreslås att det i särskilda fall skall vara möjligt att bygga vägar med avgiftsfinansiering. Som framgått av föregående avsnitt har såväl miljöfrågorna som de regionalpolitiska frågorna fått en ökad betydelse i propositionen. Slutligen vill utskottet framhålla att transportforskningsberedningen initierat en rad projekt som försöker analysera vilken betydelse som utvecklingen av olika Just-in-time-system har för samhällsutvecklingen.

Av det anförda följer att utskottet tillstyrker propositionens förslag till riktlinjer. Motionerna T48 (c), T65 (fp) och T89 (m) synes i nu behandlade delar inte föranleda någon åtgärd från riksdagens sida. De avstyrks därför. Utskottet delar inte den uppfattning som framförs i motion T66 (vpk) att förslagen i propositionen inte gör det möjligt att uppnå de angivna målen. Motionen avstyrks därför i denna del.

I motion T204 (fp) anförs att en *systematisk planering av investeringarna* där en vettig och balanserad avvägning mellan olika transportsystem kommer till stånd, är ett krav som måste ställas för att sydöstra Sverige skall ges möjlighet att utvecklas i positiv riktning. Det är viktigt att poängtera det regionala inflytandet vad gäller investeringar och val mellan olika trafikslag.

I motion T59 (fp) begärs att regeringen utarbetar förslag till principbeslut rörande framtida trafikinvesteringar i Västerdalälvens dalgång. I motionen framhålls att trafikproblemen kan lösas såväl genom att återuppbygga järnvägen mellan Malungsfors och Sälen som genom att grundligt upprusta vägnätet.

I motion T210 (m) begärs att regeringen tar initiativ till Bergslagsregionens utveckling. Regionens totala kommunikationsbehov bör analyseras, alla kommunikationer bör prövas mot varandra, miljö- och säkerhetsaspekter bör spela en viktig roll och möjligheterna till privatisering bör prövas.

Utskottet anser att varken riksdag eller regering annat än i undantagsfall bör

bör ta ställning till enskilda åtgärder i transportsystemet. Det är nödvändigt att så långt möjligt delegera besluten till de organ som svarar för den löpande verksamheten. En långtgående delegering måste emellertid som föredraganden också framhåller kombineras med en väl utvecklad målstyrning. För att åstadkomma en ökad målstyrning finner föredraganden det ändamålsenligt att knyta an till det system för samordnad långsiktig investeringsplanering som nyligen inrättats. Motivet för att införa en samordnad investeringsplanering på transportområdet var att den skulle ge statsmakterna bättre underlag för beslut om såväl resursfördelningen mellan olika sektorer som resursanvändningen inom resp. sektor.

Enligt utskottets mening tillgodoser det ovan beskrivna systemet med en samordnad långsiktig investeringsplanering väl de önskemål som framförs i motionerna. I likhet med föredraganden vill utskottet understryka att åtgärder inom trafikpolitikens område för att förbättra den regionala balansen måste syfta till att stödja det som görs inom regionalpolitiken som helhet. Samhällets ansvar för trafikförsörjningen även i utsatta regioner ligger fast. Slutligen vill utskottet erinra om att riksdagen beslutat att i första hand skogslänen och i andra hand sydöstra Sverige och Sjuhäradsbygden skall komma i fråga vid lokalisering av statlig verksamhet.

Med hänvisning till det anförda anser utskottet att de nu behandlade motionerna bör lämnas utan särskild åtgärd från riksdagens sida.

4 Trafikens kostnadsansvar

4.1 Propositionens huvudsakliga innehåll

Från år 1963 och fram till slutet av 1970-talet gällde formellt ett trafikgrensvis kostnadsansvar. Det innebar i princip att samtliga budgetmässiga utgifter för varje trafikgren – vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart resp. luftfart – skulle täckas genom skatter och avgifter från samma trafikgren. Genom beslutet om en ny trafikpolitik år 1979 kom emellertid principerna för hur trafikens kostnadsansvar skall utkrävas att ändras i flera viktiga avseenden. 1979 års trafikpolitiska beslut utgick således från synsättet att det endast är trafikens samhällsekonomiska *merkostnader* och de till dessa kostnader knutna trafikberoende avgifterna som har betydelse när det gäller att uppnå ett effektivt utnyttjande av samhällets transportresurser. De övriga kostnader som trafiken förorsakar liksom de fasta skatter och avgifter som utkrävs av transportörer och trafikanter betraktas som mindre betydelsefulla ur resurshushållningssynpunkt. Enligt 1979 års beslut bör dessa kostnader och utgifter bestämmas med hänsyn till bl.a. statsfinansiella och fördelningspolitiska överväganden.

Enligt föredraganden skall avgifter för utnyttjande av infrastrukturen även fortsättningsvis vara ett viktigt trafikpolitiskt instrument. Som grund för utformningen av infrastrukturavgifterna skall ett kostnadsansvar fastställas för trafiken. Kostnadsansvaret skall utformas så att en samhällsekonomisk prissättning av trafiken uppnås och ett decentraliserat beslutsfattande möjliggörs.

Kostnadsansvaret bör innefatta både de företags- och privatekonomiska

kostnader som är förknippade med transporterna och som kommer till uttryck genom prisbildningen på transportmarknaden och de övriga kostnader och uppoffringar som transporterna ger upphov till och som en samhällsekonomiskt grundad prissättning avser att återspegla. Detta samhällsekonomiska element i kostnadsansvaret består i sin tur av två delvis olikartade komponenter. Dels ingår en kostnad som det allmänna har för att tillhandahålla, underhålla och driva trafikanläggningarna, dels ingår kostnaderna för de konsekvenser för omgivningen som trafiken ger upphov till i form av t.ex. trängsel, olyckor och miljöstörningar.

