Trafikutskottets betänkande 1985/86:3

om vissa trafikpolitiska frågor m. m.

TU
1985/86:3

Sammanfattning

I betänkandet behandlas motionsyrkanden i trafikpolitiska frågor, vilka framfördes i motioner som väcktes under den allmänna motionstiden under förra riksmötet.

Fördelade med hänsyn till det huvudsakliga innehållet behandlas motionsyrkandena i följande huvudavsnitt i utskottets yttrande, nämligen Riktlinjer för trafikpolitiken m. m., Vissa frågor om den lokala och regionala kollektivtrafiken m. m., Handläggningen av bilfrågor inom regeringskansliet samt Vissa frågor om affärsverken inom kommunikationsdepartementets verksamhetsområde. De frågor som tas upp i motionsyrkandena framgår närmare av rubriker inom de olika huvudavsnitten.

Utskottet föreslår på skäl som redovisas i utskottets yttrande att motionsyrkandena avslås eller lämnas utan åtgärd.

Mot utskottets förslag om avslag på motionsyrkanden (m) om utvärdering av 1979 års trafikpolitiska beslut, ökad avgiftsfinansiering av kollektivtrafiken, minskning av affärsverkens monopol, förändring av affärsverken till aktiebolag, sammanförande av affärsverkens myndighetsutövande verksamhet till en myndighet samt försäljning av affärsverkens dotterföretag reserverar sig m-ledamöterna (res. nr. 1, 3, 4, 5, 6 resp. 7). I nämnda reservationer beträffande minskning av affärsverkens monopol (nr 4) och försäljning av affärsverkens dotterföretag (nr 7) deltar även fp-ledamöterna och c-ledamöterna.

Vpk-ledamoten reserverar sig mot utskottets förslag om avslag på motionsyrkanden (vpk) om ökad användning av järnvägen för tunga transporter, m. m. (res. nr. 2).

M-ledamöterna har vid betänkandet fogat ett särskilt yttrande om handläggningen av bilfrågor inom regeringskansliet.

Motionerna

1984/85:357 av Lars Werner m. fl. (vpk) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om åtgärder för ökad användning av järnväg och sjöfart för tung och långväga trafik samt för god energihushållning och bättre miljö.

1984/85:442 av Rune Torwald m. fl. (c) vari yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkandena 1–3),

1 *Riksdagen 1985/86. 15 saml. Nr 3*

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som anförs i motionen beträffande samhällsplanering i syfte att reducera transportbehoven och negativa miljöeffekter av bilismen,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs beträffande flexibel skolstart och flexibla arbetstider,

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs beträffande behovet av åtgärder för att på bussar och lokaltåg etc. kunna medföra cyklar på ett enkelt och billigt sätt.

1984/85:661 av Sten Svensson m. fl. (m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motion 1984/85:657 (m) anförs om utvecklingen av landsbygdens kommunikationer.

1984/85:738 av Sven Henricsson m. fl. (vpk) vari yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 1), att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs beträffande den snabba förslitningen av landets vägnät.

1984/85:1955 av Rolf Clarkson m. fl. (m) vari yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkandena 1–3 och 11–13),

1. att riksdagen uttalar att affärsverkens monopol skall minimeras,

2. att riksdagen hos regeringen begär en utvärdering av 1979 års trafikpolitiska beslut,

3. att riksdagen uttalar att avgiftsfinansieringen i kollektivtrafiken skall öka,

11. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs angående överförande av affärsverken till aktiebolagsform,

12. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om sammanförande av den myndighetsutövande verksamheten vid kommunikationsdepartementet underställda verk till en gemensam myndighet,

13. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs angående utförsäljning av affärsverkens dotterbolag.

1984/85:2197 av Bengt Westerberg m. fl. (fp) vari yrkas att riksdagen uttalar att regeringen bör göra en utvärdering av de hittills vidtagna åtgärderna för att handikappanpassa kollektivtrafiken.

Motiveringen till yrkandet finns i motion 1984/85:2194 (fp).

1984/85:2553 av Rolf Clarkson m. fl. (m) vari yrkas

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

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om sammanförande av den myndighetsutövande verksamheten vid kommunikationsdepartementet underställda verk till en gemensam myndighet,

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs angående utförsäljning av affärsverkens dotterbolag,

4. att riksdagen uttalar att affärsverkens monopol skall minimeras.

1984/85:2812 av Rolf Clarkson m. fl. (m) vari yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 1), att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om handläggning av bilfrågor.

De motionsyrkanden som behandlas i detta betänkande framfördes i motioner som väcktes under den allmänna motionstiden i år.

Fördelade med hänsyn till det huvudsakliga innehållet behandlas motionsyrkandena i det följande under huvudrubrikerna Riktlinjer för trafikpolitiken m. m., Vissa frågor om den lokala och regionala kollektivtrafiken m. m., Handläggningen av bilfrågor inom regeringskansliet samt Vissa frågor om affärsverken inom kommunikationsdepartementets verksamhetsområde.

1 Riktlinjer för trafikpolitiken m. m.

De principer som skall ligga till grund för den statliga trafikpolitiken fastställdes år 1979 genom beslut av riksdagen (TU 1978/79:18, rskr. 419) på grundval av förslag i proposition 1978/79:99 om en ny trafikpolitik.

Målet för trafikpolitiken skall enligt beslutet vara att erbjuda medborgarna och näringslivet i landets olika delar en tillfredsställande trafikförsörjning till lägsta möjliga samhällsekonomiska kostnader. I det samhällsekonomiska synsättet ligger att trafikpolitiken skall bidra till att uppfylla mål inom andra samhällssektorer, såsom närings-, sysselsättnings- och regionalpolitiska mål. Trafikpolitiken måste enligt beslutet också anpassas till de krav som ställs från miljöpolitisk utgångspunkt. Trafiksäkerheten måste förbättras. Vidare skall de energipolitiska målen beträffande hushållning med energi och minskat oljeberoende uppnås.

En samhällsekonomiskt effektiv fördelning av transportarbetet mellan olika transportmedel skall vidare vara utgångspunkten för trafikpolitiken. Effektiviteten i transportapparaten och kvaliteten på transporttjänsterna främjas enligt beslutet bäst genom en i princip fri konkurrens och samverkan mellan olika trafikmedel och trafikföretag inom de ramar som samhället har dragit upp för verksamheten. Ett rättvisande kostnadsansvar anges också vara en viktig förutsättning för en riktig utveckling av transportsektorn. Avgifterna för varje individuell resa eller transport skall så långt möjligt anpassas till de samhällsekonomiska marginalkostnaderna för att ett effektivt utnyttjande av befintliga resurser skall kunna uppnås.

En god persontrafikförsörjning måste enligt beslutet garanteras av samhället. Särskilt måste den kollektiva persontrafiken förbättras och byggas ut så att den blir tillgänglig och attraktiv för allt fler människor såväl i tätorter som på landsbygden. En utbyggd kollektivtrafik ger ökade valmöjligheter i fråga om arbete, bostad och fritidsaktiviteter, påpekas det.

Inom persontrafiken finns enligt beslutet uppenbara samverkansmöjligheter såväl mellan de olika trafikmedlen och trafikutövarna som mellan dessa och myndigheter, trafikhuvudmän m. fl. Även på godsområdet anges förutsättningar finnas att öka samverkan och därigenom uppnå en högre effektivitet.

En ökad samverkan av angivet slag bör enligt beslutet bygga på frivillighetens grund. Detta förutsätter god information som ger trafikföretagen och samhället underlag för beslut om trafikinvesteringar.

Järnvägens resurser bör användas för att så långt möjligt tillgodose behovet av långväga och tunga godstransporter. En ökad samordning mellan järnvägs- och landsvägstrafiken kan ge betydande trafikekonomiska vinster. Detta förutsätter enligt beslutet bl. a. att SJ investerar så att järnvägen framgångsrikt kan hävda sig inom ramen för ett samordnat transportsystem. Det anges också vara viktigt att järnvägens resurser på persontrafiksidan utnyttjas i största möjliga utsträckning.

1.1 Utvärdering av 1979 års trafikpolitiska beslut

I motion 1984/85:1955 (m) begärs i yrkande 2 en utvärdering av 1979 års trafikpolitiska beslut. Motionärerna anför bl. a. att detta beslut numera har varit i kraft under ett antal år, varför det är naturligt att beslutet utvärderas. Motionärerna anser att de skilda trafikgrenarna bör i framtiden åläggas ett striktare kostnadsansvar.

Som utskottet tidigare anfört – TU 1983/84:32 (s. 3 och 4) – vill utskottet framhålla att 1979 års trafikpolitiska beslut är ett principbeslut som anger de ramar inom vilka trafikpolitiken skall utformas. Det förutsätter i sig självt en kontinuerlig uppföljning och anpassning av utvecklingen på området. Så sker också genom översynsprojekt som bedrivs inom regeringskansliet samt genom förslag som regeringen fortlöpande förelägger riksdagen dels i budgetpropositionerna, dels i särskilda propositioner om organisationsförändringar och lagstiftning m. m. på det trafikpolitiska området.

