

Motion till riksdagen

1986/87:T233

Olle Grahn m. fl. (fp)

Trafikpolitiken

En liberal kommunikationspolitik

I juni 1979 fattade riksdagen på förslag av folkpartiregeringen beslut om en ny trafikpolitik. Alla partier ställde sig bakom denna nya politik. Vi kommer därför i det följande att endast ta upp frågor inom enskilda transportområden.

Avgiftsfinansiering

På privat initiativ planeras för närvarande ett i stockholmsregionen avgiftsfinansierat väg/tunnelsystem (projekt Österleden) som skall dras från Roslags-tull via Frihamnsområdet till Nacka. Tanken är att ett privat bolag skall finansiera, projektera, bygga, äga och driva Österleden i 30 år. Därefter skall vägen övergå i kommunal ägo. För att möjliggöra projektet krävs att lagstiftningen ändras så att projektet kan avgiftsfinansieras. Riksdagen bör nu hos regeringen begära sådan lag.

Mervärdeskatten

Drivmedel liksom andra energiprodukter belastas inte med mervärdeskatt. Persontrafik med tåg, fartyg eller flyg är också befriad från mervärdeskatt. SJ, flyget och sjöfarten betalar dessutom inte energiskatt. Att persontrafiken inte momsbelastats innebär att ingående moms inte kan dras av. Flyget har här fått en särbehandling genom att flygbolag inte behöver betala moms på nyinvesteringar i flygplansflottan. SJ däremot betalar moms på sina inköp av nya lok och vagnar. Som framgår uppvisar mervärdeskatteuttagen inom trafiksektorn ett synnerligen rörligt mönster. Hur mervärdeskatten skall tas ut inom respektive trafikslag i syfte att uppnå konkurrensneutralitet bör närmare utredas. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Taxitrafik

Ett av de mest flagranta exemplen på den nuvarande yrkestrafiklagstiftningens negativa effekter är förhållandena inom taxinäringen. Den socialdemokratiska regeringen har nu uppmärksammat en del av de problem som existerar inom branschen. Det synes inte otroligt att en friare konkurrens kommer att prövas i våra större städer, vilket vi självfallet välkomnar. Men regeringens förslag är otillräckliga.

Folkpartiet har vid upprepade tillfällen krävt att taxinäringen avregleras, främst genom att behovsprövningen avskaffas och att kravet på att tillhöra en beställningscentral upphör. Det är genom en ökad konkurrens inom taxinäringen som effektiviteten kan höjas och servicen till kunderna förbättras.

Behovs- och lämplighetsprövning

Folkpartiet har länge krävt att yrkestrafiklagstiftningen skall liberaliseras. Den behovs- och lämplighetsprövning som i dag sker i samband med att en ansökan om trafiktillstånd behandlas bör inskränkas till att endast omfatta en prövning av sökandes lämplighet med hänsyn till trafiksäkerheten. Nyligen avskaffades behovsprövningen vid meddelande av tillstånd för transportförmedling och godslinjetrafik. Detta är ett steg i rätt riktning men inte ett tillräckligt steg för att det skall råda näringsfrihet inom transportsektorn. RRV har vid ett flertal tillfällen framfört att lagen om transportförmedling saknar betydelse för transportörer och konsumenter men likväl kan utgöra en konkurrensbegränsning för transportförmedlingsföretag. Vår åsikt är följaktligen att lagen om transportförmedling skall avskaffas.

1985 gavs länshuvudmännen i realiteten monopol på den regionala och lokala busstrafiken. Då bristande konkurrens alltid leder till ineffektivitet och samhällsekonomiska förluster vill vi avskaffa lagen om rätt att bedriva viss linjetrafik.

Statens Järnvägar

För att erhålla kostnadskontroll och för att införa ett konkurrensmoment inom järnvägstrafiken, vill vi att staten tar över kostnaderna och ansvaret för bannätet. Staten kan då, utifrån regionalpolitiska, miljömässiga eller andra aspekter, avgöra nätets omfattning. Trafiken läggs därefter ut genom ett anbudsförfarande. Med andra ord, även andra företag än SJ skall tillåtas lägga ett bud på hela eller delar av trafiken på en viss sträcka. I realiteten innebär detta att staten endast kommer att subventionera järnvägstrafiken på de företagsekonomiskt minst lönsamma sträckorna. Å andra sidan kommer man att erhålla avgifter från trafiken på de mest trafikerade sträckorna.