Föredraganden anser att huvudprincipen för avgiftspolitiken bör vara att fullt kostnadsansvar skall gälla för trafiken. Det innebär att de avgifter som tas ut av trafiken skall utformas så att de totala samhällsekonomiska kostnader som uppkommer som en följd av trafiken kan täckas. Denna huvudprincip, som innebär att stor vikt fästs vid att uppnå effektivitet när det gäller transportsystemets utveckling på lång sikt, kan dock inte tillämpas urskillningslöst eftersom den delvis måste ses som en ofrånkomlig kompromiss mellan olika effektivitetshänsyn.

Kostnadsansvaret skall utkrävas i form av rörliga och fasta trafikavgifter. De rörliga avgifterna skall motsvara de kortsiktiga samhällsekonomiska marginalkostnaderna. De fasta avgifterna skall utgöra en abonnemangs- och inträdesavgift som erläggs för att få tillgång till ett visst transportsystem och motsvara mellanskillnaden mellan de rörliga avgifterna och trafikens totala samhällsekonomiska kostnader.

Föredraganden framhåller vidare att det beträffande vissa indirekta skatter förekommer olikheter i behandlingen av skilda transportverksamheter. För flygplan samt delar, tillbehör och utrustning till flygplan gäller exempelvis s.k. teknisk skattskyldighet, dvs. rätt att göra avdrag för ingående skatt. För personvagnar och lok i tågtrafik utgår däremot mervärdeskatt utan avdragsrätt. Dessa frågor kommer närmare att prövas i en av chefen för finansdepartementet tillsatt kommitté.

4.2 Utskottets överväganden

I motion T65 (fp) framhålls att varje trafikant och trafikslag skall bära sina egna samhällsekonomiska marginalkostnader. Det är därvid viktigt att inte endast de prissatta merkostnaderna beaktas utan även miljöpåverkan, trängseleffekter och eventuellt ökade risker i trafiken.

Enligt motion T89 (m) finns det starka skäl för att varje trafikgren i framtiden i ökad utsträckning skall bära sina egna kostnader. Trafikgrenarna bör därför åläggas ett starkare kostnadsansvar som också skall utformas så att hänsyn tas t.ex. till de skador på miljön som trafiken förorsakar. Eventuella kostnadsavlastningar bör ske i efterhand. Riksdagen skall ges en utförlig beräkning av kostnaderna, beräknade på sedvanliga företagsekonomiska grunder, varefter beslut kan tas om kostnadstäckning.

Utskottet tillstyrker de riktlinjer som förordas i propositionen beträffande den statliga avgiftspolitiken på trafikområdet. Det innebär att grundprincipen skall vara att de avgifter som tas ut av trafiken som ersättning för utnyttjandet av infrastrukturen skall utformas så att de täcker de totala

samhällsekonomiska kostnader som trafiken ger upphov till. Detta kostnadsansvar skall utkrävas genom fasta och rörliga trafikavgifter. De rörliga avgifterna skall därvid motsvara de kortsiktiga samhällsekonomiska marginalkostnaderna – bl.a. kostnader för drift och underhåll av infrastrukturen, olyckor och miljöpåverkan – medan de fasta avgifterna i princip skall motsvara övriga samhällsekonomiska kostnader.

Enligt utskottets mening råder det stor överensstämmelse mellan de synpunkter om kostnadsansvaret som förs fram i motionerna T65 (fp) och T89 (m) och i propositionen. Förslagen i propositionen innebär ett skärpt kostnadsansvar för de olika trafikslagen samtidigt som principen från 1979 om att de rörliga trafikavgifterna skall motsvara de kortsiktiga samhällsekonomiska kostnaderna ligger fast. Utskottet förutsätter att riksdagen kommer att ges en tillfredsställande information om de kostnadsavlastningar som måste göras.

Av det anförda följer att de nu behandlade motionsyrkandena inte påkallar någon åtgärd från riksdagens sida. De avstyrks därför av utskottet.

I motion T66 (vpk) yrkas att riksdagen hos regeringen begär att pris- och taxeinstrumentets effekter klarläggs.

Utskottet anser att pris- och taxeinstrumentets effekter har granskats ingående i flera utredningar som utförts inom ramen för det trafikpolitiska arbetet. Något uttalande i frågan från riksdagens sida är inte erforderligt varför motionen avstyrks i denna del.

5 Affärsverkens ställning

Utskottets överväganden

I motion T88 (m) och T89 (m) framhålls att *affärsverksformen* i flertalet avseenden är föråldrad. Affärsverken bör därför byta företagsform och deras kommersiella verksamhet bedrivas i aktiebolagsform. En sådan ombildning skulle minska byråkratin och de institutionella hinder som finns inom affärsverken. För personalen skulle ett byte av företagsform innebära en positiv förändring.

I motion T65 (fp) yrkas att driftdelen inom SJ utformas som ett aktiebolag. Detta skulle innebära större flexibilitet och självständighet. SJ behöver nödvändigtvis inte privatiseras. Skäl finns dock att pröva frågan om delat ägarskap, anser motionärerna.

