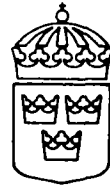


Riksdagens protokoll

1985/86:136



Protokoll
1985/86:136

7 maj 1986

Debatter m. m.

Onsdagen den 7 maj

Kompletteringsval till utskott	3
Luftfart (forts. från prot. 135)	3
Telekommunikationer	20
Sjöfart	47
Vägverket	68
Meddelande om frågor	
1985/86:536 av Görel Thurdin (c) om samordningen av den civila och militära väderlektjänsten	73
1985/86:537 av Görel Thurdin (c) om kärnkraftverket i Barse- bäck	73
1985/86:538 av Pär Granstedt (c) om exporten av röntgenblyt- maskiner	73
1985/86:539 av Pär Granstedt (c) om återupptagande av förskol- lärarutbildning i Uppsala och Borås	74
1985/86:540 av Berith Eriksson (vpk) om ersättningen till ungdomar sysselsatta i s. k. ungdomslag	74
1985/86:541 av Berith Eriksson (vpk) om deltidsförskolans samarbete med skolan	74

Avgjorda ärenden

Onsdagen den 7 maj

Val av en suppleant i konstitutionsutskottet	3
Val av en suppleant i utbildningsutskottet	3
<i>Trafikutskottets betänkanden</i>	
1985/86:15 Anslag till Luftfart	3
1985/86:16 Telekommunikationer	3
1985/86:14 Anslag till Sjöfart m. m.	3
1985/86:21 Tilläggsbudget III	3
1985/86:19 Anslag till Transportforskning	72
1985/86:20 Anslag till SMHI och vissa andra institut	72

Onsdagen den 7 maj

Kl. 10.00

1 § Kompletteringsval till utskott

Anf. 1 TALMANNEN:

Moderata samlingspartiets partigrupp har som suppleant i konstitutions- och utbildningsutskotten under Hans Daus ledighet anmält hans ersättare Svante Allgulander.

Talmanen förklarade vald till

suppleant i konstitutionsutskottet

Svante Allgulander (m)

suppleant i utbildningsutskottet

Svante Allgulander (m)

2 § Justerades protokollet för den 28 april.

3 § Föredrogs

trafikutskottets betänkanden

1985/86:16 om Telekommunikationer (prop. 1985/86:100 delvis),

1985/86:14 om anslag till Sjöfart m. m. (prop. 1985/86:100 delvis) och

1985/86:21 om tilläggsbudget III (prop. 1985/86:125 delvis).

Anf. 2 TALMANNEN:

Voteringarna i trafikutskottets betänkande 15, som föredrogs vid gårdagskvällens sammanträde, samt betänkandena 16, 14 och 21 äger rum sedan debatten i alla dessa betänkanden har avslutats.

Fortsatt överläggning om trafikutskottets betänkande 15.

Luftfart (forts. från prot. 135)

Anf. 3 TOMMY FRANZÉN (vpk):

Herr talman! Frågan om Bromma flygplats har diskuterats under många år, inte minst i fråga om Stockholmsregionens markanvändning. Bromma flygplats är ju belägen i en central del av västra Stockholm, och lokaliseringen

en gång i tiden kan möjligen försvaras med att flygplatsen då inte var lika centralt belägen, men framför allt inte så högt frekventerad som i dag.

Det kan sägas att det finns två riktningar i denna debatt. Den ena vill att Bromma skall vara kvar och t. o. m. utvecklas från den nuvarande omfattningen. Denna linje företräds politiskt av moderaterna och näringslivets företrädare, som för sin bekvämlighet vill ha en riksflygplats så nära stadskärnan som möjligt. Till dessa kanaliseras även vissa privatflygintressen, som inte så sällan härrör ur samma grupp som de redan nämnda.

Den andra linjen, som representerar en mer folklig användning av den stora markareal som nu låses av privata – och även i viss mån allmänna – flygintressen, vill nyttja dessa markresurser till viktigare ändamål än vad som nu sker.

Frågan om Brommas vara eller inte vara som flygplats har alltså vitt skilda politiska utgångspunkter. Mitt emellan dessa finns de som ännu inte riktigt vet vad de vill göra med området.

Vi i vpk, som också har stöd i stora delar av fullmäktige och folkopinionen här i staden, vill att Brommamarken nyttjas till i första hand bostadsbebyggelse. Att som i nuläget – då reguljärtrafiken är förlagd till Arlanda – kvarhålla Bromma för några mindre men inflytelserika intressen, som dessutom inte är beredda att bära de verkliga kostnaderna för flygfältets oppethållande, är inte försvarbart gentemot skattebetalarna i Stockholm.

Ivrarna för ett kvarhållande vill ha en utvecklad kortdistanstrafik. Att flyga mellan Stockholm och Linköping eller mellan Stockholm och Karlskoga, som i dag är de enda reguljära linjer som upprätthålls på Bromma, kan inte vara vettigt. Ett bättre alternativ att skapa snabba förbindelser måste vara att släppa till mer pengar till järnvägstrafiken och bygga ut denna i stället för flygtrafiken som är både miljö- och energimässigt avsevärt sämre.

De som protesterade värst när debatten gällde om reguljärflyget skulle flyttas till Arlanda är i mångt och mycket samma personer som i dag vill återuppväcka Bromma och återinföra reguljär linjetrafik där. Deras huvudsakliga argumentation var den gången att den inrikes flygtrafiken skulle gå sitt öde till mötes därför att Arlanda låg för långt bort från Stockholm. Detta kom som bekant helt på skam. Inrikestrafiken kom efter utflyttningen att växa så kraftigt att flera utbyggnader och kompletteringar redan varit nödvändiga. Det finns skäl att fortsätta på denna linje och bygga ut Arlanda med en ny bana. Härigenom skapas ytterligare argument för att lägga ned Bromma som flygplats.

Herr talman! Bostadssituationen i Stockholmsregionen är nu värre än någonsin. Därför är Brommamarken nödvändig för att bygga tusentals nya bostäder på. I en ledande tidning med riksspridning påvisades i gårdagens nummer hur stort behovet av nya bostäder är i regionen och i staden. Vid årsskiftet var 128 000 hushåll registrerade i bostadskön. Alla dessa skulle självfallet inte kunna få plats i Bromma, men ett bostadsbyggande här skulle ge ett behövligt tillskott för regionen. Det är utan tvivel väsentligt mycket viktigare att göra detta område till bostäder för folket än att det får vara kvar som tummelplats för näringslivets företrädare. Här skulle även plats kunna ges för ett centrum för hela Brommaområdet, som trots allt är mycket mer än en flygplats, även om det tydligen finns de som inte känner till detta faktum.

Görel Bohlin sade i sitt anförande i går ungefär så här: Att bygga bostäder på Bromma vore en gigantisk kapitalförstöring. Det finns skäl att göra en kort kommentar till detta. Att moderaterna värnar om näringslivets intressen är allom bekant. Att de också sätter dessa intressen före folkets bevisas bl. a. av detta moderata argument. Om folk har någonstans att bo intresserar moderaterna långt mindre än att näringslivsdirektörerna har en centralt belägen flygplats. Vidare kommentarer är obehövliga.

Herr talman! Jag ber att få yrka bifall till reservation 8.

Anf. 4 GÖREL BOHLIN (m) replik:

Herr talman! I mitten av 1970-talet gjordes en utredning beträffande behovet av flygplatser i Stockholmsregionen. De slutsatser den kom fram till baserades på en bedömning av hur luftfarten skulle komma att utvecklas. Jag tycker det finns skäl att ta fram den utredningen, som kallades ULF-utredningen, och titta på dess slutsatser, för den har visat sig ha gjort mycket riktiga bedömningar.

ULF-utredningen hävdade att det på sikt fanns behov av tre flygplatser i Stockholmsområdet. Om det kommer att finnas behov av tre flygplatser i Stockholmsområdet så småningom, skulle man göra en kolossal missbedömning om man lade ned en fullt brukbar trafikflygplats, nämligen Bromma. Vad beträffar behovet av bostäder på Bromma borde man vid bedömningen av kostnaderna för bostäderna räkna in kostnaderna för nedläggning av flygplatsen och byggande av en ny. Jag sade i mitt anförande att det skulle innebära kapitalförstöring att lägga ned en fullt brukbar och efterfrågad flygplats. I så fall måste man nämligen ersätta denna flygplats med någon annan.

Det förekommer nu diskussioner om en flygplats i södra regionen. Den flygplatsen är inte efterfrågad av näringslivet, och den kräver för trafikflyg mycket stora investeringar. Det behövs och planeras för en tredje bana på Arlanda, men det tar lång tid innan den finns där, och vi måste därför använda Bromma. Med tanke på den ytterligare utveckling av flyget som vi vet kommer, skulle det även efter tredje banans tillkomst på Arlanda vara förfärligt fel att lägga ned Bromma flygplats.

Man måste också ha inkomster till samhället. Näringslivet är i detta sammanhang oerhört betydelsefullt. Jag tycker att Tommy Franzéns resonemang beträffande näringslivets behov av Bromma flygplats och att Bromma flygplats skulle vara en tummelplats för näringslivet är både fel och kortsiktigt. Näringslivet är nämligen mycket viktigt då det gäller att tillföra staten inkomster.

Bromma flygplats har även en stor regionalpolitisk betydelse, och det är viktigt att Stockholm också har en centralt belägen flygplats. I många länder världen över strävar man efter att försöka finna centralt belägen mark för en flygplats. När vi nu har fördelen att redan ha en centralt belägen flygplats, varför skulle vi då lägga ned den? Som sagt har denna flygplats också stor regionalpolitisk betydelse. Kortdistanstrafiken är i detta sammanhang betydelsefull.

Anf. 5 TOMMY FRANZÉN (vpk) replik:

Herr talman! Görel Bohlins replik gav mig ytterligare argument för att det jag framhöll i mitt huvudanförande var riktigt. Hon sade att flygplatsen i södra delen av Stockholm – såvitt jag kan förstå avser hon Tullinge F 18 – inte är efterfrågad av näringslivet, och därför skall vi inte ha den.

Vi från vpk sätter folkets intressen före näringslivets intressen. Oavsett om näringslivet efterfrågar Tullinge eller inte anser vi att Tullinge F 18 är en plats där man skulle kunna förlägga en del av det privatflyg som man nu har på Bromma flygplats. Det finns ett par reguljära linjer som kan flytta över till Arlanda – kortdistansflygningarna. Ambulansflyg och en del annat nyttigt flyg kan också ha sin plats på Arlanda. I övrigt kan privatflyget lokaliseras till Tullinge, vare sig näringslivet vill eller inte. Vi anser att man inte skall upprätthålla Bromma flygplats för de intressen som finns där i dag.

När man diskuterar antalet flygplatser i Stockholm måste en utgångspunkt vara vilken utveckling man vill ha. Vi menar för vår del att en utveckling, som innebär att man bygger en tredje bana på Arlanda och flyttar privatflyget till Tullinge F 18, är fullt riktigt och tillräcklig.

Görel Bohlin säger att man i kostnaderna för bostäderna skall räkna in kostnaderna för en fullt brukbar flygplats. Visst kan man göra det. Men såvitt jag vet brukar moderaterna inte vara speciellt intresserade av att räkna in kring- och omkostnader som viss näring för med sig, bl. a. de oerhörda miljöskador som vissa delar av näringen kan åstadkomma, när man i andra sammanhang diskuterar ekonomisk politik. De anser att näringen inte skall behöva stå för sådana kostnader.

I detta sammanhang handlar det om vad marken skall användas till. Det är alltså inte enbart fråga om själva flygplattan på Bromma, vilken för övrigt är i dåligt skick och som man måste lägga ned en hel del pengar på ur säkerhetssynpunkt. Banan är nämligen feldoserad. Man skulle också kunna nyttja inflygningsområdena runt flygplattan om man flyttar flyget från Bromma. På detta sätt skulle man få väsentligt större områden för väsentligt viktigare ändamål än ett litet privatflygfält som är centralt beläget i storstadskärnan.

Anf. 6 GÖREL BOHLIN (m) replik:

Herr talman! Det är faktiskt inte alls fråga om enbart ett litet privatflygsintresse, utan det är stora grupperingar i vårt samhälle som anser sig behöva Bromma flygplats.

Tullinge flygplats kan användas för allmänflyg med relativt små förändringar ur *flygsäkerhetssynpunkt*. Men kostnaden för dessa "små förändringar" rör sig ändå om ett par hundra miljoner kronor.

Man har för Tullinge flygplats planerat ett kommunalt huvudmannaskap. Några kommuner söder om Stockholm plus Stockholms läns landsting skall vara huvudmän för flygplatsen. Huvudmannaskapet kan komma att innebära stora kostnader för dem samtidigt som en allmänflygplats ger mycket små inkomster. Det är obegripligt för mig att inte Tommy Franzén förstår detta samband. Det kommer att bli en förlustbringande verksamhet, och det medför en belastning för de arma kommunerna och för Stockholms läns landsting.

Det förefaller mig också ganska egendomligt att Tommy Franzén, som säger sig tala för folkets intressen, inte lyssnar på miljörelserna söder om Stockholm. De har pekat både på behovet av rekreationsområden i södra Stockholm och på den förstörelse som skulle uppstå om flygplatsen söder om Stockholm ändrades till en trafikflygplats för reguljärflyg.

En nedläggning av Bromma är enligt vår uppfattning en kapitalförstörelse, som kommer att belasta skattebetalarna, vare sig pengarna skall tas ur statens eller kommunernas kassor.

Anf. 7 TOMMY FRANZÉN (vpk) replik:

Herr talman! Jag har talat från vår utgångspunkt, inte för de intressen som nu jobbar för att få en reguljär flygplats på F 18 i Tullinge. Vår avsikt är inte att det skall vara kommunala huvudmän. Vår uppfattning är att privatflyget får betala kostnaderna för det utrymme som man behöver för sin verksamhet – det må sedan vara näringslivet eller vilka andra intressen som helst, Görel Bohlin. Jag tror att vi trots allt kan vara överens om en sak: Det är inga stora folkliga intressen som ligger bakom privatflygets kvarhållande.

När miljörelsen vänder sig mot användningen av F 18 i Tullinge, gör man det med utgångspunkt i just de intressen, där partikamrater till Görel Bolin återfinns, som vill ha reguljärtrafik på flygplatsen. Det är också för detta ändamål som det skulle kosta flera hundra miljoner kronor att bygga om F 18 i Tullinge. Flygplatsen behöver inte byggas om ett dugg för att man dit skall kunna förlägga det privatflyg som i dag finns på Bromma. Det enda som fordras är att man bygger ut Arlanda, för att där ta emot den ökade trafiktillströmning som uppstår, oavsett om man flyttar ut den kvarvarande reguljärtrafiken, ambulansflyget och en del annat allmänflyg till Arlanda eller inte.

Görel Bohlin sade i sin första replik att flygplatser har regionalpolitisk betydelse. Visst har de det. Det syns inte minst på hur exempelvis elektronikindustrin har vuxit upp i Kistaområdet på grund av närheten till Arlanda. Men var skulle industrin växa upp i Bromma? Var har vi den marken? Görel Bohlin säger ju att det har så stor regionalpolitisk betydelse att Bromma flygfält finns kvar.

Möjligen skulle en utflyttning av viss flygverksamhet till F 18 i Tullinge kunna ha en regionalpolitiskt positiv betydelse från sysselsättningsmässiga utgångspunkter för Södertörnsregionen, regionen söder om Stockholm. Det kan kanske dra till sig viss industri.

Jag vidhåller, herr talman, att den moderata linjen och centerpartiets linje, som har förts fram i reservationer till betänkandet, innebär ett kvarhållande av Bromma. Det är ett gigantiskt slöseri med människor att upplåta viktig mark till flygplats i stället för att bygga bostäder åt bostadslösa människor.

Talmannen anmälde att Görel Bohlin anhållit att till protokollet få antecknat att hon inte ägde rätt till ytterligare replik.

Anf. 8 SVEN-GÖSTA SIGNELL (s):

Herr talman! Årets luftfartsbetänkande liksom tidigare anföranden i debatten återspeglar att det finns vissa meningsskiljaktigheter inom det

luftfartspolitiska området. En enig politik i olika sakfrågor kan naturligtvis tolkas så att vi fattar de rätta politiska besluten. Men lyckligtvis kan även beslut som inte är enhälliga bli de rätta. Den segslitna frågan om inrikesflygets utflyttning till Arlanda är ett belysande exempel. Nu är t. o. m. de borgerliga partierna eniga om utflyttningens fördelar. I stället sätts nu kraften in på bl. a. koncessionspolitiken. Avregleringar och ökad konkurrens tycks numera vara recepten för en framgångsrik utveckling av flyget. Impulser från utlandet är i regel bra, men det är enligt min mening viktigare att vi för en målmedveten och långsiktig politik som gagnar flygets utveckling i vårt land och i Skandinavien.

Optimism och en klart uttalad framtidstro beskriver i korthet stämningssläget inom flyget just nu. Trafiken har under några år ökat närmast rekordartat. Passagerarökningen i svenskt inrikesflyg uppgick under år 1984 till ca 15 %, och ökningen har fortsatt. Även utrikestrafiken har utvecklats starkt. Luftfartsverkets prognoser visar på en fortsatt positiv utveckling av flyget också för resten av 1900-talet. Detta är naturligtvis glädjande, om än inte problemfritt med tanke på de kapacitets- och investeringsproblem som redan nu börjar göra sig påminda.

Jag tycker det är angeläget att nämna just samlokaliseringen av inrikesflyget till Arlanda som en viktig förklaring till den positiva utvecklingen av inrikesflyget. Det är glädjande att konstatera att utflyttningen har inneburit en särskild stimulans för utvecklingen av sekundärflyget. Antalet passagerare har där ökat med drygt 30 %, främst inom transfertrafiken.

Det fördes som bekant en intensiv debatt om utflyttningen till Arlanda. Vi socialdemokrater mötte ett hårt och samlat motstånd från de borgerliga partierna i den frågan. Utvecklingen har emellertid givit oss rätt. Utflyttningen i kombination med att flygbolagen satsat på särskilda lågpriser, ökad turtäthet och förtätat linjenät samt med att mindre flygbolag etablerat trafik på nya linjer har gjort att vi i dag fått närmast ett folkflyg.

Självfallet har också luftfartsverket en central roll för flygets konkurrenskraft och utveckling. Luftfartsverket har nyligen omorganiserats i syfte att uppnå en ökad affärs- och marknadsorientering. Genom riksdagens beslut år 1985 har verket dessutom fått ökade möjligheter att tidsmässigt anpassa sina investeringar till marknadens behov. Verket har genom beslutet också fått vidgade möjligheter att finansiera sina investeringar utanför statsbudgeten.

I reservation 1 till utskottsbetänkandet argumenterar reservanterna för att den genomförda omorganisationen borde ha gått längre. Reservanterna lämnar förslag dels om bolagsbildning avseende de statliga flygplatserna, dels om åtskiljande av luftfartsverkets myndighetsfunktion från verkets övriga verksamhet. Några tungt vägande skäl för de föreslagna åtgärderna redovisas emellertid inte. Jag finner heller inte att vare sig flygets utveckling här i landet eller verkets resultatutveckling indikerar några allvarliga missförhållanden i verkets organisation som bör föranleda förnyade organisationsöverväganden. Utskottsmajoriteten avstyrker de moderata reservationsyrkandena.

Utskottsmajoriteten konstaterar att den nya organisationen för luftfartsverket – i vilken flygplatserna utgör självständiga resultatenheter med utvidgat linjeansvar under verkschefen – tillsammans med andra åtgärder

syftar just till att öka marknadsinriktningen och resursutnyttjandet. Det finns därför enligt vår mening inte skäl att nu överväga ett bolagsalternativ för drift och förvaltning av flygplatser. Från utskottsmajoritetens sida anser vi vidare att det måste vara till fördel för luftfarten att myndighetsfunktionen på luftfartsområdet samt flygplats- och flygtrafikledningsorganisationerna m. m. hålls samman i ett verk. Det finns därför inte någon anledning att tillsätta en utredning som syftar till att avskilja myndighetsfunktionen i luftfartsverket från den rörelsedrivande delen.

Genom den snabba utvecklingen av både trafiken och linjenätet har många orter i landet fått flygförbindelser med bl. a. Stockholm-Arlanda men också en anknytning till det internationella flygnätet.

Under intryck från avregleringen på luftfartsområdet i USA framhålls i reservation nr 4 gemensamt av företrädare för de borgerliga partierna att mer konkurrens och en liberalare luftfartspolitik bör införas även i Sverige. Reservanterna hänvisar till uppgifter att en sådan utveckling i USA haft gynnsamma verkningar. Frisläppandet av konkurrensen har enligt reservanterna lett till sänkta biljettpreiser och utökning av flygnätet och till en kraftig passagerartillströmning.

Såsom reservanterna beskriver utvecklingen kan man kanske lätt fångas av kraven på både ökad konkurrens och liberalare koncessionsgivning. Som i så många andra sammanhang kan det finnas två sidor av samma sak. Den bild som presidenten i Internationella transportfederationen gav i ett anförande i Stockholm i november förra året är emellertid något mindre glättad. De effekter av avregleringen av inrikesflyget i USA som han refererade till visade på prisrig med prissänkningar på framför allt trafikstarka linjer men också på prisökningar på andra linjer med upp till 300–400 %. I prisrigets spår hade mängder av flygbolag gått i konkurs och 43 000 arbetstillfällen försvunnit från flyget. Vidare hade 156 flygplatser slutat att ta emot flygplan i linjetrafik.

Den luftfartspolitiska debatten och koncessionspolitiken måste grundas på en trafikpolitik som utgår från nationella förutsättningar och värderingar. Det går t. ex. inte att bortse från att Sverige i fråga om geografiskt läge, folkmängd och bosättningsmönster har väsentligt avvikande marknadsförutsättningar för konkurrerande flygtrafik. Inte ens den gemensamma skandinaviska marknaden har de förutsättningar som t. ex. USA har.