Under budgetåret 1983/84 påbörjades sålunda inom kommunikationsdepartementet två översynsprojekt – det ena avseende kostnader och avgifter inom trafiksektorn och det andra avseende frågor om planeringen av investeringar inom transportsektorn – vilka syftat till att ge underlag för en bättre resursanvändning inom transportsektorn. I projekten har representanter för berörda verk och myndigheter medverkat.

Resultat från det förstnämnda översynsprojektet – kostnader och avgifter inom trafiksektorn – redovisades och diskuterades vid ett seminarium i december 1984, som anordnades av kommunikationsdepartementet. Under översynen har man gjort en översiktlig genomgång av nuvarande kostnader och avgifter för i första hand den s. k. infrastrukturen inom väg-, järnvägs-, luftfarts- och sjöfartssektorerna. Man har sökt klarlägga de skillnader som i dag föreligger i fråga om kostnadsstrukturen och sättet att finansiera transportanläggningar m. m. inom de olika trafikgrenarna samt vilken betydelse dessa skillnader kan ha från effektivitets- och kostnadssynpunkt. Översynen visar bl. a. att de offentliga avgifterna inte synes ha haft någon större betydelse för valet av transportmedel. En rapport från detta översynsarbete har publicerats under våren 1985 i betänkandet (Ds K 1985:2) Kostnader och avgifter inom trafiksektorn jämte bilagor (Ds K 1985:3).

I det andra översynsprojektet – investeringsplanering inom transportsektorn – har man gått igenom vilket behov av underlag statsmakterna har för sina avvägnings- och inriktningsbeslut m. m. Översynen har resulterat i förslag till en samordnad statlig investeringsplanering på trafikområdet. En rapport från översynsarbetet har publicerats under våren 1985 i betänkandet

(Ds K 1984:4) Investeringsplanering inom transportsektorn.

En fristående sammanfattning av de båda rapporterna har framlagts i skriften Vad kostar trafiken – och vem betalar?

Efter remissbehandling, som avslutades under oktober, är rapporterna och de därutöver avgivna yttrandena föremål för fortsatt beredning inom regeringskansliet.

1979 års trafikpolitiska beslut kompletterades under förra riksmötet i vad avser järnvägspolitiken med riktlinjer för denna politik som riksdagen godkände (prop. 1984/85:114, TU 22, rskr. 348). De grundläggande målen för järnvägspolitiken enligt 1979 års beslut skall ligga fast men målen skall utvecklas, konkretiseras och förtydligas. Så likvärdiga konkurrensförutsättningar som möjligt skall skapas för olika trafikgrenar för att åstadkomma samhällsekonomiskt effektiva transportlösningar. Bl. a. skall staten ta ett ökat ansvar för järnvägens infrastrukturkostnader – dvs. kostnaderna för bana och därtill knutna fasta anläggningar – i syfte att SJ skall ges förutsättningar att konkurrera långsiktigt på så lika villkor som möjligt med andra transportföretag. Förslagen i propositionen syftade i övrigt till en rationalisering och effektivisering av SJ:s organisation och verksamhet.

Under förra riksmötet antog riksdagen vidare vissa lagförslag som framlagts i proposition 1984/85:168 om rätt att driva lokal och regional kollektivtrafik på väg och som syftar till att effektivisera denna trafik (se s. 8 och 9 i det följande).

Mot bakgrund av det anförda synes något riksdagens initiativ med anledning av motion 1984/85:1955 (m) i här aktuell del inte vara erforderligt. Motionen avstyrks därför i denna del (yrkande 2).

1.2 Viss inriktning av samhällsplaneringen

I motion 1984/85:442 (c) begärs i yrkande 1 en samhällsplanering som skall syfta till att reducera transportbehoven och de negativa miljöeffekterna av bilismen. Även om man inte kan räkna med att avvara bilen i ett decentraliserat samhälle, bör samhället enligt motionärerna utformas så att transportkostnaderna inte fortsätter att stiga i samma takt som hittills har skett. Motionärerna anger bl. a. följande sätt att reducera transportkostnaderna.

Ett sätt är att i tätortsplaneringen medvetet arbeta för att närma arbetsplatser och bostäder till varandra. Ett annat sätt är att vid stadsplaneringen uppmuntra etablering av närbutiker. Ett ytterligare sätt är att anordna billiga och tillräckligt stora långtidsparkeringar vid buss- och tågstationer samt attraktiva parkeringsanläggningar i omedelbar anslutning till pendeltåg och tunnelbanor.

Bestämmelser om fysisk planering och byggande finns för närvarande i byggnadslagen (1947:385) och i byggnadsstadgan (1959:612).

I den till bostadsutskottet remitterade propositionen 1985/86:1 har regeringen lagt fram förslag om en ny plan- och bygglag (PBL), som föreslås träda i kraft den 1 januari 1987 och då ersätta bl. a. byggnadslagen och byggnadsstadgan. Ett genomgående drag i den föreslagna nya lagstiftningen är

decentralisering av beslutsfattandet.

I 2 kap. i lagförslaget – vilket kapitel innehåller bestämmelser om de allmänna intressen som skall beaktas vid planläggning och vid lokalisering av bebyggelse – har i 1 § som grundläggande krav på planläggningen inskrivits att planläggningen skall ske så att den främjar en från allmän synpunkt lämplig utveckling och ger förutsättningar för en från social synpunkt god bostads-, arbets-, trafik- och fritidsmiljö. Föredragande departementschefen framhåller bl. a. (s. 111) att utvecklingen under 1970-talet har visat ett behov av en totalsyn på utvecklingen inom en kommun så att också glesbygsfrågor behandlas i planeringen. Vidare framhåller föredraganden (s. 112) att planering för en lämplig utveckling innebär att sammanjämkningar måste göras mellan intressen från olika sektorer i samhället, varför det är av särskild vikt att den fysiska planeringen i kommunerna samordnas med annan planeringsverksamhet. En utspridd och i förhållande till arbetsmarknader, kollektivtrafik och service illa lokaliserad bebyggelse kan, sägs det i propositionen, avsevärt försvåra för kvinnor och män att på jämlika villkor förvärvsarbeta och delta i samhällslivet. I fråga om vad som bör inrymmas i en från social synpunkt god miljö framhålls bl. a. en lokalisering av lämpliga arbetsplatser och andra verksamheter som bidrar till att ge bostadsområdena ett mångsidigt socialt liv samt väl utbyggda kollektiva resmöjligheter som tillgodoser även de handikappades behov.

Enligt utskottets mening tillgodoser de föreslagna kraven på den fysiska planeringen och byggandet i princip de önskemål om samhällsplaneringen som framförs i motion 1984/85:442 (c). I avvaktan på riksdagens behandling av förslaget till ny plan- och bygglag bör motionen i här aktuell del (yrkande 1) inte föranleda någon åtgärd av riksdagen.

1.3 Utvecklingen av kommunikationerna på landsbygden

I motion 1984/85:661 (m) begärs att riksdagen som sin mening skall ge regeringen till känna vad som i motion 1984/85:657 (m) anförs om utvecklingen av kommunikationerna på landsbygden. I sistnämnda motion som har rubriken En levande landsbygd framförs synpunkter på hur landsbygden på olika sätt skall utvecklas, vilka synpunkter åberopas som motiveringar till förslag i följdmotioner om utvecklingen på landsbygden när det gäller olika sektorer i samhället. I fråga om kommunikationssektorn framhålls det i motionen bl. a. att kommunikationer utgör en central del av regionalpolitiken. Genom goda kommunikationer kan man, påpekas det, till viss del skapa de lika förutsättningar för landets olika regioner som eftersträvas. Betydelsen för landsbygden av väg- och järnvägsnät, flygförbindelser och bilism framhålls. Kollektivtrafiken bör enligt motionärerna effektiviseras.

Enligt 1979 års trafikpolitiska beslut skall, som ovan nämnts, målet för den statliga trafikpolitiken vara att erbjuda medborgarna och näringslivet i landets olika delar en tillfredsställande trafikförsörjning till lägsta möjliga samhällsekonomiska kostnader. I det samhällsekonomiska synsättet ligger att trafikpolitiken skall bidra till att uppfylla mål inom andra samhällssektorer, såsom närings-, sysselsättnings- och regionalpolitiska mål.

Bland statliga insatser på kommunikationsområdet som syftar till att nå dessa mål och som bl. a. är av särskild betydelse för utvecklingen på landsbygden kan nämnas anslagen till drift och byggande av statliga, kommunala och enskilda vägar, ersättningen till SJ för drift av det ersättningsberättigade bannätet m. m., det regionalpolitiska transportstödet samt ersättningen till lokal och regional kollektiv persontrafik.

Den lokala och regionala kollektivtrafiken på väg kan förutses komma att effektiviseras genom förslag (se s. 8 och 9 i det följande) som framlades under förra riksmötet i proposition 1984/85:168 och som riksdagen då godkände.

Målen för den statliga trafikpolitiken och de insatser som från statens sida görs för att nå dessa mål tillgodoser när det gäller utvecklingen av kommunikationerna på landsbygden enligt utskottets mening de önskemål som motionärerna framför. Något initiativ av riksdagen med anledning av motion 1984/85:661 (m) är därför inte påkallat. Motionen avstyrks således.

1.4 Ökad användning av järnvägen för tunga transporter, m. m.