Trafikcentra

SJ:s stationer måste också bättre anpassas till praktiska övergångar mellan buss och tåg. Då många av SJ:s stationer är gamla och nedslitna och står inför en nödvändig upprustning, finns möjligheter att nu skapa rationella trafikcentra i många större städer. Här kan kommuner, näringsliv och SJ samverka att bygga nya trafikcentra med plats för tåg, buss och taxi. I många fall torde sådana centra kunna kompletteras med affärer och andra serviceinrättningar vilka skulle medverka till finansieringen. Sådana kan också i många fall uppföras över befintliga spårområden för att bättre utnyttja centralt belägen mark i städerna. Man bör även sälja hela eller delar av SJ:s nuvarande fastighetsbestånd. En sådan utförsäljning kan i ett första skede beräknas

inbringa ungefär 50 milj. kr. Riksdagen bör hos regeringen begära att SJ får i uppdrag att genomföra en försäljning av fastigheter i enlighet med detta.

Under anslaget Ersättning till lokal och regional kollektiv persontrafik fördelas 49,5 milj. kr. som ersättningsbidrag för nedlagd järnvägstrafik.

Detta bidrag medverkar enligt vår uppfattning till att snedvrیدا konkuransen mellan järnvägstrafik å ena sidan och busstrafik å andra sidan. Riksdagen bör därför besluta att bidraget tas bort.

Sjöfarten

Såväl den inhemska som den internationella sjöfarten har under en lång rad av år verkat på en marknad med stor överkapacitet och pressade priser. Sjöfartskrisen kan i mångt och mycket härledas till överproduktionen av fartyg. Denna överproduktion har sin rot i stora felbedömningar av det framtida behovet av framför allt tanktonnage som gjordes i slutet av 1960- och början av 1970-talet, men också i den industripolitiska vikt som tillmättes varven i såväl industri- som utvecklingsländer. Trots att Japan och Västeuropa under det senaste decenniet minskat sysselsättningen inom denna sektor med 35 % är överkapaciteten fortfarande besvärande. Detta hänger samman med att nya varv vuxit upp i länder som Sydkorea och Kina.

Den svenskflaggade handelsflottan har på 10 år minskat från 13 miljoner dwt till knappt 3 miljoner dwt. Sjöfartsnettot har dock, i nominella termer, legat kvar på ungefär 7,3 miljarder kronor. Realt innebär detta en halvering av sjöfartsnettot.

Den svenska linjesjöfarten har en strategisk betydelse för svensk industri. Det är viktigt att svensk industri kan tillförsäkras regelbundna utsklippningar utan omlastningar. Denna service har blivit allt viktigare i takt med att materialhanteringsmetoderna förfinats och med de allt större krav som ställs på varuflödenas precision och snabbhet.

Även av beredskapsskäl är det viktigt att Sverige tillförsäkras tonnage för olika uppgifter inom totalförsvaret. Detta gäller framför allt färjor och ro/rofartyg samt kusttonnage. Hur en ur beredskapssynpunkt önskvärd basflotta bör se ut måste närmare övervägas.

För att skapa rimliga förutsättningar för svensk sjöfart att överleva måste lagen om tillstånd till överlåtelse av fartyg ses över. Lagens nuvarande utformning innebär en diskriminering av sjöfarten jämfört med övrigt svenskt näringsliv. Lagen, som har karaktär av beredskapslag, är en inskränkning i näringsfriheten då den bl. a. hindrar direktinvesteringar i utlandet i form av apport. Flagglagen bör avskaffas.

Även partrederibeskattningen missgynnar den svenska kustsjöfarten. Det är inte ovanligt att enskilda personer som har intressen i flera partrederier fått sina olika andelar bedömda som skilda förvärvskällor. Detta innebär att kvittningsrätt mellan olika partrederier vägrats. Dessa regler tillämpas även vid försäljning av ett fartyg i ett partrederi och förvärv av ett nytt fartyg i ett annat partrederi. Resultatet har blivit att skatteuttaget hamnat på en för näringen alltför hög nivå.