Även om vi från utskottsmajoriteten i princip anser att konkurrens bör finnas på luftfartsområdet skulle enligt vår mening en avreglering från svensk sida leda till konkurrens endast på de lönsamma delarna av SAS linjenät med hänsyn till det begränsade marknadsunderlaget i Sverige. En sådan konkurrens på de lönsamma delarna av linjenätet kan sannolikt få till följd att de mindre bärkraftiga linjerna måste läggas ner. Vi kan därför från utskottsmajoriteten inte ställa oss bakom krav på avreglering och generösare koncessionsgivning inom luftfarten i allmänhet.

Koncessionspolitiken måste rimligtvis vara anpassad till de gemensamma mål som gäller för det skandinaviska luftfartssamarbetet. Det är ju också bekant för reservanterna att SAS på olika sätt eftersträvar att bygga upp ett konkurrenskraftigt och effektivt trafiksystem med så många direktförbindelser som möjligt från Oslo, Köpenhamn och Stockholm och även från andra

större orter i Skandinavien. En rimlig utgångspunkt för koncessionspolitiken måste därvid vara att inte rycka undan grunden för en sådan utveckling.

Koncession på en viss flyglinje inrymmer som bekant också en skyldighet att upprätthålla en tillfredsställande trafik på linjen. Som framgår av utskottsbetänkandet har kritik riktats mot SAS trafik mellan Sturup och Arlanda. Men det redovisas också i betänkandet orsaker till problemen och åtgärder från SAS sida som lett till förbättringar av såväl regularitet som kapacitet. Vi har givetvis anledning att påpeka brister i trafikutbudet och kräva åtgärder. Men att se en ökad konkurrens som en generell lösning innebär samtidigt en risk för att konkurrensens fördelar på den enskilda linjen får betalas av resenärer på andra linjer, eller t. o. m. genom indragning av trafik på annat håll. Detta är åtminstone för mig en främmande tanke.

När det gäller det svenska inrikesflyget är den grundläggande tanken bakom dagens system att se inrikesflyget som en helhet. Prispolitiken bygger på principen om ett runt Sverige. Överskott från lönsamma linjer skall bidra till att utjämna kostnaderna för mindre goda linjer. Det ligger också fördelar i den rollfördelning som gäller mellan flygbolagen. Vi kan där konstatera att förutom SAS och Linjeflygs trafik på det tunga linjenätet finns ett flertal andra nationella bolag som kompletterar trafikutbudet. Utskottsmajoriteten ser inte något bärande skäl för att ändra gällande rollfördelning. Genom att SAS inrikestrafik utgör en integrerad del av bolagets samlade flygverksamhet får man också fördelar när det gäller utnyttjande av flygplan, personal och underhållsorganisation. I övrigt kan med dagens system flygbolagen operera med enhetlig flygmateriel som är anpassad till trafikens förutsättningar.

När det avslutningsvis gäller reservationerna om bibehållande av Bromma flygplats för allmänflyg och visst sekundärflyg och det särskilda yttrande som rör bättre utnyttjande av Sturups flygplats vill jag säga att det inte är fråga om några nyheter för riksdagen. Vi har här i kammaren diskuterat Bromma flygplats vid åtskilliga tillfällen, inte minst i samband med utflyttningen av inrikesflyget till Arlanda.

Företrädare för Stockholms stad och Stockholms läns landsting har uttalat som sin uppfattning att avtalet mellan staten och kommunen om upplåtelsen av flygplatsen inte kommer att förlängas. Statsmakterna har också intagit ståndpunkten att ansvaret för flygplatser med enbart inrikes sekundärtrafik samt affärs- och privatflyg inte är en angelägenhet för staten utan i stället för landsting, kommuner och intressenter.

Som framgår av utskottsbetänkandet har Tullinge Flygplats AB bildats för utredning om förutsättningar och villkor för en civil flygplats på den tidigare militära basen. Vi vet dessutom att de långsiktiga kapacitetsfrågorna på Arlanda behandlas av luftfartsverket. Det saknas därför anledning från statens sida att ta några särskilda initiativ i Brommafrågan.

I övrigt vill jag hänvisa till vad som framhålls i utskottsbetänkandet. Med dessa kommentarer yrkar jag bifall till hemställan i trafikutskottets betänkande 1985/86:15.

Anf. 9 GÖREL BOHLIN (m) replik:

Herr talman! Flygtrafikledningskommitténs förslag om ett flygsäkerhetsverk innebar att luftfartsinspektionen, haverikommissionen och flygtrafikledningen skulle bilda ett flygsäkerhetsverk, varvid flygsäkerhetsfrågorna skulle behandlas i en enhet. På den andra sidan skulle det då finnas ett bolag. Det är inte bara flygtrafikledningskommittén som har föreslagit detta, utan riksdagens revisorer har också påpekat det olyckliga i sammanblandningen mellan affärsverksamhet och myndighetsutövning även i detta verk.

Jag har inte påstått att luftfartsverket inte har skött sig bra – det gör verket visst – men detta är en principiellt viktig fråga. Om det alltså fanns ett flygsäkerhetsverk skulle på bolagssidan luftfartens övriga uppgifter skötas, dvs. att svara för luftfartens markorganisation, att driva och förvalta statens flygplatser för civil luftfart och att verka för en utveckling av den civila luftfarten. Dessa uppgifter kan mycket väl bedrivas i bolagsform – så sker nu i stor utsträckning vid de kommunala flygplatserna. Detta skulle innebära en bättre marknadsinriktning och en effektivare verksamhet, och statsmakterna har ju sagt sig vara intresserade av det.

Vad beträffar liberaliseringen tar vi moderater exempel från USA, men vi vill inte alls påstå att det som har skett där skulle vara genomförbart på samma sätt i Sverige. Det är viktigt att – genom en liberalisering – trycka på utvecklingen mot en större effektivitet, tätare trafik och lägre priser. Det är riktigt, som Sven-Gösta Signell säger, att om man har koncession har man också skyldighet att upprätthålla trafiken enligt tidtabellen. Det har SAS dess värre inte lyckats med, och därför har SAS utsatts för en stark kritik. Det finns skäl att överväga kompletterande trafik på vissa av inrikeslinjerna, där SAS nu är ensamt.

Jag vill också påpeka att vi måste ta hänsyn till utvecklingen i Europa. I en utvärderingsrapport som IATA presenterade i juni förra året kom man till helt andra slutsatser beträffande utvecklingen i USA än vad Sven-Gösta Signell gör. Erfarenheterna var mycket positiva, framför allt för konsumenterna, och det är inte oväsentligt.

Anf. 10 OLLE GRAHN (fp) replik:

Herr talman! Om jag skall tolka Sven-Gösta Signells anförande välvilligt kan jag säga att det finns en hel del positiva drag både i hans anförande, i utskottets betänkande och i den behandling som frågan om luftfarten efter hand har fått. Vi är från reservanternas sida naturligtvis glada över att det har börjat hända saker och att det har varit möjligt att i enighet fatta en del positiva beslut vad gäller luftfarten och inte minst vad gäller luftfartsverkets uppgifter.

Det finns möjligheter att komma ännu längre – det skulle vara en klar fördel både för luftfartsverket och för dess arbete med driften av flygplatserna om myndighetsfunktionen helt frigjordes från den affärsdrivande funktionen. Om detta kunde genomföras fullt ut skulle flygplatserna också föras över i separata bolag, detta för att man skulle åstadkomma en marknadsekonomisk drift av flygplatserna. Detta skulle vara till fördel både för flygsäkerheten och för verkets affärsdrivande verksamhet.

När det gäller SAS och Linjeflyg koncessioner och inrikesflyget är det

dags att bryta upp den särställning som dessa bolag har. Man talar ju i och för sig positivt om detta numera på SAS och har börjat inse att det får positiv inverkan på SAS övriga linjefart om man släpper en del av sekundärlinjerna. Men vi tycker att man skulle kunna öppna för en ren konkurrenssituation på flertalet av inrikeslinjerna. Det skulle definitivt inte skada SAS.

Herr talman! Jag ber att få yrka bifall till de reservationer där folkpartiet finns med.

Anf. 11 AGNE HANSSON (c) replik:

Herr talman! Sven-Gösta Signell sade i sitt anförande att debatten nu har skiftat karaktär. Nu är det mest fråga om koncessionspolitik, ökad konkurrens, avregleringar och planering av trafikströmmar som dominerar debatten från vår sida. Det är riktigt.

Jag betvivlar inte att utflyttningen till Arlanda har varit positiv för flygets utveckling. Men det är inte det enda som har gjort att vi har haft en dynamisk utveckling på flygets område. Jag tycker att det är ganska självklart att man försöker följa med i den utvecklingen, att man försöker se vad som är fel och vad som måste göras för att på bästa sätt ta till vara samhällets totala resurser på luftfartens område.

Om man, som nu är fallet, börjar få en snedvridning när det gäller utnyttjandet av den flygplatskapacitet som finns i landet, bör man se till att få en bättre styrning av trafikströmmarna från Arlanda mot Sturup och Landvetter för att utnyttja resurserna bättre. Det är därför vi har tagit upp detta. Frågan togs för övrigt upp i trafikutskottets betänkanden 7 och 26 förra året. Då förordade utskottet enhälligt en sådan styrning. Men tyvärr saknas fortfarande åtgärder från luftfartsverket i det här syftet, och därför har vi från centern återkommit med detta krav. Vi har gjort det också därför att regeringen, som har det yttersta ansvaret i det här fallet, heller inte har sett till att vi fått ett bättre utnyttjande av den samlade flygplatskapaciteten i landet.

När det sedan gäller koncessionspolitiken, Sven-Gösta Signell, är det inte fråga om att konkurrera ut vissa flygbolag och vissa flyglinjer, utan det är fråga om att med en riktig koncessionspolitik rädda vissa linjer i stället. Om SAS eller Linjeflyg inte anser att en viss linje är lönsam att upprätthålla, bör regeringen ge andra bolag tillstånd att flyga den linjen. Vi har i vår motion konkret pekat på linjen Göteborg-Sundsvall. Vi har också pekat på möjligheterna till bättre utnyttjande av flygplatskapaciteten genom att öppna en öst-väst-förbindelse av typen Visby-Kalmar-Landvetter eller Borlänge-Karlstad-Landvetter. Varför kan inte socialdemokraterna ansluta sig till en avreglering genom en generösare koncessionspolitik, när vi har så goda erfarenheter av en avreglering utomlands? Monopol är aldrig bra var de än uppträder.

Anf. 12 TOMMY FRANZÉN (vpk) replik:

Herr talman! I sak skiljer sig min uppfattning inte stort från det Sven-Gösta Signell tog upp i sitt anförande. Men på en punkt är jag inte riktigt överens med honom. Det gäller hur man skall handlägga frågorna om Bromma flygplats under de återstående tio åren.

Det är bekant att statens avtal med Stockholms stad beträffande marken går ut 1996. Att Stockholms stad inte har för avsikt att förlänga avtalet är också klart. Man har behov av marken och man har planer på att använda den för annat ändamål. Därför finns det skäl att inte, som Sven-Gösta Signell gör, skjuta över hela frågan till ett bolag som tittar på vad man möjligen skall kunna göra av Tullinge – F 18. Inrikesflyg finns ju också på programmet för flygfältet i Tullinge. Det viktiga är att vi från riksdagen i dag – det är trots allt bara tio år kvar av avtalstiden för Bromma – klart och tydligt säger ifrån att regeringen måste göra något. Bromma flygplats skall läggas ned, och det kommer att ske oavsett vad man tycker och tänker i riksdagen, därför att Stockholms stad inte har för avsikt att förlänga kontraktstiden. Då finns det skäl att man från statsmakten går in och fattar ett beslut för att om möjligt snabba på förändringarna.

Det är i allra högsta grad angeläget att få använda marken till bostadsbyggnad. Som jag nämnde i mitt huvudanförande är det en oerhört stor bostadsbrist i hela Stockholmsregionen, och vi behöver marken bättre till bostäder än till privatflygsintressen m. m. Därför finns det också skäl att påskynda utvecklingen så att vi tidigare än någon gång in på 2000-talet kan få börja bygga bostäder på Bromma flygplats och angränsande områden.

Anf. 13 SVEN-GÖSTA SIGNELL (s) replik:

Herr talman! Görel Bohlin återkommer till vad hon sade i gårdagens anförande om sitt exempel från USA och säger att det nya greppet i USA togs på ett mycket konsumentvänligt sätt. Jag ville i mitt anförande påpeka att det inte var riktigt så konsumentvänligt. Inte kan det vara konsumentvänligt att 156 flygplatser icke i fortsättningen tar emot flygplan i linjetrafik. Inte kan det vara konsumentvänligt att man på vissa linjer har fått prisökningar på 300–400 %. Jag är medveten om att det skedde prissänkningar på några linjer, men det var på de svaga linjerna man fick betala det höga priset.

Olle Grahn tog i sin replik också upp frågan om bolagsbildningen. Jag försökte i mitt anförande säga att när man på varje flygplats är resultatansvarig kommer man att arbeta på ett helt annat sätt. Det vore fel av oss att nu ändra luftfartsverkets organisation och det beslut vi tog för bara ett år sedan. Att det skulle bli bättre med bolag har jag svårt att tänka mig. Det argument Olle Grahn anförde, nämligen att flygsäkerheten skulle öka, har jag svårt att förstå.

Tommy Franzén anser att vi skall påskynda avvecklandet av Bromma flygplats. Jag försökte i mitt inledningsanförande säga att det är en angelägenhet för Stockholms stad och Stockholms län. Det skulle vara felaktigt av riksdagen att trampa in på den kommunala självstyrelsens område och säga att så och så skall ni göra med er mark i Stockholm. Vi har ett avtal mellan Stockholms stad och staten som nu löper ut, och därefter är det helt fritt för regionen att själv avgöra hur man vill ha det – om man vill bygga bostäder eller industrier eller om man vill använda marken för fortsatt affärsflyg eller annat. Det är en kommunal angelägenhet, och jag anser att staten inte skall lägga sig i den debatten. Låt det kommunala självstyret få råda.

Anf. 14 GÖREL BOHLIN (m) replik:

Herr talman! Den 23 april talade utrikeshandelsministern vid Industriförbundets årsmöte. Han uppmanade då svenska företagare, fackföreningsaktiva och myndighetspersoner att i högre grad tänka europeiskt och ta hänsyn till det harmoniseringsarbete som pågår utomlands. Det låter ju riktigt.

Men flyget, Sven-Gösta Signell, kan i det sammanhanget inte få ha någon särställning. Vi kommer, tro mig, att också på det området tvingas till ställningstaganden som står i harmoni med övriga Europa. I mitt anförande sade jag att vi inte kan liberalisera på samma sätt som i USA. Jag har inte tagit USA som ett exempel som vi skall följa, utan jag hänvisade bara till en IATA-rapport som visar att det finns en del att hämta för oss av det som har hänt i USA.

Det är viktigt med en ökad koncessionsgivning – det har tagits upp av både Agne Hansson och andra här i dag. Ju öppnare vi är för ökad koncessionsgivning och ökad konkurrens, desto mer resande uppstår faktiskt. Det leder till större inkomster för våra flygplatser, ökade skatteintäkter för staten och bättre förutsättningar för olika delar av landet.

Beträffande frågan om Bromma, som jag inte tog upp i min förra replik, vill jag säga att det i dag visserligen handlar om en eventuell förlängning av ett avtal som ligger på Stockholms stads bord. Det är Stockholms stads politiska majoritet som för närvarande har intagit ståndpunkten att Brommaavtalet inte skall förnyas. Men majoriteter kan ändras, och majoriteter kan ändra sig. Om vi här i riksdagen gör bedömningen att det finns behov av Bromma flygplats, tror jag att man från Stockholms stad säkert också lyssnar på oss.

Jag hänvisade i mitt anförande till den s. k. ULF-utredningen, där man också säger att det på sikt finns ett behov av tre flygplatser i Stockholmsområdet. Med utgångspunkt från dessa slutsatser och de prognoser som där har gjorts vore det förfärligt dåligt av oss i riksdagen att inte tänka på att vi skall behålla Bromma. Det vore också dåligt av Stockholms stad om man inte insåg behovet av Bromma flygplats som ett komplement och ett alternativ till Arlanda.

Anf. 15 OLLE GRAHN (fp) replik:

Herr talman! Sven-Gösta Signell tror inte att flygsäkerheten blir bättre om en myndighet får renodlade flygsäkerhetsuppgifter. Jag beklagar, Sven-Gösta Signell, men där har jag en helt annan uppfattning. Jag tror att vi skulle få en bättre myndighet om den har enbart myndighetsuppgifter. Det är därför vi har avgivit denna reservation.

Anf. 16 AGNE HANSSON (c) replik:

Herr talman! Socialdemokraterna är tydligen inte beredda att vidta några som helst åtgärder för att få ett ytterligare förbättrat utnyttjande av den flygplatskapacitet som vi i dag har i landet.

Det hänger ju också samman med diskussionen om Bromma. Användningen av Bromma är också en fråga om hur vi vill ha utvecklingen på flygets område inte bara i Stockholmsregionen utan i hela landet. Det räcker inte på sikt med att bara bygga ut Arlanda. Det räcker inte med att bara, som Tommy Franzén menade, bygga ut järnvägstrafiken.

Vad som är för handen är att försöka undvika en investering i ytterligare en flygplats i Stockholmsområdet. För att undvika en sådan stor investering och därmed spara på samhällets resurser måste det, som vi från centern ser det, vara riktigt att först titta på hur man kan utnyttja den samlade flygplatskapaciteten i landet, dvs. att också bättre utnyttja den kapacitet som finns på Landvetters och Sturups flygplatser, som i dag är underutnyttjade. Vi skall inte heller bygga bostäder på Bromma. Vi bör hellre se till att befolkningen inte koncentreras till Stockholmsregionen.

I detta sammanhang har vi också i centerns motion pekat på att taxepolitiken måste utnyttjas i det här syftet. Genom en medveten taxepolitik kan man öka färdtrafiken på t. ex. Landvetter och Sturup. Nu gällande taxor för flygplatsanvändning och för frakt, liksom i fråga om biljettpriserna, sätter exempelvis Landvetter i strykclass och premierar belygningen på Arlanda och Kastrup. Både ur resenärernas synpunkt och ur samhällsekonomisk synpunkt är detta, som vi i centern ser det, inte en riktigt utveckling.

Får jag till slut, herr talman, bara säga några ord om organisationsfrågan. Från centerns sida har vi inte tagit upp den. Vi har inte funnit anledning att reservera oss, för det fattades ju så sent som förra året ett beslut i organisationsfrågan – ett beslut som gick i rätt riktning då det gällde att skilja myndighetsfunktionen från den rörelsedrivande verksamheten. Det finns anledning att avvakta något och se hur detta fungerar, innan man på nytt tar upp en organisationsdebatt.

Anf. 17 TOMMY FRANZÉN (vpk) replik:

Herr talman! Sven-Gösta Signell har tydligen missförstått mig. Min avsikt var naturligtvis inte att riksdagen skulle gå in och tala om vad Stockholms kommun skall använda marken till. Jag har aldrig menat att riksdagen skulle fatta något beslut om detta. Vad jag har gjort är att ge en redovisning av hur det ser ut i Stockholm, vilka problem som finns och vad Stockholm behöver denna mark till samt vad Stockholm *inte* behöver den till, alltså som flygplats.

Det är alldeles riktigt att kommunen själv skall bestämma vad marken skall nyttjas till. Men det finns ett behov av att få denna mark *nu*, alltså tidigare än 1996, för problemen just i dag är mycket stora, och läget ser bara ut att förvärras. Bostadssituationen har endast på några år blivit väldigt mycket sämre i Stockholm, och med hänsyn till den bostadspolitik som förs och det byggande som förekommit under de senaste åren kommer ett bibehållande av Bromma som flygplats inte att göra situationen bättre. Självfallet måste vi ta till vara alla markresurser för de viktiga ändamålen.

Men det är som sagt Stockholms kommun som skall bestämma. Jag har hävdat att vad riksdagen skall göra är att påskynda ett beslut – vi skall redan nu fatta beslut om att avyttra Bromma, så att marken kan nyttjas tidigare än fr. o. m. 1996.

Jag måste, herr talman, få säga några ord om järnvägstrafiken, eftersom en replik riktades mot mig i det sammanhanget.

När jag tog järnvägstrafiken för Stockholms del som exempel gällde det frågan om att ersätta kortdistansflyg med järnvägstrafik – och med en snabbare järnvägstrafik. Jag menar inte att man skall ersätta annan flygverksamhet med järnvägstrafik, utan jag tror att det är viktigare och

riktigare att man nyttjar järnvägstrafik för korta distanser än att man bygger flygfält och nyttjar flyget.

Jag skulle vilja påstå att det som Agne Hansson sade här att vi inte skall bygga bostäder på Bromma, det är en sak som . . .

Anf. 18 TALMANNEN:

Nu är taletiden ute, och dessutom får repliken endast avse Sven-Gösta Signells anförande.

Anf. 19 TOMMY FRANZÉN (vpk) replik:

Herr talman! Jag fick den här repliken riktad mot mig i Agne Hanssons replikomgång, och därför tog jag mig friheten . . .

Anf. 20 TALMANNEN:

Ja, men den friheten medger inte jag.

Anf. 21 SVEN-GÖSTA SIGNELL (s) replik:

Herr talman! Efter att ha lyssnat på de inlägg som har gjorts här skulle man kunna få uppfattningen att majoriteten i utskottet, socialdemokratin i Sverige och regeringen skulle föra en politik som icke är välvillig till flygets utveckling. Jag bara undrar: Om det som sägs vore sant, skulle vi då ha fått en så gynnsam utveckling av flyget här i landet? Det har sedan 1984 ökat med ca 15 %, och ökningen fortsätter. Passagerarunderlaget på de sekundära linjerna har ökat med drygt 30 %.

Jag vill säga det här som ett bevis för att det är fel när man gör gällande att vi inte skulle vara intresserade av att utveckla flyget i Sverige.

Vad beträffar Bromma säger Görel Bohlin att majoriteten kan ändras. Ja, men då är det ju en majoritet i Stockholms kommun som skall ändras, och det kan inte vi påverka i riksdagen.

