Trafikutskottets betänkande 1986/87:2

om vissa trafikpolitiska frågor m. m.

TU
1986/87:2

Sammanfattning

I betänkandet behandlas motionsyrkanden i trafikpolitiska frågor m. m., vilka yrkanden framfördes i motioner som väcktes under den allmänna motionstiden i januari i år

Fördelade med hänsyn till det huvudsakliga innehållet behandlas motionsyrkandena i följande huvudavsnitt i utskottets yttrande, nämligen Riktlinjer för trafikpolitiken m. m., Åtgärder för miljövänligare trafik i storstadsområden, Handikappanpassning av kollektivtrafiken 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.

Vid betänkandet har fogats nio reservationer.

M-, fp- och c-ledamöterna reserverar sig i fråga om utvärdering av 1979 års trafikpolitiska beslut (res. nr 1).

M-ledamöterna föreslår en annan motivering än majoritetens till utskottets ställningstagande i fråga om viss styrning av utvecklingen på trafikområdet (res. nr 2).

M- och fp-ledamöterna reserverar sig i frågor om avreglering och liberalisering på trafikområdet (res. nr 3) och förändring av affärsverken till aktiebolag (res. nr 8).

C-ledamöterna reserverar sig i frågor om regionalpolitiska hänsyn vid investeringar inom kommunikationsområdet (res. nr 4) och visst stöd till utveckling av miljövänlig trafik (res. nr 5).

Fp- och c-ledamöterna samt vpk-ledamoten reserverar sig i fråga om fullföljande av handikappanpassningen av kollektivtrafiken (res. nr 6).

M-, fp- och c-ledamöterna reserverar sig vidare i frågor om minskning av affärsverkens monopol (res. nr 7) och försäljning av affärsverkens dotterföretag (res. nr 9).

Motionerna

1985/86:T211 av Karin Söder m. fl. (c) vari yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 1), att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att regionalpolitiska hänsyn måste tas vid beslut om investeringar inom kommunikationsområdet.

1 *Riksdagen 1986/87. 15 saml. Nr 2*

1985/86:T283 av Ingrid Hasselström Nyvall (fp) vari yrkas att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna att skyndsamma åtgärder bör vidtas för att handikappanpassa kollektivtrafiken i enlighet med tidigare beslut.

1985/86:T293 av Lars Werner m. fl. (vpk) vari yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 2), att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen uttalas om behovet av ett nytt trafikpolitiskt utredningsarbete grundat på förändringar i utvecklingen och med målsättningen att formulera ett konkret åtgärdsinriktat program innebärande en samhällsekonomisk vidareutveckling av 1979 års trafikpolitiska beslut.

1985/86:T330 av Bengt Westerberg m. fl. (fp) vari yrkas att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna vad som i motion 1985/86:Sf283 (fp) anförs angående en översyn av handikappanpassningen av kollektivtrafiken.

1985/86:T391 av Bernt Ekholm (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om åtgärder för överförande av godstransporter från landsväg till järnväg.

1985/86:T392 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 under rubriken Utförsäljning av dotterbolag om skyndsam försäljning av dessa,

4. att riksdagen uttalar sig för att affärsverkens monopol skall minimeras.

1985/86:T393 av Lars Leijonborg och Maria Leissner (båda fp) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs angående en liberalisering av transportsektorn.

1985/86:T394 av Håkan Strömberg m. fl. (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs angående en referensanläggning för handikappanpassad kollektivtrafik.

1985/86:T424 av Rolf Clarkson m. fl. (m) vari yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkandena 2–3, 9–12),

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att stat och kommun bör minska och förenkla nuvarande regler och förordningar inom trafikpolitiken,

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

9. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att affärsverkens faktiska monopol skall minimeras,

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

11. 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,

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

1985/86:T425 av Margareta Persson (s) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att handikappanpassning av tågen måste ges högsta prioritet vid en utveckling av tågens kapacitet,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att en tidsplan upprättas för handikappanpassning av tågen.

1985/86:T435 av Lars Leijonborg och Maria Leissner (båda fp) vari yrkas att riksdagen hos regeringen hemställer om förslag som ger kommunerna möjligheter att införa s. k. trängselavgifter för biltrafiken.

1985/86:T438 av Olof Johansson, m. fl. (c) vari yrkas att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna vad som i motion 1985/86:A498 (c) anförs om statlig stimulans av miljövänlig trafik i storstadsområdena.

Utskottet

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

Fördelade med hänsyn till det huvudsakliga innehållet behandlas motionsyrkandena i det följande under huvudrubrikerna Riktlinjer för trafikpolitiken m. m., Åtgärder för miljövänligare trafik i storstadsområden, Handikappanpassning av kollektivtrafiken 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.

Till grund för förslagen i propositionen låg bl. a. förslag m. m. av trafikpolitiska utredningen (K 1972:07) i betänkandena (SOU 1975:66) Trafikpolitik – behov och möjligheter och (SOU 1978:31) Trafikpolitik – kostnadsansvar och avgifter.

Målet för trafikpolitiken skall enligt 1979 års trafikpolitiska beslut 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.

1979 års trafikpolitiska beslut har genom en rad förslag som har behandlats av riksdagen kompletterats och konkretiserats. En översiktlig redogörelse för sådana förslag lämnas i följande avsnitt i betänkandet.

1.1 Utvärdering av 1979 års trafikpolitiska beslut

I motion 1985/86:T424 (m) begärs en utvärdering av 1979 års trafikpolitiska beslut. Motionärerna anför bl. a. att beslutet av naturliga skäl kom att präglas av de bedömningar av samhällsekonomin som rådde vid beslutets tillkomst. Då beslutet numera har varit i kraft ett antal år är det naturligt att det utvärderas, anför de vidare.

Som utskottet tidigare anfört – senast i betänkandet TU 1985/86:3 (s. 4) – är 1979 års trafikpolitiska beslut ett principbeslut som anger de ramar inom vilka trafikpolitiken skall utformas. Beslutet 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. Som exempel på sådana projekt och förslag kan nämnas följande.

Som ett led i fullföljandet av 1979 års trafikpolitiska beslut påbörjades under år 1983 inom kommunikationsdepartementet två översynsprojekt. Syftet med dessa var dels att bedöma om de avgifter och skatter som belastar olika trafikgrenar och trafikslag är väl avvägda med hänsyn till de samhällsekonomiska kostnader som är förknippade med trafiken, dels att klargöra förutsättningarna för en samordning av den investeringsplanering som bedrivs vid trafikverken. Projekten redovisades under våren 1985 i två rapporter (Ds K 1985:2–3) Kostnader och avgifter inom trafiksektorn och (Ds K 1985:4) Investeringsplanering inom transportsektorn. Efter remissbehandling redovisades rapporterna jämte kommunikationsministerns överväganden i 1985/86 års budgetproposition (bil. 8, s. 184–198).

En kortfattad redogörelse för rapporterna och föredragandens överväganden har lämnats i utskottets betänkande TU 1985/86:12, till vilket hänvisas. Riksdagen (rskr. 135) godkände vad utskottet anförde i betänkandet. Det förutsattes i propositionen att återkommande översyner av det slag som presenterades i rapporterna skulle göras som ett led i det trafikpolitiska utvecklingsarbetet.

Som en mera konkret och omfattande komplettering av 1979 års trafikpolitiska beslut kan framhållas de riktlinjer för järnvägspolitiken som riksdagen godkände år 1985 (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 1984/85 års riksmöte antog riksdagen (TU 1984/85:30, rskr. 383) 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. Efter en fyraårig övergångstid, som börjat den 1 juli 1985, skall trafikhuvudmännen i länen (landstingskommunerna och kommunerna i samverkan) 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.