Flygtrafiken

Nyligen beslutade riksdagen att förlänga de koncessioner som tilldelats de i SAS samverkande bolagen fram till år 2005. Beslutet innebär att SAS och Linjeflyg erhåller fortsatt monopol på den svenska flygtrafikmarknaden. Först om SAS inte vill trafikera en linje får trafiken erbjudas annat bolag.

Rådande luftfartspolitik innebär att det inom den nordiska flygtrafiken inte existerar nämnvärd konkurrens eller fri prissättning. Resultatet har blivit att priserna på vissa sträckor i Norden ligger avsevärt över motsvarande sträckor i t. ex. USA. Även jämfört med inrikes flygresor är priserna på flygningar mellan de nordiska länderna oproportionerligt höga.

Under senare delen av 1970-talet genomförde USA en genomgripande avreglering av flygtrafiken till konsumenternas förmån. Enligt vissa beräkningar har de amerikanska flygresenärerna tjänat ca 6 miljarder dollar per år sedan avregleringen inleddes samtidigt som flygbolagens vinster ökat med 2 miljarder dollar per år. Även inom EG-området pågår det en liberalisering av flygtrafiken.

SAS agerar således från en monopolskyddad hemmamarknad i en omvärld som präglas av en tilltagande och hälsosam konkurrens. SAS har dock under senare år byggt upp en finansiell styrka som möjliggör för företaget att utnyttja fördelarna av den avreglering som uppenbarligen tagit fart i Europa. Det finns skäl att tro att kraven på likabehandling kommer att bli allt starkare i framtiden.

Huvudargumentet för en avreglering av den nordiska flygtrafiken är dock de positiva effekter detta på sikt skulle få för prissättning och service på flygresor inom Norden. På sikt är det viktigt att SAS koncessioner upphör.

Vad beträffar luftfartsverket bör man skilja myndighetsfunktionen från rörelsefunktionen. Det vore t. ex. lämpligt att driften vid samtliga flygfält lades ut på anbud eller att flygfälten omvandlades till bolag. Staten bör dock bibehålla kontrollen över investeringar i infrastruktur. Således får respektive flygplats hos regeringen ansöka om medel för vidare investeringar. Genom anbudsförfarandet erhålls kostnadskontroll och en förbättrad marknadsinriktning av verksamheten.

Portosättning

Portosättningen skall vara baserad på faktiska kostnader. Men posten utnyttjar för närvarande en långt driven prisdifferentiering. Man utnyttjar således sin monopolställning till att ta ut höga avgifter för de konsumenter för vilka det existerar få eller inga alternativ. I gengäld sätter man portot lågt för de grupper vars konsumtion eller val av transportförmedlare kan tänkas påverkas av prispolitiken. För att förhindra diskriminering av kunder som har få alternativ till postens tjänster bör prispolitiken klarare spegla sambanden mellan faktisk marginalkostnad och portot.

Under postens Ersättning till postverket för befordran av tjänsteförsändelser anslås 586 milj. kr.

För närvarande behöver myndigheterna inte betala porto för sina tjänsteförsändelser. Detta leder till bristande intresse hos myndigheterna att hålla nere portokostnaderna. För närvarande pågår en utredning hur nuvarande regler fungerar. Vi menar att anslaget redan nu bör minskas med 100 milj. kr.

Telefon-, post- och järnvägstjänster är välkända exempel på branscher med betydande stordriftsfördelar i produktionen. Televerkets monopol brukar följaktligen försvaras med att man verkar i en bransch med fallande styckekostnader. Men liksom i fallet SJ är det de stora fasta investeringskostnaderna som gjort telekommunikationsområdet till ett naturligt monopol. Följaktligen kan staten exempelvis välja att stå för finansieringen av telenätet. Såväl nykonstruktion som underhåll kan sedan läggas ut på entreprenad.

Omfattande kritik har under senare år riktats mot televerket och särskilt mot telefontjänsternas tillförlitlighet. Det är viktigt för konsumenterna att ha tillgång till moderna och väl fungerande telekommunikationsnät i Sverige. Det gäller både de enskilda abonnenternas behov av att snabbt och lätt kunna telefonera och företagens behov av modern datakommunikation. I dessa sammanhang är det viktigt att skapa konkurrerande nät genom t. ex. användning av satellitteknik.