Jag vill också återknyta till vad Tommy Franzén sade om att vi skall skynda på utvecklingen i fråga om Bromma. Vill Stockholms kommun ha marken till annat, då är det kommunen som skall ta initiativ och inte vi. Framställningen måste komma från Stockholms kommun, om man där vill ändra det beslut som tidigare har fattats.

Talmannen anmälde att Görel Bohlin anhållit att till protokollet få antecknat att hon inte ägde rätt till ytterligare replik.

Anf. 22 PER STENMARCK (m):

Herr talman! I anslutning till det betänkande som vi här har att ta ställning till tänker jag anlägga några synpunkter som framför allt berör Sturups flygplats utanför Malmö.

Alltsedan sin start har flygplatsen varit föremål för en livlig debatt. Den har gällt allt från flygplatsens känsliga placering ur miljösynpunkt till den bristande utnyttjandegraden och alltför få reguljära flygdestinationer, både på inrikes- och på utrikesflyget. Att flygplatsen inte kunnat erbjuda den turtäthet och det antal destinationer som ur många synvinklar vore önskvärt, har framförts inte minst från sydsvenskt näringsliv.

I höstas uppstod en debatt om SAS sätt att sköta flygningarna på sträckan mellan Sturup och Arlanda. Hård kritik framfördes från många håll, och odiskutabelt var också denna berättigad. Antalet inställda avgångar – av en eller annan anledning – var otillfredsställande stort.

I ärlighetens namn skall sägas att en klar förbättring har inträtt efter årsskiftet. Regulariteten i avgångarna har ökat påtagligt. Huruvida detta är en tillfällighet eller en bestående förbättring återstår att se. Låt mig bara i sammanhanget peka på de möjligheter till någon form av delad koncession som Görel Bohlin tidigare har utvecklat.

Sturups alltför låga kapacitetsutnyttjande har också debatterats under många år. De bästa utvecklingsmöjligheterna finns säkert fortfarande beträffande chartertrafik. Men ständiga höjningar av charterskatten och diverse flygavgifter har hämmat en rimlig utveckling och begränsat Sturups konkurrensmöjligheter.

Regeringsförslaget om en höjning av charterskatten är därför ytterligare en beklaglig åtgärd som kan få negativa konsekvenser för Sturup. Skälet till att Sturup drabbas hårdare än andra svenska flygplatser är att man lever i konkurrens med en flygplats i ett annat land, nämligen Kastrop utanför Köpenhamn. För att motverka denna nackdel har regeringen redan tidigare givit luftfartsverket rätt att medge Sturup en rabatt på 50 kr. per charterresenär.

Det är av vikt att avslå regeringsförslaget om höjd charterskatt. Om så ändå inte sker, är det nödvändigt med en motsvarande höjning av Sturups charterrabatt. I annat fall förlorar Sturup resenärer, samtidigt som vi förlorar skattepengar till Danmark.

I ett för flygverksamheten utomordentligt hårt pressat ekonomiskt klimat – där oljeprisfallet bara marginellt har påverkat prisbilden – är det självklart att ett flygbolag, under i övrigt likartade konkurrensbetingelser, väljer en flygplats som har de klart lägsta avgifterna.

Därför är det förmodligen också på det viset att om vi vill förbättra Sturups kapacitet, måste vi anpassa flygavgifterna efter de avgifter som gäller i utlandet. I ett sådant läge skulle det finnas möjlighet att utveckla även ett reguljärt utrikesflyg från Sturup. Under en lång följd av år har den enda reguljära utrikeslinjen utgjorts av den s. k. pendeln till Köpenhamn.

Sedan den 1 april finns också ett direktflyg mellan Sturup och Hamburg. Detta är mycket positivt och samtidigt ett klart uttalat önskemål, inte minst från näringslivet i södra Sverige.

För några år sedan utfördes en utredning där ett flertal intressenter ingick, bl. a. luftfartsverket, SAS, länsstyrelsen i Malmöhus län och Skånes handelskammare. Utredningen pekar på att det finns underlag för en sådan här direktförbindelse. Den gången beräknades den årliga efterfrågan uppgå till mellan 25 000 och 26 000 årsresenärer.

Anledningen är att tidsvinsten blir väldigt stor jämfört med att i stället flyga från Kastrop utanför Köpenhamn. I Malmö med omnejd blir tidsvinsten ca 2,5 timmar för en tur och retur-resa, inom de övriga delarna av Malmöhus län ända upp till 3,5 timmar.

I den här undersökningen fanns även London och Frankfurt med i bilden som tänkbara resmål för reguljär utrikestrafik. Till båda dessa orter reser

betydligt fler resenärer med flyg än till Hamburg. Det måste därför vara en förhoppning att, om satsningen på Hamburg slår väl ut, reguljärt direktflyg från Sturup också skall kunna etableras till andra större städer i Europa.

Herr talman! Jag ber med detta som bakgrund att få yrka bifall till reservationerna 1–5 samt 7.

Anf. 23 MARGARETA HEMMINGSSON (s):

Herr talman! Jag vill med några ord beröra motion T376, som lämnats in av mig och ytterligare två socialdemokrater från Västerås. Motionen handlar om civil pilotutbildning och lokalisering av densamma till Västerås och Hässlö.

Trafikutskottet har, med hänvisning till den s. k. Krönmarkska utredningen och det faktum att en eventuell lokalisering behandlats där och "sålunda får förutsättas bli omfattad av de fortsatta övervägandena i regeringskansliet", ansett att motionen inte bör föranleda någon åtgärd av riksdagen. Jag har ingenting att anföra mot detta förslag, men vill lämna några övriga fakta i frågan civil pilotutbildning och Västerås.

Först några ord om den tidigare nämnda utredningen, där kostnadskalkylerna inte är helt riktiga. Låt mig ge några exempel:

1. Trots att det totala investeringsbehovet på Ljungbyhed överstiger investeringarna i Västerås med mellan 7 och 24 miljoner uppges investeringskostnaderna utslagna per elev och med hänsyn tagen till avskrivningstid bli lägre i Ljungbyhed.

2. Trots att utredningen menar sig ta hänsyn till de "gratistjänster" som trafikflygarhögskolan erhåller från F 5 blir de årliga driftkostnaderna drygt 4 miljoner högre i Västerås. Någon motivering till detta finns inte.

3. Utredningen redovisar inte finansieringen av den kapitalinvestering som fordras för "elevhotell" i Sverige för de danska och norska eleverna, kostnader som enligt uppdraget skall betalas av Danmark och Norge.

Om utredningsuppdraget innebar att främja samordningen, borde åtminstone kostnadsaspekterna för resp. land ha varit utförliga, väl grundade och motiverade.

Så över till frågan om huvudmannaskapet. Utskottet berör kortfattat denna fråga i sitt betänkande och hänvisar till den interdepartementala arbetsgruppen. Försvarsministern räknar ju med att kunna redovisa ett förslag i den frågan i kommande budgetproposition.

Vi vet emellertid att man redan i dag har problem med att rekrytera lärare under ett militärt huvudmannaskap. Nu har jag naturligtvis full förståelse för om man ser vinster i en samordning av den militära och den civila flygförarutbildningen – men om man inte får några lärare?

Dessutom tycker jag att man kan ha säkerhets- och neutralitetspolitiska aspekter på en samordnad nordisk utbildning vid en militär flygflottilj. I dag är säkerhetsåtgärderna vid exempelvis utländska besök på F 5 rigorösa. Nu föreslår den Krönmarkska utredningen, utan att beskriva hur problemet skall lösas, att 80 danskar och norrmän under sex månader fritt skall få ströva omkring inom den militära anläggningen. Jag tycker att idén om en samnordisk utbildning är positiv, men skall NATO-piloter – om än civila –

utbildas vid en svensk militär flygflottilj som F 5 i Ljungbyhed? Nej, då är det bättre att utnyttja en nedlagd militär flygflottilj som Hässlö, f. d. F 1, i Västerås.

I vår motion utvecklar vi tankarna på en flyghögskola. Vi har ju ett utbildningsbehov inte bara av piloter, utan också av personal inom de flygtekniska och flygplatsanknutna yrkesområdena. En samordning av de olika utbildningsresurserna skulle för såväl samhället som för näringslivet medföra bl. a. rationaliseringsvinster avseende ledningsfunktion och administration, lärare/instruktörer, övningsmateriel samt servicefunktioner.

De typer av utbildningar som på detta sätt skulle kunna samordnas är

flygplatstjänstutbildningar, såsom flygplatschefsutbildning, meteorologutbildning, flygledarutbildning, utbildningar i flygplatsunderhåll etc.,

flygtekniska utbildningar, såsom flygmekanikerutbildning, flygteknikerutbildning, flygdriftenjörutbildning, utbildningar i tungt flygunderhåll, haveriförebyggande kurser etc. samt

flygförarutbildning.

Varför är då Västerås ett så bra alternativ? Ja, utöver vad jag nämnt tidigare vill jag framhålla följande. Västerås har som enda plats i landet flygmekanikerutbildning och dessutom flygteknikerutbildning på högskolenivå. En omstrukturering av utbildningarna pågår. Det innebär en kapacitetsökning och en ökning av specialistutbildningar på olika nivåer och områden. För närvarande pågår även överläggningar om att till Västerås lokalisera den på KTH bedrivna flygdriftenjörutbildningen.

De flygtekniska utbildningarna flyttar till moderniserade och nya lokaler på Hässlö sommaren 1987. För de från hela riket rekryterade eleverna kommer samtidigt studerandebostäder och annan service att tillhandahållas. Mellan Västerås kommun och Bromma flygskola AB pågår diskussioner om en eventuell etablering av del av eller hela Bromma flygskolas verksamhet till Hässlö.

Herr talman! Avslutningsvis vill jag säga att en lokalisering till Västerås/Hässlö skulle innebära lägre investeringar och även lägre årskostnader per elev. Samtidigt skulle en dylik lokalisering öppna möjligheterna att diskutera huvudmannaskapsfrågan.

Med en pilotutbildning förlagd till Västerås/Hässlö skapas en flyghögskola som internationellt sett har förmåliga resurser och goda utvecklingsmöjligheter – som t. ex. att vid svackor i det nordiska pilotbehovet kunna sälja pilotutbildning internationellt.

Överläggningen var härmed avslutad.

(Beslutet redovisas efter debatten om trafikutskottets betänkande 21.)

Anf. 24 TALMANNEN;

Kammaren övergår nu till att debattera trafikutskottets betänkande 16 om telekommunikationer.

Telekommunikationer

Anf. 25 PER STENMARCK (m):

Herr talman! Teletekniken är sedan några år inne i ett mycket intensivt utvecklingsskede. Det främsta skälet till detta är den uppluckring av monopol som i dag sker beträffande teleteknik i några av de stora industriländerna såsom USA, Storbritannien och Japan. Detta har i sin tur gett upphov till en intensiv forskning och utveckling på området.

Uppkomsten av fria telemarknader har inneburit en kraftig vitalisering av telekommunikationerna i dessa länder. Både etablerade och nya företag i branschen tävlar om att erbjuda nya och bättre system. Även svenska företag deltar framgångsrikt i konkurrensen, främst Ericssonkoncernen.

Teletekniken är en del av informationsteknologin och denna befinner sig för tillfället i ett utomordentligt dynamiskt och expansivt skede. Oerhörda resurser satsas på forskning och utveckling.

Det finns några drag som påtagligt framträder i den här utvecklingen. Ett sådant är att teleteknik och datateknik alltmer smälter samman. Ett annat drag är att åtskilliga länder omprövar den organisatoriska formen för sina telekommunikationer.

Teleprodukter och dataproducter smälter alltmer samman i tekniskt generellt användbara apparater. En konsekvens av denna utveckling är att det blivit allt svårare att upprätthålla olika organisatoriska former för datakommunikation och telekommunikation. Det är i det perspektivet sannolikt inte orimligt att spå en framtid där de nationella telemonopolen tvingas ändra organisationsform. Förr eller senare kommer vi att få se en sådan utveckling också i Sverige, därför att utvecklingen inte går att stoppa.

I teleteknikens barndom utgjorde utläggning av tunga isolerade kopparkablar den dominerande tekniken. Kostnaderna för anläggning av nät var därmed mycket höga. Förmodligen var det därför också rationellt att på den tiden bygga upp nationella teleförvaltningar, skyddade av monopol. Men med de allt lägre anläggningskostnader som nya tekniska överföringsmetoder, såsom tunna optiska fibrer, radiolänkar och satelliter, fört med sig blir situationen en annan. Det finns inte längre ett enda nät för telekommunikation.

Under senare år har det följaktligen gått en våg av avmonopolisering och privatisering över världen. Och jag tror att man skall ha fullt klart för sig att de länder som går i främsta ledet för en sådan telepolitik inte har för avsikt att försämra telekommunikationerna. Tvärtom siktar man på att ta till vara de möjligheter till en snabbare utveckling som står att finna i en ökad konkurrens.

I samband med regeringens proposition angående den framtida telepolitiken för ett år sedan framförde de tre borgerliga partierna en gemensam grundsyn för hur den svenska telepolitiken bör bedrivas. Bl. a. framhölls det orimliga i den trippelroll som televerket har. Televerket är för det första en myndighet, för det andra ett affärsverk och för det tredje ett konkurrerande affärsföretag. Denna situation kommer förmodligen i längden att bli ohållbar.

I de länder där monopolen brutits upp har en omfattande konkurrens

uppstått. Detta är en situation som gynnar de egna ländernas teleindustri men också utländska företag, inte minst svenska. Detta är synnerligen positivt men kan också ge upphov till en rad problem. När exempelvis amerikanska teleföretag försöker erbjuda sina produkter i de utländska konkurrenternas hemländer, stoppas de ofta av telemonopol där.

I en rad motioner under senare år har vi från moderat håll sökt utveckla hur vi anser att en svensk telepolitik bör se ut. I korta drag menar vi att televerkets roll så långt möjligt skall renodlas och i första hand bestå av att förvalta televerkets nät.

För att uppnå detta menar vi att ett antal förutsättningar måste uppfyllas:

Först och främst måste televerkets monopol beträffande abonnentväxlar och höghastighetsmodem avskaffas. Abonnentväxlar har en central funktion i många företags kommunikationssystem. Möjligheten att utnyttja växlarnas funktion rationellt hämmas genom att televerket inte bara står som ensam leverantör, utan dessutom levererar tämligen dyra abonnentväxlar.

Otvivelaktigt kommer televerket så småningom att tvingas släppa monopolen på abonnentväxlar. Detsamma är förhållandet med höghastighetsmodem. Monopolistiskt organiserade telekommunikationer tenderar att anpassa informationssystemen efter monopolets villkor. Den mångfald och den konkurrens som i många fall har en avgörande betydelse för näringslivets utveckling riskerar att i sådana fall blockeras.

Det andra steget för att uppnå en telepolitik, anpassad efter dagens och morgondagens krav, är att televerkets konkurrensutsatta verksamhet skiljs ut i fristående företag. Dessa skulle därmed komma att verka i fri konkurrens med andra teleindustriföretag. Riksdagen bör i dag, i enlighet med en gemensam borgerlig reservation, ta ett principbeslut i den här riktningen. Därefter bör verksamhetsformerna för sådana fristående företag bli föremål för en förutsättningslös utredning.

Som ett tredje steg bör det vara naturligt att televerkets industriverksamhet snarast omvandlas till aktiebolag. Det är därför positivt att regeringen nu, långt om länge och efter mycket förhållande, också har lagt fram förslag i den här riktningen.

Genom en sådan åtgärd kommer man att kunna arbeta med samma organisationsform som sina viktigaste konkurrentländer. Detta kan visa sig vara av utomordentligt stor betydelse.

Som situationen är i dag bedrivs televerkets industriverksamhet dels inom televerkets industridivision, dels i ett av staten helägt aktiebolag. Samlingsnamnet för denna industriverksamhet är Teli.

I flera omgångar har det konstaterats att det är olyckligt att stora delar av Telis verksamhet bedrivs inom televerkets industridivision. Redan våren 1982 beslöt riksdagen att Teli skulle överföras till bolagsform. Ett år senare sköts tidpunkten för överförandet upp en första gång och i 1984 års budgetproposition föreslogs ytterligare uppskov. Även i en tredje proposition föreslog regeringen att frågan skulle skjutas på framtiden. Detta blev också riksdagens beslut.

Med tanke på att Teli är ett av Sveriges största elektronikföretag och med tanke på dess framtida utveckling för telekommunikationer och informationshantering, är det av största betydelse att företaget med det snaraste

ombildas till aktiebolag. Det är därför positivt att regeringen nu föreslår en ombildning, i enlighet med det som riksdagen redan för flera år sedan ställde sig bakom.

För det fjärde borde det vara fullständigt självklart att den rätt som televerket i dag har att godkänna vilka teleapparater som skall kopplas in på telenätet med det snaraste avskaffas. Det är positivt att regeringen har tillsatt en utredningsman för att granska den nuvarande ordningen. Men det är samtidigt av största betydelse att denna utredningsman arbetar skyndsamt med sikte på att godkännandefunktionen förläggs till myndigheter utanför televerket.

Om riksdagen i dag vore beredd att ta dessa fyra steg skulle vi sannolikt få en telepolitik bättre anpassad efter de krav som ställs på 1980-talet och inför framtiden.

Vi skulle få en renodling av televerkets verksamhet, där det framställs som naturligt för verket att huvudsakligen syssla med sin allra mest ursprungliga uppgift, nämligen det egna nätet.

Klagomålen har under senare år varit många på att framkomligheten har försämrats. Framför allt har detta skett som en följd av att investeringar i vissa delar av landet har eftersatts. Kommunikationsministern tvingas själv i budgetpropositionen konstatera att det råder "en besvärande försämring av framkomligheten på sina håll vid vissa tider".

Man bör, som vi moderater menar, eftersträva en situation där nätet är televerkets huvudsakliga uppgift. Då blir det också naturligt att ställa krav på att denna verksamhet verkligen fungerar. Det är mot denna bakgrund som vi kräver att investeringarna i nätet bör öka med 400 milj. kr. per år under de två närmaste budgetåren, utöver vad regeringen föreslår.

Herr talman! Med stöd av det anförda ber jag få yrka bifall till reservationerna 1, 5, 6, 7, 8 och 12.

Anf. 26 OLLE GRAHN (fp):

Herr talman! Omfattande kritik har under senare år riktats mot televerket och särskilt mot telefontjänsternas tillförlitlighet. Det är ett allmänt intresse att televerket blir föremål för diskussion och insyn för att man på det viset skall kunna bidra till att verket blir ett modernt och effektivt telebolag. Det är ett starkt kundintresse att ha 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 värdefullt med uppbyggnad av konkurrerande nät, t. ex. genom användning av satellitteknik.

Sedan riksdagen 1980 beslöt om en uppluckring av telemonopolet har vissa förändringar av verkets ansvarsområde genomförts. Det gäller bl. a. teleapparater och modem. Dessa strävanden bör fortsätta.

Televerket bör behålla drifts- och funktionsansvaret för sitt telenät och ansvaret för övervakningen av telefonins och dataöverföringens kvalitet samt för det internationella samarbetet. För teleprodukter som ansluts till telenätet bör däremot konkurrens råda. Televerket måste alltså där konkurrera på lika villkor med andra företag. För att denna konkurrenssituation skall kunna uppkomma måste televerkets myndighetsfunktion skiljas från

dess affärsdrivande funktioner.

På basis av fastställda specifikationer kan provning av telemateriel äga rum i eller utanför verket. Televerkets myndighetsfunktioner och det internationella telesamarbetet bör vara huvuduppgifter för själva myndigheten televerket. Övriga delar bör läggas ut på ett eller flera självständiga bolag, som får verka i fri konkurrens med andra företag. Särredovisning av den konkurrensutsatta sektorn har inte visat sig fungera tillfredsställande. Slutsatsen måste bli att televerket skall skilja på sin konkurrensutsatta verksamhet och monopolverksamheten.

Monopolet på s. k. låghastighetsmodem är numera upphävt. Det är nu dags att häva monolet också i fråga om högre hastigheter. Detta är av särskild betydelse för utvecklingen av industriella produkter, både för inhemsk konsumtion och för export.

Även monolet på abonnentväxlar, som numera kallas företagsväxlar, bör upphävas. Dessa växlar kännetecknas i dag mer av sin förmåga att hantera datatrafik än av sin funktion som telefonväxel. De är väsentligen generella datorer, som är viktiga element i nya industriella produkter. Några bärande skäl för att behålla monopol på sådana växlar finns ej mer.

Den efterfrågan på datakommunikation som för närvarande är i ökande ror teletjänster på s. k. smalband. Detta innebär enligt normalt språkbruk dataöverföring med hastigheter på upp till 64 kilobit/sekund. Det är viktigt att televerket fullföljer utbyggnaden av dataöverföringstjänster upp till denna hastighet. Verket benämner detta Digitalen 87 – med syftning på att man i utbyggnaden huvudsakligen avser att använda digital teknik.

Dataöverföringstjänster med hastigheter över denna nivå, väsentligen på nivån megabit/sekund, benämns bredbandstjänster. Efterfrågan på sådana tjänster är för närvarande osäker. Vad man närmast tänker på är kabel-TV och vissa industriella bildöverföringar. Båda dessa typer kan överföras på flera andra sätt än genom markbundna kopplade datanät av bredbandstyp.

Det är i dag svårt att sakligt motivera en kraftig utbyggnad av markbundna kopplade nättjänster för bredbandsöverföring. Televerket investerar trots detta i utbyggnad av nätdatasystem som enkelt kan koppla upp sådana bredbandstjänster. Det förefaller som om verket genom en kraftig expansion även på detta fält vill muta in områden för kommande tillämpningar.

Folkpartiet anser att denna utbyggnad är olämplig av följande skäl:

Det är ekonomiskt svårt att motivera att televerket använder sina nuvarande finansiella möjligheter för att på bredbandsområdet skaffa sig kraftiga försteg framför andra teleföretag. Inom detta område finns knappast en verklig marknad förrän efter ett betydande antal år.

Genom att televerket i dag investerar i bredbandstjänster försvåras en kommande effektiv konkurrens på marknaden för telenät.