I motion 1984/85:357 (vpk) framhålls de fördelar som järnvägstransporter har i förhållande till landsvägstransporter när det gäller energiåtgång och energianvändning – el i stället för olja. Vidare framhålls de nackdelar som avgasutsläppen från lastbilar innebär för miljön. Motionärerna begär mot denna bakgrund ökad användning av järnväg och sjöfart för tung och långväga trafik i syfte att man skall få en bättre miljö och en god energihushållning.

Vidare begärs i motion 1984/85:738 (vpk) i yrkande 1 – i syfte att vägslitaget på grund av tunga transporter skall minskas – att järnvägen och de inre vattenvägarna i ökad utsträckning skall användas för tung trafik och att ett smidigt samverkanssystem i fråga om transporter skall utvecklas mellan lastbil och järnväg.

Utskottet vill först erinra om att 1979 års trafikpolitiska beslut bl. a. innebär att järnvägens resurser skall användas för att så långt möjligt tillgodose behovet av långväga och tunga godstransporter.

De under förra riksmötet godkända riktlinjerna för järnvägspolitiken innebär som nämnts ovan (s. 5) bl. a. att staten skall ta ett ökat ansvar för järnvägens infrastrukturkostnader – dvs. kostnaderna för bana och därtill knutna fasta anläggningar – i syfte att SJ skall ges förutsättningar att konkurrera långsiktigt på så lika villkor som möjligt med andra transportföretag. För att man skall få en väl fungerande transportförsörjning till lägsta samhällsekonomiska kostnad skall vidare samordningen mellan SJ och andra transportföretag öka. Det gäller samordning med företag både inom och utom den egna koncernen. En mycket viktig del i den nya järnvägspolitiken skall vara en satsning på kombitrafik, dvs. transport av trailers på järnväg. Målet skall vara att man skall uppnå en lastvolym på 3 milj. ton år 1990, vilket skall jämföras med endast ca 400 000 ton i dag. Målet motsvarar en tredjedel av den långväga lastbilstrafiken över 30 mil och innebär att ca 500 lastbilar i fjärrtrafik per dygn inte skulle behöva trafikera huvudvägnätet.

Enligt bestämmelserna om transportstödet för Norrland m. m. – i förordningen (1980:803) om regionalpolitiskt transportstöd – lämnas bidrag av staten till kostnaderna för transporter med järnväg och lastbil av gods från, till och inom skogslänen, om transportsträckan uppgår till mer än 250 km. Bl. a. i syfte att transportstödet i sig inte skall påverka valet mellan alternativen att skeppa gods via hamnar vid t. ex. väst- och sydkusten resp. att skeppa gods via norrländska hamnar och hamnar i Vänern och Mälaren beslöt riksdagen under förra riksmötet (prop. 1984/85:115 bil. 2, TU 20, rskr. 282) att ett förbättrat stöd för s. k. uttransporter av gods till de norrländska hamnarna och hamnarna i Vänern och Mälaren skall införas den 1 januari 1986. Denna förändring av transportstödet kan förutses komma att stimulera skeppningar av gods från nämnda hamnar och därmed minska landtransporter av motsvarande godsmängder.

Enligt utskottets mening tillgodoser de nya riktlinjerna för järnvägspolitiken och förändringen av transportstödet för Norrland m. m. de önskemål som framförs i de här aktuella motionsyrkandena. Dessa bör därför inte föranleda något initiativ av riksdagen. Utskottet avstyrker sålunda motion 1984/85:357 (vpk) och motion 1984/85:738 (vpk) yrkande 1.

2 Vissa frågor om den lokala och regionala kollektivtrafiken m. m.

Till följd av den s. k. länstrafikreformen, varom riksdagen beslutade år 1978 (prop. 1977/78:92, TU 28, rskr. 364), finns fr. o. m. den 1 juli 1983 i varje län en huvudman med politiskt och ekonomiskt ansvar för lokal och regional kollektiv persontrafik på väg. Huvudmannaskapet utövas av landstingskommunerna och kommunerna i länen i samverkan genom kommunalförbund eller aktiebolag. I Stockholms län är landstinget och på Gotland kommunen huvudmän.

Genom riksdagsbeslut år 1979 (prop. 1978/79:99 s. 63, TU 18, rskr. 419) och år 1983 (prop. 1982/83:100 bil. 8 s. 181–182, TU 15, rskr. 293) har trafikhuvudmännens ansvar vidgats till att även avse persontrafik på järnväg som är av lokal och regional karaktär.

Huvudmännen har bl. a. att bestämma trafikens omfattning och standard, taxenivå och taxesystem liksom fördelningen av eventuellt uppkommande underskott i trafiken.

Den trafik som trafikhuvudmännen ansvarar för utgörs till stor del av busslinjetrafik. Det är dock endast i liten utsträckning som huvudmännen har innehaft tillstånden till busslinjetrafiken. I stället har företagare i bussbranschen varit tillståndshavare och anlitats som entreprenörer för trafiken. Även när huvudmännen har anlitat entreprenörer har de dock ansvaret – i bl. a. ekonomiskt avseende – för trafiken.

Riksdagen (TU 1984/85:30, rskr. 383) antog under förra riksmötet vissa lagförslag, som framlagts i proposition 1984/85:168 om rätt att driva lokal och regional kollektivtrafik på väg och som syftar till att effektivisera denna trafik. Efter en fyraårig övergångstid, som börjat den 1 juli 1985, skall

trafikhuvudmännen få rätt att bedriva linjetrafik på väg för persontransporter utan trafiktillstånd. Samtidigt upphör tidigare meddelade tillstånd till sådan trafik att gälla. Entreprenör som utför linjetrafikuppgifter åt en trafikhuvudman kan meddelas ett särskilt utformat trafiktillstånd (kollektivtrafiktillstånd). Den nya ordningen innebär förbättrade möjligheter till samordning av kollektivtrafiken och stimulerar till konkurrens mellan entreprenörer om trafikuppdrag.

2.1 Ökad avgiftsfinansiering av kollektivtrafiken

Den trafik för vilken trafikhuvudmännen har ansvaret finansieras huvudsakligen med trafikintäkter, kommunala bidrag, landstingsbidrag och statsbidrag. Utbyggnaden av kollektivtrafiken har lett till ökade kommunala, landstingskommunala och statliga skattesubventioner. I början av 1970-talet täcktes ca 20 % av kostnaderna med skattemedel. I dag är motsvarande andel i genomsnitt 50–60 % av trafikkostnaderna. De sammanlagda bidragen till den lokala och regionala kollektivtrafiken har för år 1983 beräknats till nära 4 miljarder kronor. Andelen kommunala och landstingskommunala bidrag beräknas uppgå till ca 95 % och andelen statliga bidrag till ca 5 %.

I motion 1984/85:1955 (m) begärs i yrkande 3 att riksdagen skall uttala att avgiftsfinansieringen i kollektivtrafiken bör öka. Motionärerna anför bl. a. att kollektivtrafikens självfinansieringsgrad under det senaste decenniet har drastiskt reducerats varigenom samhället bär en allt större del av kostnaderna. Tvingande samhällsekonomiska skäl nödvändiggör enligt motionärerna att denna utveckling bryts.

Resandet med den regionala busstrafiken (landsbygdstrafiken) har ökat mycket kraftigt under de senaste åren. Ökningen uppgår till omkring 50 % under åren 1980–1983. Resorna har ökat även i övrig lokal och regional kollektivtrafik – lokal busstrafik, spårvägs- och tunnelbanetrafik samt sådan järnvägstrafik som utförs av SJ på entreprenad åt trafikhuvudmännen – dock att ökningstalen har varit betydligt måttligare. Som föredragande departementschefen framhöll (s. 24) i ovannämnda proposition 1984/85:168 om rätt att driva lokal och regional kollektivtrafik på väg är det nödvändigt att konstatera att trafiken till stor del bygger på ekonomiskt stöd från samhället. Det är emellertid uppenbart, som föredraganden också framhöll, att en mycket stor del av den i dag bedrivna trafiken inte hade kunnat upprätthållas utan dessa tillskott.

Länstrafikreformen år 1978 sågs som en välmotiverad åtgärd för att åstadkomma en rimlig trafikservice för den del av allmänheten som var beroende av de kollektiva trafikmedlen. De satsningar som samhället i dag gör på kollektivtrafiken måste ses på samma sätt. Denna syn på samhällets satsningar utesluter självfallet inte att man kan bortse från kostnaderna för kollektivtrafiken.

Det kan här nämnas att transportforskningsberedningen i två rapporter (KTB-rapporterna 1984:21 och 1984:22) har redovisat studier av frågorna om ekonomiska förutsättningar och finansieringsformer inom ett projekt kallat Den lokala och regionala kollektivtrafiken om 10–20 år, vilket syftar till att

skapa ett bättre kunskapsunderlag för kollektivtrafikpolitiska ställningstaganden. I rapporterna redovisas överväganden om specialdestinerade skatter och om en belastningsanpassad taxa innebärande högre avgifter under högtrafiktid än under lågtrafiktid. Det är enligt utskottets mening i och för sig angeläget att man studerar olika finansieringsformer, men i detta sammanhang vill utskottet dock understryka att avvägningen mellan taxor och skatter faller inom trafikhuvudmännens ansvarsområde.