Med hänvisning till önskemålen i motionen om en trafikpolitisk utredning vill utskottet framhålla att man inom kommunikationsdepartementet avser att inom kort påbörja ett samordnat trafikpolitiskt uppföljnings- och utvecklingsarbete inför 1990-talet. En viktig frågeställning som därvid skall belysas är hur miljöaspekterna och andra övergripande samhällsmål bäst

skall kunna tillgodoses inom ramen för trafikpolitiken. En annan central frågeställning är hur framtidssatsningar i transportsystemets infrastruktur skall kunna finansieras. Möjligheterna att vidareutveckla kollektivtrafiken kommer också att utgöra en viktig del i det aviserade arbetet. Enligt vad utskottet erfarit kommer också frågan om avvägningen mellan konkurrens, styrning och samordning inom transportsektorn att tas upp till behandling liksom frågan om hur man skall åstadkomma mer likartade konkurrensförutsättningar mellan olika trafikgrenar inom ramen för övergripande trafikpolitiska mål.

Inom kommunikationsdepartementet överväger man nu i vilka former arbetet skall bedrivas. Utskottet finner därför inte att här aktuellt motionsyrkandé bör föranleda någon särskild åtgärd från riksdagens sida. Utskottet avstyrker därför detsamma.

1.2 Viss styrning av utvecklingen

I motion 1985/86:T293 (vpk) anförs bl. a. att substansen i 1979 års trafikpolitiska beslut blev en fortsatt satsning på marknadskrafterna, vilka har främjat utvecklingen av godstrafik på landsväg på järnvägens bekostnad. Denna utveckling har emellertid enligt motionärerna medfört nackdelar i form av bl. a. en snedvriden trafikstruktur, hälso- och miljöproblem samt negativa konsekvenser från energipolitiska, näringspolitiska och regionalpolitiska synpunkter. Motionärerna begär att en ny trafikpolitisk utredning skall tillsättas som skall syfta till utarbetandet av ett konkret åtgärdsinriktat program i vilket beaktas nödvändigheten av att organisera trafiken ändamålsenligt under hänsynstagande till samhällsekonomins intresse och samhällsnyttan.

Utskottet vill med anledning av motionsyrkandet inledningsvis erinra om innebörden i 1985 års järnvägspolitiska beslut. Riktlinjerna innebär bl. a. att staten skall ta ett ökat ansvar för järnvägens infrastrukturkostnader i syfte att ge SJ 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 är den bl. a. av miljö-, energi- och trafiksäkerhetsskäl motiverade satsningen på kombitrafiken, dvs. transport av trailers på järnväg. Målet är att man år 1990 skall uppnå en volym på 3 miljoner ton per år, vilket skall jämföras med endast ca 400 000 ton per år vid tiden för riksdagsbeslutet. 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.

Prognoserna pekar för närvarande på att man redan i år kan komma upp i ca 1 miljon ton, vilket enligt utskottets uppfattning innebär goda förutsättningar för att målet för år 1990 kan uppnås.

Utskottet vill vidare erinra om de prognoser över den framtida transportutvecklingen som transportrådet redovisat i rapporten (1985:4) Transporter i

Sverige – En översikt och som sammanfattningsvis bl. a. innebär att järnvägen får en något högre tillväxttakt än den långväga lastbilstrafiken.

Utskottet kan mot den här bakgrunden konstatera att goda förutsättningar föreligger att stärka järnvägens konkurrenskraft i enlighet med det järnvägspolitiska beslutet. En sådan utveckling torde också överensstämma med intentionerna i motionen.

Utskottet delar vidare den mening som i motionen framförs om behovet av en vidareutveckling av 1979 års trafikpolitiska beslut. En sådan vidareutveckling är också enligt vad utskottet erfarit syftet med det trafikpolitiska uppföljnings- och utvecklingsarbetet inför 1990-talet som har aviserats från kommunikationsdepartementets sida. Av central betydelse är enligt utskottets mening att komma fram till vilket samlat transportsystem som är önskvärt på 1990-talet för att inom ramen för olika samhällsövergripande mål kunna tillgodose transportkonsumenternas krav på en tillfredsställande transportförsörjning och en effektiv transportapparat. I detta ligger enligt utskottet bl. a. att miljö-, energi- och säkerhetsaspekter liksom behovet av förbättrad regional balans bör ges ökad tyngd i det fortsatta trafikpolitiska arbetet.

Enligt vad utskottet erfarit har redan visst arbete igångsatts inom ramen för nämnda utvecklingsarbete. Det gäller en särskild interdepartemental arbetsgrupp som bl. a. skall se över möjligheterna att på ett bättre sätt beakta miljö- och energiaspekterna inom ramen för trafikpolitiken.

Utskottet anser att dessa frågeställningar är av central betydelse. Det påbörjade arbetet synes också ligga väl i linje med vad som i motionen anförs om behovet av en vidareutveckling av 1979 års trafikpolitiska beslut grundad på samhällsekonomiska intentioner.

Sammanfattningsvis anser utskottet det vara angeläget att det av kommunikationsdepartementet aviserade trafikpolitiska utvecklingsarbetet snabbt kommer till stånd. Det är också viktigt att det kan bedrivas skyndsamt i effektiva former för att säkerställa utvecklingen av ett effektivt och miljövänligt transportsystem liksom behovet av förbättrad regional balans. Enligt vad utskottet erfarit är avsikten att arbetet skall bedrivas i mycket nära samarbete med olika berörda intressenter på transportområdet. Utskottet vill understryka betydelsen av att så sker. Utskottet förutsätter vidare att riksdagen i budgetpropositionen får en närmare redovisning av arbetets uppläggning.

Mot här angiven bakgrund torde i allt väsentligt önskemålen i det här aktuella motionsyrkandet om en vidareutveckling av 1979 års trafikpolitiska beslut inom ramen för övergripande samhällsmål kunna tillgodoses. Motionsyrkandet kan därför lämnas utan åtgärd från riksdagens sida.

1.3 Avreglering och liberalisering på trafikområdet

I motion 1985/86:T424 (m) begärs bl. a. att stat och kommun skall minska och förenkla nuvarande regler och förordningar inom trafikpolitiken.

I motion 1985/86:T393 (fp) begärs att transportsektorn skall liberaliseras. Den överordnade principen för sektorn bör enligt motionärerna vara marknadsekonomi, inte regleringsekonomi. Motionärerna framhåller olika nackdelar med "regleringsekonomin" inom luftfarten och yrkestrafiken m. m.

Utskottet vill med anledning av motionsyrkandena framhålla att tillståndskrav och annan reglering inom transportsektorn får ses mot bakgrund av målet för trafikpolitiken att erbjuda medborgarna och näringslivet i landets olika delar en tillfredsställande trafikförsörjning till lägsta möjliga samhällsekonomiska kostnader. En helt oreglerad näringsverksamhet på trafikområdet medför faror för att den i viss utsträckning kan komma att bedrivas i oseriösa former med bl. a. onödiga kostnader för resp. verksamhetsområde och samhällsekonomin som följd.

Utskottet vill också understryka att regleringen inom transportsektorn syftar inte bara till att få till stånd en tillfredsställande trafikförsörjning utan också till att garantera säkerheten hos materiel som används på trafikområdet och kunnigheten hos dem som är verksamma där till skydd för passagerare och gods.

Genom regleringen underlättas vidare samordning av olika transportmedel till gagn för de enskilda medborgarna, företagen och samhället.