Klagomål på abonnentservicen har blivit alltmera frekventa. Särskilt ledningsnätet uppvisar brister som leder till större risk för felsammankopplingar och till längre väntetider att komma fram. Möjligheterna att förbättra servicen motverkas av televerkets ambitioner och satsningar på andra områden där man bedriver eller planerar att driva affärsverksamhet i öppen konkurrens.

Sedan 1980 har det skett en viss uppluckring av telemonopolet, bl. a. vad beträffar försäljningen av telefonapparater och låghastighetsmodem. Det är nu hög tid att även bryta monolet i fråga om höghastighetsmodem. Detta är av särskild betydelse för utvecklingen av industriella produkter både för inhemsk konsumtion och för export. Även monolet på abonnentväxlar bör upphävas. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

För att införa konkurrens i driften måste televerkets myndighetsfunktion skiljas från dess affärsdrivande funktioner. Med andra ord, televerket eller en entreprenör som vunnit ett anbudsförfarande skall stå för drifts- och funktionsansvaret för telenätet. Övervakningen av telefonins och dataöverföringens kvalitet och av det internationella samarbetet bör ske av en fristående myndighet. Övriga delar av televerkets nuvarande verksamhet bör läggas ut på ett eller flera självständiga bolag som får verka i fri konkurrens. Det bör i det här sammanhanget betonas att utbyggnaden av telenätet, fram till den allra senaste tiden gjorts med statsmedel. Det nuvarande telenätet, som televerket förvaltar åt staten, är alltså allmän egendom.

För att erhålla ett effektivt utnyttjande av telenätet bör en mer utpräglad marginalkostnadsprissättning användas. Sker så, kan nyinvesteringar skjutas på framtiden. I prissättningen bör ökad hänsyn tas till "trängselkostnaden" och till att investeringsbeslut skall ske först när konsumenternas betalningsvilja för den extra kapaciteten överstiger kostnaden.

Numera sker televerkets nätutbyggnad genom egenfinansiering via statliga lånebolag. Televerkets investeringar har under senare tid legat på över 5 miljarder per år. Under 1987 planerar man att investera för 9 miljarder kronor. Dessa investeringar innebär bl. a. att vi 1988 kommer att vara först i världen med utbyggda digitala nättjänster över hela landet.

Beträffande bredbandstjänster bör man noga överväga i vilken takt sådana nätfunktioner byggs ut. Nätet blir till störst nytta för vårt land om det byggs och utnyttjas i konkurrens. En sådan effektiv konkurrens på bredbandsområdet kan åstadkommas endast om televerkets dominans inte blir för stor från början.

Televerket finansierar i dag även olika typer av forskning inom teleområdet. Det kan ifrågasättas om det är lämpligt att denna forskning sker inom televerket eller på uppdrag av televerket. Forskning bör företrädesvis äga rum vid universitet, högskolor eller inom industrin.

Statens avkastningskrav på sin ägarandel i televerket är satt mycket lågt. Dessutom är statens andel i televerket undervärderad. Detta är förklaringen till det mycket knappa bidrag som televerket i år lämnar till statskassan. I år inlevererar verket endast 201 milj. kr. Vi menar att såväl avkastningskravet som värderingen av statens ägarandel skall räknas upp. Vi förespråkar en sådan uppräkningsmetod att inleveranserna för kommande budgetår blir ytterligare 600 milj. kr. utöver vad regeringen föreslagit. För att täcka ett eventuellt underskott kan televerket dels dra ned på det omfattande forskningsprogrammet, dels sälja ut vissa dotterbolag.

Miljö

I vår miljöpolitiska motion betonar vi sambandet mellan utsläppen av kväveoxider från trafiken och den tilltagande föroreningen. Det är redan i dag uppenbart att det mål för minskning av kväveutsläppen som riksdagen tidigare fastlagt måste höjas.

De krav på blyfri bensin och skärpta regler för avgasreningen i fråga om personbilar som folkpartiet länge framfört har nu tillgodosetts, om än flera år för sent. De mest angelägna uppgifterna är nu att stimulera övergång till bättre avgasrening i den befintliga bilparken och att åstadkomma skärpta regler för dieseldrivna fordon. Dessa frågor behandlas vidare i vår miljöpolitiska motion.