Mot bakgrund av det anförda avstyrker utskottet motion 1984/85:1955 (m) yrkande 3.

2.2 Flexibel skolstart och flexibla arbetstider i syfte att bättre utnyttja transportmedlen

I motion 1984/85:442 (c) begärs i yrkande 2 att riksdagen som sin mening skall ge regeringen till känna att berörda myndigheter bör uppmuntra ökade försök med flexibel skolstart och flexibla arbetstider för att fordonsparken – såväl bil som buss som taxi – skall utnyttjas bättre.

Önskemål hos trafikansvariga m. fl. om att flexibel skolstart och flexibla arbetstider skall införas för att transportmedel skall utnyttjas rationellt torde främst finnas när det gäller orter med stora skolor och stora arbetsplatser, där många reser till och från skolorna och arbetsplatserna. Möjligheterna att realisera sådana önskemål är emellertid beroende av den inställning till önskemålen som man har inom skolväsendet och inom arbetslivet på dessa orter. Prövningen av frågor om flexibel skolstart och flexibla arbetstider torde sålunda närmast ankomma på skolmyndigheterna och på arbetsmarknadens parter.

Utskottet kan därför inte biträda motionsyrkandet utan avstyrker detsamma.

2.3 Möjligheter att medföra cyklar på bussar och lokaltåg

I motion 1984/85:442 (c) framhålls bl. a. att många bilresor inte skulle göras om man kunde ta med cykel på bussar eller lokaltåg så att t. ex. resor för ärenden i tätorter kunde göras som kombinerade cykel–buss/lokaltågsresor. Motionärerna anser att trafikhuvudmännen borde ställa krav på att trafikentreprenörerna utrustar sina fordon så att cykel kan medföras samt att skäliga taxor för transport av cykel fastställs. Motionärerna begär i yrkande 3 att riksdagen som sin mening skall ge regeringen till känna vad de anför om behovet av åtgärder för att bussar och lokaltåg etc. skall kunna medföra cyklar på ett enkelt och billigt sätt.

Frågan om cyklar skall få tas med på bussar och lokaltåg inrymmer självfallet olika praktiska problem sammanhängande med lokala förhållanden m. m.

Även enligt utskottets mening kan det ofta vara önskvärt och rationellt – framför allt i den regionala trafiken – att kunna göra exempelvis kombinerade cykel–bussresor.

Det ankommer närmast på trafikhuvudmännen i länen att ta ställning i

frågan mot bakgrund av det ansvar som de har för standard m. m. i kollektivtrafiken där. Utskottet är därför inte berett att föreslå riksdagen att den gör ett uttalande av det slag som begärs i motionen. Utskottet avstyrker därför motion 1984/85:442 (c) yrkande 3.

2.4 Utvärdering av vidtagna åtgärder för handikappanpassning av kollektivtrafiken

Inom ramen för 1979 års trafikpolitiska beslut godkände riksdagen riktlinjer för anpassning av den kollektiva trafiken till handikappades behov samt antog lagen (1979:558) om handikappanpassad kollektivtrafik och vissa ändringar i byggnadsstadgan (1959:612). Att göra den kollektiva trafiken tillgänglig för alla trafikantgrupper skall ingå i det trafikpolitiska målet att tillförsäkra medborgarna en tillfredsställande transportförsörjning, och målet skall vara att uppnå en så långt möjligt fullständig handikappanpassning av den kollektiva trafikapparaten.

Ett av den s. k. HAKO-utredningen i betänkandet (SOU 1975:68) Handikappanpassad kollektivtrafik föreslaget ramprogram för anpassningsåtgärder skulle i huvudsak läggas till grund för genomförande av anpassningsåtgärderna. Dessa borde i princip kunna genomföras under en tioårsperiod.

Enligt lagen om handikappanpassad kollektivtrafik skall den som har tillsyn över kollektivtrafik och den som utövar sådan trafik se till att trafiken anpassas med hänsyn till handikappade. Därvid skall iakttas att handikappades särskilda behov skall beaktas så långt det är möjligt när kollektivtrafik planeras och genomförs och att de färdmedel som används skall så långt det är möjligt vara lämpade för handikappade resenärer. Enligt bestämmelser i förordningen (1980:398) om handikappanpassad kollektivtrafik skall transportrådet initiera, planera och följa upp anpassningen samt verka för att anpassningen samordnas. Vidare skall rådet meddela de föreskrifter om anpassningens inriktning och omfattning som behövs. SJ, vägverket, trafiksäkerhetsverket, sjöfartsverket och luftfartsverket skall inom sina verksamhetsområden meddela föreskrifter om genomförandet av anpassningen när det gäller färdmedlens konstruktion, utrustning och drift. Genom en ändring (1985:815) i förordningen om handikappanpassad kollektivtrafik, som träder i kraft den 1 januari 1986, får transportrådet till uppgift att meddela föreskrifter även i sistnämnda avseenden. Samråd skall emellertid ske med de nämnda verken. Kan enighet därvid inte nås skall frågan underställas regeringen.

Ett krav i byggnadsstadgan (42 a §) på att bl. a. terminaler, som byggs, skall handikappanpassas utökades genom ändringen till ett krav på att terminalerna skall handikappanpassas oavsett om de annars skulle ha byggts om eller inte.

I motion 1984/85:2197 (fp) begärs en utvärdering av de hittills vidtagna åtgärderna för att handikappanpassa kollektivtrafiken. Motionärerna anför som motivering härför att det nu har gått några år sedan beslutet om handikappanpassning av kollektivtrafiken togs och att tiden därför är mogen för en utvärdering av de hittills gjorda insatserna.

Med anledning av att kommunikationsministern i årets budgetproposition (prop. 1984/85:100 bil. 8 s. 128) uttalat sig för att en avstämning skulle göras i fråga om arbetet med handikappanpassning av kollektiva färdmedel har transportrådet i sin under sensommaren 1985 avgivna anslagsframställning för budgetåret 1986/87 redovisat hur långt arbetet med handikappanpassningen har kommit.

Enligt denna redovisning har transportrådets grundläggande arbete med att utfärda föreskrifter för handikappanpassning av färdmedel som används i kollektivtrafik numera i stort sett slutförts. Föreskrifterna får omedelbar verkan beträffande färdmedel som skall levereras från tillverkare. Successivt skall färdmedel, som levererats före tillkomsten av föreskrifterna, också handikappanpassas.

I och med att huvuddelen av arbetet med att utfärda föreskrifter om handikappanpassning är avslutat kommer transportrådet att – i än större utsträckning än vad som tidigare kunnat ske – följa upp anpassningen. Uppföljningen görs i samarbete med tillsynsmyndigheterna för de olika trafikgrenarna. De utfärdade föreskrifterna kommer vidare att kontinuerligt ses över.

Terminalerna som byggts sedan den 1 juli 1977 är handikappanpassade. Statens planverk har i uppdrag att behandla frågan om handikappanpassningen av terminaler.

Enligt utskottets mening tillgodoser de ovan nämnda åtgärderna för handikappanpassning önskemålet i motion 1984/85:2197 (fp). Motionen bör därför inte föranleda någon åtgärd från riksdagens sida.

3 Handläggningen av bilfrågor inom regeringskansliet

I motion 1984/85:2812 (m) anförs bl. a. att frågor som rör bilismen i dag handhas av en rad olika departement. Den nuvarande fördelningen av frågor på de olika departementen är enligt motionärerna olycklig, varför det bör övervägas hur det skall bli möjligt att behandla bilfrågor mer enhetligt inom regeringskansliet. Motionärerna begär i yrkande 1 att riksdagen som sin mening skall ge regeringen till känna vad de sålunda anfört om handläggningen av bilfrågor.

Bestämmelser om bl. a. uppgifter för departementen i regeringskansliet och om fördelningen av förvaltningsärenden och lagstiftningsärenden mellan departementen har meddelats i departementsförordningen (1982:1177). Enligt denna förordning skall förvaltningsärenden om bl. a. vägar, broar och färjor, vägtrafik, fordons utrustning och beskaffenhet samt förarbehörighet handläggas av kommunikationsdepartementet liksom lagstiftningsärenden som bl. a. gäller vägar och vägtrafik med vissa undantag.

Bilfrågor som handläggs av andra departement än kommunikationsdepartementet är t. ex. frågor om bilismen som innefattas i övergripande frågor om allmän ordning och säkerhet, utrikeshandel, hälsoskydd, skatter, miljövård, markanvändning och näringspolitik. Dessa frågor i vad de avser bilismen handläggs enligt utskottets mening lämpligast av vederbörande fackdeparte-

ment och bör inte överföras till kommunikationsdepartementet. Departementsförordningen inrymmer emellertid möjlighet till inflytande för kommunikationsdepartementet på handläggningen av sådana frågor genom ordningen med s. k. gemensam beredning av ärenden. Enligt 4 § departementsförordningen gäller sålunda att – om ett ärende faller inom flera departements verksamhetsområden – det skall handläggas inom det departement till vilket ärendet huvudsakligen hör. Ärendet skall emellertid beredas i samråd med övriga berörda statsråd. Detsamma gäller enligt paragrafen också i övriga fall där ett ärende berör mer än ett statsråd. Härav följer att en bilfråga, som huvudsakligen hör till annat departement än kommunikationsdepartementet, skall handläggas i det andra departementet men skall beredas i samråd med kommunikationsdepartementet. Kravet på beredning i samråd med kommunikationsdepartementet av ärenden av nu nämnt slag torde enligt utskottets mening tillgodose vad motionärerna åsyftar. Såsom utskottet tidigare framhållit vid behandlingen av motionsyrkanden som varit likartade med förevarande är en verkningsfull samordning inom regeringskansliet av bilfrågor av största vikt. Utskottet förutsätter att en sådan samordning verkligen sker.