Utskottet ställer sig således i princip bakom regleringen på trafikområdet. Självfallet kan det finnas möjligheter till förenklingar i enskildheter, och dessa bör enligt utskottets mening också tas till vara. Utrymme för avreglering och liberalisering av den omfattning som motionärerna synes önska finns dock enligt utskottets mening inte. Utskottet avstyrker därför de här aktuella motionsyrkandena.

Utskottet vill i detta sammanhang erinra om verksamheten i den med stöd av ett bemyndigande av regeringen i december 1983 tillkallade "normgruppen" (I 1983:H). Denna grupp – som består av företrädare för statsrådsberedningen, finans-, industri- och civildepartementen samt generaldirektörerna för arbetsmarknadsstyrelsen, riksskatteverket och generaltullstyrelsen – har till uppgift att gå igenom den statliga normgivningen gentemot näringslivet och att verka som sammanhållare inom regeringskansliet av arbetet med att förenkla regler och tillämpningen av regler, som riktar sig mot företagen. Bl. a. är transportsektorns reglering ett av de prioriterade områdena för gruppens verksamhet. Under våren 1986 lämnades en redogörelse till riksdagen för det förenklingsarbete som samordnas genom normgruppen (skr. 1985/86:165, KU 28, rskr. 319). I redogörelsen erinras bl. a. om en pågående översyn inom kommunikationsdepartementet av yrkestrafiklagstiftningen som bl. a. syftar till en förenkling av denna. Delresultat från översynen har lagts fram i proposition 1986/87:5 om vissa yrkestrafikfrågor, vari föreslås förenklingar av lagstiftningen om yrkesmässig godstrafik och om transportförmedling.

1.4 Regionalpolitiska hänsyn vid investeringar inom kommunikationsområdet

I motion 1985/86:T211 (c) framhålls bl. a. att människorna så långt som möjligt bör kunna erbjudas arbete och bostad där de själva önskar och att detta kräver goda kommunikationer i alla delar av landet. Motionärerna begär att riksdagen som sin mening skall ge regeringen till känna att regionalpolitiska hänsyn måste tas vid beslut om investeringar inom kommunikationsområdet.

De allmänna målen för regionalpolitiken – som senast bekräftades i våras (AU 1985/86:13, rskr. 290) – innebär att alla människor oavsett var de bor i vårt land skall ges tillgång till arbete, service och en god miljö. Såsom arbetsmarknadsutskottet påpekade (s. 38) kräver arbetet med att nå de mål som gäller för regionalpolitiken beslut och insatser även utanför regionalpolitiken i snäv bemärkelse. I 1979 års trafikpolitiska beslut framhölls också att trafikpolitiken skall bidra till att uppfylla mål inom andra samhällssektorer såsom bl. a. regionalpolitiska mål inom ramen för det övergripande målet att erbjuda medborgarna och näringslivet i landets olika delar en tillfredsställande trafikförsörjning till lägsta möjliga samhällsekonomiska kostnader.

Det tidigare nämnda förslaget om investeringsplanering inom transportsektorn syftar bl. a. till att de investeringar i transportanläggningar som det allmänna tillhandahåller skall samordnas på ett bättre sätt än som hittills har skett. En samordnad, långsiktig investeringsplanering inom sektorn skall bl. a. ge statsmakterna större möjligheter att påverka inriktningen av investeringarna inom de olika trafikgrenarna vid givna resursramar av betydelse för bl. a. trafikanterna, näringslivet och miljön.

Regionalpolitiska hänsyn skall således tas av statsmakterna vid investeringsverksamheten på kommunikationsområdet. Motionsyrkandet synes därför inte böra föranleda någon åtgärd av riksdagen och avstyrks följaktligen.

1.5 Åtgärder för överflyttning av godstransporter från landsväg till järnväg

I motion 1985/86:T391 (s) framhålls angelägenheten av att främja godstransporter på järnväg med hänsyn till att sådana i förhållande till godstransporter på lastbil kräver mindre förbrukning av energi, har mindre negativ inverkan på miljön och förorsakar färre olyckor. Motionären erinrar om målet för utvecklingen av kombitrafiken men påpekar att ytterligare åtgärder utöver de förutsatta behövs för att målet skall uppnås. Motionären föreslår härvid bl. a. att taxan för kombitrafiken skall subventioneras genom att uttaget av kilometerskatt på tunga lastbilar skall ökas och att utbyggnaden av industrispår och industribanor skall stimuleras. Motionären begär att riksdagen som sin mening skall ge regeringen till känna vad som anförs i motionen om åtgärder för överförande av godstransporter från landsväg till järnväg.

Satsningen på kombitrafiken påbörjades den 1 juli 1985 genom bildandet av ett särskilt företag, S-Combi AB, för denna trafik. Som nämnts i det föregående pekar prognoserna på att man redan i år kan komma upp i en volym om 1 miljon ton. I årets budgetproposition (bil. 8 s. 74) anförde kommunikationsministern bl. a. att han hade goda förhoppningar om att målet om 3 miljoner årston år 1990 skulle uppnås och att han avsåg att noga följa utvecklingen.

Mot bakgrund av de nu lämnade uppgifterna finns det enligt utskottets mening inte någon anledning för riksdagen att nu ta något ytterligare initiativ för att stimulera överflyttning av godstransporter från landsväg till järnväg. Motionen avstyrks därför.

2 Åtgärder för miljövänligare trafik i storstadsområden

2.1 Trängselavgifter för biltrafiken i storstadsområden

I motion 1985/86:T435 (fp) begärs förslag till bestämmelser som skall ge kommunerna möjlighet att införa s.k. trängselavgifter för biltrafiken. Motionärerna påpekar att biltrafiken förorsakar problem i storstäderna genom buller, trafikolyckor och föroreningar. De åtgärder som har vidtagits för att begränsa bilismen i storstäderna har enligt motionärerna hittills varit föga effektiva. Genom att man avgiftsbelägger trafiken skulle emellertid trafiktopparna kunna pressas ned. Även om intäkterna av avgifterna skulle bli marginella, skulle betydande samhällsekonomiska vinster dock göras genom t. ex. att bättre miljö, mindre kostnader för väghållning och lättare framkomlighet för kollektivtrafiken skulle vinnas. Även om ett system med trängselavgifter inte skulle vara en lämplig ordning i alla storstadsområden bör kommunerna dock enligt motionärerna ha möjlighet att bestämma om de vill pröva ett sådant system.

Bilavgaskommittén (Jo 1977:08) – som tillkallades år 1977 för att utreda frågor om luftvårdsproblem på grund av bilavgaser – framhöll i sitt slutbetänkande (SOU 1983:27) Bilar och renare luft (s. 20) bl. a. att skärpta avgaskrav på fordonen ger betydligt större förbättringar av avgassituationen än t. o. m. kraftiga begränsningar av biltrafiken. Vid sidan av förslag om skärpta avgasreningskrav m. m. lade kommittén emellertid i betänkandet fram förslag till en lag om rätt för kommun att föreskriva avgift för motorfordons begagnande av gator m. m.

För att anordna motorfordonstrafiken på ett från luftvårdssynpunkt tillfredsställande sätt skulle en kommun enligt lagförslaget få föreskriva att avgift (färdavgift) skulle betalas för motorfordons begagnande av gator och andra allmänna platser inom områden som ingår i fastställd stadsplan. Grunderna för beräkning av färdavgiften skulle beslutas av kommunfullmäktige.