Utskottet behandlade senast dessa frågor i ett yttrande till konstitutionsutskottet (TU 1986/87:3 y) över proposition 1986/87:99 om ledning av den statliga förvaltningen. Utskottet erinrade därvid om att affärsverkens ställning förändrats kraftigt under senare år. För flera av verken gäller att statsmakternas styrning sker på grundval av rullande flerårsplaner. Dessa förändringar har lett till att affärsverken blivit självständigare och mer marknadsinriktade.

I likhet med vad som framhölls i propositionen ansåg utskottet, att vid sidan av de ekonomiska mål som riksdag och regering lagt fast, finns det andra samhälleliga mål som affärsverkens verksamhet syftar till att uppnå.

Det gäller t.ex. de regionalpolitiska hänsynstaganden som görs i postverkets, televerkets och SJ:s verksamheter. De uppgifter som affärsverken svarar för är vidare av stort allmänt intresse och berör direkt eller indirekt stora delar av samhället. Flera av affärsverken har dessutom betydelsefulla uppgifter inom totalförsvaret. Av ovan anförda skäl ansåg utskottet att affärsverksformen skulle bibehållas.

Utskottet har inte ändrat uppfattning i frågan och avstyrker därför motionerna i denna del.

I motionerna T88 (m) och T89 (m) framhålls vidare att en ny myndighet bör skapas som skall ta hand om den myndighetsutövning som idag handhas av kommunikationsdepartementets affärsverk. Det framhålls också i den förstnämnda motionen att *affärsverkens monopolverksamhet* bör skäras ned.

Utskottet anser beträffande myndighetsutövning att sådan verksamhet i princip bör vara åtskild från kommersiell verksamhet. Det är i och för sig fullt möjligt att inom ramen för affärsverksmodellen göra en klar avgränsning mellan dessa verksamheter. Som exempel kan nämnas luftfartsinspektionen som är en egen myndighet inom luftfartsverket. Utskottet vill också framhålla att myndighetsuppgifter förekommer endast i ringa utsträckning inom affärsverken. Mest uppmärksammad är televerkets provning av apparatur som skall anslutas till det allmänna telenätet och frekvenstilldelningen på radiosidan.

Två utredningar om telefrågor har nyligen presenterats. I rapporten Tele i förändring (Ds K 1987:9) föreslås bl.a. att abonnentväxelmonopolet skall avvecklas. Televerket har vidare beslutat att helt ta bort anslutningsmonopolet för modem den 1 mars 1988. I rapporten Televerkets myndighetsutövning (Ds K 1987:10) föreslås att en ny myndighet bildas med uppgift att avgöra vissa myndighetsfrågor som televerket i dag svarar för.

Regeringen kommer i mars 1988 att förelägga riksdagen en telepolitisk proposition i vilken bl.a. ställning till dessa frågor kommer att tas. Utskottet har vidare erfarit att regeringen har för avsikt att låta utreda frågan om vilket regionalpolitiskt och socialpolitiskt ansvar som postverket och televerket skall ta.

Med hänvisning till det anförda och i avvaktan på den telepolitiska propositionen och den aviserade utredningen om postverkets och televerkets regionalpolitiska och socialpolitiska ansvar avstyrker utskottet de nu behandlade motionsyrkandena.

I motion T88 (m) anförs också att postverkets författningsmässiga monopol bör avskaffas samt att *televerket och postverket bör ges en breddad ägarbas.*

Med tanke på de viktiga samhälleliga uppgifter som affärsverken svarar för anser utskottet att en privatisering av dessa helt eller delvis, inte bör komma i fråga. Utskottet vill dock för sin del inte utesluta att viss verksamhet som i dag bedrivs i affärsverksform skulle kunna bedrivas på ett rationellare sätt i bolagsform. Initiativ i dessa frågor bör dock i första hand tas av affärsverkens styrelser. I avvaktan på bl.a. utredningen om postverkets och televerkets regionalpolitiska och socialpolitiska ansvar är utskottet inte berett att göra något uttalande om postverkets författningsmässiga monopol. Av det anförda följer att utskottet avstyrker motionen i denna del.

Utskottets överväganden

I motionerna T88 (m) och T89 (m) framhålls att när affärsverken ombildas till statligt dominerade aktiebolag vissa företagsgrenar bör avskiljas och få ny ägare. Ett antal namngivna dotterbolag vilka ägs av affärsverken bör enlig motionärerna avyttras. Det gäller framför allt bolag inom SJ-koncernen som bedriver verksamhet som direkt konkurrerar med moderföretagets verksamhet. SJ bör få använda de medel som utförsäljningen av dessa företag inbringar till att finansiera sina investeringar. Likviden från övriga affärsverks utförsäljningar bör tillfalla statskassan.

Enligt motion T65 (fp) torde flera av SJ:s dotterbolag, vars aktier förvaltas av Swedcarrier, vara attraktiva för utomstående intressenter. Motionärerna förordar att SJ:s ledning ges möjlighet att avyttra ett antal av Swedcarriers dotterbolag, i första hand de som är artfrämmande och som inte utgör affärsmässiga komplement till den huvudsakliga transportverksamheten på järnvägen. För SJ skulle detta vara positivt eftersom SJ-koncernen är i skriande behov av nytt kapital.

I motion T66 (vpk) yrkas att riksdagen avslår förslaget om utförsäljning av Swedcarrier. Enligt motionärerna kan företaget mycket väl fungera som en egen organisation med stor rörelsefrihet inom trafikföretaget SJ:s ram.