Med hänsyn till det anförda avstyrker utskottet motion 1984/85:2812 (m) yrkande 1.

4 Vissa frågor om affärsverken inom kommunikationsdepartementets verksamhetsområde

I detta avsnitt behandlas kritik som framförs i motionerna 1984/85:1955 (m) och 1984/85:2553 (m) mot organisationsformen affärsverk för den verksamhet som bedrivs av postverket, televerket, SJ och luftfartsverket. Som bakgrund till behandlingen av denna kritik och de yrkanden, som kritiken utmynnar i, får i korthet nämnas följande om vad som i allmänhet skiljer affärsverk från andra statliga myndigheter (här benämnda andra verk) och från aktiebolag samt om vissa förslag under senare år rörande affärsverksformen för statlig affärsverksamhet.

Statlig affärsverksamhet har organiserats på tre olika sätt, nämligen som affärsverk, som uppdragsverksamhet hos andra verk och som statliga bolag. Det anses huvudsakligen vara historiska skäl som lett fram till att just affärsverksformen har valts för vissa verksamheter.

Affärsverken är – till skillnad från statliga och privata aktiebolag – inte några självständiga juridiska personer. I detta hänseende är de likställda med andra verk.

Affärsverken är, liksom andra verk, underkastade de statliga förvaltningsrättsliga föreskrifterna. Statliga bolag är däremot i huvudsak underkastade bestämmelserna i aktiebolagslagen. Affärsverk och andra verk har t. ex. inte full handlingsfrihet i sådana ekonomiska frågor och personalfrågor, i vilka beslutanderätten har förbehållits riksdagen och regeringen. Affärsverken har dock större befogenheter på dessa områden än andra verk.

Ett utmärkande drag för statlig verksamhet är besvärsrätten. Denna

innebär att även beslut som fattas av affärsverken i många fall kan föras upp till regeringens prövning.

Medan andra verk beviljas anslag för att täcka utgifterna har affärsverken i allmänhet rätt att självständigt använda sina löpande inkomster för driftutgifter. Endast överskottet redovisas i statsbudgeten.

Investeringsmedel fastställs däremot som regel av regeringen och riksdagen och redovisas mot anvisade anslag.

I utformningen av personalpolitiken har affärsverken större handlingsfrihet än andra verk.

Affärsverken är underkastade offenlig insyn i högre grad än aktiebolag. Affärsverkens liksom andra verks handlingar är i princip tillgängliga för var och en som vill ta del av dem. Aktiebolagen kan däremot i huvudsak själva avgöra vilka handlingar som skall lämnas ut till allmänheten. En viss möjlighet att sekretessbelägga handligar föreligger dock för affärsverken, bl. a. för att hindra att affärshemligheter röjs.

Den ekonomiska målsättning som ligger till grund för flertalet affärsverks verksamhet innebär att de med sina intäkter skall täcka verksamhetens kostnader inkl. avskrivningar och därutöver lämna viss avkastning på det disponerade statskapitalet.

Förslag i syfte att anpassa affärsverksformen till kraven på affärsmässighet framlades av den år 1961 tillkallade affärsverksutredningen i utredningens år 1968 avgivna betänkande (SOU 1968:45 och 46) Affärsverken – Ekonomi, konkurrens och effektivitet samt av den av affärsverksdelegationen år 1970 tillsatta affärsverkskommittén i den år 1972 avgivna promemorian Affärsverken, målsättningar och styrformer. Förslagen i betänkandet och promemorian – vilka anmäldes för riksdagen först i proposition 1976/77:130 med förslag till riktlinjer för modernisering av det statliga budgetsystemet – kom endast i begränsad omfattning att genomföras.

Frågor om ombildande av affärsverk till aktiebolag har aktualiserats vid olika tillfällen – såsom beträffande statens vattenfallsverk och förenade fabriksverken (FFV) – men ej kunnat genomföras på grund av motstånd från de anställdas organisationer. I samband med behandlingen under 1975/76 års riksmöte av proposition 1975/76:122 om omorganisation av FFV, m. m. uttalade sig riksdagen på förslag av näringsutskottet (NU 1975/76:62 s. 9 f., rskr. 420) för en utredning med syfte att lägga fram förslag om lämplig företagsform för den statliga affärsdrivande verksamhet som bedrivs i konkurrens med andra företag. Någon utredning kom emellertid inte att tillkallas. I proposition 1981/82:25 (bil. 10 s. 108 f.) erinrade dåvarande industriministern om riksdagens begäran år 1976. Han anförde att frågan om lämplig företagsform för olika statliga verksamheter var föremål för kontinuerlig uppmärksamhet av regeringen, att det hade visat sig att det var lämpligast att behandla företagsformen separat för olika statliga myndigheter och verk och att det därför inte fanns något behov av en samlad utredning i frågan. Näringsutskottet (NU 1981/82:18) anslöt sig till denna bedömning.

I motion 1984/85:1955 (m) anförs bl. a. att postverket, televerket, SJ och luftfartsverket – sedda ur ett internationellt perspektiv – är tämligen välskötta och effektiva men att deras uppbyggnad och verksamhet dock dras

med en rad inbyggda brister, som är att hänföra till affärsverksformen och som utgör allvarliga hinder för verksamheten. Inom affärsverken blandas, framhålls det, t. ex. myndighetsutövning och förvaltningsverksamhet och institutionella hinder gör att affärsverkens ledningar och styrelser saknar möjlighet att driva verksamheten lika rationellt som konkkurrenterna driver sin verksamhet. Härtill kommer enligt motionärerna att affärsverken inte heller konkurrerar på lika villkor med konkurrerande företag. För att man skall komma till rätta med dessa brister krävs enligt motionärerna att affärsverkens affärsdrivande verksamhet byter företagsform och ombildas till aktiebolag. För den myndighetsutövande verksamheten bör skapas en gemensam instans. Ett flertal av affärsverkens dotterbolag, vilkas verksamhet har föga gemensamt med den uppgift som verken en gång startades för, bör vidare enligt motionärerna säljas ut och affärsverkens faktiska monopol bör successivt reduceras. I motion 1984/85:2553 (m) utvecklas kritiken och förslagen i nämnda hänseenden närmare. Kritiken mot affärsverksformen utmynnar i likalydande yrkanden i motionerna. Sålunda begärs i motion 1984/85:1955 (m) och i motion 1984/85:2553 (m) att riksdagen som sin mening skall ge regeringen till känna vad som i resp. motion anförs om överförande av affärsverken till aktiebolagsform (yrkande 11 resp. yrkande 1), om sammanförande av den myndighetsutövande verksamheten vid kommunikationsdepartementet underställda affärsverk till en gemensam myndighet (yrkande 12 resp. yrkande 2) samt om utförsäljning av affärsverkens dotterbolag (yrkande 13 resp. yrkande 3). Vidare begärs i motionerna att riksdagen skall uttala att affärsverkens monopol skall minimeras (yrkande 1 resp. yrkande 4).

Utskottet redovisar först sin syn på frågan om de här aktuella affärsverkens monopol. Därefter behandlar utskottet de i motionerna upptagna organisatoriska frågorna beträffande dessa affärsverk. De organisatoriska frågorna kommer att behandlas bl. a. mot bakgrund av förslag som den år 1983 tillkallade verksledningskommittén (C 1983:04) har framlagt. Denna kommitté – som har haft i uppdrag att utreda frågan om ledningen av de statliga myndigheterna – har i augusti i år till chefen för civildepartementet överlämnat sitt huvudbetänkande (SOU 1985:40) Regeringen, myndigheterna och myndigheternas ledning samt betänkandet (SOU 1985:41) Affärsverken och deras företag. I det förstnämnda betänkandet har kommittén behandlat frågor om regeringens styrning av myndigheterna och frågor om myndigheternas ledningsfunktioner. I fråga om affärsverken och deras företag har dock endast sådana ledningsproblem behandlats som är gemensamma för affärsverken och övriga statliga myndigheter. I betänkandet Affärsverken och deras företag har däremot frågor om styrningen av och ledningsfunktionerna inom affärsverken och deras bolag behandlats närmare.

Verksledningskommitténs betänkanden är för närvarande föremål för remissbehandling. Bl. a. har de här aktuella affärsverken anmodats att avge yttranden över det sistnämnda betänkandet.

4.1 Minskning av affärsverkens monopol

De här aktuella affärsverkens på författning grundade monopol är begränsade. Postverket äger – enligt 1 § kungörelsen (1947:175) angående postverkets ensamrätt till brevbefordran m. m. – "ensamrätt till regelbunden befordran mot avgift av slutna brev ävensom öppna försändelser innehållande helt eller delvis skrivna meddelanden". Televerkets monopol grundas på bestämmelser i 2 § 3 mom. telefonreglementet (1963:18) om att apparat eller ledning av vad slag det vara må, som ej tillhör televerket, inte utan televerkets medgivande får anbringas på eller anslutas till televerkets apparater och ledningar.