Vid remissbehandlingen av betänkandet tillstyrkte statens naturvårdsverk, koncessionsnämnden för miljöskydd, riksrevisionsverket, Göteborgs kommun, Miljöpartiet i Göteborg, Miljöpartiet och Svenska Naturskyddsföreningen förslaget att kommunerna skulle ges lagfäst möjlighet att införa färdavgifter. Rikspolisstyrelsen, vägverket, trafiksäkerhetsverket, statskontoret, länsstyrelsen i Kopparbergs län, länsstyrelsen i Malmöhus län, Hyresgästernas Riksförbund och Motormännens Riksförbund/KAK avstyrkte förslaget. Statens planverk motsatte sig inte förslaget om färdavgifter men ansåg att kommunernas åtgärdsprogram i första hand borde omfatta konventionella trafikplaneringsåtgärder. Planverket fann det angeläget att överväga värdet av färdavgifter även för andra syften än att minska just luftföroreningarna.

Bilavgaskommitténs slutbetänkande jämte bilaga (SOU 1983:28) låg till grund för förslag – som lades fram i proposition 1984/85:127 om program mot luftföroreningar och försurning (JoU 28, rskr. 275) – om att skärpta

avgasreningskrav skulle införas m. m. I fråga om trafikplanering pekade jordbruksministern bl. a. på att trafikplaneringsåtgärder kan vidtas för att kväveoxidutsläppen och andra förorenande utsläpp från biltrafiken skall reduceras (s. 40). Han framhöll att riktlinjer för luftkvalitet emellertid behövdes för den kommunala trafikplaneringen och hänvisade till att statens naturvårdsverk arbetade med att ta fram riktlinjer för luftkvalitet med avseende på koloxid, kvävedioxid och ozon. Detta arbete beräknas bli avslutat under innevarande höst.

Utskottet anser för sin del att man inte genom att införa färdavgifter eller trängselavgifter bör söka komma till rätta med de problem i fråga om buller, trafikolyckor och föroreningar i storstadsområden som påtalas i motionen. Utskottet är således inte berett att tillstyrka motionen.

2.2 Stimulans från vissa statsbidrag till utveckling av miljövänlig trafik i storstadsområden

I motion 1985/86:T438 (c) begärs att stimulans för utveckling av miljövänlig trafik i storstadsområdena skall få utgå från t. ex. vissa i det följande nämnda statsbidrag. I motiveringen till yrkandet erinrar motionärerna om att försöksverksamhet med miljövänligare fordon pågår på olika håll i landet. I Stockholm bedriver, påpekas det, AB Storstockholms Lokaltrafik sålunda försök med "batteri-, svänghjuls- och tryckackumulatorbussar" m. m. Försök med miljövänliga trafiklösningar bör enligt motionärerna stimuleras genom att stöd härtill får utgå från t. ex. statsbidragen till kommunal väg- och gatuhållning och till lokal och regional kollektiv persontrafik, m. m.

Utskottet vill erinra om att riksdagen under våren 1984 beslutade om ett fjärde treårsprogram för statens stöd till forskning och utveckling (FoU) inom energiområdet (prop. 1983/84:107 bil 9, NU 45, rskr. 407). Medel härför anvisas under tolfte huvudtitelns reservationsanslag till Energiforskning. I energiforskningsprogrammet ingår ett program som avser energianvändning för transporter och samfärdsel. Ambitionen med detta program är att finna tekniska medel för att minska oljeförbrukningen samtidigt som emissionerna (utsläppen) begränsas i största möjliga utsträckning. Programmet är i sin tur indelat i två delprogram, nämligen ett delprogram som avser FoU beträffande åtgärder i transportsystemet, för vilket delprogram transportforskningsberedningen (TFB) har ansvaret och ett delprogram som avser FoU beträffande energianvändning i fordon, för vilket delprogram styrelsen för teknisk utveckling (STU) har ansvaret.

Under sjätte huvudtitelns anslag till Transportforskningsberedningen beräknas också medel för bidrag till forskning, utveckling och demonstrationsprojekt på här aktuella områden.

Energiforskningsutredningen (I 1985:01) har i betänkandet (SOU 1986:31) EFU 87. Förslag till program för forskning och utveckling inom energiområdet jämte bilaga (SOU 1986:32) lagt fram förslag till ett sådant program för en ny treårsperiod. Betänkandet har remissbehandlats och är föremål för fortsatt beredning inom regeringskansliet.

I ovannämnda proposition 1984/85:127 om program mot luftföroreningar

och försurning behandlades också en av statens naturvårdsverk utarbetad aktionsplan mot luftföroreningar och försurning, i vilken bl. a. föreslogs ett program för FoU beträffande miljövänligare teknik inom transportområdet. Vid anmälan av detta förslag hänvisade föredragande departementschefen (s. 40) till att FoU på området bedrevs inom energiforskningsprogrammet. Han anförde att det emellertid kunde vara motiverat att ge STU ett särskilt uppdrag att samordnat med pågående verksamhet inom energiforskningsprogrammet utarbeta ett program för utveckling av miljövänliga alternativa drivsystem för fordon. STU fick också ett sådant uppdrag, vilket beräknas bli redovisat i år. Departementschefen framhöll bl. a. att det också var angeläget att miljövänliga transportsystem för kollektivtrafik i tätorter utvecklades och påpekade att sådana utvecklingsprojekt borde även framdeles kunna genomföras inom ramen för TFB:s ordinare programverksamhet.

Som utskottet redovisat ovan har en viss ordning fastlagts för stöd till FoU beträffande miljövänligare transportsystem m. m. Utskottet är inte berett föreslå att denna ordning skall ändras med anledning av motionen. Utskottet avstyrker således densamma.

3 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 genomförandet 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 så långt det är möjligt skall vara lämpade för handikappade resenärer. Enligt den till lagen knutna 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. Transportrådet skall samråda med företrädare för handikappade. Vidare skall transportrådet samråda med statens järnvägar (SJ), vägverket, trafiksäkerhetsverket, sjöfartsverket och luftfartsverket innan rådet meddelar föreskrifter inom

myndigheternas verksamhetsområden, om föreskrifterna avser färdmedlens konstruktion, utrustning eller drift. Kan enighet därvid inte nås, skall frågan underställas regeringen. För att bistå transportrådet i bl. a. frågor om samordning av den kollektiva persontrafikens anpassning till handikappades behov är till rådet knuten en rådgivande delegation för handikappfrågor, som består av – förutom generaldirektören för transportrådet – företrädare för statens handikappråd, handikappinstitutet, SJ, Svenska kommunförbundet, Svenska lokaltrafikföreningen, De handikappades riksförbund samt Handikappförbundens centralkommitté.

Ett krav i byggnadsstadgan (42 a §) på att bl. a. terminaler, som byggs, skall handikappanpassas utökades genom en ändring i 82 a § till ett krav på att terminalerna skall handikappanpassas oavsett om de annars skulle ha byggts om eller inte. Närmare föreskrifter om handikappanpassning av lokaler m. m. finns i Svensk byggnorm.

Statens planverk fick i november 1984 av regeringen i uppdrag att i samråd med transportrådet redovisa vilka åtgärder som har vidtagits för handikappanpassning av kollektivtrafikens terminaler. En rapport med anledning av uppdraget beräknas komma att framläggas under innevarande år.

3.1 Fullföljande av handikappanpassningen av kollektivtrafiken

I motion 1985/86:T330 (fp) begärs en översyn av handikappanpassningen av kollektivtrafiken. I motiveringen till yrkandet anförs bl. a. att de framsteg som hittills har gjorts i fråga om handikappanpassningen är otillräckliga. Några nämnvärda åtgärder för att t. ex. göra det möjligt för rullstolsbundna handikappade att åka buss har enligt motionärerna inte genomförts. De påpekar att det i andra länder – bl. a. i USA – finns tekniska lösningar som gör det möjligt att åka buss för även rullstolsbundna handikappade.