En bärande tanke i den tidigare nämnda verksledningspropositionen (prop. 1986/87:99) är att affärsverken och dess dotterbolag bör behandlas som en sammanhållen grupp av företagsenheter, en koncern. Riksdagens och regeringens styrning av koncernen bör utövas genom affärsverket som moderföretag och affärsverken bör ledas av styrelser som också är koncernstyrelser. Trafikutskottet och riksdagen ställde sig bakom dessa tankegångar.

Statsmakterna lade genom 1985 års järnvägspolitiska beslut fast en koncernstrategi för SJ. Enligt denna strategi skall den verksamhet som bedrivs i dotterbolag utgöra ett naturligt komplement till SJ:s egen verksamhet. Inom SJ-koncernen skall därför inte förekomma verksamheter som konkurrerar med varandra. I enlighet med 1985 års beslut ankommer det på koncernstyrelsen att, utifrån de riktlinjer som statsmakterna lagt fast, avgöra vilka dotterbolag som bör finnas i koncernen.

Utskottet anser att den redan beslutade ordningen är ändamålsenlig. Riksdagen bör inte avgöra vilka enskilda bolag inom affärsverkskoncernen som skall avyttras. Riksdagen bör inte heller förbjuda affärsverken att göra sådana utförsäljningar av bolag som ligger inom de ramar som dragits upp av riksdag och regering.

Av det anförda följer att utskottet avstyrker de nu behandlade motionsyrkandena.

Utskottet hemställer

1. beträffande *trafikpolitikens mål*

att riksdagen godkänner propositionens förslag till riktlinjer och lämnar motionerna 1987/88:T48 (c) yrkande 1, 1987/88:T65 (fp) yrkande 1 i denna del, 1987/88:T89 (m) yrkande 1 och 1987/88:T219 (c) yrkande 1 utan särskild åtgärd samt avslår motion 1987/88:T66 (vpk) yrkandena 1 i denna del, 2 i denna del, 3, 7 och 21,

2. beträffande *trafikpolitikens inriktning*

att riksdagen med avslag på motionerna 1987/88:T48 (c) yrkandena 2 och 3, 1987/88:T65 (fp) yrkande 1 i denna del, 1987/88:T66 (vpk) yrkandena 1 i denna del och 2 i denna del samt 1987/88:T89 (m) yrkandena 4–6, godkänner propositionens förslag till riktlinjer,

3. beträffande *investeringsplaneringen*

att riksdagen lämnar motionerna 1987/88:T59 (fp), 1987/88:T204 (fp) yrkande 3 och 1987/88:T210 (m) utan särskild åtgärd,

4. beträffande *trafikens kostnadsansvar*

att riksdagen med avslag på motionerna 1987/88:T65 (fp) yrkande 1 i denna del, 1987/88:T66 (vpk) yrkande 4 samt 1987/88:T89 (m) yrkandena 2 och 3 godkänner propositionens förslag till riktlinjer,

5. beträffande *affärsverksformen*

att riksdagen avslår motionerna 1987/88:T65 (fp) yrkande 10, 1987/88:T88 (m) yrkande 1 samt 1987/88:T89 (m) yrkande 16 i denna del.

6. beträffande *affärsverkens monopolverksamhet*

att riksdagen avslår motionerna 1987/88:T88 (m) yrkandena 2 och 3 samt 1987/88:T89 (m) yrkande 16 i denna del,

7. beträffande *breddad ägarbas för televerket och postverket m.m.*

att riksdagen avslår motion 1987/88:T88 (m) yrkandena 4 och 6,

8. beträffande *affärsverkens dotterbolag*

att riksdagen avslår motionerna 1987/88:T65 (fp) yrkande 13, 1987/88:T66 (vpk) yrkande 40, 1987/88:T88 (m) yrkande 5 samt 1987/88:T89 (m) yrkande 16 i denna del.

Stockholm den 3 mars 1988

På trafikutskottets vägnar

Birger Rosqvist

Närvarande: Birger Rosqvist (s), Rolf Clarkson (m), Olle Östrand (s), Sven-Gösta Signell (s), Olle Grahn (fp), Gösta Andersson (c), Per Stenmarck (m), Margit Sandéhn (s), Sten-Ove Sundström (s), Hugo Bergdahl (fp), Anna Wohlin-Andersson (c), Viola Claesson (vpk), Yngve Wernersson (s), Jan Sandberg (m) och Sven-Olof Nordlund (s).

1. Trafikpolitikens mål (mom. 1) (motiveringen)

Rolf Clarkson (m), Olle Grahn (fp), Gösta Andersson (c), Per Stenmarck (m), Hugo Bergdahl (fp), Anna Wohlin-Andersson (c) och Jan Sandberg (m) anser

att den del av utskottets yttrande som på s. 6 börjar med "Utskottet delar" och på s. 7 slutar med "riksdagens sida" bort ha följande lydelse:

År 1979 fattade riksdagen beslut om en ny trafikpolitik. Alla partier ställde sig bakom grunddragen i denna politik. Den nu aktuella propositionen bygger vidare på 1979 års beslut. Utskottet kan för sin del ställa sig bakom förslaget i propositionen att det övergripande målet för samhällets trafikpolitik skall vara att erbjuda medborgarna och näringslivet i landets olika delar en tillfredsställande, säker och miljövänlig trafikförsörjning till lägsta möjliga samhällsekonomiska kostnader. Utskottet har inte heller något att erinra mot de delmål som formulerats i propositionen.