Televerkets "anslutningsmonopol" har successivt minskats i omfattning och är numera inskränkt till abonnentväxlar och dataanslutningsutrustningar (modem) för höga hastigheter. På författning grundade monopol finns inte för SJ och luftfartsverket. De fyra affärsverken kan emellertid sägas ha faktiska monopol på vissa av de verksamheter som de bedriver med hänsyn till den infrastruktur och den organisation m. m. de har för dessa verksamheter. Den ställning som affärsverken har fått har varit till stor fördel för medborgarna. Satsningar har kunnat göras bl. a. på att bredda serviceutbudet, att göra detta mera lättillgängligt och att utjämna taxorna för den service som lämnas. Betydelsen av åtgärder för att göra vårt land "rundare" kan särskilt framhållas. Både affärsverkens på författning grundade monopol och deras faktiska monopol har successivt minskat i omfattning genom utvecklingen på kommunikationsområdet m. fl. områden. Här kan exempelvis nämnas utvecklingen av bankväsendet, väg- och lufttransporterna samt data- och teletekniken. Någon anledning till ett sådant uttalande om affärsverkens monopol som begärs i motionerna finns enligt utskottets mening inte mot nu nämnd bakgrund.

Utskottet avstyrker sålunda motion 1984/85:1955 (m) yrkande 1 och motion 1984/85:2553 (m) yrkande 4.

4.2 Förändring av affärsverken till aktiebolag

Den hittillsvarande utvecklingen har enligt utskottets mening inte inneburit att några avgörande skäl har framkommit för att företagsformen bör ändras för den verksamhet som postverket, televerket, SJ och luftfartsverket bedriver. Dessa affärsverk är – som också medges i motionerna – välskötta och effektiva. Bl. a. mot bakgrund av vad som anförs om service vid affärsverken i den av riksdagen (FiU 1984/85:35, rskr. 1984/85:407) behandlade skrivelsen 1984/85:202 från regeringen om den offentliga sektorns förnyelse kan framhållas följande.

Kostnaderna för konsumenterna för den service som här aktuella affärsverk lämnar är i flera fall bland de lägsta i världen. Affärsverksformen är inte stel utan anpassas genom beslut av statsmakterna successivt till vad utvecklingen inom samhället och tekniken kräver. Viktig utveckling både av serviceinnehållet och av modern teknik har kunnat bedrivas i affärsverken samtidigt som man har tagit hänsyn till kommersiellt ointressanta verksamhetsgrenar som haft betydelse direkt för konsumenterna eller för medborgarna i mera indirekt mening. Affärsverken har också visat sig kunna utveckla

och bedriva industriell verksamhet i full konkurrens med privata företag.

Genom beslut av riksdagen senast under förra riksmötet beträffande postverket, televerket, SJ och luftfartsverket har skapats förutsättningar för en ökad marknads- och kundorientering hos dessa affärsverk. Dessa affärsverk har sålunda getts ökad frihet i finansiella m. fl. frågor. Vidare övergår statsmakternas styrning av verken alltmer i målstyrning, därvid mål för service, prisutveckling, produktivitet, räntabilitet och soliditet m. m. uppställs för verksamheten.

Verksledningskommittén anför (SOU 1985:41, s. 40) som sin grundsyn bl. a. att det effektivaste sättet att åstadkomma de rätta betingelserna för kommersiell verksamhet i konkurrens med andra ofta är att förlägga verksamheten till bolag. Affärsverksamhet kommer dock enligt kommittén att under överskådlig tid också drivas i myndighetsform. Affärsverksamhet som bedrivs i verksformen bör därför, anför kommittén, utformas så att den så långt är möjligt bli konkurrensneutral.

Med hänsyn till de fördelar som affärsverksformen såsom redovisats ovan har och till att beredningen av verksledningskommitténs betänkande bör avvaktas bör förslagen om förändring av företagsformen för affärsverken inte föranleda något initiativ av riksdagen. Utskottet avstyrker således motionerna 1984/85:1955 (m) yrkande 11 och 1984/85:2553 (m) yrkande 1.

4.3 Sammanförande av myndighetsutövande verksamhet

Med myndighetsutövning menas i princip enligt 3 § förvaltningslagen (1971:290) "utövning av befogenhet att för enskild bestämma om förmån, rättighet, skyldighet, disciplinpåföljd, avskedande eller annat jämförbart förhållande" (jämför verksledningskommittén i SOU 1985:40 s. 112). Verksledningskommittén anför bl. a. att myndighetsutövande uppgifter förekommer endast i ringa utsträckning inom affärsverken. Mest uppmärksammad är, säger kommittén, televerkets provning av apparatur som skall anslutas till nätet och frekvenstilldelning på radiosidan. Inom luftfartsverket innehåller främst luftfartsinspektionens verksamhet myndighetsutövning. Vissa inslag i trafikledningen kan enligt kommittén också betraktas som sådan (kommittén i SOU 1985:41 s. 43).

Frågor rörande nämnda myndighetsutövande verksamhet i televerket och luftfartsverket har uppmärksammats i ett översynsuppdrag resp. genom en ny organisation.

En översyn av organisationen av televerkets ovannämnda myndighetsutövande verksamhet har sålunda satts i gång. Med stöd av ett bemyndigande av regeringen i september i år har nämligen en särskild utredare tillkallats med uppgift (dir. 1985:45) att se över organisationen av och reglerna för verksamheten med formulering av tekniska villkor samt provning och godkännande av utrustning som är avsedd att anslutas till det allmänna telenätet. Vidare skall utredaren se över televerkets myndighetsutövande roll i fråga om radiokommunikation och lägga fram de förslag om organisatoriska och andra ändringar som kan vara befogade. Förslag i fråga om provning och godkännande av teleutrustning bör enligt direktiven för översynen avges senast den 1 juli 1987 och förslag i den del av översynen som

avser radiokommunikation senast den 1 juli 1986.

Riksdagen godkände under förra riksmötet riktlinjer för en ny organisation för luftfartsverket (prop. 1984/85:25 bil. 4, TU 7, rskr. 98). Genom den nya organisationen skapas en klarare avgränsning mellan verkets myndighetsfunktioner och rörelsedrivande funktioner. För luftfartsverkets myndighetsfunktioner finns i organisationen verkets transport- och planeringsavdelning samt luftfartsinspektionen.

Verksledningskommittén framhåller att objektiviteten och offentligheten i myndighetsutövande verksamhet under inga omständigheter får kunna ifrågasättas. Befattningshavare eller organ som deltar i beslut som innebär myndighetsutövning måste därför, framhåller kommittén vidare, i resurs- och andra hänseenden stå organisatoriskt helt fria. Mot denna bakgrund förordar kommittén att myndighetsutövning förläggs till myndigheter utanför verkskoncernerna om den berör områden där verken själva eller deras bolag bedriver affärsverksamhet i konkurrens med andra (SOU 1985:41 s. 43).

I avvaktan på resultat från beredningen av verksledningskommitténs förslag beträffande affärsverkens myndighetsutövning bör motionsförslagen om sammanförande av den myndighetsutövande verksamheten i här aktuella affärsverk till en gemensam myndighet inte föranleda någon åtgärd av riksdagen. Utskottet avstyrker således motionerna 1984/85:1955 (m) yrkande 12 och 1984/85:2553 (m) yrkande 2.

4.4 Försäljning av affärsverkens dotterföretag

Luftfartsverket har ett dotterföretag, nämligen Swedavia AB. Genom detta marknadsförs verkets kunnande internationellt. Inom postkoncernen finns två dotterföretag, nämligen Postbolagen AB och fastighetsaktiebolaget Certus. Postbolagen AB:s främsta uppgift är att vara förvaltningsbolag mellan postverket samt vissa i postkoncernen ingående aktiebolag. Uppgifter om bolag anknutna till televerket finns bl. a. i proposition 1984/85:100 bil. 8 (s. 101). Förvaltningsbolag är Teleinvest AB. I motion 1984/85:2553 (m) finns en redovisning av bolag som är anknutna till SJ, som har det största antalet dotterföretag av de här aktuella affärsverken. Förvaltningsbolag mellan SJ och dotterföretagen blir fr. o. m. den 1 januari 1986 AB Swedcarrier.

Anledningarna till att dotterföretag har bildats eller knutits till affärsverken har varit olika. I vissa fall har anledningen varit att man har velat starta en ny verksamhet. I andra fall har bolagsformen utgjort en lämplig form för ett samarbete med privata företag. Utvecklingen av SJ:s bolagsgrupp har särskilt berott på att SJ har övertagit flera företag i samband med förstatligande av de privata järnvägarna. Skäl till att sådana företag inte har upplösts är i många fall att tidigare ägare fortfarande äger andelar i företagen, att man fortsättningsvis vill utnyttja den goodwill som är förenad med företagen, och/eller att hänsyn till de anställda motiverar att företagen lever vidare.