I motion 1985/86:T283 (fp) påpekas att brister i fråga om handikappanpassningen av olika färdmedel fortfarande föreligger. Motionären begär därför att skyndsamma åtgärder skall vidtas för att handikappanpassa kollektivtrafiken i enlighet med tidigare beslut.

Transportrådet har under årens lopp meddelat föreskrifter om handikappanpassning av olika färdmedel. År 1985 sammanförde rådet föreskrifterna beträffande bussar, loktågsvagnar, spårvagnar, tunnelbanevagnar, fartyg, motorvagnar, förortståg och flygplan i rådets alltjämt gällande kungörelse (TPRFS 1985:10) Föreskrifter om handikappanpassad kollektivtrafik.

Under innevarande budgetår kommer transportrådet att slutföra arbetet med föreskrifter för handikappanpassning i så måtto att samtliga färdmedelsslag då skall omfattas av sådana föreskrifter. Föreskrifterna får omedelbar verkan beträffande färdmedel som skall levereras från tillverkare. Successivt skall färdmedel, som levererats före tillkomsten av föreskrifter om dem, också handikappanpassas.

Transportrådet ser kontinuerligt över de meddelade föreskrifterna. Rådet räknar med att omkring år 1989 göra en utvärdering av systemet med

handikappanpassning som skall omfatta den gångna tioårsperioden. Vid utvärderingen skall belysas bl. a. det resultat såvitt avser handikappades resande som har uppnåtts och vad detta har kostat.

När det gäller frågan om att göra det möjligt för rullstolsbundna handikappade att åka buss kan det nämnas att transportforskningsberedningen har stött en studie av en i Seattle, USA, befintlig kollektiv busstrafik med bl. a. rullstolslyftar. Beredningen stöder för närvarande fortsatt utveckling av en fast lyftanordning att användas i bussar. Transportrådet räknar med att prov med bussar utrustade med lyftanordning för rullstolar kommer att ske under nästa budgetår. Enligt transportrådets ovannämnda kungörelse gäller för närvarande att bussar med utrymme för rullstol under vissa förutsättningar skall finnas i trafiken.

Angelägenheten av handikappanpassning av kollektivtrafiken har tidigt uppmärksammats i vårt land. Få länder torde som vårt land ha lagstiftning och en myndighet med förvaltningsuppgifter på området. Utskottet vill understrykta vikten av att handikappanpassningen av kollektivtrafiken följs upp med kraft. Den ovan lämnade redogörelsen ger utskottet anledning räkna med att så också kommer att ske. Motionerna synes därför inte böra föranleda någon åtgärd från riksdagens sida och avstyrks följaktligen.

3.2 Handikappanpassning av tåg

I motion 1985/86:T425 (s) tas främst upp svårigheterna för handikappade och äldre att gå av från och att gå upp i tågvagnar. Motionären framhåller bl. a. att, om vagnarnas insteg förbättrades, skulle av- och påstigning kunna ske betydligt snabbare, vilket skulle innebära att utvecklingen mot kortare restider lika väl skulle kunna främjas genom ändrad utformning av instegen i vagnarna som genom höjning av färdhastigheten. Motionären begär att handikappanpassning av tågen skall ges högsta prioritet vid en utveckling av tågens kapacitet samt att en tidsplan skall upprättas för handikappanpassning av tågen.

I transportrådets ovannämnda kungörelse med föreskrifter om handikappanpassad kollektivtrafik finns i fråga om loktågsvagnar bl. a. föreskrifter om utformningen av fotsteg, bredd på instegsdörrar samt om handtag och ledstänger i anslutning till instegsdörrarna som syftar till att underlätta för personer med rörelsesvårigheter att gå av från och att gå upp i tågvagnar.

SJ har i informationsskriften Handikappad på tåg lämnat uppgifter om tillgänglighet till stationshus och plattformar, m. m. beträffande ett 70-tal järnvägsstationer.

Om handikappanpassningen på SJ:s område kan vidare bl. a. nämnas att SJ i den s. k. intercitytrafiken har satt in nya vagnar med plats för resenärer att sitta i egen rullstol, att transportrullstolar placeras ut i vissa tåg och att lyftplattformar för ombordtagning av transport- och rullstolar i tåg placeras på några stationer. Transportrådet har vidare tagit upp diskussioner med SJ om ökad tillgänglighet för handikappade till tågtrafiken. SJ bygger vidare om stationer så att de blir mer tillgängliga för handikappade.

De 20 snabbtåg som SJ för kort tid sedan har beställt och som skall levereras under åren 1989–1993 kommer att vara särskilt handikappanpassade på det sättet att i manövervagnen i tågen kommer att finnas rullstolsliftar vid utgångsdörrarna (2 st.), plats för resenär i rullstol samt extra stor toalett för sådana resenärer.

Mot bakgrund av den lämnade redogörelsen torde någon åtgärd av riksdagen inte vara behövlig för att handikappanpassningen av tågvagnar m. m. skall ytterligare främjas. Motionen avstyrks därför.

3.3 Anordnande av en referensanläggning för handikappanpassad kollektivtrafik

I motion 1985/86:T394 (s) framhålls bl. a. att ett övergripande ansvar för att samordna åtgärder för att underlätta för handikappade att byta mellan tåg och buss saknas. Motionärerna anser att Hallsberg skulle vara en lämplig ort för en referensanläggning för service för handikappade i dessa hänseenden m. m. Dagligen passerar enligt motionärerna 130 persontåg Hallsberg och dagligen angörs orten av ett 50-tal bussar i linjetrafik. Hallsbergs kommun och Länsbussbolaget i Örebro har enligt motionärerna förklarat sig positiva till att medverka i en handikappanpassad anläggning vid Hallsbergs järnvägsstation. Motionärerna begär att initiativ skall tas till anordnande av en referensanläggning för handikappanpassad kollektivtrafik.

Fråga om samordningen mellan det lokala/regionala bussresandet och SJ:s tågtrafik togs upp i proposition 1984/85:114 med riktlinjer för järnvägspolitiken. Föredragande departementschefen förordade (s. 42) att det i varje län skulle bildas särskilda samrådsgrupper mellan SJ och trafikhuvudmännen. Dessa grupper borde, under trafikhuvudmännens ledning, svara för att samordningslösningar kommer till ständ i de fall detta är möjligt och ligger i berörda parters intressen. Enligt föredraganden hade Svenska lokaltrafikföreningen redan tagit initiativ till bildandet av sådana grupper.

En ny bussterminal som har anordnats i Hudiksvall torde i flera avseenden motsvara en anläggning av det slag som motionärerna önskar i Hallsberg. Som ersättning för en busstation, som var i stort behov av upprustning och ombyggnad, beslöt man i Hudiksvall att en ny bussterminal skulle anordnas och att den skulle vara förlagd nära järnvägsstationen och taxi. Dåvarande kollektivtrafikberedning – nuvarande transportforskningsberedningen – fick olika handikappanpassningsåtgärder prövade vid anordnandet av den nya bussterminalen. Erfarenheterna av dessa åtgärder beräknades bli av värde för framtida planering av bussterminaler. En redogörelse för åtgärderna har lämnats av transportforskningsberedningen i juni 1985 i rapporten Handikappanpassning av bussterminal i Hudiksvall.

Enligt utskottets mening torde sålunda handikappanpassningen av bussterminalen i Hudiksvall i vissa delar kunna fylla den uppgift som motionärerna har avsett för den önskade anläggningen i Hallsberg. Med hänsyn härtill är utskottet inte berett att ställa sig bakom att riksdagen skall ta initiativ till anordnande av densamma. Motionen avstyrks därför.