Enligt utskottets mening leder emellertid inte de förslag som presenteras i propositionen till att målen för trafikpolitiken kommer att uppnås. På en rad områden är det nödvändigt att genomföra helt andra åtgärder än som föredraganden förordar. Till dessa frågor återkommer utskottet dels i kommande avsnitt i detta betänkande dels i betänkanden som utskottet senare kommer att behandla.

2. Trafikpolitikens mål (mom. 1)

Viola Claesson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 6 börjar med "Utskottet delar" och på s. 7 slutar med "nu behandlats" bort ha följande lydelse:

Utskottet delar den uppfattning som framförs i motion T66 (vpk) att en trafikpolitik med samhällsekonomiska och sociala förtecken bör eftersträvas. Att arbeta för demokrati coh socialism innebär bl. a. en strävan att tillvarata landets resurser i en planmässig produktion för mänskliga behov såväl materiellt som kulturellt. Trafikpolitikens förändring hör ihop med kampen för en helt ny närings- och regionalpolitik med antikapitalistiska och demokratiska förtecken.

I likhet med motionärerna anser utskottet att trafiksektorns utveckling måste bedömas tillsammans med den ekonomiska utvecklingen i stort. Fordonstekniken liksom annan trafikteknik expanderar, antalet bilar ökar, fler och fler motorvägar byggs, oljeförbrukningen ökar och ett nätverk av försäljnings-, service- och andra kringaktiviteter etableras. Detta är typiska drag i en utveckling dominerad av stora ekonomiska vinstintressen. Det går att tala om ett vittförgrenat bilindustriellt komplex som via en omfattande professionell lobbyverksamhet i praktiken styr stora delar av trafikpolitiken. Utskottet anser att det tydligare än i propositionen borde anges att trafikpolitiken måste tillgodose behovet av en långsiktig politik och styrning med samhällsekonomiska förtecken, bl.a. för en demokratisk fördelnings- och regionalpolitik som säkrar ett socialt rättfärdigt liv såväl i centra som

omland. Trafikpolitiken måste samspela i en totalekonomisk syn på hälsa och samhällsplanering samt på hushållning med energi och miljö.

För att åstadkomma en sådan politik är det nödvändigt att föra över tung trafik från landsväg till järnväg vilket kan sammanfattas i målet "lastbilen på tvären och järnvägen på längden". Detta kan möjliggöras bl.a. genom en restriktiv lagstiftning som förbjuder tunga transporter på landsväg som överstiger 30 mil. Den av utskottet förordade politiken kräver vidare massiva överföringar från flyget till främst järnvägen. Detta bör ske genom höjda luftfartsavgifter, mervärdeskatt på flygplan men också genom starkt minskade investeringar i flygtrafiksystemet.

Vad utskottet nu anfört vilket innebär att motion T66 (vpk) tillstyrks i denna del och motionerna T219 (c), T65 (fp) och T89 (m) avstyrks i denna del bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 1 bort ha följande lydelse:

1. beträffande *trafikpolitikens mål*

att riksdagen med bifall till motion 1987/88:T66 (vpk) yrkandena 1 i denna del, 2 i denna del, 3, 7 och 21, med anledning av propositionen samt med avslag på motionerna 1987/88:T48 (c) yrkande 1, 1987/88:T65 (fp) yrkande 1 i denna del, 1987/88:T89 (m) yrkande 1 och 1987/88:T219 (c) yrkande 1 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört.

3. Trafikpolitikens inriktning (mom. 2)

Rolf Clarkson (m), Olle Grahn (fp), Per Stenmarck (m), Hugo Bergdahl (fp) och Jan Sandberg (m) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 9 börjar med "Utskottet har" och slutar med "denna del" bort ha följande lydelse:

Enligt utskottets mening har regeringens trafikpolitik inneburit en ökad offentlig styrning av trafiksektorn och kraftigt ökade statliga subventioner till trafikgrenar där det pris konsumenterna vill betala inte täckt kostnaderna.

1979 års trafikpolitiska beslut tillkom efter ett brett parlamentariskt utredningsarbete. Utskottet beklagar att regeringen frångått denna princip. Härigenom har de borgerliga partierna i avgörande frågor ställts vid sidan av det viktiga arbetet med att ta fram en ny trafikpolitik inför 1990-talet. Utskottet beklagar vidare att en erforderlig helhetssyn saknas eftersom regeringen valt att senare lägga fram särskilda propositioner om sjöfartspolitiken och telepolitiken.

Såsom framhålls i motionerna T65 (fp) och T89 (m) kringgärdas trafiksektorn av en mängd regleringar och tillståndsförfaranden. Ett centralt inslag i trafikpolitiken måste därför vara att förenkla och minska antalet regler.

Det är vidare enligt utskottets mening nödvändigt att minska de statliga subventionerna till trafikpolitiken. För att kunna finansiera angelägna investeringar är det därför nödvändigt att finna nya systemlösningar som tidigare mötts med successivt växande statliga bidrag. Finansieringen av investeringarna bör i större utsträckning ske på den öppna lånemarknaden. Privata företag och konsortier bör kunna anlitas. Ett större mått av

entreprenadförfarande skulle bidra till konkurrens och ökad effektivitet. Vidare bör brukaravgifter prövas i större utsträckning.