Slutsatsen är att televerket bör uppskjuta utbyggnaden av markbundna kopplade bredbandstjänster till dess att en verklig marknad finns för sådana tjänster.

Televerket finansierar i dag olika typer av forskning inom teleområdet – det gäller bl. a. elektroniska system, kontorssystem, elektronisk post, m. m. Denna televerkets satsning på forskning inom telekommunikationen är betydande. Det kan ifrågasättas om ett särskilt sektorsansvar kan definieras.

Det är i och för sig bra att en sådan forskning sker i Sverige, men det kan ifrågasättas om det är lämpligt att den sker inom televerket eller på uppdrag av televerket. Forskning bör företrädesvis äga rum antingen vid universitet och högskolor eller inom industrin. De resurser som televerket förfogar över för forskning av det här slaget bör överföras till STU och andra forskningsorgan.

Televerkets nuvarande monopolställning har ofta motiverats med verkets ställning som ett allmänt serviceföretag. Dess värre har abonnentservicen under senare tid blivit sämre i flera avseenden. Ledningsnätet uppvisar brister som leder till större risk för felsammankopplingar och till längre väntetider för att komma fram. Möjligheterna att förstärka servicen och förbättra det allmänna telefontnätet begränsas emellertid av televerkets satsningar på andra områden, där verket bedriver affärsverksamhet i så gott som öppen konkurrens. En viktig utgångspunkt vid en förändring av televerkets organisation bör vara att servicen till allmänheten förbättras.

Det är nödvändigt att de problem och den kritik som i dag möter televerket tas på allvar av riksdag och regering och att åtgärder sätts in. Samtidigt som man kan konstatera att de anställda i televerket gör värdefulla insatser är det uppenbart att organisationen i många avseenden brister. Organisationen av verket måste inriktas mot ökad service och ökad konkurrens. Detta kan endast ske genom en uppdelning av verket så att myndighetsfunktion och administration skiljs från affärsverksamheten. Den senare bör i sin tur spridas ut på flera företag. Den närmare utformningen av organisationen på teleområdet bör göras till föremål för utredning.

Herr talman! Jag ber att få yrka bifall till reservationerna 2, 5, 6, 7, 8, 10 och 12, som berör de frågor som jag tagit upp i mitt anförande.

Anf. 27 RUNE THORÉN (c):

Herr talman! Telekommunikationerna utgör en viktig del av det totala kommunikationsnät vi har till vårt förfogande i samhället. Centerns representanter har i tidigare trafikdebatter här i kammaren påmint om betydelsen av bl. a. bra vägar och bra järnvägar, liksom i den föregående debatten här i dag om vikten av bra flygförbindelser. Litet senare i dag hoppas vi komma fram till behandlingen av ärendet angående sjöfarten, och vi kommer då att påminna om vikten av en bra sådan kommunikation här i vårt land. Kommunikationerna har stor betydelse för att vårt näringsliv skall kunna utvecklas i positiv riktning. För en aktiv regionalpolitik och en god service över hela landet är bra kommunikationer ett villkor.

I detta avseende intar telekommunikationerna en särställning, eftersom de faktiskt medverkar till att folk inte behöver flytta på sig över huvud taget. I övriga fall är det ju fråga om förflyttningar och därmed restider som står i relation till avståndet och hastigheten på själva förflyttningen.

Telekommunikationerna, och däri inbegriper jag då den stora utveckling som skett på senare tid med möjligheter att skicka brevtext, bilder m. m. på nolltid, har naturligtvis mycket stor betydelse för hur vårt land kan komma att utvecklas.

Från centerns sida vill vi framhålla vikten av att på ett riktigt sätt utnyttja dessa möjligheter att med hjälp av olika medel bedriva en bra regionalpoli-

tik. Detta framkommer också i våra motioner inom olika områden på just kommunikationssidan. Vi anser inte att vi kan gömma oss bakom det och det affärsdrivande verket, eftersom vi då inte kan utnyttja de möjligheter som just detta verk skulle kunna erbjuda för att göra det bättre för människor att leva och verka inom olika delar av vårt land. För oss som politiker och inte minst som ledamöter i riksdagen måste det vara en självklar plikt att utnyttja de möjligheter som står till buds för att därmed göra det bättre för alla människor i vårt land, oberoende av var de bor.

Ja, herr talman, efter denna lilla inledning vill jag övergå till själva betänkandet. Jag hoppas t. o. m. kunna spara en del tid totalt sett.

Till trafikutskottets betänkande nr 16 finns tolv reservationer, av vilka centern ensam står för en och är delaktig i fem. Jag vill börja med att yrka bifall till samtliga de reservationer där centerns representanter i trafikutskottet finns med.

Den första reservationen från centerns sida är reservation nr 3, som handlar om televerkets statskapital. Det är ingen ny fråga från vår sida. Vi hade en motion om detta vid föregående riksmöte och har återkommit i år igen. Folkpartiet har en likartad motion med ett något annorlunda belopp. Tyvärr har vi inte fått utskottets majoritet med på vår linje, men vi kanske kan ha en förhoppning om att det till kommande år blir fler partimotioner i detta ärende, så att vi så småningom kan få en majoritet. Jag nöjer mig i dag med att yrka bifall till centerreservation nr 3.

Reservation nr 5 liksom reservationerna nr 6, 7 och 8 har vi avgivit tillsammans med moderaterna och folkpartiet. Jag finner ingen anledning att i dag förlänga debatten med att i stort sett kanske upprepa de argument som redan framförts här från talarstolen, och för att vinna tid ber jag att kort få yrka bifall till nämnda reservationer.

Därmed återstår, herr talman, en reservation, nr 11, angående enhetstaxa för datakommunikationstjänster. Den reservationen är också vpk med på. I den reservationen har vi tagit upp frågan om nolltaxa i vissa regioner, bl. a. Norrlands inland. Från centerns sida anser vi att inget bör lämnas oprövat i avsikt att åstadkomma en så bra regionalpolitik som möjligt, och med hänvisning till vad jag sade inledningsvis anser jag, herr talman, att jag för att spara tid inte nu skall argumentera mer i denna fråga utan yrkar bifall till reservation nr 11.

Därmed har jag yrkat bifall till samtliga centerreservationer i trafikutskottets betänkande nr 16.

Anf. 28 SVEN HENRICSSON (vpk):

Herr talman! I det nu behandlade betänkandet föreslås från utskottets majoritet, bestående av socialdemokrater och borgerliga, att Teli skall ombildas till bolag. Det är en flerårig borgerlig kampanj, understödd av en militant näringslivs-lobby, som nu får sitt definitiva genomslag i den socialdemokratiska regeringen.

Det var år 1980 som den då borgerliga regeringen med nuvarande moderatledaren Adelson som kommunikationsminister tog det första beslutet att ombilda televerkets verkstadsrörelse till bolag. I bakgrunden finns propåer från televerkets direktion om att få organisera om verksamhe-

ten i antydd riktning. Frågan hade ett klart samband med den borgerliga kampanjen, understödd av Telis konkurrenter, mot televerkets förmenta monopolställning. Strävandena från borgerligt håll gick då som nu ut på att försöka begränsa televerkets roll till att enbart vara linjebärare.

Det är alltså ganska lätt att kartlägga de borgerliga partiernas intentioner: man talar rent allmänt om nyttan av mera kommersialism, konkurrens och privatisering. Det framgår i många sammanhang en uttalad vilja, främst från högerpartierna, att televerket skall begränsa sin roll till att klara ledningsnätet, medan utrustningen som hör ihop med själva tele- och datakommunikationen via detta nät skall vara öppen för s. k. fri konkurrens. Man talar ofta om statligt monopol men glömmar lika ofta hotet från de transnationella jättarna på området – IBM, ITT, Siemens och andra – och den fara som ligger i att vår egen nationella telekommunikationssektor, som internationellt sett är relativt liten men naggande god, kan komma att trängas ut.

Vpk slår vakt om en nationell svensk tele- och dataindustri. Det är angeläget av sociala skäl liksom ur beredskaps-, industri- och regionalpolitiska aspekter, vilka annars kan komma att äventyras. Sveriges industritekniska bas och potentiella utvecklingsmöjligheter på denna framtidssektor får inte komma i klorna på en eller annan kommersiell jätte från utlandet. Här finns bl. a. en försvarsaspekt: ett beroende av utlandet kan inte vara ett svenskt intresse.

Den borgerliga målsättningen är helt klar ideologiskt och politiskt: man röjer väg för de stora tele- och dataföretagen och deras avläggare, så att de ännu kraftigare kan tränga in på den svenska marknaden. Detta kan ske steg för steg genom uppstrimling och fragmentisering av televerket i en rad fristående bolag och därefter i nästa skede privatisering enligt t. ex. Mrs Thatchers engelska modell.

Därför är också regeringens förslag om "bolagisering" av Teli i verkligheten en klar borgerlig politisk framgång. Vilka motiv har då regeringen för denna politik? Det förefaller som om man helt har accepterat de borgerliga argumenten i sak. Nu ansluter sig en utskottsmajoritet av socialdemokrater och borgerliga till bolagsformen. Om man bortser från "skäl" som att det är brådskande med bolagsbildningen, kan man bara finna ett enda motiv angivet, nämligen att "aktiebolagsformen synes vara den naturliga".

Därefter följer ett stycke i betänkandet där texten närmast uttrycker skepsis till bolagiseringen och där det talas om att "verksformen har visat sig väl förena funktionerna samhällsinflytande och kontroll med erforderlig självständighet och flexibilitet för en verksamhet". I ytterligare några meningar hyllas affärsverksformen så att läsaren nära nog skulle förvänta sig ett avslag på Telis bolagsbildning. Man använder ord som "uppluckring" av affärsverksformen, osv. Detta ger faktiskt intryck av en viss förvirring och tveksamhet. Sanningen är att ett affärsverk medger samhällsinflytande och kontroll på grund av att detta affärsverk, herr talman, lyder under offentlig rätt, medan ett bolag är ett privaträttsligt organ. Detta är en viktig fråga. Den av regeringen rekommenderade bolagsformen innebär alltså försämrade möjligheter till samhällskontroll och inflytande, dvs. om man så vill mindre av demokratisk påverkansmöjlighet än om det gällde verksformen.

Detta med styrning och samhällskontroll är ett avgörande element i hela

frågan. Här finns också en koppling till arbetarrörelsens ideologiska fundament. Det gäller den centrala frågan om samhällsinsyn och samhällsmålsättning för produktionen. Som bekant bedriver de borgerliga partierna en kampanj mot varje tanke på produktionens socialisering. Vi har gång på gång från vpk föreslagit utarbetandet av en verklig strategi och en smidigare statlig verksamhetsform som förenar verksamformens stabilitet med ökad samhällsinsyn och demokrati för de anställda. Det synes nu närmast vara så att socialdemokratis ledning och regeringen, i avsaknad av en sådan förnyelsens strategi, ofta hamnar i bolagsformen – naturligtvis vilt påhejade av de borgerliga och Svenska arbetsgivareföreningens ideologer, vilkas mål är att göra rent hus med alla sociala aspekter på produktionen och att privatisera offentliga verksamheter.

Det hör till saken att vissa verksamhetsledningar och direktörer, som inte ser längre än dit näsan räcker, inte sällan är måna om att slippa undan just samhällsinsyn och kontroll – ja, de gillar inte demokratin över huvud taget.

I betänkandet redovisas hur de anställdas organisationer upplever Telis bolagsbildning. Statsanställdas förbund, som jag själv tillhör, avvisar klart bolagiseringen, och Statstjänstemannaförbundet tillstyrker inte heller omorganisationen förrän, som man säger, de viktigaste frågorna i anställningsvillkoren blir tillfredsställande lösta.

Varför då detta motstånd och denna oro från organisationer som har 95 % av televerkets anställda i sina led? För att kunna svara på den frågan måste man analysera de verkliga, de omedelbara skälen för bolagsförslaget. Dessa skäl kan man finna i 1983 års utredning. Det rör sig först och främst om lönsamheten och kostnaderna för driften. Genom bolagsbildningen får de anställda sämre anställningstrygghet och sämre anställningsvillkor. Detta innebär sänkta kostnader och ökad lönsamhet för företaget – tror man tydligen på ledande håll. Ett annat argument är att Teli genom bolagsbildningen kan få gynnsammare villkor då det gäller t. ex. redovisning av moms och annan, som man kallar, finansiell belastning och därmed tjäna ca 40 milj. kr. per år.

För att börja med det sistnämnda, skattepolitiska, skälet måste det vara möjligt att rent formellt genom statliga beslut i detta avseende skapa samma villkor, dvs. jämlikhet mellan olika verksamhetsformer. Vad gäller anställningsvillkoren är det orimligt, som vi ser det, att en arbetarregering skall medverka till arbetsvillkorens försämring genom att manipulera med driftsformen! Jag vill citera en viktig mening i betänkandet:

”Löne- och anställningsvillkoren för dem som berörs av ombildningen är av naturliga skäl utomordentligt viktiga frågor.” Helt riktigt – men varför då inte före en omorganisation genom förhandlingar och överenskommelser garantera att de anställda inte drabbas av försämringar? Kan jag få svar på detta från utskottets talesman, som följer efter mig här i talarstolen? Jag tror också att de 95 % av de anställda tillhörande Statsanställdas förbund och Statstjänstemannaförbundet/Tele. som nu regeringen och utskottsmajoriteten bokstavligen ”sätter sig på”, vill få ett svar på den frågan. En följdfråga i sammanhanget är för övrigt: Hur kan socialdemokraterna hävda att det är demokrati att driva igenom ett beslut som så nära hör ihop med de anställdas vardag och villkor, mot den uttalade viljan hos organisationer som organise-

rar en så överväldigande majoritet av televerkets anställda?

Vi i vpk kan inte godta en sådan ordning och har i konsekvens härmed reserverat oss i reservation 4, som jag härmed yrkar bifall till. Om man följer denna frågas historia kan man inte komma ifrån att socialdemokraterna tillsammans med vpk kämpade för att hindra Telis bolagsbildning. Man kan inte heller komma ifrån att de anställda förespeglades att en valseger för arbetarsidan 1982 skulle innebära det borgerliga regeringsbeslutets undanröjande. Många socialdemokratiska telejobbare arbetade för en socialdemokratisk valseger med det argumentet på läpparna. Finns det då anledning att förvåna sig över den bitterhet och den besvikelse som kommer till uttryck från flertalet fackliga organisationers medlemmar och över att ord som svikna löften används? Ledande socialdemokrater har gång på gång lovat att försöka behålla Teli inom verksformen.

Det är inte bara industridivisionens nära 4 000 anställda som känner oro och fruktar för en bolagiseringsvåg av den modell som nu sköljer över konservativt styrda länder. Klart är att detta steg från regeringens sida försvagar såväl det politiska som det fackliga inflytandet, dvs. den allmänna insynen i televerksamheten.

Det minsta man kan säga om dessa åtgärdsförslag är att det skapas oro och produktionsstörningar ute på verkstäderna, en stämning och en situation som försämrar produktionsresultatet och arbetsglädjen. De socialdemokratiska ledamöter som vill uppträda med konsekvens och fasthet bör i dag lägga sin röst på reservation 4 av vpk. Det kommer att få betydelse också i eventuella förhandlingar, där de anställdas villkor kommer att prövas.

Anf. 29 BIRGER ROSQVIST (s):

Herr talman! I det här betänkandet från trafikutskottet behandlas inte mindre än 27 motioner med 48 yrkanden. Till betänkandet är tolv reservationer fogade och ett särskilt yttrande.

Televerket presenterar inriktning och omfattning av sin verksamhet samt investeringar i rullande treårsplan. Planen för 1986–1989 anger att mellan 5 och 6 miljarder kronor per år kommer att investeras i telenätet. Kapaciteten skall ökas, förslitna och föråldrade delar av befintligt nät skall ersättas. Kapacitetsökningen är nödvändig för att man skall kunna säkra acceptabel framkomlighet. Vi accepterar bara hög framkomlighet i Sverige. Som första land i världen får Sverige fr. o. m. 1987 ett sammanhängande digitalt nät.

Datakommunikationerna har ökat kraftigt och kommer att öka kraftigt också under de närmaste åren. Teletrafiken ökade med 7 % budgetåret 1984/85 – prognosen var 3 %.

Om ny teknik tas till vara på rätt sätt, kommer mångfalden nya och avancerade teletjänster att ge fördel för såväl företag som hushåll, och Sverige behåller sin ställning som föregångsland på teleområdet.

Utskottet tillstyrker den av televerket och i budgetpropositionen föreslagna omfattningen och inriktningen av investeringarna, som ökat betydligt i förhållande till tidigare gällande treårsplan.

I ett par motioner vill man från moderaternas håll höja investeringsramen med 400 resp. 500 milj. kr. utöver televerkets eget förslag. Man följer upp detta i en reservation och har då fastnat för alternativet 400 milj. kr.

Men redan det av televerket presenterade förslaget – att 5 551 milj. kr. investeras i telenätet och ytterligare 633 milj. kr. i abonnentanläggningar för 1987 – innebär en mycket optimistisk satsning. Brist på teleteknisk personal kan utgöra hinder och risk för att den ambitiösa målsättningen inte helt skall kunna bli verklighet. Dessutom innebär lånefinansiering med 400 milj. kr. en ytterligare belastning på det soliditetsmål som vi ålagt televerket. Moderaternas förslag avstyrks härmed av utskottet.

När det gäller televerkets servicemål och abonnentservice i övrigt anser utskottet det mycket angeläget att de svåraste framkomlighetsproblemen – som finns vissa tider och i vissa områden – löses. Genom den höjda investeringsvolymen kan detta bli möjligt.

Centerpartiet vill "plocka av" televerket ytterligare 300 milj. kr. genom inleverans till statsbudgeten. Man vill gå till väga på så sätt att televerkets statskapital skrivs upp så mycket att räntan till staten ökar med dessa 300 milj. kr. På motsvarande sätt räknar folkpartiet, fast man där nöjer sig med en uppskrivning som skulle betyda ökad inleverans med 200 milj. kr. Det blir så här när partier skall finansiera kostnadskrävande åtgärder på statsbudgeten och har svårt att finna finansieringsformer som inte skulle uppfattas som mindre publikt gångbara.

Men det är inte så svårt att finna och belysa nackdelar som sådana här förslag skulle dra med sig om de vann bifall. Förslagen skulle innebära försämrad likviditet och soliditet för verket. Men verket har ju ålagts en viss likviditets- och soliditetsgräns. Skall denna inte sänkas – och någon sänkning har ingen föreslagit – måste verket ta in mer pengar genom höjda taxor som drabbar teleabbonenterna. Vi skall inte påtvinga televerket sådana här för verket opåverkbara och oförutsedda åtgärder, som absolut inte skulle vara populära, bara för att centern och folkpartiet behöver några hundra miljoner för att täppa till håll som man gjort i statsbudgeten.

I flera borgerliga motioner har – som vi redan hört – föreslagits att televerkets uppgifter vad gäller provning och godkännande av utrustning, som är avsedd att anslutas till telenätet, skiljs ut från verket. Redan i proposition och riksdagsbeslut förra året anmäldes resp. antogs förslag om utredning vad gäller televerkets uppgifter om provning och godkännande av utrustning och material av det slag jag redan nämnt. En utredningsman arbetar nu med denna uppgift. År 1987 skall arbetet vara klart, och det bör rimligen leda till någon form av förslag. Vi brukar lugna oss tills förslag föreligger från en utredare. Frågan torde inte vara så enkel att det bara går att koppla bort televerket och lägga det hela på "fristående organ", som moderaterna, centern och folkpartiet föreslår. Därför avstyrker vi nu förslagen och avvaktar utredningsresultatet.

I motioner från folkpartiet och moderaterna återkommer, liksom tidigare år, kraven på att televerket inte skall syssla med tillverkande industri. Televerkets roll skall renodlas och i första hand bestå av att förvalta sitt nät. Annan verksamhet skall skiljas ut till separata bolag. Därefter är målet att sälja ut aktierna i bolagen. Det är vad motionerna syftar till.

Låt mig då upprepa vad vi från socialdemokratiskt håll anser i denna fråga. Vi håller inte alls med er folkpartister, moderater och centerpartister i er resonemang. Centern hade ju inga sådana här krav framförda motionsvägen.

Men nu är centern med igen och står också bakom den reservation som bygger på moderaternas och folkpartiets motioner.

På teleområdet är Sverige ett föregångsland. Vi vill att det skall vara så i fortsättningen också. Det finns stort kunnande i Sverige inom teletekniken. Nya idéer anammas beredvilligt. Det har vi glädje av. Vi skall ta till vara denna positiva attityd. Sedan gammalt har svensk teleutvecklings styrka varit samarbetet – men också konkurrensen – mellan f. d. L M Ericsson, numera Ericsson, och televerket.

Samarbetet har gjort gott och blivit fruktbart, mycket tack vare televerkets egen tillverkande industri. Utan egen tillverkning skulle motiven för televerkets insatser för utveckling tillsammans med Ericsson i Ellemtel och på egen hand inom verket kraftigt minska. Utan industriell styrka och kompetens i ett begränsat "telenätverk" skulle inte, av konkurrensskäl, ett sådant samarbete med *en* leverantör ha kunnat äga rum. Utländska leverantörer skulle då i väsentligt högre grad ha fått anlitas för att få till stånd den prispress som man själv nu kunnat utöva vid upphandling.

Det utvecklingsarbete som nu sker inom telekoncernen måste, för att effektivt medverka till ännu bättre telekommunikationer i landet, omfatta både nät och terminaler. Vi socialdemokrater vill starkt betona att vi även i fortsättningen vill se televerket som både tillverkare och användare. Kunskaper över ett vitt fält och verksamhet på bred front hos också nathållaren televerket är framgångens förutsättning. Vår egen erfarenhet i Sverige och vad som skett i världen i övrigt ger också ovedersägligt belägg för detta.

Nu vill man från moderat och folkpartistiskt håll ifrågasätta det forsknings- och utvecklingsarbete som televerket enligt tidigare riksdagsbeslut skall initiera. Detta skall ju ske med syfte att vidmakthålla och stärka Sveriges ledande ställning inom telekommunikationsområdet. Vi avvisar också härvidlag förslagen från moderaterna och folkpartiet.