Verksledningskommittén framhåller (SOU 1985:41 s. 39–40) bl. a. att affärs-

verkens bolag har haft och också i framtiden kommer att fylla en funktion för verkskoncernernas samverkan med externa intressenter. Kommitténs principiella syn är att ett affärsverk och dess bolag skall betraktas och styras som en sammanhållen grupp av företagsenheter. Kommittén lägger fram en rad förslag i styrningsfrågan.

Utskottet är inte berett att göra ett sådant uttalande om försäljning av affärsverkens dotterföretag som begärs i motionerna. Frågor om försäljning eller upplösning av dotterföretag får bedömas från fall till fall.

Utskottet avstyrker således motionerna 1984/85:1955 (m) yrkande 13 och 1984/85:2553 (m) yrkande 3.

5 Hemställan

Utskottet hemställer

Riktlinjer för trafikpolitiken m. m.

1. beträffande *utvärdering av 1979 års trafikpolitiska beslut*
att riksdagen avslår motion 1984/85:1955 (m) yrkande 2,
2. beträffande *viss inriktning av samhällsplaneringen*
att riksdagen lämnar motion 1984/85:442 (c) yrkande 1 utan åtgärd,
3. beträffande *utvecklingen av kommunikationerna på landsbygden*
att riksdagen avslår motion 1984/85:661 (m),
4. beträffande *ökad användning av järnvägen för tunga transporter, m. m.*
att riksdagen avslår motionerna 1984/85:357 (vpk) och 1984/85:738 (vpk) yrkande 1,

Vissa frågor om den lokala och regionala kollektivtrafiken m. m.

5. beträffande *ökad avgiftsfinansiering av kollektivtrafiken*
att riksdagen avslår motion 1984/85:1955 (m) yrkande 3,
6. beträffande *flexibel skolstart och flexibla arbetstider*
att riksdagen avslår motion 1984/85:442 (c) yrkande 2,
7. beträffande *cyklar på bussar och lokaltåg*
att riksdagen avslår motion 1984/85:442 (c) yrkande 3,
8. beträffande *handikappanpassningen av kollektivtrafiken*
att riksdagen lämnar motion 1984/85:2197 (fp) utan åtgärd,

Handläggningen av bilfrågor inom regeringskansliet

9. beträffande *handläggningen av bilfrågor inom regeringskansliet*
att riksdagen avslår motion 1984/85:2812 (m) yrkande 1,

10. beträffande *minskning av affärsverkens monopol*
att riksdagen avslår motionerna 1984/85:1955 (m) yrkande 1 och 1984/85:2553 (m) yrkande 4,

11. beträffande *förändring av affärsverken till aktiebolag*
att riksdagen avslår motionerna 1984/85:1955 (m) yrkande 11 och 1984/85:2553 (m) yrkande 1,

12. beträffande *sammanförande av myndighetsutövande verksamhet*
att riksdagen avslår motionerna 1984/85:1955 (m) yrkande 12 och 1984/85:2553 (m) yrkande 2,

13. beträffande *försäljning av affärsverkens dotterföretag*
att riksdagen avslår motionerna 1984/85:1955 (m) yrkande 13 och 1984/85:2553 (m) yrkande 3.

Stockholm den 21 november 1985

På trafikutskottets vägnar

Kurt Hugosson

Närvarande: Kurt Hugosson (s), Rolf Clarkson (m), Birger Rosqvist (s), Olle Östrand (s), Olle Grahn (fp), Sven-Gösta Signell (s), Per Stenmarck (m), Rune Johansson (s), Margit Sandéhn (s), Hugo Bergdahl (fp), Görel Bohlin (m), Sten-Ove Sundström (s), Agne Hansson (c), Rune Thorén (c) och Viola Claesson (vpk).

Reservationer

1. Utvärdering av 1979 års trafikpolitiska beslut (mom. 1)

Rolf Clarkson, Per Stenmarck och Görel Bohlin (alla m) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 4 börjar med "Som utskottet" och på s. 5 slutar med "del (yrkande 2)" bort ha följande lydelse:

Den uppföljning av 1979 års trafikpolitiska beslut som har skett genom de två översynsprojekt – avseende kostnader och avgifter inom trafiksektorn resp. planeringen av investeringar inom transportsektorn – som bedrivits inom kommunikationsdepartementet synes otillräcklig. Det material och de slutsatser som framlagts i redovisningen för det förstnämnda översynsprojektet har rönt stark kritik och kan inte läggas till grund för trafikpolitiska beslut.

Med hänsyn till den stora vikt trafikpolitiken har för utvecklingen i samhället bör en uppföljning av 1979 års trafikpolitiska beslut ske under medverkan av parlamentariker. En parlamentarisk utredning för ändamålet bör således tillkallas. Under översynsarbetet bör man överväga bl. a. hur förutsättningar skall skapas för ökad fri konkurrens, större möjligheter för

nyetablering av företag, minskad detaljreglering och byråkrati samt ett striktare kostnadsansvar för de skilda transportmedlen och trafikgrenarna.

Vad utskottet sålunda anfört med anledning av här aktuellt motionsyrkande bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 1 bort ha följande lydelse:

1. beträffande *utvärdering av 1979 års trafikpolitiska beslut*

att riksdagen med bifall till motion 1984/85:1955 (m) yrkande 2 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

2. Ökad användning av järnvägen för tunga transporter, m. m. (mom. 4)

Viola Claesson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 7 börjar med "Utskottet vill" och på s. 8 slutar med "(vpk) yrkande 1" bort ersättas med text av följande lydelse:

Det finns enligt utskottets mening alla skäl att såsom sker i de här aktuella motionerna rikta uppmärksamheten på de nackdelar i fråga om energihushållning, miljö och vägslitage som den tunga lastbilstrafiken på våra vägar medför.

Några uppgifter må lämnas för att belysa dessa nackdelar. I genomsnitt går det åt nära åtta gånger mer *energi* att frakta ett ton gods på landsväg än på järnväg. Drygt 90 % av järnvägstransporterna går på elektrifierade bandelar. Elektriska lok förorenar inte *miljön*. Även genom transporter på bandelar som inte är elektrifierade skonas miljön genom att tågen kan utföra ett större trafikarbete på en viss mängd energi än det som med samma mängd energi kan utföras av lastbilar på väg. Den tunga lastbilstrafiken har lett till hård *förslitning av vägarna* med åtföljande höga kostnader för underhåll m. m. Undersökningar av bl. a. vägbroarnas tillstånd har visat på i många fall mycket betydande skador som vållats av den tunga trafiken.

Mot nu nämnd bakgrund bör som begärs i här aktuella motioner åtgärder vidtas för att användningen av järnväg och sjöfart för tung och långväga trafik skall öka. Härigenom vinner man god energihushållning, bättre miljö samt lägre kostnader för vägväsendet.

Vad utskottet sålunda anfört med anledning av motionsyrkandena bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 4 bort ha följande lydelse:

4. beträffande *ökad användning av järnvägen för tunga transporter, m. m.*

att riksdagen med bifall till motionerna 1984/85:357 (vpk) och 1984/85:738 (vpk) yrkande 1 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört.

3. Ökad avgiftsfinansiering av kollektivtrafiken (mom. 5)

Rolf Clarkson, Per Stenmarck och Görel Bohlin (alla m) anser

dels att den del av utskottets yttrande på som s. 9 börjar med "Resandet med" och på s. 10 slutar med "(m) yrkande 3" bort ersättas med text av följande lydelse:

Problemen inom samhällsekonomin nödvändiggör en omprövning och dämpning av det offentligas stöd till transportsektorn. Förbättringar av t. ex. den sociala omsorgen och utbildningen får inte stå tillbaka för anspråk på ekonomiskt stöd till transportsektorn. Den kraftiga ökning av skattesubventioneringen av kollektivtrafiken som har skett på kort tid är oroande. Det är naturligtvis ofrånkomligt att en god trafikstandard på linjer och tider med dåligt resandeunderlag ger förluster och kräver skattesubventioner. Men avvägningen mellan skatte- och avgiftsfinansiering måste dock vara sådan att den uppfattas som rimlig även av dem som inte kan utnyttja kollektivtrafiken.

Såsom föreslås i här aktuellt motionsyrkande bör enligt utskottets mening avgiftsfinansieringen i kollektivtrafiken öka.

Vad utskottet sålunda anfört bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 5 bort ha följande lydelse:

> 5. beträffande *ökad avgiftsfinansiering av kollektivtrafiken*
> att riksdagen med bifall till motion 1984/85:1955 (m) yrkande 3 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

4. Minskning av affärsverkens monopol (mom. 10)

Rolf Clarkson (m), Olle Grahn (fp), Per Stenmarck (m), Hugo Bergdahl (fp), Görel Bohlin (m), Agne Hansson (c) och Rune Thorén (c) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 16 som börjar med "De här" och slutar med "(m) yrkande 4" bort ersättas med text av följande lydelse:

De här --- (= utskottet s. 16) --- och luftfartsverket.

De fyra affärsverken har emellertid faktiska monopol på vissa av de verksamheter som de bedriver med hänsyn till den infrastruktur och den organisation m. m. som de har för dessa verksamheter.