Det finns flera intressanta projekt som skulle kunna finansieras på detsätt som angivits. Det gäller spårförbindelse till Arlanda, Scan-Link, motorvägstriangeln och Österleden. En förutsättning för att dessa projekt skall komma till stånd inom en nära framtid är att kostnaderna för dem ej i avgörande utsträckning kommer att belasta statsbudgeten.

Utskottet har nu angivit några principer som bör vara vägledande för trafikpolitiken. Utskottet tar i betänkanden, som kommer att behandlas senare, ställning till de förslag till åtgärder som föreslagits i propositionen och motionerna.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att motionerna T65 (fp) och T89 (m) till väsentlig del blir tillgodosedda bör av riksdagen ges regeringen till känna. Även motion T48 (c) blir tillgodosedd. Motion T66 (vpk) avstyrks av utskottet i denna del.

dels att utskottets hemställan under 2 bort ha följande lydelse:

2. beträffande *trafikpolitikens inriktning*

att riksdagen med anledning av propositionen och motionerna 1987/88:T48 (c) yrkandena 2 och 3, 1987/88:T65 (fp) yrkande 1 i denna del och 1987/88:T89 (m) yrkandena 4–6 samt med avslag på motion 1987/88:T66 (vpk) yrkandena 1 i denna del och 2 i denna del som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

4. Trafikpolitikens inriktning (mom. 2)

Gösta Andersson och Anna Wohlin-Andersson (båda c) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 9 börjar med "Utskottet har" och slutar med "denna del" bort ha följande lydelse:

Som framhålls i motion T48 (c) är trafikfrågorna centrala i samhällsplaneringen. En framsynt trafikpolitik måste enligt utskottets mening främja utvecklingen av lokalsamhället med närhet till arbete, bostäder och service. En framsynt trafikpolitik måste inriktas på att effektivt betjäna alla landets delar, dvs. utgöra en av de främsta stöttepelarna för regionalpolitiken.

Trafiken har en omfattande inverkan på vår miljö- och energipolitik. Utskottet anser därför att en framåtsyftande trafikpolitik måste främja miljövänliga transportsystem som inte rubbar den ekologiska balansen. Ur energisynpunkt måste transportsystemet i så stor utsträckning som möjligt baseras på rena och förnyelsebara energikällor. Trafikpolitiken måste också beakta beredskaps- och sårbarhetsaspekter.

Såsom framhålls i motion T48 (c) bör regeringen låta utföra en analys av hur utvecklingen av Just-in-time-systemet påverkar samhällsstrukturen med avseende på bl.a. sårbarhet och regional fördelning av arbete och näringsliv samt korrelationen mellan Just-in-time och företagsbeskattning.

Utskottet har inget att erinra mot vad som i motionerna T65 (fp) och T89 (m) anförs om behovet av avregleringar och nödvändigheten av att finna nya finanieringsformer för angelägna investeringar.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att motion T48 (c) tillstyrks i denna

del och motionerna T65 (fp) och T89 (m) till väsentlig del blir tillgodosedda, bör av riksdagen ges regeringen till känna. Motion T66 (vpk) avstyrks i denna del.

dels att utskottets hemställan under 2 bort ha följande lydelse:

2. beträffande *trafikpolitikens inriktning*

att riksdagen med bifall till motion 1987/88:T48 (c) yrkandena 2 och 3, med anledning av propositionens förslag och motionerna 1987/88:T65 (fp) yrkande 1 i denna del och 1987/88:T89 (m) yrkande 4–6 samt med avslag på motion 1987/88:T66 (vpk) yrkandena 1 i denna del och 2 i denna del som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört.

5. Trafikpolitikens inriktning (mom. 2)

Viola Claesson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 9 börjar med "Utskottet har" och slutar med "denna del" bort ha följande lydelse:

Såsom framhålls i motion T66 måste enligt utskottets mening trafikpolitiken ges en helt annan inriktning än den som föreslås i propositionen, om de trafikpolitiska målen skall uppnås. Förslagen i propositionen leder fram till ytterligare överflyttning av trafik från järnväg till bil, buss och flyg med ökade utsläpp av kväveoxid som följd.

Propositionen kännetecknas av en återgång till de hyllningar av konkurrensens välsignelser som var betecknande för 1963 års trafikbeslut. Utskottet anser att risken är stor att konkurrenskravet kommer att sättas före krav om säkerhet god miljö- och regional balans.

Regeringens förslag kännetecknas vidare av en stark anpassning till EG:s villkor. Detta märks tydligast i de beslut som har tagits om höjda bruttovikter för lastbilsekipage. Dessa beslut som kommer att öka den tunga lastbilstrafiken, luftföroreningarna, försurningen och skogsdöden har genomförts i samverkan mellan EG, de stora bolagen och bilindustrin.

För att uppnå de trafikpolitiska målen måste en samhällsekonomiskt inriktad trafikpolitik föras. Kollektivtrafiken måste utvecklas för att bli attraktiv och effektiv. Järnvägstrafiken måste rustas upp och utgöra stommen i trafiksystemet i hela landet och inte endast mellan de största städerna. I motion T66 finns en rad förslag i denna riktning som utskottet senare återkommer till.