Det finns ett tydligt samband mellan hastigheter och utsläpp av kväveoxider. Det är därför även av miljöpolitiska skäl viktigt att pressa ned genomsnittshastigheterna på våra vägar. I dagsläget är det mest angeläget att med hjälp av information, opinionsbildning och en effektiv övervakning förmå bilisterna att respektera de fartgränser som gäller. Det finns ett starkt och växande miljöengagemang bland medborgarna som borde kunna komma till uttryck även i trafiken. Informationen om fartgränserna bör särskilt betona de positiva effekter för miljön som lägre hastigheter har.

Från miljösynpunkt är det en fördel om särskilt långväga transporter sker på järnväg. En trafikpolitik som innebär att olika transportmedel bär sina egna kostnader, även vad gäller miljöskador, kan förväntas leda till minskade utsläpp och en ökning av transporterna på järnväg. Mot den här bakgrunden ser vi positivt på den satsning på s.k. kombitrafik som regeringen föreslår.

Trafiksäkerhetsfrågorna spänner över ett brett område och blir därför föremål för en separat motion. I korthet föreslås ökade åtgärder för att minska olycksriskerna för de yngre förarna, en utvidgning av bilbälteskravet, nya regler vid besiktning m. m.

Det är i många fall att föredra att handikappade människor kan använda kollektivtrafiken i stället för färdtjänsten.

I vår motion angående de handikappades situation föreslås åtgärder för att göra kollektivtrafiken handikappanpassad.

Hemställan

[att riksdagen hos regeringen begär att en utredning tillsätts med uppgift att överväga hur mervärdskatten skall tas ut inom de olika trafiklagen för att konkurrensneutralitet skall uppnås.¹]

1. att riksdagen hos regeringen begär förslag till sådan lag som ger kommuner m. fl. rätt att finansiera vägbyggen med avgifter,

2. att riksdagen beslutar att avskaffa lagen om transportförmedling (1979:560),

3. att riksdagen beslutar att avskaffa lagen om rätt att driva viss linjetrafik och den lagstiftning i övrigt av betydelse i sammanhanget som riksdagen antog i samband därmed,

4. att riksdagen hos regeringen begär förslag till avveckling av taximonopolet,

5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs angående en uppdelning av SJ i en ban- och en driftedel och om möjligheterna att lägga ut driftdelen genom ett anbudsförfarande,

6. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om trafikcentra och en successiv utförsäljning av SJ:s fastigheter,

7. att riksdagen beslutar att Ersättningsbidrag för nedlagd järnvägstrafik ej längre skall utgå och under anslaget H. 5 därmed beslutar anslå 49,5 milj. kr. mindre än vad regeringen anslagit.

8. att riksdagen beslutar att upphäva lagen om fortsatt giltighet av lagen (1977:494) om tillstånd till överlåtelse av fartyg,

[att riksdagen hos regeringen begär en ändring om partsrederibesattningen.¹]

9. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om att skilja luftfartsverkets drifts- och myndighetsfunktioner,

10. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om en omvandling av de statliga flygplatserna till bolag,

11. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om en liberalisering av koncessionsgivningen inom flygtrafiken,

12. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om en uppdelning av televerket i en nätdel och en eller flera driftdelar och att de senare läggs ut via ett anbudsförfarande,

13. att riksdagen hos regeringen begär att en utredning tillsätts med uppgift att presentera förslag till en överföring av den konkurrensutsatta delen av televerkets verksamhetsområde till ett eller flera fristående bolag,

14. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om avskaffande av televerkets monopol på modem med högre hastigheter,

15. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om avskaffande av televerkets monopol på abonnentväxlar,

16. att riksdagen beslutar om en sådan uppskrivning av televerkets statskapital och avkastningskrav att inleveranserna till statsbudgeten blir ytterligare 600 milj. kr. utöver vad regeringen föreslagit,

17. att riksdagen till anslaget G 1. Ersättning till postverket för befordran av tjänsteförsändelser anvisar ett med 100 milj. kr. minskat anslag.

Stockholm den 27 januari 1987

Olle Grahn (fp)

Hugo Bergdahl (fp)

Margareta Fogelberg (fp)

Ingrid Hasselström-Nyvall (fp)