I USA och Canada, som är framstående telekommunikationsländer, är tillverkning av komponenter till nät och terminaler nära knuten till nathållningen. Jag tror inte att ni kan komma med något exempel från något industriland där tillhandahållandet av nättjänster helt skilts från tillhandahållandet av utrustning som skall anslutas till nätet.

Ett bra telenät kan tillskapas när erfarenheter som vunnits inom terminalområdet kan utnyttjas vid nätets utformning. Några exempel: Det brittiska televerket är aktivt i konkurrensen på terminalområdet. I Norge är det televerket som äger de bolag som sysslar med konkurrensutsatt verksamhet. Det finns fler exempel.

Vi säger att det är nödvändigt att vårt svenska televerk får konkurrera med andra på terminalområdet. Det görs en särredovisning, och den tillämpas så att en tillräcklig garanti skall ges för att denna verksamhet inte skall subventioneras av övrig verksamhet. Men som vi sagt tidigare kan särredovisningen utvecklas ytterligare, och det arbetet pågår kontinuerligt.

Herr talman! Av vad jag nu sagt torde framgå att vi från socialdemokratiskt håll står fast vid en uppfattning som vi anser ha varit en starkt bidragande orsak till ett omfattande teletekniskt kunnande, ett gynnsamt kostnadsläge för telefonanvändning i Sverige och en mycket framstående

position i världen vad gäller telekommunikation. Men i anledning av borgerliga motioner om upphävande av televerkets monopol på växlar och höghastighetsmodem finns det mer att tillägga.

Det finns inget monopol i Sverige på att bygga telenät eller erbjuda teletjänster. Men televerket är helt dominerande. Televerket förvaltar statens telenät. Till detta ansluts terminaler av olika slag: telefoner, dataterminaler, telex och telefaxmaskiner m. m. Nätet skulle inte fungera om det inte fanns regler för vilken utrustning som får användas. Den som förvaltar nätet och ansvarar för det bör ha ett stort inflytande över reglerna. Vill någon säga emot mig i detta avseende?

Annan utrustning får anslutas till nätet, men televerket måste först godkänna. Detta är monopoliet.

Detta s. k. monopol har då förutom tekniska också sociala, regionalpolitiska och försvarspolitiska motiveringar. Televerket har ansvar inom dessa fält. Det ansvaret går utöver affärsrättsliga hänsyn. Vi betalar samma låga inträdesavgift när vi skall ha telefon i permanentbostäder, oavsett vad det kostar för televerket att dra långa – och underhålla långa – linjer. Är detta företagsekonomiskt? Nej, knappast. Men det praktiska monopoliet har bidragit till televerkets ekonomiska möjligheter att ta sådana här nödvändiga samhällshänsyn.

Det är den dominerande ställningen för televerket inom hela telekommunikationsområdet som är en förutsättning för att den utjämnande taxestrukturen för de grundläggande teletjänsterna skall kunna upprätthållas. Därför yrkar vi socialdemokrater bestämt avslag på de borgerliga motionerna om avmonopolisering.

Centern, som i sin motion "vill understryka vikten av att televerkets tjänster på lika villkor står till förfogande över hela landet", är ändå med som undertecknare av reservationen, där moderater och folkpartister är ute efter en annan tingens ordning.

Som framgick av Olle Grahn's anförande har folkpartiet försökt komma med ett nytt grepp i år i anslutning till televerk och telenät. Det gäller vad motionärerna kallar bredbandstjänster och bredbandsnät. Motionärerna anser att det nogga bör övervägas i vilken takt sådana närfunktioner skall byggas ut, därför att de är så investeringskrävande. Dessutom skall bredbandsnätet byggas ut och utnyttjas i konkurrens. Vi har i utskottet frågat oss vad folkpartiet menar med bredbandstjänst och bredbandsnät. Men det har vi inte fått veta. Jag tvivlar på att motionärerna själva vet det. Jag är nästan säker på att de i varje fall vid motionskrivningen inte visste det och inte heller vid utskottsbehandlingen. Där avstyrktes motionen. Men nu dyker den upp i reservation 10. Där föreslås följande, och då citerar jag hela innehållet i reservationen: "Utskottet delar motionärernas uppfattning och tillstyrker motionsyrkandet." Det förslaget har Olle Grahn här yrkat bifall till. Vad är det för uppfattning som utskottet föreslås dela?

I ett par centermotioner ställs vissa krav om enhetstaxa för datakommunikationstjänster för hela landet. I Norrlands inland – närmare bestämt än så är det inte – kräver man att en nolltaxa skall tillämpas. Nu gäller redan en enhetlig svensk taxa för televerkets datakommunikationstjänst. Men det hjälper inte – en reservation har det blivit i alla fall i vilken man angående

enhetstaxa kräver det som redan finns.

Detta med nolltaxa skulle ju innebära gratis- eller utan-kostnad-taxa. Det förslaget avstyrker utskottet. Ett affärsdrivande verks tjänster bör inte tillhandahållas utan kostnad.

Herr talman! Slutligen skall jag ägna en stund åt ett viktigt avsnitt i detta betänkande om telefrågor. Det gäller televerkets industriverksamhet. Industriverksamheten har hittills bedrivits i både verksform och bolagsform, nämligen i Teli och i Teleindustrier AB med dotterbolag. I budgetpropositionen föreslås nu att verksamheten blir enhetlig, och det sägs att aktiebolagsformen är den naturliga, eftersom det rör sig om en affärsverksamhet, som i ökande grad bedrivs under marknadsmässiga villkor och med rent företagsekonomisk inriktning. Ombildning till bolag skall gälla från den 1 januari 1987.

Denna fråga har legat på riksdagens bord vid ett flertal tidigare tillfällen. Den har dock inte avgjorts. Ytterligare utredningar har skett. Återigen har bolagsbildning aktualiserats, men frågans definitiva avgörande har på nytt flyttats fram i tiden. I samband med behandlingen av propositionen om vissa telefrågor för ett år sedan beslöts att ställning skulle tas senast i budgetpropositionen i januari 1986.

Utskottet anser att frågan om slutligt beslut om Telis verksamhetsform nu bör komma till en lösning. Utskottet ansluter sig också till förslaget om enhetlig form för industriverksamheten och att aktiebolagsformen synes vara den naturliga.

Personal som berörs anser inte att bolagsformen är lämplig. Man menar att Teli skall – även fortsättningsvis – vara en del av affärsverket och inte brytas ut. Oron bland Statsanställdas förbunds medlemmar är stor inför ombildandet av Teli till bolag. SF ställer inte heller upp utan villkor. Men ett Teli kvar i affärsverksform vore långt ifrån problemfritt. Telis verksamhet i framtiden bör byggas på ett tillväxtalternativ. Det betyder mycket för televerkskoncernens slagkraft att förutsättningar skapas så att Teli kan fortsätta att spela sin roll inom det traditionella monopolområdet och samtidigt vidareutveckla ställningen som leverantör på det konkurrensutsatta området. Telis strategiska roll i televerkskoncernen när det gäller anskaffning av produkter och utrustning är att säkerställa konkurrensen, att säkra försörjningen av viktiga produkter, att via licenstillverkning vara alternativ leverantör, att tillföra televerket tekniskt kunnande – know-how – och att säkra leverantörsberoendet i övrigt.

Ett fortsatt aktivt tekniskt utvecklingsarbete inom televerkskoncernen förutsätter emellertid också ett konkurrenskraftigt Teli som produktionsresurs. Det behöver vidare skapas en smidig och snabbt fungerande organisation både internt och visavi kunder och samarbetsparter. Bolagsformen medger det på ett helt annat sätt. En övergång till bolag innebär också ekonomiska fördelar och större frihet vad avser beslut och satsningar. Man blir mer jämställd med konkurrenter, vilka alla finns i bolagsform.

Företagsledning och personalorganisation delar ansvaret för att Teli är konkurrenskraftigt jämfört med övrig svensk industri. Men det är också nödvändigt att företagsledning och personalorganisationer arbetar gemensamt i positiv anda.

Vi har ytterligare en utförlig skrivning i utskottsbetänkandet med vilken vi även i detta avsnitt vill markera en oförändrad principiell syn på telepolitiken och på bolagisering av affärsverksdelar. Vi säger att affärsverksformen utgör den organisatoriska grunden för samhällets insatser på en rad tunga infrastrukturområden. Denna verksamhetsform har visat sig väl förena funktionerna samhällsinflytande och kontroll med erforderlig självständighet och flexibilitet för en verksamhet. Ställningstagandet för att överföra Teli till bolagsform innebär dock icke att utskottet förordar någon allmän uppluckring av affärsverksformen. Utskottet vill betona att en förändring av Telis verksamhetsform inte förändrar dess roll i telepolitiken. Televerkets egen tillverkning och dess produktionskunnande har stor betydelse och är en nationell tillgång. Samspelet mellan forskning och utveckling, televerkets driftsverksamhet och den egna industriella verksamheten bör fortsätta som hittills och utvecklas. Dess värde för den svenska telepolitiken och därmed ytterst för konsumenterna är odiskutabelt. Vi har ansett det angeläget att i avsnittet om televerkets verksamhetsform särskilt betona detta.

Vad sedan gäller anställningsvillkor m. m. för berörd personal poängterar utskottet att de frågorna i sammanhanget är utomordentligt viktiga. I första hand är det emellertid förhandlingsfrågor som berörda parter har att ta ställning till. Utskottet förutsätter att vederbörlig hänsyn tas till de anställdas intressen. Utskottets borgerliga ledamöter har dock inte ställt upp på den skrivning jag här redogjort för.

Herr talman! Jag yrkar bifall till hemställan på samtliga punkter i trafikutskottets betänkande 16.

Anf. 30 PER STENMARCK (m) replik:

Herr talman! Vi moderater har föreslagit att televerket skall inrikta sin verksamhet på att upprätthålla ett så bra telenät som det över huvud taget är möjligt. Jag tror att även Birger Rosqvist är väl medveten om att det har framförts åtskillig kritik mot att det inte har fungerat speciellt bra. Därför har vi sagt att det är angeläget att investeringsvolymen blir större än vad regeringen föreslår. Vi har nämnt siffran 400 milj. kr. per år under de närmaste två budgetåren, och vi har anvisat två vägar för att nå detta mål. Antingen lånar televerket upp pengarna på den öppna marknaden precis som vilket annat företag som helst, eller också tar man av det egna kapitalet. Det är bara att välja det alternativ man själv tycker är bäst. Därmed bör framkomligheten kunna öka i de delar av landet där den absolut har eftersatts och nå en godtagbar standard.

Vad är det som säger, Birger Rosqvist, att just de investeringar som regeringen har föreslagit och som socialdemokraterna i utskottet har ställt sig bakom kommer att lösa alla problem?

Så till frågan om godkännandefunktionen, som i dag ligger hos televerket. Man kan vid en ytlig betraktelse tycka att skillnaden är liten mellan majoritetens skrivning och skrivningen i den gemensamma borgerliga reservationen. Det är principiellt viktigt att televerket inte både självt producerar och samtidigt godkänner vad andra tillverkar – det skall en utomstående instans göra. Härvidlag visar inte socialdemokraterna någon viljeytring, utan de hänvisar bara till en utredning.

Jag vill ställa frågan: Är socialdemokraterna här genom sin talesman beredda att uttala som sitt partis mening att godkännandefunktionen bör förläggas utanför televerket? Vilka är de sakliga skälen för att låta samma företag både tillverka egna produkter och godkänna andras?

Till slut några ord om televerkets monopol på abonnentväxlar och höghastighetsmodem. Fortsatt monopol på telekommunikationer riskerar att innebära att informationssystemet anpassas efter monopolets egna villkor och inte efter konsumentens eller näringslivets villkor. Det finns risk för att man därmed missar den utveckling som mångfald och konkurrens kan ge och att man därmed hamnar på efterkälken. Monopol föder ofta en dyrbar utveckling, vilket vi känner till.

Låt mig avslutningsvis ställa frågan: På vilket sätt anser socialdemokraterna att televerkets monopol i dag gynnar konsumenterna?

Anf. 31 OLLE GRAHN (fp) replik:

Herr talman! Birger Rosqvist raljerade över folkpartiets motion och kunskaperna hos företrädarna för folkpartiet i utskottet. Jag tackar för komplimangen och ber att få återgälda den med att säga att jag har samma uppfattning om utskottsmajoritetens företrädare i detta fall. Det är naturligtvis fråga om tekniker som vi inte känner till i detalj, men jag är övertygad om att vi i sak har fört fram de rätta synpunkterna.

Herr talman! Kritiken mot televerket under senare år har många gånger gällt servicen till allmänheten och kapaciteten. Jag förstod av Birger Rosqvists anförande att vi har samma uppfattning i den frågan, nämligen att televerket bör sätta in resurser så att man verkligen ger en god service och håller en hög kvalitet på tjänsterna gentemot allmänheten.

Däremot är vi inte överens om televerkets kapacitetsutbyggnad på andra områden, där bara ett monopol kan använda sin ställning för att bygga ut verksamhet, service och funktioner som i dag inte behövs. Televerket behöver inte inom rimlig tid bygga ut i den takt som nu sker. På den punkten är vi absolut inte överens i utskottet, och därför har vi reserverat oss.

Anf. 32 RUNE THORÉN (c) replik:

Herr talman! Vi har inte från centerns sida föreslagit att televerket skall stå för kostnaderna för en nolltaxa. Vi föreslår i reservation 11 att en nolltaxa bör prövas i inre Norrland. Självfallet är detta ett led i regionalpolitiken, och därför skall regionalpolitiska medel användas. Det är litet svårt att förstå att Birger Rosqvist är emot detta.

Detta förslag är inte någon nyhet – enligt uppgift finns systemet med nolltaxa redan i Gällivare, och det är bara att pröva det även i andra områden. Som jag inledningsvis framhöll, tycker centern inte att någon möda skall sparas för att förbättra regionalpolitiken. Jag vill än en gång understryka att det är viktigt att vi inte gömmer oss vare sig bakom några bolag eller bakom några affärsdrivande verk genom att säga att de inte kan användas i detta syfte. Självfallet skall medel ställas till förfogande, och det är vi i centerpartiet beredda att verka för.

Anf. 33 SVEN HENRICSSON (vpk) replik:

Herr talman! Jag noterar i samband med Birger Rosqvists anförande att det råder en stor enighet mellan de borgerliga och socialdemokraterna. De borgerliga är belåtna nu, för de har fått sina intentioner förverkligade.

Det står i betänkandet:

”Affärsverksformen utgör den organisatoriska grunden för samhällets insatser på en rad tunga infrastrukturområden. Denna verksamhetsform har visat sig väl förena funktionerna samhällsinflytande och kontroll med erforderlig självständighet och flexibilitet för en verksamhet.”

Men varför i Herrans namn, när affärsverksformen är så bra, skall man ge sig ut på den äventyrliga stråt som det innebär att överföra Teli till bolagsform?

Sedan talade Birger Rosqvist om att det är viktigt med kontakt mellan televerket och Teli, som är verkstadsaktiviteten. Men den kontakten kan ju försvagas genom att Teli nu kommer att stå på egna ben och bli fritt. Man kan operera fritt på marknaden. Länken mellan televerket och Teli har alltså försvagats. *Det är inte bra.*

Dessutom har jag några frågor: Varför inte förhandla om villkoren för de anställda innan man föreslår denna ändring? Varför inte förhandla före och se till att de anställda inte blir lidande? Varför går man i en så viktig fråga rakt emot de organisationer som inom sina led har 95 % av de anställda?

Anf. 34 BIRGER ROSQVIST (s) replik:

Herr talman! Per Stenmarck nämnde inriktningen på ett väl fungerande telenät och påtalade att televerket inte fungerade väl. Därför ville man anslå ytterligare medel. Jag sade redan i mitt anförande att man anstränger personalresurserna till det yttersta och att man är tveksam till huruvida man verkligen har kapacitet att utnyttja de pengar som nu anslås i bl. a. budgetpropositionen. Det förvånar mig litet att Per Stenmarck har de funderingar han ger till känna. Man skall väl inte ge mer pengar än någon säger sig över huvud taget kunna använda på ett vettigt sätt. Det är meningen att televerket skall bygga ut samt komplettera och göra servicen ännu bättre så fort det möjligtvis går. Och penningbrist är det nog inte i det här fallet, utan det är personalbrist det hänger på.

Per Stenmarck säger att monopol aldrig leder till lägre kostnader. Han frågar om vi har haft någon nytta av monopolet. Jag ägnade en stor del av mitt huvudanförande åt att tala om detta. Vi har haft en stor nytta av monopolet. Vi har ett televerk i Sverige som kan ge oss tjänster som är prismässigt bland de lägsta i världen. Vi har också mycket god service i vårt nät. Men vi har också höga pretentioner, Per Stenmarck. Våra pretentioner är kanske litet högre än vad televerket har kunnat leva upp till. Efterfrågan på televerkets tjänster steg med 7 % förra året. Man hade räknat med 3 % och det var ingen som sade emot det. Det är klart att det då blir någon form av växtvärk. Men alla satsningar görs för att komma till rätta med det problemet.

Olle Grahn sade också att man inom vissa områden bygger ut servicen onödigt mycket. Han sade att det gäller tjänster som inte är efterfrågade, men man bygger ut i alla fall. Jag vill säga att man bygger ut efter behov och

efterfrågan. Hinner man inte med där kommer just den kritik som Per Stenmarck framför.

Det är inte televerket som skall stå för kostnaden för nolltaxan, Rune Thorén. Vi är tydligen ense om det. Men ni krävde att televerket skulle serva med nolltaxa. Det är inte televerkets uppgift som affärsdrivande verk att göra på det sättet.

Anf. 35 PER STENMARCK (m) replik:

Herr talman! Låt mig till Birger Rosqvist säga att om televerket klarar sig på de anslag som regeringen skjuter till är det naturligtvis bra. Gör man det inte tror jag att det kan vara bra att ha riksdagen i ryggen, med rätt att investera mer. Det kan man få genom att bifalla den moderata reservationen i denna del. Vi tycker bara att det är orättvist att kritisera televerket för brister i telenätet utan att samtidigt ge möjlighet till ytterligare investeringar.

Låt mig fråga Birger Rosqvist: Anser socialdemokraterna att vi med säkerhet kommer till rätta med de brister i nätet som i dag finns om vi gör de investeringar som regeringen föreslår? Kommer vi att lösa kommunikationsministrarnas problem när han själv pekar på – jag citerar än en gång – ”en besvärande försämring av framkomligheten på sina håll vid vissa tider”? Håller inte Birger Rosqvist med om att just handhavandet av telenätet är televerkets mest naturliga uppgift och att nödvändiga investeringar kanske trots allt ändå inte har gjorts?

När det sedan gäller monopol situationen är det i dag så att varje växel som installeras och som inte kan anpassas fullständigt efter användarnas krav ger en merkostnad. Det gäller inte bara för privata företag utan det gäller för sjukhus, skolor, myndigheter och andra. Alla förlorar på detta. Därför kan man med stor säkerhet säga att televerket så småningom kommer att tvingas att släppa sina monopol, både på abonnentväxlar och på modem. Man kommer inte att kunna stå emot den tekniska utvecklingens krav.

Låt mig slutligen ställa frågan: Vad har socialdemokraterna egentligen emot att vi får en lika positiv utveckling i Sverige när det gäller telekommunikationer som man har haft i så många andra länder?

Anf. 36 SVEN HENRICSSON (vpk) replik:

Herr talman! Birger Rosqvist säger att televerket i Sverige är bra, och om det råder inte några delade meningar. Det finns många vittnesmål om att televerket i Sverige fungerar på ett sätt som är föredömligt jämfört med förhållandena i många andra länder.

Men det är en annan sak som man har förbisett, Birger Rosqvist, och det är att televerket under årens lopp har fått nya, smidigare verksamhetsformer, t. ex. när det gäller finansiering, som gör att man på ett nytt och mera anpassat sätt har kunnat operera på marknaden. Detta gör att televerket inte längre är det gamla stereotypa, byråkratiska verk som vi vände oss vid att det var för 20 år sedan. Man hade kunnat gå vidare på den vägen i stället för att ”bolagisera” Teli, man hade kunnat gå vidare på vägen att skapa verksamhetsformer som förenar trygghet och fasthet i anställningen med ett smidigt anpassande till den verksamhet som televerket har att utveckla.

Anf. 37 BIRGER ROSQVIST (s) replik:

Herr talman! Än en gång: Det är personella resurser som lägger hinder i vägen här, Per Stenmarck. Jag kan nämna att det går att lösa frågan på annat sätt än genom att bygga ut nätet. Det går också att göra omfördelningar. Jag har ett meddelande här från televerket, där man säger att man för Stockholms del lider av växtvärk. Stora delar av den ökning som skett av data- och teletrafiken belastar just Stockholm. Stockholm har blivit en onödigt stor knutpunkt. Därför kommer man under 1988 och 1989 att flytta all utlandstrafik som nu går över Stockholm till andra städer. Den kommer att gå över Göteborg och Malmö. Man får alltså vidta sådana åtgärder för att komma till rätta med problemen. Det kostar inte så stora pengar som Stenmarck talar om, utan man kan genom omorganisation tjäna en del.

Jag tror, Sven Henricsson, att vi får försöka se litet kallare och lugnare på detta med bolagsbildningen. Sven Henricsson har nämnt siffrorna 90 och 95 % här. Jag skulle också kunna nämna sådana siffror. 90–95 % av den industriella verksamheten i Sverige bedrivs inom bolag, och lika många företag procentuellt sett arbetar på det sättet. Jag tror inte att konsekvenserna kommer att bli så ödesdigra som Sven Henricsson vill göra gällande. Ett gott samarbete och ett gemensamt agerande från de anställdas organisationer och från verken, med målsättningen att skapa en slagkraftig organisation, bör föra med sig att man kan behålla den industriella verksamheten i televerkets ägo och behålla det integrerade samarbete som tidigare har funnits. Det är bra om vi kan slå fast att detta skall fortgå. Men televerkets industrier behöver också gå ut på den allmänna marknaden, kanske även på exportmarknaden, för att klara sysselsättning och jobb. Det är en av anledningarna till bolagsbildningen. Man får alltså också en helt annan marknad att arbeta på. Jag tror som sagt att det också skall kunna accepteras när känslorna lugnat ner sig.