Utskottet beklagar vidare att inga sjöfartspolitiska förslag läggs fram. En sådan viktig fråga borde ha behandlats tillsammans med övriga trafikpolitiska förslag och inte brutits ut ur sitt sammanhang.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att motion T66 (vpk) tillstyrks i denna del och motionerna T48 (c), T65 (fp) och T89 (m) avstyrks i denna del, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 2 bort ha följande lydelse:

2. beträffande *trafikpolitikens inriktning*

att riksdagen med bifall till motion 1987/88:T66 (vpk) yrkandena 1 i

denna del och 2 i denna del, med anledning av propositionens förslag samt med avslag på motionerna 1987/88:T48 (c) yrkandena 2 och 3, 1987/88:T65 (fp) yrkande 1 i denna del och 1987/88:T89 (m) yrkandena 4–6 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

6. Trafikens kostnadsansvar (mom. 4)

Rolf Clarkson (m), Olle Grahn (fp), Per Stenmarck (m), Hugo Bergdahl (fp) och Jan Sandberg (m) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 12 börjar med "Enligt utskottet" och slutar med "av utskottet" bort ha följande lydelse:

De statliga subventionerna till olika trafikgrenar, främst järnvägar, har ökat kraftigt under 1980-talet. Det finns därför enligt utskottets mening starka skäl för att varje trafikgren i framtiden i ökad utsträckning skall bära sina egna kostnader. Trafikgrenarna bör därför, såsom begärs i motion T89 (m), åläggas ett striktare kostnadsansvar.

Utskottet delar vidare den uppfattning som framhålls i motion T65 (fp) att det är viktigt att inte endast de prissatta kostnaderna beaktas utan även miljöpåverkan, trängseleffekter och eventuellt ökade risker i trafiken.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att yrkandena i motionerna T65 (fp) och T89 (m) till väsentlig del blir tillgodosedda, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 4 bort ha följande lydelse:

4. beträffande *trafikens kostnadsansvar*

att riksdagen med anledning av propositionen och motionerna 1987/88:T65 (fp) yrkande 1 i denna del och 1987/88:T89 (m) yrkandena 2 och 3 samt med avslag på motion 1987/88:T66 (vpk) yrkande 4 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

7. Trafikens kostnadsansvar (mom. 4)

Viola Claesson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 12 börjar med "Utskottet anser" och slutar med "denna del" bort ha följande lydelse:

Infrastrukturen har en strategisk betydelse för hela samhällsutvecklingen. Det är därför enligt utskottets mening naturligt att den byggs ut med ledning av samhällsekonomiska bedömningar. Frågan hur detta rent praktiskt skall genomföras borde ha tagits upp i ett regeringsförslag som talar om infrastrukturerna inför 2000-talets behov. Exempelvis behöver pris- och taxeinstrumentets effekter kartläggas och en forskning om bilen och bilindustrins roll i framtidens trafik startas.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att motion T66 (vpk) tillstyrks i denna del, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 4 bort ha följande lydelse:

4. beträffande *trafikens kostnadsansvar*

att riksdagen med bifall till motion 1987/88:T66 (vpk) yrkande 4, med anledning av propositionen samt med avslag på motionerna 1987/88:T65 (fp) yrkande 1 i denna del och 1987/88:T89 (m) yrkandena 2 och 3 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

8. Affärsverksformen (mom. 5)

Rolf Clarkson (m), Olle Grahn (fp), Per Stenmarck (m), Hugo Bergdahl (fp) och Jan Sandberg (m) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 12 börjar med "Utskottet behandlade" och på s. 13 slutar med "denna del" bort ha följande lydelse:

Utskottet anser att många av affärsverkens problem beror på dess företagsform. Affärsverksformen är i flertalet avseenden föråldrad. Affärsverkens kommersiella verksamhet bör därför, såsom framhålls i motionerna T88 (m) och T89 (m), bedrivas i aktiebolagsform. Därmed kan likvärdiga konkurrensvillkor skapas.

I samband med att delar av affärsverken ombildas till aktiebolag bör särskilda avtal upprättas. Dessa avtal bör reglera verkens fortsatta egentliga monopolverksamhet, liksom de samhällskrav som bör ställas på verksamheten. Verken måste även i framtiden kunna erbjuda samtliga medborgare i landet god service.

Aktiebolagsformen ställer enligt utskottet helt nya och andra krav på affärsverkens ledning och styrelser som får det direkta ansvaret för investeringarna och dess finansiering. För personalen skulle byte av företagsform innebära en positiv förändring. Den nya verksformen skulle öka verkens konkurrensförmåga och därmed personalens anställningstrygghet.

Såsom framhålls i motion T65 (fp) skulle en ombildning av affärsdelen inom SJ till aktiebolag ge företaget större flexibilitet och självständighet. Möjligheterna skulle därmed väsentligt öka att få lönsamhet i rörelsen.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att motionerna tillstyrks, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 5 bort ha följande lydelse:

5. beträffande *affärsverksformen*

att riksdagen med bifall till motionerna 1987/88:T65 (fp) yrkande 10, 1987/88:T88 (m) yrkande 1 och 1987/88:T89 (m) yrkande 16 i denna del som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

9. Affärsverkens monopolverksamhet (mom. 6)

Rolf Clarkson, Per Stenmarck och Jan Sandberg (alla m) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 13 börjar med "Utskottet anser" och slutar med "behandlade motionsyrkandena" bort ha följande lydelse:

Såsom framhålls i motionerna T88 (m) och T89 (m) är de skilda affärsverkens myndighetsutövning av likartad karaktär. Förutsättningarna finns därför att sammanföra dessa arbetsuppgifter till en myndighet. Denna myndighet kommer i så fall att handha myndighetsutövning i ärenden som i dag sorterar under kommunikationsdepartementet. Regeringen bör skyndsamt överväga denna fråga.