4 Vissa frågor om affärsverken inom kommunikationsdepartementets verksamhetsområde

I detta avsnitt behandlas kritik som framförs i motionerna 1985/86:T392 (m) och 1985/86:T424 (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.

Statlig affärsverksamhet har organiserats på olika sätt, nämligen som affärsverk, som uppdragsverksamhet hos myndigheter och som statliga bolag. Huvudsakligen historiska skäl torde ha föranlett 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 statliga myndigheter (här benämnda 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.

Närmare uppgifter om vad som i övrigt i huvudsak skiljer affärsverk från andra verk och aktiebolag har lämnats i utskottets av riksdagen godkända betänkande TU 1985/86:3, till vilket hänvisas (s. 13–14). I detta betänkande redovisades även vissa förslag, som framförts under 1960- och 1970-talen i syfte att anpassa affärsverksformen till kraven på affärsmässighet m. m. samt hur frågor om ombildande av affärsverk till aktiebolag har aktualiserats vid olika tillfällen – nämligen beträffande statens vattenfallsverk och förenade fabriksverken (FFV) – men ej kunnat genomföras på grund av motstånd från de anställdas organisationer (s. 14–15).

Det bör här nämnas att näringsutskottet i maj i år i betänkandet NU 1985/86:24 om statliga företag behandlade förslag av den art som tas upp i vissa av de här aktuella motionsyrkandena. I ett vid betänkandet fogat yttrande (FiU 1985/86:2y) redovisade finansutskottet bl. a. sin syn på att bedriva verksamhet i offentlig eller privat regi och några av de samhällsekonomiska och statsfinansiella konsekvenserna av att sälja ut statliga företag och egendom.

Den kritik m. m. som framförs i motionerna 1985/86:T392 (m) och 1985/86:T424 (m) mot organisationsformen affärsverk för den verksamhet som bedrivs av postverket, televerket, SJ och luftfartsverket kan sammanfattas enligt det följande.

Verken är – sedda ur ett internationellt perspektiv – tämligen välskötta och effektiva men deras uppbyggnad och verksamhet dras dock 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 konkurrenterna 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 1985/86:T392 (m) utvecklas kritiken och förslagen i nämnda hänseenden närmare. Kritiken mot affärsverksformen utmynnar i så gott som likalydande yrkanden i motionerna. Sålunda begärs i motion 1985/86:T392 (m) och motion 1985/86:T424 (m) att riksdagen som sin mening skall ge regeringen till känna vad som i resp. motion anförs om överförande av affärsverken till aktiebolagsform (yrkande 1 resp. yrkande 10), om sammanförande av den myndighetsutövande verksamheten vid kommunikationsdepartementet underställda affärsverk till gemensam myndighet (yrkande 2 resp. yrkande 11) samt om utförsäljning av affärsverkens dotterbolag (yrkande 3 resp. yrkande 12). Vidare begärs i motionerna att riksdagen skall uttala att affärsverkens monopol skall minimeras (yrkande 4 resp. yrkande 9).

Utskottet redovisar först sin syn på frågan om de här aktuella affärsverkens monopol. Därefter behandlar utskottet de i motionerna upptagna organisatoriska frågorna beträffande verken. 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 – avgav i augusti i fjol till chefen för civildepartementet sitt huvudbetänkande (SOU 1985:40) Regeringen, myndigheterna och myndigheternas ledning samt betänkande (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 styrning av och ledningsfunktionerna inom affärsverken och deras företag behandlats närmare.

Verksledningskommitténs båda betänkanden är efter remissbehandling föremål för fortsatt beredning inom regeringskansliet. Förslag grundade på betänkandena och remissyttrandena över dem beräknas komma att föreläggas riksdagen inom en nära framtid.

4.1 Minskning av affärsverkens monopol

De här aktuella affärsverkens på författning grundade monpol är begränsade. Postverket äger – enligt 1 § kungörelsen (1947:175) angående postver-

kets ensamrätt till brevbefordran m. m. – "ensamrätt till regelbunden befordran mot avgift av slutna brev ävensom öppna försändelser innehållande helt eller delvis skrivna meddelanden". Televerket har numera ett till abonnentväxlar och viss anslutningsutrustning för datakommunikation med höga överföringshastigheter (s. k. höghastighetsmodem) begränsat monopol i fråga om anslutning av utrustning till det allmänna telenätet. Detta "anslutningsmonopol" grundar sig på bestämmelser i 2 § teleförordningen (1985:765). På författning grundade monopol finns inte för SJ och luftfartsverket.

De fyra nämnda 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. som 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 mer lättillängligt 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 motionerna 1985/86:T392 (m) yrkande 4 och 1985/86:T424 (m) yrkande 9.

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 anses – som också framhålls 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. 407) i fjol 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 har 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 under de senaste riksmötena har beträffande postverket, televerket, SJ och luftfartsverket 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.

Som exempel på att statsmakterna kan vara beredda att ändra företagsform för statlig affärsverksamhet då så bedöms lämpligt kan nämnas att riksdagen på förslag av regeringen har bemyndigat regeringen att medge att televerkets industridivision överförs till bolagsform den 1 januari 1987 (prop. 1985/86:100 bil. 8 s. 138–153, TU 16, rskr. 227).

Verksledningskommittén framhåller (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 som möjligt blir konkurrensneutral.

Med hänsyn till de fördelar som affärsverksformen såsom redovisats ovan har och till att beredningen av verksledningskommitténs betänkande bör avvaktas synes motionsförslagen om förändring av företagsformen för affärsverken inte böra föranleda någon åtgärd av riksdagen. Utskottet avstyrker således motionerna 1985/86:T392 (m) yrkande 1 och 1985/86:T424 (m) yrkande 10.

4.3 Sammanförande av myndighetsutövande verksamhet

Med myndighetsutövning menas i princip enligt 3 § förvaltningslagen (1971:290) "utövning av befogenhet att för en 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 det allmänna telenätet 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.

Med stöd av ett bemyndigande av regeringen i september 1985 har nämligen tillkallats utredningen (K 1985:3) om vissa myndighetsuppgifter inom televerket m. m. 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 på

grundval av översyn skall avges senast den 1 juli 1987.

Vidare godkände riksdagen under 1984/85 års riksmöte 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 enligt kommittén 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).

Utskottet anser – i huvudsaklig överensstämmelse med verksledningskommittén – att myndighetsutövande verksamhet och kommersiell verksamhet i princip bör vara åtskilda från varandra. I avvaktan på resultat från ovannämnda översyn av televerkets myndighetsutövande roll och beredningen av verksledningskommitténs här aktuella förslag är utskottet dock inte berett att uttala sig om hur den myndighetsutövande verksamheten vid här aktuella affärsverk bör organiseras.

Mot bakgrund av det anförda föreslår utskottet att motionerna 1985/86:T392 (m) yrkande 2 och 1985/86:T424 (m) yrkande 11 lämnas utan någon riksdagens åtgärd.

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 fastighetsbolaget Certus. Postbolagen AB:s främsta uppgift är att vara förvaltningsbolag mellan postverket samt vissa i postkoncernen ingående aktiebolag. Uppgifter om bolag anknutna till televerket och SJ finns bl. a. i proposition 1985/86:100 bil. 8 (s. 143–144 resp. s. 67–72). Förvaltningsbolag är Teleinvest AB resp. 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 verkamhet. 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

affärsverkens 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 för sin del 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 1985/86:T392 (m) yrkande 3 och 1985/86:T424 (m) yrkande 12.

5 Hemställan

Utskottet hemställer

Riktlinjer för trafikpolitiken m. m.