Anf. 38 KURT HUGOSSON (s):

Herr talman! Jag skall i mitt inlägg, som jag skall försöka göra så kort som möjligt, uppehålla mig enbart vid frågan om ombildningen av Teli till bolag.

Som framgått av debatten här tidigare har den frågan varit föremål för diskussion under ett flertal år, och man har i årets budgetproposition ansett att frågan måste bringas till en lösning.

Sven Henricsson har gjort gällande att förslaget i budgetpropositionen skulle vara en klar borgerlig framgång, att vi från socialdemokratisk sida till fullo har accepterat de borgerligas argumentation och att ställningstagandet skulle vara ett svek mot de anställda och innebära att vi sviker våra löften. Det är riktigt att socialdemokratin och Statsanställdas förbund har olika uppfattningar just när det gäller bolagsbildningen. Men jag vill på det bestämdaste förneka att det ställningstagande som görs i årets budgetproposition skulle vara en följd av någon borgerlig påverkan eller att det skulle vara ett uttryck för något svek.

När man från borgerligt håll lade fram förslag om en bolagsbildning motionerade vi socialdemokrater mot detta – det är riktigt. Jag vill, herr talman, citera vad socialdemokraterna skrev i motion 1981/82:1890:

”Om en bolagsbildning skall bli framgångsrik måste förberedelserna vara

mycket noggranna. En eventuell ombildning måste ske i konstruktivt samarbete mellan Telis ledning och företrädare för Telis personalorganisationer.

I det läge som förberedelserna för omorganisationen nu befinner sig finns enligt vår mening ingen som helst grund för riksdagen att fatta ett beslut att bolagsbildningen skall ske den 1 juli 1983. Ett omfattande utrednings-, utvecklings- och förhandlingsarbete förestår om Teli skall ges en chans att utvecklas till ett modernt och konkurrenskraftigt elektronikbolag. Vi yrkar därför avslag på regeringens förslag att riksdagen nu skall lägga fast ett datum för bolagsbildningen."

Denna motion följde socialdemokraterna upp med en reservation. I den reservationen slog vi också fast att vi inte ansåg att det "nu finns någon grund för riksdagen att fatta beslut om att bolagsbildningen skall ske den 1 juli 1983". Vi avstyrkte därför förslaget.

Sven Henricsson sade vidare att vi i valrörelsen 1982 skulle ha förespeglat de statsanställda att vi, därest socialdemokratin återkom i regeringsställning, för all framtid skulle avskrika tanken på bolagsbildning. Jag vill, för att rätta Sven Henricsson även på den punkten, citera ett brev som den socialdemokratiska partistyrelsen i augusti 1982 tillställde Statsanställdas förbund. I detta brev kan man läsa följande:

"Det viktiga för Teli är som vi ser det att enheten ges förutsättningar att av egen kraft verka på marknaden. Därför behöver en rad funktioner förnyas, bl a organisation, produktutveckling och marknadsföring. Först sedan detta skett finns förutsättningar att ta upp diskussioner om en förändring av företagsformen.

Vi är inte principiella motståndare till bolagsformen, men företaget måste ges goda arbetsförutsättningar om vi skall acceptera en ombildning av Teli till bolag." Det var det budskap som de statsanställda fick inför valrörelsen 1982.

När vi sedan återfick regeringsmakten hösten 1982, rev vi upp beslutet om att bolagsbildningen skulle träda i kraft den 1 juli 1983. Som sagts tidigare i denna debatt har frågan därefter varit föremål för diskussioner vid ett flertal tillfällen här i kammaren.

På den förutvarande socialdemokratiska kommunikationsministerns förslag tillsattes en särskild utredningsman som undersökte vilken organisatorisk form som i framtiden skulle gälla för televerkets industridivision. Denna utredningsman konstaterade att formen av bolag sannolikt skulle vara den bästa.

Efter detta träffades en överenskommelse mellan Statsanställdas förbund, Metallindustriarbetareförbundet och ledningen för Teli om att man skulle ta upp förnyade överläggningar. Därför kom det i förra årets proposition att sägas att slutgiltigt ställning till organisationsformen skulle tas i den budgetproposition som presenterades i januari 1986.

Det har alltså skett den här typen av överläggningar mellan ledningen för Teli och Statsanställdas förbund. Parterna har kommit överens om vissa nödvändiga förändringar i förutsättningarna för Telis verksamhet. Man har bl. a. konstaterat att Teli måste kunna använda överskottsmedel för att utveckla nya produkter avsedda för en marknad både inom och utom televerket. Reglerna rörande särkostnadsredovisning och Telis konkurrens-

utsatta produkter måste vara anpassade till dessa förutsättningar.

Vidare måste Teli enligt parterna kunna använda prispolitiken som ett vapen i marknadsföringen av dess produkter och även på annat sätt jämföras med ett industriföretag, utan hinder i form av särkostnadsredovisning och offentlighetsprincipen. Vid utformningen av regler och förordningar avsedda för myndigheten måste hänsyn tas till industrins speciella villkor. Parterna är också överens om att de nuvarande reglerna för mervärdesbeskattning bör ses över.

På en punkt har det emellertid förelegat olika uppfattningar. Det gäller vilka förändringar som krävs för att man skall vara framgångsrik i framtiden. Statsanställdas förbund har inte varit enigt med televerkets ledning om att den snabbaste vägen för att uppnå detta är att genomföra ombildning till bolag.

Det ställningstagande som nu har gjorts från socialdemokratiskt håll grundar sig naturligtvis inte på att man ser det som ett mål i sig att ha en annan uppfattning än de fackliga organisationerna. Att vi har kommit fram till detta beslut beror ju på att vi anser att bolagsformen är den organisatoriskt sett bästa formen för Telis och därmed de anställdas framtid.

Herr talman! Jag skall inte upprepa vad utskottets talesman Birger Rosqvist tidigare här har sagt om utskottets skrivning. Men låt mig kraftigt få understryka att en ombildning av Teli till bolag på intet sätt skall förändra telekoncernens verksamhet. Vi skall ha en sammanhållen telekoncern i framtiden. Det har varit av utomordentligt stor fördel för svensk telepolitik att vi har kunnat ha ett sammanhållet televerk, med både industriell och övrig verksamhet. Det skall vi fortsätta med. Att den organisatoriska formen för den industriella verksamheten blir bolag medför på intet sätt några förändringar på denna punkt.

Det har också uttryckts oro från de anställdas sida över att en ombildning från affärsverk till bolag skulle försämra och i grunden förändra löne- och anställningsvillkor. Vi har i utskottets skrivning sagt att löne- och anställningsvillkor för dem som berörs av ombildningen naturligtvis är utomordentligt viktiga frågor. Det är emellertid i första hand förhandlingsfrågor, som parterna har att ta ställning till, och vi säger: "Utskottet förutsätter dock att vederbörlig hänsyn tas till de anställdas intressen."

Låt mig som utskottets ordförande understryka att utskottet naturligtvis förutsätter att televerkets ledning och televerkets styrelse uppmärksammar vad utskottet här uttalar och att en ombildning från affärsverk till bolag icke är motiverad med att de anställdas löne- och anställningsvillkor skall i grunden försämrats eller förändras. Jag vill klart understryka att detta är en uppmaning från utskottet att se till att villkoren för de anställda beaktas i det förhandlingsarbete som nu kommer att följa efter det att riksdagen har fattat sitt beslut.

Herr talman! Jag vill uttrycka förhoppningen att den oro som finns på de berörda orterna och bland personalen snabbt skall kunna skingras och att det beslut som riksdagen inom en stund kommer att fatta kommer att vara till fördel för Teli och dess framtid och därmed för de anställda.

Vi har från socialdemokratin endast en målsättning, nämligen att skapa ett bra och starkt televerk här i landet, att fortsätta att driva en framgångsrik

telepolitik. Därför är det viktigt att den industriella verksamheten, som nu kommer att fortsätta i bolagsform inom televerket, skall visa sig vara framgångsrik och att Teli därmed också i ökad utsträckning skall kunna klara konkurrensen och i ökad utsträckning kunna sälja sina produkter på den internationella marknaden. Det är i den förhoppningen som en bred majoritet står bakom beslutet i trafikutskottet.

Anf. 39 SVEN HENRICSSON (vpk) replik:

Herr talman! Utskottets ordförande gör gällande att det inte är borgerlig påverkan som har resulterat i förslaget om Telis bolagisering. Men det stående temat från borgerligt håll har ju under en längre tid varit just attackerna mot den offentliga sektorn. Det är ju detta som valpropagandan och andra kampanjer har handlat om!

De borgerliga har stått på den ena sidan och sagt att den offentliga sektorn måste attackeras för att bli mera "privatinriktad", att verksamheter måste övertas av privata intressen, osv. På den andra sidan har förhoppningsvis arbetarrörelsen stått och sagt: Vi slår vakt om den offentliga sektorn.

Jag menar att detta måste vi komma ihåg i det här sammanhanget: Varför har inte regeringen och utskottsmajoriteten, som det stod i den socialdemokratiska motionen, respekterat personalorganisationernas synpunkter i samband med förslaget att ombilda Teli till bolag? Det stod ju i den ursprungliga motionen att man skulle se till att personalorganisationerna fick vara med och säga hur det skall vara.

Men det gick inte till så. Organisationer som i sina medlemsled har 95 % av de berörda är emot bolagsbildningen. Hur skall vi kunna försvara, herr utskottsordförande, att man har gått emot personalorganisationerna, när man tidigare har sagt att man skall försöka beakta vad de tycker?

Det är också märkligt att de anställda går in i löne- och anställningsförhållanden som de inte känner till. Före det beslut som riksdagen nu kommer att fatta borde de berörda parterna ha varit sams om vilka löne- och anställningsvillkor som skall gälla.

Anf. 40 KURT HUGOSSON (s) replik:

Herr talman! Sven Henricsson påminner om att de borgerliga partierna har gjort en mängd attacker mot den offentliga sektorn – vilket jag på intet sätt vill förneka – och gör gällande att det här ställningstagandet när det gäller ombildning av Teli till bolag skulle ligga i linje med deras strävanden. Då måste Sven Henricsson ha lyssnat väldigt illa till Birger Rosqvists inlägg här tidigare, där han med kraft tillbakavisade attackerna mot televerket från de borgerliga partierna.

Jag sade nyss i talarstolen att för socialdemokratin är det viktigt att slå vakt om en sammanhållen telekoncern och fortsätta den framgångsrika telepolitiken i vårt land. Att vi gör om den organisatoriska formen inom ramen för telekoncernen innebär ju icke att vi minskar den offentliga sektorn.

Jag vill klart understryka i debatten i dag att detta att Teli ombildas till ett bolag på intet sätt innebär att vi från socialdemokratins sida accepterar någon form av privatisering. Telibolaget skall vara kvar inom telekoncernen som ett av televerket helägt bolag. Det skall alltså vara en integrerad del av

televerket och därmed en del av den offentliga sektorn.

Jag skall gärna medge att beslutet hade varit lättare att ta, om vi hade kunnat vara helt överens med de anställdas organisationer i den här frågan. Som jag redovisade i mitt inlägg nyss har man i väldigt stor utsträckning samma grundsyn som vi på de förändringar som måste vidtas inom telekoncernen. Den enda punkt man skiljer sig på är frågan bolag eller icke bolag. Här har vi olyckligtvis inte kunnat komma överens. Vi har fört diskussionerna under flera år, men för Telis framtid måste nu ett beslut tas, och då har vi kommit fram till att bolagsbildning är det bästa.

Anf. 41 SVEN HENRICSSON (vpk) replik:

Herr talman! För sex år sedan gick den socialdemokratiska riksdagsminoriteten – för det var en minoritet då – bestämt emot Ulf Adelsonhs förslag om bolagsbildning. Sedan dess har ledande socialdemokrater gång på gång i olika sammanhang lovat att behålla Teli inom verksformen, och nästan alla partidistrikt i landet – det har jag undersökt, så det vet jag – har ställt upp på den linjen. Dessutom finns det massor av kvinnodistrikt och kvinnoklubbar – det är många kvinnor som jobbar inom Teli och känner särskilt varmt för det – som har krävt att verksformen skall behållas.

Det är inte att undra på, Kurt Hugosson, att ord som svek kommer till användning. Och det är inte bara ett svek när man gör så här mot de anställda, utan det är ett svek mot den trovärdighet vi är i behov av att arbetarrörelsen har.

Anf. 42 KURT HUGOSSON (s) replik:

Herr talman! En mycket kort kommentar: Jag vill uppmana Sven Henricsson att läsa debattprotokollet i morgon, för då föreligger det och då har kanske också känslorna svalnat något. I mitt anförande läste jag nämligen in i riksdagens protokoll vad som från socialdemokraternas sida har sagts i motioner och i reservationer och vad den socialdemokratiska partistyrelsen har skrivit till Statsanställdas förbund i augusti 1982. Av det som har sagts i riksdagen i form av motioner och reservationer och i skrivelsen till Statsanställdas förbund framgår entydigt och klart att socialdemokratin icke är någon principiell motståndare till en bolagsbildning av Teli, *men* att ett genomförande av en bolagsbildning kan äga rum först när tiden är mogen för detta. Vi har ansett att ett definitivt beslut måste fattas nu.

Jag vill än en gång, herr talman, understryka att det är min förhoppning att detta beslut skall vara till gagn för och betyda en ljus och framgångsrik tid för Telikoncernen.

Anf. 43 BO HAMMAR (vpk):

Herr talman!

Men intet hejdar nog
ändå
de televisionärer
som vill va med och titta
på
och prata när ni klär er.

Först sänder man ett år,
på prov.
Sen tar det aldrig slut.
Så skapas ännu ett behov
som inte fanns förut.

Så skaldade för ett tiotal år sedan Tage Danielsson apropå det ökade TV-utbudet, enkannerligen de nya TV-sändningarna på morgnarna. Nu gäller det mycket mer. Dag och natt skall vi överösas av torftiga satellitsändningar. Behov som inte finns skall skapas. Drivande kraft är televerket.

Kraftiga nedskärningar på kulturens område är på gång runt om i landet. I Stockholm skall en lång rad bibliotek stängas som vi hade råd att driva på 1950- och 1960-talen, när vår bruttonationalprodukt var mycket lägre än i dag, då den offentliga fattigdomen sägs kräva drastiska åtstramningsåtgärder. Men televerket saknar inte pengar och driver på egen hand kulturpolitik – eller kanske man hellre skall säga okulturpolitik.

Miljarder kronor plöjs ner i kabelnät. Tiotals miljoner satsas av statliga televerket i en aggressiv marknadsföring genom helsidesannonser i våra dagstidningar för satellit-TV, medan framstående kulturella produktioner inte har råd med mer än mikroskopiska millimeterannonser för sin verksamhet.

Denna enorma snedvridning av vårt kulturliv får äga rum utan att några demokratiskt valda organ har möjlighet att styra verksamheten. Och här i riksdagen får vi diskutera frågan genom ett betänkande från trafikutskottet.

Herr talman! Jag har största respekt för trafikutskottets värderade ledamöter som säkert också har ett levande kulturintresse. Men nog är det egendomligt att vi diskuterar en fullständigt central kulturpolitisk fråga, kanske den viktigaste, som om den vore en trafikpolitisk eller teleteknisk fråga.

Televerkets uppgift är att se till att vi kan ringa till varandra. Det är den allmänna meningen om televerket. Ingen demokratisk instans har bestämt att televerket skall fixa så att svenska folket tittar på utländsk TV i stället för svensk. Inget demokratiskt beslut har fattats om att televerket skall marknadsföra reklam-TV och lansera kanaler som Sky Channel, Screen Sport, TV 5, Premiere, Childrens Channel, Lifestyle Channel och mycket annat. Det går förstås inte heller att hitta något demokratiskt fattat beslut om att televerket skall bjuda våra barn och ungdomar på amerikansk skräpkultur.

Herr talman! Parentetiskt vill jag gärna passa på tillfället att uttrycka min stora olust över att vår intern-TV här i den svenska riksdagen pumpar ut amerikanska nyhetssändningar när plenum inte pågår. Initiativet lär ha kommit från det parti som brukar vifta allra ihärdigast med den svenska fanan på sina kongresser och andra arrangemang. Utländska besökare måste gnugga sig i ögonen och undra om de verkligen befinner sig i det svenska parlamentet eller i någon femtioförsta amerikansk delstatsförsamling.

Herr talman! Jag har tidigare talat om det demokratiska inflytandet, eller rättare sagt bristen på inflytande, över kabel-TV-utbyggnaden. Men det handlar inte bara om Sveriges riksdag utan i lika hög grad om de enskilda människor som mot sin vilja tvingas in i satellit-TV-verksamheten och som

skall utsättas för kulturella övergrepp hemma i sina vardagsrum. Visst kan man invända att ingen *tvingas* titta på eländet. Nej, men folk tvingas tydligen vara med och betala för skräpet.

Tänk er följande scenario – jag tillåter mig citera Inga-Lisa Sangregorios artikel i *Dagens Nyheter* härförleden:

”Trivselbostäder AB i Grönköping har beslutat att för samtliga hyresgästers räkning prenumerera på *Bild-Zeitung*, *Pravda* och *Daily Express*. Prenumerationsavgiften kommer att läggas på hyran. Företaget hoppas på detta sätt locka hyresgäster till de många tomma lägenheterna. Samtidigt varnar bolagets VD alla boende som inte betalar sina prenumerationsavgifter att de kan tvingas flytta.”

Det skulle naturligtvis bli ett ramaskri om en sådan ordning tillämpades. Men så går det faktiskt till då det gäller kabel- och satellit-TV. Televerket drar sina kablar och ingår ramavtal med stora bostadsbolag, och de boende överrumplas innan de hunnit skaffa sig kunskap. Det är förvånande att partier som i andra sammanhang bekänner sig till marknadsekonomi och valfrihet säger ja till både kollektivanslutning och tvångsdebitering då det gäller kabel-TV.

Jag yrkar bifall till vpk-reservationen 9.

Avslutningsvis vill jag passa på att ställa en fråga till Birger Rosqvist och Kurt Hugosson – det skulle för den delen vara intressant att höra även vad de borgerliga ledamöterna i utskottet har att säga. I betänkandet står som ett ganska torftigt svar på vår motion: ”Utskottet förutsätter dock att regeringen följer utvecklingen på området och återkommer till riksdagen, om så blir erforderligt.” När blir det ”erforderligt” att få litet kontroll över televerkets verksamhet på det här området?

Anf. 44 LENA ÖHRSVIK (s):

Herr talman! Personer med funktionshinder har för att minska sin isolering större behov av att använda telefon än andra. Glädjande nog har den tekniska utvecklingen och en progressiv hjälpmedelspolitik gjort det möjligt för döva, hörselskadade och talskadade att kommunicera över telefonnätet. Över 4 000 texttelefoner finns i bruk i Sverige. Också dövblinda personer kan i dag med en särskild punktskriftsterminal använda telefon.

Ett problem är dock att det tar lång tid att kommunicera med dessa utrustningar. Särskilt gäller det talskadade med grava rörelsehinder och dövblinda personer. Samtalskostnaderna kan därför bli mycket höga. Problemet accentueras ytterligare av att många har behov att ringa rikssamtal. Ofta kan det gälla äldre människor som har sina barn på andra orter. Gruppen dövblinda, som är spridd över hela landet, har av naturliga skäl företrädesvis sina sociala kontakter inom den egna gruppen.

I viss mån kan problemet med det långsamma kommunikations sättet reduceras genom att det med bättre teknik blir möjligt att i förväg skriva in sitt budskap i texttelefonens minne för att sedan snabbt sända över det till mottagarens utrustning. Men att föra en normal konversation över telefonnätet tar lång tid. Ännu längre tid tar det om samtalet skall gå via en förmedlingscentral, dvs. översättas från tal till text eller tvärtom.

I Danmark har problemet med höga samtalskostnader för texttelefon lösts

genom att telefonbolagen skall anpassa denna taxa så att den motsvarar vanlig telefontaxa. Det betyder att taxan måste reduceras, eftersom ett samtal med texttelefon tar längre tid än ett vanligt telefonsamtal. Enligt den danska regeringens beslut skall telefonbolagen själva stå för dessa minskade intäkter. Detta inkomstbortfall är för telefonbolagen försvinnande litet, men för den enskilda personen är det högst påtagliga belopp.

Ur det handikappolitiska programmet som riksdagen har fastställt kan man läsa följande:

”Handikappades delaktighet och gemenskap i samhället måste åstadkommas genom att miljö och verksamhet utformas på ett sådant sätt att de blir tillgängliga för handikappade. Varje huvudman måste beakta det i sin verksamhet. Kostnader som uppkommer för sådan anpassning skall ses som en självklar del av kostnader för verksamheten och därmed också finansieras på samma sätt som verksamheten i övrigt.”

Handikappersättningen är tänkt att täcka dessa ökade telefonkostnader för den enskilde. Problemet är dock att denna ersättning skall räcka till så många och ständigt ökande ändamål. Dessutom, och inte minst, kan texttelefonen inte användas av släktingar och vänner som skall ringa till den handikappade personen. Från början var detta inte heller tekniskt möjligt. Ekonomiska skäl får inte utgöra hinder för människor att ringa upp. Följden kan då bli att den handikappade blir än mera isolerad.

Det borde vara rimligt att samtal till eller från texttelefon eller annan skrivande telefonutrustning endast debiteras med samtalstaxa som motsvarar en vanlig telefontaxa. Det borde också vara rimligt att televerket stod för detta mycket marginella inkomstbortfall, särskilt som televerket enligt sina direktiv har att ta både regionalpolitiska och sociala hänsyn i sin verksamhet. Regeringen bör därför ge televerket i uppdrag att utforma en sådan taxepolitik.