Affärsverkens monopol är en nackdel som har uppmärksammats under senare år. Erfarenheterna har nämligen visat att monopolistisk verksamhet förr eller senare leder till bristande kostnadsmedvetande och slöseri med knappa resurser. Undersökningar av företag vilka – liksom de här aktuella fyra affärsverken – driver både konkurrensutsatta och monopolskyddade verksamheter har vidare visat att företagen genomgående strävar efter att stödja den konkurrensutsatta verksamheten med de extra vinster som kan tas ut från den monopolskyddade verksamheten. Genom underprissättning tenderar man att konkurrera ut befintliga företag eller hindra andra, effektivare företag att komma in på marknaden.

Mot bakgrund av det anförda bör enligt utskottets mening åtgärder nu vidtas för att minimera affärsverkens monopol.

Vad utskottet sålunda anfört om affärsverkens monopol bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 10 bort ha följande lydelse:

10. beträffande *minskning av affärsverkens monopol*

att riksdagen med bifall till motion 1984/85:1955 (m) yrkande 1 och 1984/85:2553 (m) yrkande 4 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

5. Förändring av affärsverken till aktiebolag (mom. 11)

Rolf Clarkson, Per Stenmarck och Görel Bohlin (alla m) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 16 börjar med "Den hittillsvarande" och på s. 17 slutar med "(m) yrkande 1" bort ersättas med text av följande lydelse:

Utvecklingen i samhället har lett till att tungt vägande skäl enligt utskottets mening numera föreligger för att affärsverken skall förändras till aktiebolag. Utskottet vill framhålla bl. a. följande.

Affärsverkens konkurrenter drivs i dag i aktiebolagsform. Skilda företagsformer hos dem som uppträder på samma marknad skapar skilda konkurrensvillkor. I vissa avseenden favoriseras affärsverken, i andra avseenden favoriseras aktiebolagen. Om affärsverken överförs till aktiebolagsform kommer den enhetliga företagsformen att skapa likartade konkurrensvillkor.

Affärverken skulle som aktiebolag kunna utnyttja aktiebolagsformens förmånliga regler för avskrivningar, värderingar av tillgångarna m. m. De olika möjligheter till olika skattefria avsättningar till t. ex. investeringsfonder och lagerreserv – vilka affärsverken i dag i stort sett saknar – kan också utnyttjas.

Aktiebolagslagens och kommunalskattelagens regler beträffande den löpande bokföringen, bokslut osv. är klarare och i vissa hänseenden mer detaljerade än de regler som i dag gäller för affärsverken. Detta är värdefullt dels för ägaren, staten, dels för dem som skall köpa tjänster av företagen. Även i beskattningshänseende bör affärsverken likställas med konkurrenterna.

Aktiebolagsformen ställer vidare helt nya och andra krav på affärsverkens ledningar och styrelser. Om en ledning eller en styrelse missköter sig kommer ägarna att kunna byta ut ledamöterna mot andra mer kompetenta personer.

Styrelsen får det direka ansvaret för investeringarna och dessas finansiering. Detta ger ökade möjligheter till långsiktiga och företagsmässiga beslut.

Aktiebolagsformen skulle minska byråkratin och de institutionella hinder som i dag finns inom affärsverken. Regler för offentliga handlingar, diverse förvaltnings- och handläggningsregler, JK:s tillsyn osv. skulle försvinna. Verksamheten skulle därigenom kunna bedrivas rationellare. För personalen skulle byte av företagsform vara en positiv förändring. Aktiebolagsformen skulle öka konkurrensförmågan och därmed personalens trygghet. Aktiebolagsformen skulle innebära större följsamhet med den privata

sektorn vilket på sikt kan förbättra löneläge och anställningsvillkor. För staten skulle byte av företagsform innebära en effektivare verksamhet och mindre belastning på statbudgeten.

Mot nu redovisad bakgrund anser utskottet att åtgärder bör vidtas för att förändra postverket, televerket, SJ och luftfartsverket till aktiebolag.

Vad utskottet sålunda anfört bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 11 bort ha följande lydelse:

> 11. beträffande *förändring av affärsverken till aktiebolag*
> att riksdagen med bifall till motionerna 1984/85:1955 (m) yrkande 11 och 1984/85:2553 (m) yrkande 1 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

6. Sammanförande av myndighetsutövande verksamhet (mom. 12)

Rolf Clarkson, Per Stenmarck och Görel Bohlin (alla m) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 17 börjar med "Med myndighetsutövning" och på s. 18 slutar med "(m) yrkande 2" bort ersättas med text av följande lydelse:

Myndighetsutövningen, å ena sidan, och affärsverksamheten m. m., å andra sidan, hos affärsverken ställer helt olika krav på kompetens hos verkens personal, och skilda regler gäller för verksamheterna.

Med hänsyn till att objektiviteten och offentligheten i myndighetsutövande verksamhet under inga omständigheter får ifrågasättas måste – såsom verksledningskommittén framhåller i sitt betänkande om affärsverken och deras företag – befattningshavare eller organ som deltar i beslut som innebär myndighetsutövning i resurs- och andra hänseenden stå organisatoriskt helt fria.

Någon anledning att vänta med att särskilja den myndighetsutövande verksamheten från affärsverkens övriga verksamhet finns inte. Såsom begärs i motionerna 1984/85:1955 (m) yrkande 12 och 1984/85:2553 (m) yrkande 2 bör åtgärder vidtas för att sammanföra den myndighetsutövande verksamheten vid här aktuella affärsverk till en gemensam myndighet.

Vad utskottet sålunda anfört bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 12 bort ha följande lydelse:

> 12. Beträffande *sammanförande av myndighetsutövande verksamhet*
> att riksdagen med bifall till motionerna 1984/85:1955 (m) yrkande 12 och 1984/85:2553 (m) yrkande 2 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

7. Försäljning av affärsverkens dotterföretag (mom. 13)

Rolf Clarkson (m), Olle Grahn (fp), Per Stenmarck (m), Hugo Bergdahl (fp), Görel Bohlin (m), Agne Hansson (c) och Rune Thorén (c) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 18 börjar med "Anledningarna till" och på s. 19 slutar med "(m) yrkande 3" bort ersättas med text av följande lydelse:

Ett flertal av affärsverkens dotterföretag har föga gemensamt med den uppgift som verken en gång startades för och sådana dotterföretag bör enligt utskottets mening försäljas.

I flera avseenden är affärsverk jämte dotterföretag helt dominerande på olika delar av marknaden. Staten bör inte ha en sådan ställning utan konkurrens bör eftersträvas. Nya ägare till dotterföretag hos affärsverken skulle sporra utvecklingen inom aktuella marknadssektorer och konkurrens skulle komma att bedrivas på lika villkor.

I överensstämmelse med vad som begärs i motionerna 1984/85:1955 (m) yrkande 13 och 1984/85:2553 (m) yrkande 3 bör åtgärder vidtas för försäljning av affärsverks dotterföretag. I den sistnämnda motionen anges exempel på dotterföretag som bör komma i fråga härför.

Vad utskottet sålunda anfört bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 13 bort ha följande lydelse:

> 13. beträffande *försäljning av affärsverkens dotterföretag*
> att riksdagen med bifall till motionerna 1984/85:1955 (m) yrkande 13 och 1984/85:2553 (m) yrkande 3 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört.

Särskilt yttrande

Handläggningen av bilfrågor inom regeringskansliet (mom. 9)

Rolf Clarkson, Per Stenmarck och Görel Bohlin (alla m) anför:

Samordningen av bilfrågor inom regeringskansliet är i dag bristfällig. Med tanke på den långa rad "delfrågor" som berör bilismen och bilindustrin är det knappast möjligt att sammanföra bilfrågorna till ett enda departement. Däremot bör regeringen tillsätta en arbetsgrupp som får till uppgift att samordna dessa frågor samt beräkna konsekvenser för bilismen och bilindustrin vid införandet av nya lagar och regler.

Innehållsförteckning

Sammanfattning 1
Motionerna 1
Utskottet 3
1. Riktlinjer för trafikpolitiken m. m. 3
   1.1 Utvärdering av 1979 års trafikpolitiska beslut 4
   1.2 Viss inriktning av samhällsplaneringen 5
   1.3 Utvecklingen av kommunikationerna på landsbygden 6
   1.4 Ökad användning av järnvägen för tunga transporter, m. m. 7
2. Vissa frågor om den lokala och regionala kollektivtrafiken m. m. 8
   2.1 Ökad avgiftsfinansiering av kollektivtrafiken 9
   2.2 Flexibel skolstart och flexibla arbetstider i syfte att bättre utnyttja transportmedlen 10
   2.3 Möjligheter att medföra cyklar på bussar och lokaltåg 10
   2.4 Utvärdering av vidtagna åtgärder för handikappanpassning av kolletivtrafiken 11
3. Handläggningen av bilfrågor inom regeringskansliet 12
4. Vissa frågor om affärsverken inom kommunikationsdepartmentets verksamhetsområde 13
   4.1 Minskning av affärsverkens monopol 16
   4.2 Förändring av affärsverken till aktiebolag 16
   4.3 Sammanförande av myndighetsutövande verksamhet 17
   4.4 Försäljning av affärsverkens dotterföretag 18
5. Hemställan 19
Reservationer 20
Särskilt yttrande 25