1. beträffande *utvärdering av 1979 års trafikpolitiska beslut*
att riksdagen avslår motion 1985/86:T424 (m) yrkande 3,

2. beträffande *viss styrning av utvecklingen*
att riksdagen lämnar motion 1985/86:T293 (vpk) yrkande 2 utan ytterligare åtgärd,

3. beträffande *avreglering och liberalisering på trafikområdet*
att riksdagen avslår motionerna 1985/86:T393 (fp) och 1985/86:T424 (m) yrkande 2,

4. beträffande *regionalpolitiska hänsyn vid investeringar inom kommunikationsområdet*
att riksdagen avslår motion 1985/86:T211 (c) yrkande 1,

5. beträffande *åtgärder för överflyttning av godstransporter från landsväg till järnväg*
att riksdagen avslår motion 1985/86:T391 (s),

Åtgärder för miljövänligare trafik i storstadsområden

6. beträffande *trängselavgifter för biltrafiken i storstadsområden*
att riksdagen avslår motion 1985/86:T435 (fp),

7. beträffande *visst stöd till utveckling av miljövänlig trafik*
att riksdagen avslår motion 1985/86:T438 (c),

Handikappanpassning av kollektivtrafiken

8. beträffande *fullföljande av handikappanpassningen av kollektivtrafiken*
att riksdagen avslår motionerna 1985/86:T283 (fp) och 1985/86:T330 (fp),

9. beträffande *handikappanpassning av tåg*
att riksdagen avslår motion 1985/86:T425 (s),

10. beträffande *anordnande av viss referensanläggning i Hallsberg*
att riksdagen avslår motion 1985/86:T394 (s),

11. beträffande *minskning av affärsverkens monopol*
att riksdagen avslår motionerna 1985/86:T392 (m) yrkande 4 och 1985/86:T424 (m) yrkande 9,

12. beträffande *förändring av affärsverken till aktiebolag*
att riksdagen avslår motionerna 1985/86:T392 (m) yrkande 1 och 1985/86:T424 (m) yrkande 10,

13. beträffande *sammanförande av myndighetsutövande verksamhet*
att riksdagen lämnar motionerna 1985/86:T392 (m) yrkande 2 och 1985/86:T424 (m) yrkande 11 utan åtgärd,

14. beträffande *försäljning av affärsverkens dotterföretag*
att riksdagen avslår motionerna 1985/86:T392 (m) yrkande 3 och 1985/86:T424 (m) yrkande 12.

Stockholm den 3 oktober 1986

På trafikutskottets vägnar

Kurt Hugosson

Närvarande: Kurt Hugosson (s), Rolf Clarkson (m), Olle Östrand (s), Olle Grahn (fp), Gösta Andersson (c), Margit Sandéhn (s), Hugo Bergdahl (fp), Sten-Ove Sundström (s), Jarl Lander (s), Yngve Wernersson (s), Rune Thorén (c), Per-Richard Molén (m), Lisbet Calner (s), Viola Claesson (vpk) och Jan Sandberg (m).

Reservationer

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

Rolf Clarkson (m), Olle Grahn (fp), Gösta Andersson (c) Hugo Bergdahl (fp), Rune Thorén (c), Per-Richard Molén (m) och Jan Sandberg (m) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 4 börjar med "Som utskottet" och på s. 6 slutar med "därför detsamma" 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 har bedrivits inom kommunikationsdepartementet synes otillräcklig. Det material och de slutsatser som har 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 som 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 har 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 1985/86:T424 (m) yrkande 3 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

2. Viss styrning av utvecklingen (mom. 2 – motiveringen)

Rolf Clarkson, Per-Richard Molén och Jan Sandberg (alla m) anser att den del av utskottets yttrande som på s. 6 börjar med "Utskottet vill" och på s. 7 slutar med "riksdagens sida" bort ersättas med text av följande lydelse:

De ovannämnda, under 1984/85 års riksmöte godkända riktlinjerna för järnvägspolitiken syftar bl. a. till att stärka järnvägens konkurrenskraft i fråga om godstransporter. Riktlinjerna innebär som nämnts 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 år 1990 skall uppnå en lastvolym på 3 miljoner ton per år, vilket skall jämföras med endast ca 400 000 ton per år vid tiden för riksdagsbeslutet. 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.

Transportrådet har under våren 1986 publicerat rapporten (1985:4) Transporter i Sverige – En översikt, i vilken redogörelser lämnas för person- och godstransporternas nuvarande struktur, utveckling fram till i dag samt framtida utvecklingsmöjligheter. I rapporten (s. 11) konstateras bl. a. att utvecklingen under åren 1950–1980 kännetecknas främst av lastbilstrafikens expansion. Bl. a. har lastbilstrafikens marknadsandel av de långväga transporterna ökat från 9 % år 1950 till 39 % år 1978. Utvecklingen har dock därefter stagnerat. Med utgångspunkt i bl. a. den nuvarande trafikpolitiken och i en "basprognos" för den ekonomiska tillväxten bedömer transportrådet (rapporten s. 91) den mest sannolika utvecklingen i fråga om transportmedlens marknadsandelar vara att lastbil och järnväg tar marknadsandelar från varandra och från utrikes sjöfart. Lastbilen beräknas ta marknadsandelar från järnvägen på korta (under 10 mil) och medellånga avstånd samt även på längre avstånd för varor med snabbt stigande värde. Järnvägen beräknas

ta marknadsandelar från lastbilen, framför allt på längre avstånd och i kombinerade transporter, samt från utrikes sjöfart. Även lastbilen bedöms kunna fortsätta att ta marknadsandelar från utrikes sjöfart. Sammanfattningsvis skulle enligt rapporten denna utveckling resultera i att järnvägen får en något högre tillväxttakt än den "långväga" lastbilen och i att den utrikes sjöfarten förblir ungefär konstant.

Den i förhållande till lastbilstrafik högre tillväxttakten hos järnvägstrafik beträffande godstransporter på långa avstånd som sålunda kan förutses torde tillfredsställa önskemålen bakom det här aktuella motionsyrkandet. Motionsyrkandet kan därför lämnas utan åtgärd från riksdagens sida.

3. Avreglering och liberalisering på trafikområdet (mom. 3)

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

dels att den del av utskottets yttrande på s. 8 som börjar med "Utskottet vill med" och slutar med "om transportförmedling" bort ersättas med text av följande lydelse:

Trafikområdet bör enligt utskottets mening i princip fungera i enlighet med det "marknadsekonomiska systemet". Ytterst bör det således vara konsumenternas fria val som skall avgöra innehållet och sammansättningen av den transportservice som tillhandahålls i samhället. Detta i förening med konkurrens bland dem som tillhandahåller transportservicen ger en bättre och effektivare trafiksektor än en sektor som är insnörd i regleringar av olika slag. Utskottet förordar således att utvecklingen på trafikområdet drivs mot avreglering och liberalisering i möjligaste mån. Utskottet är emellertid medvetet om att av säkerhetsskäl en viss reglering måste bestå.

Vad utskottet sålunda har anfört med anledning av här aktuella motionsyrkanden bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 3 bort ha följande lydelse:

> 3. beträffande *avreglering och liberalisering på trafikområdet*
> att riksdagen med bifall till motionerna 1985/86:T393 (fp) och 1985/86:T424 (m) yrkande 2 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

4. Regionalpolitiska hänsyn vid investeringar inom kommunikationsområdet (mom. 4)

Gösta Andersson och Rune Thorén (båda c) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 9 som börjar med "De allmänna" och slutar med "avstyrks följaktligen" bort ersättas med text av följande lydelse:

Ett grundläggande mål för regionalpolitiken måste, som framhålls i motionen, vara att människorna så långt som möjligt skall kunna erbjudas arbete och bostad där de själva önskar. Detta kräver, som också framhålls i motionen, goda kommunikationer i alla delar av landet. För att nämnda mål

skall kunna uppnås måste regionalpolitiska hänsyn tas vid beslut om investeringar inom kommunikationsområdet. Utskottet vill starkt understryka angelägenheten härav.