Det kan vara svårt att omedelbart utarbeta ett enkelt administrativt system för detta. Men som ett första steg bör man börja med de samtal som går via förmedlingscentralerna. Det är de samtal som är mest kostsamma. Via förmedlingscentralen ringer ju också anförvanter och vänner, vilka själva inte har texttelefon. Samtalen över förmedlingscentralen är lätta att identifiera, och det bör därför vara enkelt att få fram ett system för taxereduktion. Jag vet att det finns tekniska lösningar för detta. Målsättningen skall vara att samtal som går via förmedlingscentral skall debiteras så att kostnaderna för dem blir likvärdiga med dem som gäller vanliga telefonsamtal.

Under en avsevärd tid får man räkna med att behålla förmedlingstjänsterna. Teknik finns visserligen för ett omedelbart överförande mellan text och syntetiskt tal, men kostnaden för ett mer allmänt utnyttjande är mycket hög.

Utskottet bemöter vår motion beträffande detta genom att säga att man tycker att merkostnaderna även framdeles skall ske över socialdepartementets huvudtitel, eftersom det torde vara mindre lämpligt att televerket som affärsdrivande verk ges i uppdrag att pröva frågor av det berörda slaget.

Enligt vår mening, dvs. motionärernas, är det synnerligen lämpligt att televerket ändrar sin taxa, så att det rundare Sverige också omfattar dem som ringer till eller från en texttelefon. Det ligger helt i linje med de handikappolitiska riktlinjer som riksdagen har antagit. Jag är mycket missnöjd med

utskottets slutsats på denna punkt. Men jag räknar med att regeringen, som har ansvaret också för handikappolitiken, följer de riktlinjer som riksdagen tidigare har fastställt.

Prot. 1985/86:136
7 maj 1986

Telekommunikationer

Under detta anförande övertog tredje vice talmannen ledningen av kammarens förhandlingar.

Anf. 45 INGVAR JOHNSON (s):

Herr talman! Frågan om huruvida Teli skall drivas i verks- eller bolagsform har behandlats under en följd av år. Vid varje tillfälle har vi, inte minst inom vårt partidistrikt, mycket noga granskat både de motiv som förts fram för att bilda bolag och dem som förts fram för att behålla verksformen. Bedömningen vid alla dessa tillfällen har varit att motiven för bolagsbildning är för svaga för att vi skulle kunna gå emot den breda uppslutningen bland de anställda för att behålla verksformen.

När beslutet om bolagsbildning eller ej sköts upp förra året hoppades vi att regeringen senare skulle lägga fram förslag om hur Teli skulle utvecklas med bibehållande av verksformen. När regeringen i budgetpropositionen i stället valde att föreslå bolagsbildning blev besvikelsen stor bland Telis anställda och oss andra som inte ville ha bolag. Det stod redan då helt klart att de borgerliga skulle rösta för regeringsförslaget, varför frågan med all rätt upplevdes som avgjord. I detta läge framfördes inte heller några önskemål om att vi socialdemokratiska riksdagsmän som var emot en bolagsbildning skulle följa upp vår uppfattning genom en motion.

Jag vet, att lika väl som den nu breda riksdagsmajoriteten för bolagsbildning inte hade ändrats av en enskild motion, så påverkas inte beslutet i dag av om några socialdemokrater röstar nej. Men under vårens behandling av frågan har i varje fall inte jag övertygats av de motiv som regeringen har anfört för bolagsbildning. Vid genomgångar, för min del inte minst med verkstadsklubben vid Teli i Vänersborg, har jag snarare stärkts i min uppfattning att motiven för en bolagsbildning inte heller denna gång är tillräckligt starka. De anställdas åsikt borde därför ha fått väga tyngre i denna fråga. Vårt partidistrikt har också bl. a. uttalat:

”Det är vår övertygelse att samhällets möjligheter till insyn och styrmöjligheter av den teknologi som Teli representerar tillgodoses bäst genom att Teli får drivas vidare i nuvarande form.”

Herr talman! Jag vill därför inte medverka till det beslut som nu kommer att fattas, utan avser att vid voteringen rösta nej.

I detta anförande instämde Wivi-Anne Radesjö (s).

Anf. 46 INGVAR KARLSSON i Bengtsfors (c):

Herr talman! Jag hade inte tänkt ta till orda i denna fråga, men när nu Ingvar Johnsson steg fram och yrkade avslag på förslaget att ombilda Teli till aktiebolag, vill jag säga några sanningens ord.

Ingvar Johnssons omvändelse har skett under galgen. Vi kommer ihåg hur debatten om bolagsbildning gick under de år som socialdemokraterna satt i opposition. De var då helt emot några förändringar, och löften ströddes åt

alla håll. Jag minns klart vad socialdemokraterna i distriktet lovade under valrörelsen 1982. Det är inte att undra på att de Telianställda i dag är besvikna.

Vi har tidigare i dag hört Birger Rosqvist och Kurt Hugosson tala om hur det förhöll sig med deras ställningstagande. Det var inte något klart nej på denna punkt, menade de. Det är möjligt att så inte var fallet, men det hjälper inte. De anställda på Teli har uppfattat denna fråga på ett helt annat sätt. Det är detta som i dag ger utslag. Det är frukterna av tidigare löften som Ingvar Johnsson nu får skörda.

I sakfrågan har jag inte några erinringar mot det föreslagna sättet att föra över verksamheten i bolagsform – det är helt rätt. Jag tror på de socialdemokratiska ledamöter som här i dag har sagt att det är stora fördelar med en bolagsbildning.

Under den tidigare debatten verkade det som om vi skulle vara emot förslaget på just den punkt som berörs i reservation 5 av centern, moderata samlingspartiet och folkpartiet. Jag vill därför gärna läsa upp vad vi säger i denna motivreservation:

”Utskottet ansluter sig för sin del till föredragandens uppfattning att televerkets industriverksamhet bör bedrivas i enhetlig form och att aktiebolagsformen synes vara den naturliga. Anställnings- och lönevillkoren för de anställda som berörs av ombildningen är frågor som torde få lösas i förhandlingar mellan parterna. Utskottet förutsätter att vederbörlig hänsyn tas till de anställdas intressen.”

Det råder alltså inga delade meningar mellan socialdemokraterna och de tre borgerliga partierna på denna punkt. Det vill jag klart framhålla.

Herr talman! Det som Ingvar Johnsson har sagt i dag får han naturligtvis själv stå för, men han skördar nu frukterna av att socialdemokraterna tidigare strödde löften omkring sig och att det sedan gick snett. Det hade varit mycket bättre om Ingvar Johnsson till de Telianställda i Vänersborg hade sagt: Tyvärr gav vi kanske litet för vidlyftiga löften. Vi trodde att det skulle bli på det sätt som vi sade, men vi hade tyvärr fel. Om Ingvar Johnsson hade sagt detta, skulle jag ha accepterat hans inlägg.

Anf. 47 INGVAR JOHNSSON (s):

Herr talman! Jag förstår inte vad Ingvar Karlsson i Bengtsfors menade när han talade om en omvändelse under galgen. Strax därefter verifierade han ju att jag hela tiden har haft samma uppfattning i denna fråga. Ingvar Karlsson vet lika väl som alla andra i vår valkrets att jag 1982, 1983, 1984, 1985 och nu 1986 har haft den uppfattning som jag i dag har redogjort för.

När Ingvar Karlsson säger att jag borde ha talat om för de anställda vid Teli att vi socialdemokrater haft fel, då bygger detta just på att jag skulle ha ändrat uppfattning. Men jag har inte gjort det, och därför kan jag naturligtvis inte föra vidare ett sådant budskap till de anställda.

Anf. 48 INGVAR KARLSSON i Bengtsfors (c):

Herr talman! Det är möjligt att partidistriktet och Ingvar Johnsson har haft den här uppfattningen hela tiden, men ni har i så fall inte haft stöd från alla i partidistriktet. I trafikutskottet sitter ju Rune Johansson från Åmål, och han

har varit med om att fatta det här beslutet. Det finns alltså olika uppfattningar.

Ingvar Johnsson sade tidigare att det inte var någon idé att motionera på den här punkten i januari, eftersom det fanns en klar majoritet i kammaren för en bolagsbildning. Men visst motionerar man i olika frågor! Det händer mycket ofta att man gör det, särskilt när det gäller frågor som man känner för. Känner man verkligen för en fråga, Ingvar Johnsson, då motionerar man. Tyvärr kan jag konstatera att Ingvar Johnsson inte kände tillräckligt för frågan i januari månad men att han gör det i dag. Det, menar jag, är en omvändelse under galgen.

Anf. 49 INGVAR JOHNSSON (s):

Herr talman! Jag konstaterar att Ingvar Karlsson i Bengtsfors nu tog tillbaka sin beskyllning att jag skulle ha tvingats till omvändelse. Det vore kanske bra om vi som sitter på samma länsbänk tog reda på vad som sagts i olika frågor innan vi håller våra anföranden.

Sedan konstaterar jag att Ingvar Karlsson i den här frågan aldrig någon gång har ställt upp för de anställda vid Teli i Vänersborg.

Anf. 50 INGVAR KARLSSON i Bengtsfors (c):

Herr talman! Nej, jag har inte ställt upp för de anställda vid Teli i Vänersborg, därför att jag har en annan uppfattning och en övertygelse om att bolagsbildning är det bästa. Samma uppfattning har också en stor majoritet bland socialdemokraterna. Ingvar Johnsson skall därför inte inbilla de Telianställda i Vänersborg att det är de tre icke-socialistiska partierna som är emot dem, som förhållandet var före 1982 års val.

Ingvar Johnsson kände alltså inte för den här frågan i januari månad utan tar upp den efter påtryckningar från facket vid Teli i Vänersborg. Det är enligt min mening en omvändelse under galgen.

Överläggningen var härmed avslutad.

(Beslutet redovisas efter debatten om trafikutskottets betänkande 21.)

Anf. 51 TREDJE VICE TALMANNEN:

Kammaren övergår nu till att debattera trafikutskottets betänkande 14 om anslag till Sjöfart m. m. I fråga om detta betänkande hålls gemensam överläggning för samtliga punkter.

Sjöfart

Anf. 52 PER STENMARCK (m):

Herr talman! I det betänkande som vi nu har att debattera avhandlas budgetpropositionens bilaga 8, gällande bl. a. anslag till Sjöfart.

Förutom sedvanliga beslut av ekonomisk natur beträffande bl. a. farledsverksamhet, isbrytning och investeringar innehåller förslaget också vissa nyheter som, enligt moderat mening, är steg i rätt riktning och som på sikt kan komma att få positiva effekter.

I propositionen lämnas förslag till förändringar beträffande sjöfartens betalningsansvar både vad gäller kostnaderna för den statliga isbrytningen och vad gäller ersättningen till Trollhätte Kanalverk och Vänerens seglationsstyrelse.

Regeringen föreslår också ändrade principer för sjöfartsverkets avskrivningar.

Låt mig med några få ord kommentera dessa resp. förslag.

Under några år har vi från moderat håll föreslagit att isbrytarverksamheten i ökad utsträckning skall avgiftsfinansieras. Vi har främst gjort det av ekonomiska skäl. I det rådande samhällsekonomiska läget är det nödvändigt med långt gående besparingar. Att även socialdemokraterna nu har insett detta är positivt. När vi därför från moderat håll kan yrka bifall till det förslag som regeringen lagt fram, kan vi samtidigt konstatera att vår linje från början var den riktiga.

Det är svårt att finna några invändningar av mera principiell natur mot att kostnader för sådan kapacitet som staten tillhandahåller åt sjöfarten också – åtminstone i ökad utsträckning – skall täckas av sjöfarten.

Det förtjänar att understrykas att sjöfartens betalningsansvar gäller de fasta kostnaderna. Bränslekostnader kommer, precis som hittills, att betalas av staten. Under en normalvinter beräknas dessa kostnader uppgå till ca 47 milj. kr.

I några motioner framförs synpunkten att den här föreslagna åtgärden i första hand skulle komma att drabba Norrlandssjöfarten. Utskottet understryker emellertid att det är nödvändigt att en "likafördelningsprincip" skall gälla över hela landet.

Lämpligen kommer detta att ske genom att isbrytaravgiften inte tas ut separat, i vilket fall vi riskerar att bygga upp en besvärlig administration, utan genom att avgiften i stället läggs ovanpå den s. k. farledsvaruavgiften. Därmed får vi en modell som slår över hela landet.

Regeringen har också föreslagit att sjöfartsverket skall få göra avskrivningar på anskaffningsvärdet. Därmed anpassas sjöfartsverkets ekonomiska förutsättningar till dem som gäller för affärsverken inom transportområdet.

Inte heller på denna punkt har vi från moderaterna några problem att biträda förslaget. Vi har åtskilliga gånger framhållit det nödvändiga i förbättrade avskrivningsregler.

Dock vill jag understryka att vi enbart ser detta som steg i rätt riktning. Vi avvaktar ytterligare förslag från regeringen, allt i syfte att förbättra och effektivisera verksamheten.

Det är i det sammanhanget också positivt att sjöfartsverket nu ges tillfälle att låna medel till sina investeringar på den öppna marknaden.

Låt mig också få understryka det moderata kravet att sjöfartsverkets myndighetsutövande verksamhet bör skiljas ut från den affärsdrivande. Vi har i en motion utvecklat detta och menat att förutsättningarna att ombilda den affärsdrivande verksamheten, dvs. att låta den övergå i bolagsform, bör snabbutredas.

Men vi accepterar på denna punkt utskottets skrivning och håller med om att de föreslagna förändringarna av sjöfartens betalningsansvar och av

finansieringen av sjöfartsverkets investeringar är ägnade att stärka verkets affärsmässighet.

Allt detta, tillsammans med det faktum att det föredragande statsrådet säger sig överväga möjligheten för sjöfartsverket att övergå till affärsverksform, är steg i rätt riktning.

Vi kan i och för sig tycka att regeringen redan nu borde ha tagit steget fullt ut. Men regeringen har utlovat att den skall redovisa sina överväganden i nästa års budgetproposition. Därför avvaktar vi denna. Men vi kommer noga att följa upp att regeringen följer sina egna intentioner.

Jag talade tidigare om en "likabehandlingsprincip". I det fallet gällde det kravet på likartade villkor för hamnar över hela landet. Detta krav tror jag på ett acceptabelt sätt kommer att kunna tillgodoses.

Men det finns en annan "likabehandlingsprincip" som också är väsentlig att diskutera och som bl. a. framförts av sjöfartsverket och av andra berörda parter inom sjöfartsnäringen. Den gäller kravet på att sjöfarten inte skall missgynnas i förhållande till andra transportslag. Detta är en utomordentligt viktig aspekt som inte får glömmas bort – allra minst i ett läge där vi, som jag förmodar, under stor enighet kommer att ålägga sjöfarten ett ökat kostnadsansvar. Detta sker parallellt med att SJ, för ett år sedan, fick möjlighet till stora engångsavskrivningar i infrastrukturen.

Även med beaktande av de positiva effekter som dagens beslut innebär beträffande bl. a. nya avskrivningsregler så leder beslutet också till kostnadsökningar för sjöfarten. Jag säger inte detta främst av tveksamhet mot själva beslutet, utan mer för att påpeka den besvärliga balansgång som det alltid blir fråga om när en näringsgrens i sig fullt berättigade krav skall ställas mot lika berättigade krav på att vi någon gång skall få balans i Sveriges ekonomi.

Låt mig i detta sammanhang bara få påminna om det moderata kravet, behandlat i annat sammanhang, om en utvärdering av 1979 års trafikpolitiska beslut. Vid en sådan utvärdering borde man kunna diskutera formerna för en "likabehandlingsprincip" vad anser de olika transportslagen. Om en likabehandling inte finns i dag borde vi kunna vara överens om att eftersträva en sådan.

Det är av största betydelse att isbrytarkapaciteten kan bibehållas. Två av sjöfartsverkets ordinarie isbrytare, Thule och Oden, inköptes 1953 resp. 1957. Om de skall kunna fortsätta att vara i full drift är stora och kostsamma ombyggnader nödvändiga.

I det läget är sannolikt anskaffandet av en ny isbrytare, som ersättare för de två äldsta, på sikt mer ekonomiskt. Vi ställer oss därför bakom förslaget om inköp av en sådan isbrytare, vilket för nästa budgetår innebär en kostnad på 106 milj. kr. som en första delbetalning. Den totala kostnaden uppgår till 340 milj. kr.

Låt mig med några ord beröra en motion, som kan vara av ett stort framtida intresse och som skisserar, i korta drag, en del förutsättningar som förmodligen måste uppfyllas om Sverige och Norden skall ha någon ljus framtid inom linjesjöfarten.

Det gäller motion T372 av Nic Grönvall. I motionen framförs två krav, nämligen dels att regeringen, tillsammans med den svenska linjesjöfartsnä-

ringen, utvecklar en företagsform för internationell rederiverksamhet, dels att en företagsform för skandinavisk rederiverksamhet utvecklas.

Mot bakgrund av de senaste årens utveckling har frågan om samordning inom linjesjöfarten fått allt större betydelse. Därför är det förmodligen så, att en åtgärd av den typ som motionären föreslår kan komma att bli nödvändig.

Viss samordning har som bekant redan skett, exempelvis vid bildandet av det nya linjerederiet Transocean, med avsikten att trygga tillgången på kvalitativa transporter för svenskt näringsliv. Bolaget skall också verka för en ökad samordning av linjeverksamheten i hela Norden.

Det är viktigt att vi på olika håll följer utvecklingen på det här området och är beredda att ta nödvändiga initiativ för att skapa så goda förutsättningar som möjligt för denna verksamhet. Men jag tror samtidigt att det är väsentligt att poängtera – vilket utskottet också har gjort – att det är näringen själv, dvs. i det här fallet de berörda rederierna, som bör föreslå de åtgärder som man anser nödvändiga.

Det är viktigt att understryka att vi politiker bör stå öppna för de typer av förslag som här kan komma fram. I annat fall kan Sverige riskera att hamna ännu mer på efterkälken. För hela vårt näringsliv vore detta utomordentligt olyckligt.

Till utskottets betänkande är fogad en reservation från moderaterna och folkpartiet, reservation nr 12, som behandlar stöd till svenska rederier. Reservationen är avgiven till förmån för bifall till en moderat motion. I propositionen föreslås ett förslagsanslag till svenska rederier för budgetåret 1986/87 på 50 milj. kr. Detta yrkar vi avslag på. Vi tror inte att vad svensk sjöfartsnäring primärt behöver är mer stöd och mer bidrag, utan att problemet snarare är det höga kostnadsläget. I sin tur är detta en följd av ett alltför högt skattetryck. Genom diverse subventioner till näringslivet, exempelvis i den form som rederistödet innebär, ökar skattetrycket ytterligare.

Herr talman! Med stöd av det här sagda yrkar jag bifall till reservation 12 och i övrigt till utskottets hemställan.

Anf. 53 HUGO BERGDAHL (fp):

Herr talman! Trafikutskottets betänkande om anslag till sjöfart m. m. kan sammanfattas som en akt präglad av politisk enighet på de flesta områden. I betänkandet behandlas förslag om vissa förändringar av sjöfartens betalningsansvar, bl. a. innebärande att handelssjöfarten får ett betalningsansvar för isbrytningens kapacitetskostnader. Vidare behandlas förslag om anslag till ersättning för viss kanaltrafik och stöd till svenska rederier.

Vi har från folkpartiets sida inte funnit några principiella invändningar mot att kostnaderna för den av staten tillhandahållna kapaciteten och beredskapen för isbrytning tas in under sjöfartens betalningsansvar. Vi har också ansett att det är riktigt att bränslekostnaderna för isbrytarverksamheten betalas av staten, som fallet varit hittills. Detta förfarande föreslås i betänkande nr 14. Det är här fråga om en relativt stor del av de kostnader som åsamkas av isbrytarverksamheten. En någorlunda normal vintersäsong uppgår bränslekostnaderna till ca 50 milj. kr.

När det gäller ersättningen till Trollhätte kanalverk och Vänerens segla-

tionsstyrelse föreslås i propositionen att den regionalpolitiskt motiverade ersättningen nu överförs från att vara ett sjöfartens betalningsansvar till att bli ett ansvarstagande för staten. Det bör enligt folkpartiets uppfattning vara en service som ekonomiskt belastar statskassan, och därför biträder vi propositionen på denna punkt.

I reservation 12 avvisar folkpartiledamöterna tillsammans med moderaterna i utskottet regeringens förslag om stöd till svenska rederier. Vår uppfattning är att tiden nu är inne för att subventioner till näringslivet av typen rederistöd, som det här är fråga om, inte bör utgå.

Herr talman! Jag vill avslutningsvis yrka bifall till reservation 12 och i övrigt till utskottets hemställan.

Anf. 54 ANNA WOHLIN-ANDERSSON (c):

Herr talman! Först ett par ord till Per Stenmarck. Moderaterna erkänner alltså att de beslut som vi nu förväntas fatta summa summarum betyder en ökning av sjöfartens kostnader. Vidare yrkar moderaterna i en reservation avslag på ett stöd till rederierna med 50 milj. kr. Detta har moderaterna yrkat i flera år, varje gång med hänvisning till att det behövs en annan ekonomisk politik och en annan skattepolitik.

Såvitt jag förstår måste det dröja åtminstone till 1988 och budgetåret 1989/90 innan moderaterna har en sportslig chans att få en sådan majoritet att de kan påverka skatterna och den ekonomiska politiken. Min fråga till Per Stenmarck måste då bli: Anser ni att svenska rederier inte hade behövt och inte behöver något stöd förrän ni får majoritet i en regering och har möjlighet att ändra det ekonomiska klimatet? Moderaterna kan inte hela tiden hänvisa till att de någon gång i framtiden skall genomföra ändringar och att det kommer att bli så bra, bl. a. för sjöfarten.

Med detta vill jag gå över till att tala litet om vad centern tycker.

I trafikutskottets betänkande 14 står det ett stycke som majoriteten har ställt sig bakom. Det skall jag be att få läsa upp:

”Utskottet anser nu, liksom tidigare, att närsjöfarten och den speciella kustsjöfarten utgör ett viktigt inslag på transportmarknaden. Förutom värdet från försörjningsberedskapssynpunkt representerar närsjöfarten också ett miljövänligt och ett rationellt transportalternativ för delar av det svenska näringslivet. Närsjöfartens långsiktiga konkurrenskraft och möjligheter till fartygsförnyelse är därför enligt utskottets mening av betydelse i det fortsatta trafikpolitiska utvecklingsarbetet.”