Utskottet anser vidare att det är angeläget att verkens kommersiella verksamhet bedrivs på villkor som är likvärdiga med dess konkurrenters. Monopolverksamheten bör därför skäras ner.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att motionerna tillstyrks i denna del, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 6 bort ha följande lydelse:

6. beträffande *affärsverkens monopolverksamhet*

att riksdagen med bifall till motionerna 1987/88:T88 (m) yrkandena 2 och 3 och 1987/88:T89 (m) yrkande 16 i denna del som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört.

10. Breddad ägarbas för televerket och postverket m.m. (mom. 7)

Rolf Clarkson (m), Olle Grahn (fp), Per Stenmarck (m), Hugo Bergdahl (fp) och Jan Sandberg (m) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 13 börjar med "Med tanke" och på s. 14 slutar med "denna del" bort ha följande lydelse:

Utskottet delar den uppfattning som framförs i motion T88 (m) att postverket och televerket bör ges en breddad ägarbas när verken bytt företagsform. Målsättningen skall vara att bibehålla företagens självständighet och skapa ett brett folkligt enskilt ägande. Utskottet anser också att regeringen snarast bör se över postens författningsmässiga monopol med den utgångspunkten att det skall avvecklas.

Vad utskottet nu anfört vilket innebär att motion T88 (m) tillstyrks i denna del bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 7 bort ha följande lydelse:

7. beträffande *Breddad ägarbas för televerket och postverket m.m.*

att riksdagen med bifall till motion 1987/88:T88 (m) yrkandena 4 och 6 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört.

11. Affärsverkens dotterbolag (mom. 8)

Rolf Clarkson (m), Olle Grahn (fp), Per Stenmarck (m), Hugo Bergdahl (fp) och Jan Sandberg (m) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 14 börjar med "En bärande" och slutar med "behandlade motionsyrkandena" bort ha följande lydelse:

Utskottet anser att det är förenat med problem att staten både anger ramarna för viss affärsverksamhet och själv bedriver denna. Såsom framhålls i motionerna bör därför vissa av verkens dotterbolag avyttras. De företag

som i första hand bör komma i fråga är sådana vars verksamhet har föga gemensamt med den verksamhet som affärsverket bedriver, eller sådana där en ny ägarbild skulle ge ökade möjligheter till utveckling och konkurrens på lika villkor.

I likhet med motionärerna anser utskottet att det inom Swedcarrier finns ett flertal företag som med de angivna utgångspunkterna bör avyttras. En sådan försäljning skulle också innebära ett positivt kapitaltillskott för SJ. Regeringen bör snarast ta initiativ som innebär att en utförsäljning enligt de riktlinjer utskottet angivit kommer till stånd.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att motionerna T65 (fp), T88 (m) och T89 (m) till väsentlig del tillgodoses och motion T66 (vpk) avstyrks i denna del bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 8 bort ha följande lydelse:

8. beträffande *affärsverkens dotterbolag*

att riksdagen med anledning av motionerna 1987/88:T65 (fp) yrkande 13, 1987/88:T88 (m) yrkande 5 och 1987/88:T89 (m) yrkande 16 i denna del samt med avslag på motion 1987/88:T66 (vpk) yrkande 40 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört.

12. Affärsverkens dotterbolag (mom. 8)

Viola Claesson (vpk) anser

dels att del del av utskottets yttrande som på s. 14 börjar med "En bärande" och slutar med "behandlade motionsyrkandena" bort ha följande lydelse:

Utskottet delar den uppfattning som framförs i motion T66 (vpk) att någon utförsäljning av Swedcarrier inte bör komma i fråga. Enligt utskottets mening kan företaget mycket väl fungera som en egen organisation med stor rörelsefrihet inom SJ:s ram. En sammanhållen organisation innebär att SJ:s ställning avsevärt skulle förstärkas.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att motion T66 (vpk) tillstyrks och övriga nu behandlade motionsyrkanden avstyrks, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 8 bort ha följande lydelse:

8. beträffande *affärsverkens dotterbolag*

att riksdagen med bifall till motion 1987/88:T66 (vpk) yrkande 40 och med avslag på motionerna 1987/88:T65 (fp) yrkande 13, 1987/88:T88 (m) yrkande 5 samt 1987/88:T89 (m) yrkande 16 i denna del som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Sammanfattning 1
Proposition 1987/88:50 bilaga 1 (kommunikationsdepartementet) ... 1
Trafikpolitikens mål och inriktning m.m. 1
Motionerna 2
Motioner väckta med anledning av proposition 1987/88:50 2
Motioner framlagda under den allmänna motionstiden 1988 3
Utskottet 4
1 Inledning 4
2 Trafikpolitikens mål 4
2.1 Propositionens huvudsakliga innehåll 4
2.2 Utskottets överväganden 6
3 Trafikpolitikens inriktning 7
3.1 Propositionens huvudsakliga innehåll 7
3.2 Utskottets överväganden 8
4 Trafikens kostnadsansvar 10
4.1 Propositionens huvudsakliga innehåll 10
4.2 Utskottets överväganden 11
5 Affärsverkens ställning 12
Utskottets överväganden 12
6 Affärsverkens dotterbolag 14
Utskottets överväganden 14
7 Hemställan 15
Reservationer 16

gotab Stockholm 1988 14794