Vad utskottet sålunda med anledning av motionsyrkandet har anfört om regionalpolitiska hänsyn vid investeringar inom kommunikationsområdet bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 4 bort ha följande lydelse:

4. beträffande *regionalpolitiska hänsyn vid investeringar inom kommunikationsområdet*

att riksdagen med bifall till motion 1985/86:T211 (c) yrkande 1 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

5. Visst stöd till utveckling av miljövänlig trafik (mom. 7)

Gösta Andersson och Rune Thorén (båda c) anser

dels att det stycke i utskottets yttrande på s. 12 som börjar med "Som utskottet" och slutar med "således densamma" bort ersättas med text av följande lydelse:

Utskottet noterar med tillfredsställelse det stöd m. m. som enligt den lämnade redogörelsen lämnas till FoU beträffande energianvändning m. m. på transportområdet. Behovet av verksamma åtgärder mot luftföroreningar m. m. i storstadsområdena blir emellertid allt starkare. Översjuklighet i luftvägssjukdomar m. m. har konstaterats i dessa områden. I detta läge måste utvecklingen av miljövänliga trafiklösningar på olika sätt stimuleras. Enligt utskottets mening skulle utvecklingen särskilt främjas om stimulans härför får en direkt anknytning till väg- och gatutrafiken och till kollektivtrafiken genom att stöd till utvecklingen utgår från de statsbidrag som nämns i motionen. Utskottet vill därför förorda att fr. o. m. nästa budgetproposition medel beräknas för stimulans av miljövänliga trafiklösningar i anknytning till förslagen om medelsanvisning för kommunal väg- och gatuhållning och – för den tid statsbidrag härför kommer att utgå i fortsättningen – för lokal och regional kollektiv persontrafik.

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

dels att utskottets hemställan under 7 bort ha följande lydelse:

7. beträffande *visst stöd till utveckling av miljövänlig trafik*

att riksdagen med bifall till motion 1985/86:T438 (c) som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

6. Fullföljande av handikappanpassningen av kollektivtrafiken (mom. 8)

Olle Grahn (fp), Gösta Andersson (c), Hugo Bergdahl (fp), Rune Thorén (c) och Viola Claesson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 13 börjar med "Transportrådet har" och på s. 14 slutar med "avstyrks följaktligen" bort ersättas med text av följande lydelse:

Som påpekas i motionerna finns det fortfarande brister i handikappanpassningen av kollektivtrafiken trots att drygt sju år nu har gått sedan riksdagen godkände riktlinjer för och antog en särskild lag om handikappanpassningen av denna trafik. En översyn på området bör därför göras, som kan utgöra underlag för åtgärder som påskyndar handikappanpassningen.

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

dels att utskottets hemställan under 8 bort ha följande lydelse:

> 8. beträffande *fullföljande av handikappanpassningen av kollektivtrafiken*
> att riksdagen med anledning av motionerna 1985/86:T283 (fp) och 1985/86:T330 (fp) som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

7. Minskning av affärsverkens monopol (mom. 11)

Rolf Clarkson (m), Olle Grahn (fp), Gösta Andersson (c) Hugo Bergdahl (fp), Rune Thorén (c), Per-Richard Molén (m) och Jan Sandberg (m) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 18 som börjar med "Den ställning" och slutar med "1985/86:T424 (m) yrkande 9" bort ersättas med text av följande lydelse:

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 med anledning av motionerna 1985/86:T392 (m) yrkande 4 och 1985/86:T424 (m) yrkande 9 har anfört om affärsverkens monopol bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 11 bort ha följande lydelse:

11. beträffande *minskning av affärsverkens monopol*

att riksdagen med bifall till motionerna 1985/86:T392 (m) yrkande 4 och 1985/86:T424 (m) yrkande 9 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

8. Förändring av affärsverken till aktiebolag (mom. 12)

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

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 18 börjar med "Den hittillsvarande" och på s. 19 slutar med "1985/86:T424 (m) yrkande 10" 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.

Affärsverken skulle som aktiebolag kunna utnyttja aktiebolagsformens förmånliga regler för avskrivningar, värderingar av tillgångar m. m. De olika möjligheterna 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 ägaren att kunna byta ut ledamöterna mot andra mer kompetenta personer.

Styrelsen får det direkta ansvaret för investeringarna och deras finansering. 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 statsbudgeten.

Mot nu redovisad bakgrund anser utskottet att åtgärder bör vidtas för att förändra de delar av postverket, televerket, SJ och luftfartsverket som verkar på en konkurrensutsatt marknad till aktiebolag.

Vad utskottet sålunda med anledning av motionerna 1985/86:T392 (m) yrkande 1 och 1985/86:T424 (m) yrkande 10 har anfört bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 12 bort har följande lydelse:

> 12. beträffande *förändring av affärsverken till aktiebolag*
> att riksdagen med bifall till motionerna 1985/86:T392 (m) yrkande 1 och 1985/86:T424 (m) yrkande 10 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

9. Försäljning av affärsverkens dotterföretag (mom. 14)

Rolf Clarkson (m), Olle Grahn (fp), Gösta Andersson (c), Hugo Bergdahl (fp), Rune Thorén (c), Per-Richard Molén (m) och Jan Sandberg (m) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 20 börjar med "Anledningarna till" och på s. 21 slutar med "1985/86:T424 (m) yrkande 12" 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 olika villkor.

I överensstämmelse med vad som begärs i motionerna 1985/86:T392 (m) yrkande 3 och 1985/86:T424 (m) yrkande 12 bör åtgärder vidtas för försäljning av affärsverkens dotterföretag. I den förstnämnda motionen anges exempel på dotterföretag som bör komma i fråga härför.

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

dels att utskottets hemställan under 14 bort ha följande lydelse:

> 14. beträffande *försäljning av affärsverkens dotterföretag*
> att riksdagen med bifall till motionerna 1985/86:T392 (m) yrkande 3 och 1985/86:T424 (m) yrkande 12 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört.

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 styrning av utvecklingen 6
1.3 Avreglering och liberalisering på trafikområdet 7
1.4 Regionalpolitiska hänsyn vid investeringar inom kommunikationsområdet 8
1.5 Åtgärder för överflyttning av godstransporter från landsväg till järnväg 9
2 Åtgärder för miljövänligare trafik i storstadsområden 10
2.1 Trängselavgifter för biltrafiken i storstadsområden 10
2.2 Stimulans från vissa statsbidrag till utveckling av miljövänlig trafik i storstadsområden 11
3 Handikappanpassning av kollektivtrafiken 12
3.1 Fullföljande av handikappanpassningen av kollektivtrafiken 13
3.2 Handikappanpassning av tåg 14
3.3 Anordnande av en referensanläggning för handikappanpassad kollektivtrafik 15
4 Vissa frågor om affärsverken inom kommunikationsdepartementets verksamhetsområde 16
4.1 Minskning av affärsverkens monopol 17
4.2 Förändring av affärsverken till aktiebolag 18
4.3 Sammanförande av myndighetsutövande verksamhet 19
4.4 Försäljning av affärsverkens dotterföretag 20
5 Hemställan 21
Reservationer 22