Jaha, det låter ju bra, riktigt bra för den som i likhet med centern anser att vi behöver ha en livskraftig svensk kustsjöfart. Men, ack nej! Sedan gör utskottsmajoriteten en logisk kullerbytta och säger nej till förslag som skulle ge bättre möjligheter till fartygsförnyelse och ja till förslag som försämrar närsjöfartens långsiktiga konkurrenskraft. Centerns reservationer 10 och 11 handlar om förbättrade möjligheter för redarna att byta upp sig till bättre båtar. Representanter för den mindre skeppsfarten är eniga om det omöjliga i att förnya kustsjöflottan genom att köpa in nya fartyg. Det måste bli andrahandstonnage, och det finns fortfarande bra sådant att köpa. Det är dock två bestämmelser som behöver ändras för att göra det lättare för redarna att förnya vår kustsjöflotta.

Den första bestämmelsen vi avser är den som finns i Sverige i dag om att fartyg som är äldre än 10 år inte beviljas statliga lån. Eftersom det bevisligen finns bra andrahandstonnage som har en ålder på mellan 10 och 15 år vill centern att gränsen för beviljande av statliga lån höjs till 15 år. En sådan bestämmelse skulle öka möjligheterna att förbättra kustflottan.

Den andra bestämmelsen vi vill ändra gäller amorteringstiden på de statliga lån som ges. I dag är amorteringstiden på statliga lån i allmänhet 15 år, minus fartygets ålder. Lånenämnden för mindre skeppsfart, som det heter, kan bevilja förlängd amorteringstid till 20 år, fortfarande minus fartygets ålder. Vi vill att detta skall bli regel. Vi vill att redaren, köparen, när han är på väg att göra affären, skall veta vilka regler han kommer att få amontera efter. Han skall inte sväva i ovisshet om detta, när han gör sitt livs kanske största affär.

Vi har diskuterat det här förr. Men enbart diskussioner kan inte förbättra läget för den svenska närsjöfarten. Det måste till beslut också, beslut som är positiva för denna näring. Det gäller inte minst skattesidan, men den behandlas ju inte av trafikutskottet. Men det brådskar. Sedan vi diskuterade de här frågorna den 10 april i fjol har antalet enheter i närsjöfartsflottan ytterligare minskat.

Herr talman! Jag tänker inte orda mer om just detta nu. Jag yrkar bifall till centerreservationerna 10 och 11 och går över till den stora frågan i dagens sjöfartsdebatt, nämligen regeringens förslag att kostnaden för isbrytarverksamhet skall läggas över på sjöfarten.

Jag vill fråga utskottets talesman: Hur kan ett sådant beslut stärka närsjöfartens långsiktiga konkurrenskraft, vilket ni i betänkandet säger att ni vill göra? Hur kan ökade bördor på en näring bidra till en positiv utveckling? Hur stämmer regeringens förslag i den här frågan med det som kommunikationsministern skriver under Särskilda frågor i kommunikationsdepartementets budget? Där framgår att efter 1979 har lättnader i betalningsskyldighet medgivits väg- och järnvägstrafiken och i viss mån luftfarten, men inte sjöfarten. I stället för att undanröja orättvisan ökar regeringens förslag orättvisan gentemot sjöfarten. Utskottsmajoriteten ställer sig också bakom föredragandens åsikt att man genom att lägga över betalningsansvaret på sjöfarten skapar bättre förutsättningar för att förnya isbrytarflottan. Med andra ord: Regeringen beställer och sjöfarten skall betala. Ja, det är klart, kan man ordna det på det sättet kan man skaffa sig mycket nytt här i världen.

Kommunikationsministern försvarar sitt isbrytarförslag bl. a. genom att påpeka att förra vintern var så kall att isbrytning behövdes även i södra Sverige. Det är därför inte regionalpolitiskt motiverat att staten betalar även i fortsättningen, anser statsrådet, och utskottsmajoriteten instämmer. Enligt vad jag inhämtat av SMHI har det inte varit så kallt i Stockholm och Göteborg i februari-mars sedan 1804. Att bygga ett förslag på något som hände för 180 år sedan tycker jag verkar långsökt. Och enligt vad jag inhämtat av sjöfartsverket behövs under normala vintrar ingen isbrytning söder om Stockholm med undantag för Vänern. Isbrytningen är alltså i högsta grad regionalpolitiskt motiverad. Genom att flytta över kostnadsansvaret för isbrytningen till själva sjöfarten försämrar vi ytterligare konkurrenskraften hos detta transportslag. På det sättet kommer närsjöfartsflottan

att ytterligare minska.

Häromdagen var jag – och jag vet att utskottets ordförande också var där – på en hearing om sjöfarten contra Sveriges beredskap. 99 % av de närvarande, som representerade Sveriges samlade sjöfartskunskap, var ense om att sjötransportkapaciteten utmed våra kuster inte skulle räcka till om det blev avspärning och/eller krig. Det är samhällets skyldighet att se till att kustsjöfarten får sådana arbetsvillkor i fredstid att vi har tillgång till tillräckligt med tonnage i ofärdstider. Då får vi också behålla en yrkeskår som kan sina hamnar, sina fartyg och sina farleder och som kan ta sig fram även inomskärs undan fienders spanande ögon. Men socialdemokraterna fortsätter att säga nej till små positiva åtgärder och ja till stora negativa. Centern anser att isbrytarkostnaden även i fortsättningen bör betalas av samhället av de skäl jag här räknat upp.

Herr talman! Med detta yrkar jag bifall till reservation 1.

Anf. 55 PER STENMARCK (m) replik:

Herr talman! Jag skall bara i korthet svara på den fråga som Anna Wohlin-Andersson ställde till mig. Jag tror att det var Hugo Bergdahl som inledningsvis sade någonting som jag tycker är väsentligt i det här sammanhanget, nämligen att svensk sjöfartspolitik präglas av enighet på stora områden. Det är något mycket väsentligt och eftersträvansvärt.

Men det finns vissa undantag, det skall vi inte sticka under stol med. Det gäller t. ex. kostnadsansvaret, där vi moderater tidigare stått ensamma, men där uppenbarligen en majoritet nu är beredd att gå på ungefärligen samma linje. I övrigt finns det stor överensstämmelse och stor enighet mellan socialdemokraterna, centern, folkpartiet och oss moderater.

Sedan till den direkta frågan. Jag trodde faktiskt att även centerpartiet nu var med på att det är dags att minska stödet till svenskt näringsliv. Eller är det bara verbalt som centerpartiet ansluter sig till detta? Det är inte alls någon gång i framtiden som vi lägger fram förslag om att genomföra en viss politik, som Anna Wohlin-Andersson sade. Vi har lagt förslag redan nu, en lång rad förslag, i form av motioner i riksdagen på det ena området efter det andra. Det går att studera i reservation 12 och andra förslag på t. ex. skatteområdet. Att vi sedan inte har majoritet bakom en sådan politik, det kan jag – och uppenbarligen Anna Wohlin-Andersson också – bara beklaga. Det är tyvärr ett faktum.

Anf. 56 ANNA WOHLIN-ANDERSSON (c) replik:

Herr talman! Om en näring befinner sig i akut kris, och det gör den svenska närsjöfarten faktiskt, då kan man inte år efter år skylla sina bristande initiativ och sitt nejsägande på att man i framtiden vill förändra det svenska samhället i grunden när det gäller skattepolitiken och den ekonomiska politiken över huvud taget. Medan man väntar på att få den chansen går näringen om inte under så i varje fall back. Därför menar jag att det inte är konsekvent, logiskt eller riktigt att inte kunna ta ett delbeslut medan man väntar på att få genomföra sina större intentioner.

Anf. 57 PER STENMARCK (m) replik:

Herr talman! Jag tror uppriktigt sagt inte att lösningen för svensk sjöfartsnäring, och för den delen inte för någon annan näringsgren heller, ligger i att vi ger en massa ståtliga subventioner. Vi har fört den politiken på olika områden men kunnat konstatera att det inte fungerar speciellt bra. Det är bara att studera en närliggande näringsgren till sjöfarten, nämligen varvsindustrin, och konstatera att så är fallet.

Jag kan bara än en gång upprepa att det inte alls är i framtiden som vi vill genomföra vår politik. Det skulle vi vilja göra redan nu. Vi kan det tyvärr inte därför att vi inte har den majoriteten här i riksdagen. Vi har föreslagit sänkta marginalskatter och vi har föreslagit ändrade regler när det gäller arvs- och gåvobeskattnings och mycket annat som inte bara skulle gynna oss som privatpersoner utan som skulle gynna även det svenska näringslivet i hög grad och framför allt den svenska sjöfartsnäringen.

Anf. 58 ANNA WOHLIN-ANDERSSON (c) replik:

Herr talman! Ja, ni har föreslagit olika saker, det råder det inget tvivel om. Men det jag frågade efter i dag var om ni skulle stödja förslaget att närsjöfarten skall slippa betala isbrytarkostnaderna, eftersom det är ologiskt och orättvist.

Tredje vice talmannen anmälde att Per Stenmarck anhållit att till protokollet få antecknat att han inte ägde rätt till ytterligare replik.

Anf. 59 VIOLA CLAESSION (vpk):

Herr talman! Rubriken Svensk sjöfart i bakvatten är ett slående uttryck för vad denna debatt borde handla om. Uttrycket kommer från tidskriften Nordisk Kontakt. Där finns intressanta uppgifter som understryker de argument och förslag som vpk för fram i sin motion om sjöfartspolitik.

Förgäves letar man i budgetpropositionen efter en nödvändig och djupare analys av de här problemen. Förgäves söker man också efter en sådan politisk markering i texten i betänkandet. Där hänvisas det i stället, som ett svar på vpk-förslaget om ett sjöfartspolitiskt program, till att ett sådant redan finns sedan 1980. "The same procedure as last year", alltså – samma procedur som förra året. Och som året dessförinnan, etc.

I vår motion försöker vi peka på den utveckling som skett sedan 1980 års s. k. program skrevs. Än en gång kan vi konstatera att verkligheten är bister – ja, mycket allvarligare än vad som antyds i betänkandet. Det är det förhållandet som gör att vi tvingas kräva ett långsiktigt program för sjöfartens utveckling med helt andra utgångspunkter och målsättningar än de som hittills har präglat sjöfartspolitikerna här i landet.

Under en tioårsperiod har den svenska handelsflottan tonnagevässigt sett minskat till mindre än en tredjedel, dvs. med 75 %. Antalet anställda i näringen har minskat med 40 % och antalet fartyg med 25 %.

1980 års beslut hade innebörden att "en betydande svensk handelsflotta" skulle upprätthållas. Motiv för det fanns också, men det fanns inte någon som helst precisering. Det s. k. programmet ger inte förutsättningar att styra utvecklingen. Det bygger snarare, anser vi, på fromma förhoppningar som,

allteftersom åren gått, har visat sig alltmer orealistiska, om man jämför dem med de vidtagna åtgärderna. Det är en låg-gå-politik – av borgerlig modell; det är helt klart:

Jag delar helt socialdemokraten och sjökaptenen Birger Rosqvists uppfattning att det är skrämmande att "uppåt 90 % av all när sjöfart på svenska hamnar i Östersjön och på västkusten numera bedrivs av fartyg under utländsk flagg". – Så uttrycker Rosqvist saken i tidskriften Nordisk Kontakt.

Gyllenhammars drömprojekt Scandinavian Link, där rullande jättelokaler tänks rulla på nya superautostrador, ser de flesta kritiker som ett annat hot. Detta säger jag, Kurt Hugosson, trots att jag när jag förra gången diskuterade ScanLink sades bedriva kommunistisk fraseologi och anklagades för att föra fram en dogmatisk politik. Jag tar gärna den risken. Jag kan ju trösta mig med att många socialdemokrater instämmer i vpk:s syn på ScanLink.

Om Scandinavian Link byggs kommer 40 % av parti- och styckegodset av nu sjöanknutna transporter att föras över till landtransporter enligt en rapport från Göteborgs universitet. Många ytterligare jobb i hamnarna kommer att försvinna, och sjöfarten i första hand på hamnarna på syd- och västkusten hotas. Det är en av anledningarna till att vpk stöder den allt starkare opinionen mot Gyllenhammars projekt. Det är ingen tillfällighet, Kurt Hugosson, att delar av arbetarrörelsen har kunnat göra gemensam sak med miljöförbundet, framför allt genom samarbetet i organisationen Motlänken, där krafter från både Sjöfolksförbundet och Hamnarbetarförbundet i Göteborg agerar aktivt för en konstruktivare och miljövänligare politik, som tar hänsyn till arbetarnas intressen.

Herr talman! Låt mig återgå till 1980 års sjöfartspolitiska program, som utskottet har hänvisat till. Det har nu gått några år sedan programmet antogs av riksdagen. På praktiskt taget alla områden där programmet uttrycker målsättningar kan man konstatera en kraftig försämring av situationen för den svenska handelsflottan. Aldrig tidigare har Sverige varit så beroende av utländskt, bekvämlighetsflaggat tonnage för att trygga landets transporter i politiska och ekonomiska krissituationer. Aldrig tidigare har samhällskostnaderna i form av olika stödåtgärder för rederinäringen varit så stora som i dag. Till detta kommer att skatteintäkter i form av t. ex. arbetsgivaravgifter går förlorade på grund av fortsatt bekvämlighetsutflaggning. Till detta skall också läggas kostnader för de tusentals sjömän som går arbetslösa.

Det s. k. sjöfartspolitiska programmet innebär inte någonting annat än att riksdagen helt och villkorslöst till sjöfartsmarknadens framtida spel överlämnar den svenska sjöfartens framtid och därmed sammanhängande samhällsintresse. Detta är ju inte så märkligt, eftersom vi vet att det är Ulf Adelsohn och hans partibröder som är pappor till detta s. k. program. Det är denna politik som nu stöds av regeringen och socialdemokraterna.

På sjöfartsmarknaden är konjunktursvängningarna våldsamma. Fartygen ses i många fall enbart som spekulationsobjekt. Det är förvånande att denna från beredskapssynpunkt mycket allvarliga situation inte har blivit föremål för ett större intresse från regeringens sida. Det är uppenbart att en sjöfartspolitik som stimulerar till en utveckling helt och hållet baserad på redarnas kortsiktiga vinstintressen – som förmodligen kommer att innebära

en fortsatt utyrning och utflaggning av den svenska handelsflottan – är oförenlig med målet att skapa förutsättningar för att landets utrikeshandel skall kunna bedrivas på ett effektivt sätt och till lägsta samhällskostnad.

Dessutom kan inte en fortsatt utflaggning av svenska fartyg till bekvämlighetsflagg betraktas som en sund utveckling, något som ett statligt redarengagemang skulle snedvrída genom konkurrens. Konkurrensen från länder som t. ex. Liberia, Panama, Cypern och Singapore, som vanligen tillhandahåller bekvämlighetsflagg, är osund. Det är också ett faktum att det är under dessa länders flagg och under flagg av ett antal av de andra länder som förekommer på ITF:s lista som den allra sämsta delen av världshandelsflottan återfinns. Den personal som anställs på dessa fiffelflaggade fartyg har inga möjligheter att driva fackliga krav. I flera av dessa länder är det helt förbjudet att strejka. Personalen saknar möjligheter att påverka sin situation. Besättningarna utgörs i allmänhet av befäl från de traditionella sjöfartsländerna, medan manskapet kommer från låglöneländer som t. ex. Filippinerna och andra länder. Detta gör att redarna kan välja en besättning som är garanterat samarbetsvillig och som inte ställer krav när det gäller löner, arbetsförhållanden, säkerhet, osv.

Vem är det då som drabbas av denna politik och av de låga kostnader som är förknippade med bekvämlighetsutflaggningen? Jo, naturligtvis är det de tusentals fattiga och oorganiserade sjömännen som får betala kalaset. Tusentals svenska sjömän som är arbetslösa i Sverige får också vara med och betala kalaset. Jag skulle vilja beteckna detta som en utomordentlig brist på solidaritet från de ansvarigas sida. Och det har, som jag har nämnt, också påpekats från bl. a. sjöfolket.

Vpk har den bestämda uppfattningen att utvecklingen inom sjöfartsnäringen har gått så långt att det privata rederikapitalets intressen kommit i direkt motsättning till samhällsintressena. Den framtida sjöfartspolitikerna bör utgå från ett långsiktigt sjöfartspolitiskt program som har sin grund i samhällsekonomiska, sysselsättningspolitiska och försörjningsberedskapsmässiga målsättningar. Dessutom bör det vara en del av och harmonisera med ett industripolitiskt program som omfattar hela den svenska industrins utveckling. Den framtida sjöfartspolitikerna bör innebära samhälleligt ägande av fartygen och ökat inflytande för de anställda. Det statliga rederiet Zenit bör utgöra den grund som den statliga rederiverksamheten skall utvecklas kring. Detta kan också förverkligas genom att Zenit bedriver aktiv rederiverksamhet och inte strävar efter att så fort som möjligt avskaffa sig självt.

Det är nödvändigt att flera ingripanden görs och att en större andel av den svenska utrikeshandeln transporteras på svenska kölar. Detta måste på längre sikt leda till att produktionsinriktningen ändras för fartyg från den nuvarande koncentrationen på s. k. cross trading.

Herr talman! Förbundetidningen Sjömannen intervjuade för en tid sedan Kurt Hugosson, som kommer upp i talarstolen direkt efter mig. Sjöfart måste vi ha, säger utskottsordföranden till Sjömannens intervjuare. Ja, sjöfart måste vi ha, men den måste också fungera bra, eller hur?

Kurt Hugosson säger till tidningen att han är mycket bekymrad inför framtiden när det gäller sjöfarten. Vpk delar den uppfattningen, men det är ju just därför vi vill ha ett långsiktigt inriktat program, som skulle kunna

användas som en rejäl motvikt till sjöfartsmarknadens s. k. fria krafter, där fartyg ofta behandlas som rena spekulationsobjekt.

Det räcker inte längre med samhällets stöttor för att hindra raset neråt. Det räcker inte med fromma förhoppningar. Det behövs mera konstruktiva motmedel, om man menar att vi måste ha sjöfart.

Jag vill med det här yrka bifall till vpk-reservationerna 2-9.

Anf. 60 KURT HUGOSSON (s):

Herr talman! Den svenska handelsflottan har under flera år haft bekymmer. Jag har någon gång sagt att den svenska sjöfarten seglar besvärligt i protektionistiska vatten.

Sjöfartens bekymmer beror inte, som man säger i reservationen från moderaterna och folkpartiet, på det svenska kostnadsläget eller höga skattetrycket. Det är att göra frågan väldigt enkel. Orsaken till bekymren, som för övrigt inte drabbat bara den svenska handelsflottan utan handelsflottan över hela världen, är den överkapacitet i fråga om fartyg som blev en följd av oljekriserna på 1970-talet.

Den svenska handelsflottan har under en tioårsperiod kraftigt reducerats, från 13,5 miljoner dödviktston till 3,5 miljoner dödviktston. Det är en dramatisk nedgång, men siffrorna ger en något felaktig bild av svensk sjöfarts betydelse, därför att ungefär 7 miljoner dödviktston, som icke seglar under svensk flagg, reds av svenska redare. Därför kan man säga att under svenskt ägarskap, med svenskt intresse, finns i dag en flotta på ungefär 11 miljoner dödviktston.

Självfallet har det varit och är det en källa till bekymmer att den svenska handelsflottan har reducerats så kraftigt. Då är det litet märkligt, när man från borgerligt håll ondgör sig över situationen, att man under alla år, i varje fall från moderat sida – och nu i år har även folkpartiet hoppat på vagnen – velat motsätta sig det speciella stöd, rederistödet, som har utgått och som under innevarande år fortfarande utgår till stora delar av sjöfartsnäringen. Om vi inte hade haft det temporära stödet, hade sannolikt nedgången i den svenska handelsflottan varit betydligt större.

Det skulle vara intressant att föra en lång sjöfartspolitisk debatt med de olika partiernas företrädare i utskottet, men med tanke på tidspressen här i kammaren skall jag avstå från det och återkomma vid ett senare tillfälle, då vi får diskutera de allmänna trafikpolitiska frågorna. Jag vill emellertid klart understryka att det visst är väsentligt att vi har en svensk handelsflotta. Och visst inger det bekymmer, fru Anna Wohlin-Andersson, med den utveckling vi har av kust- och närsjöfarten. Därför behöver en hel del åtgärder vidtas för att stärka kust- och närsjöfartens konkurrensvillkor i framtiden. Om Anna Wohlin-Andersson har tittat i kompletteringsbudgeten, som nu ligger på riksdagens bord, vet hon att finansministern har föreslagit ändrade beskattningsregler för partrederierna som på sikt kommer att betyda mycket för kust- och närsjöfartens möjligheter att skapa kapital och därmed tillväxt.

Jag tror också att ökad samverkan mellan olika delar av sjöfarten, kanske framför allt på linjesjöfartens sida, är väsentlig, och därför vill jag då understryka vad Per Stenmarck tidigare sade om just linjesjöfarten, nämligen att den utveckling till samverkan som vi ser på området måste fortsätta.

Herr talman! Om vi skall ha en svensk linjesjöfart i framtiden, måste vi se till att öka samverkan inte bara inom Sverige utan även på ett nordiskt plan. I ett långsiktigt perspektiv tror jag att vi kommer att ha bara ett enda nordiskt linjerederi, och vi bör från politiskt håll medverka till att skapa ett sådant sjöfartens SAS.

Herr talman! Jag skall efter dessa litet allmänna funderingar kort kommentera utskottets betänkande i anledning av budgetpropositionens förslag när det gäller sjöfarten. Något som i sjöfartskretsar har väckt viss oro har varit förslaget att ändra sjöfartens betalningsansvar och låta det omfatta även den statliga isbrytningen. Det är med tillfredsställelse jag konstaterar att en stor majoritet i utskottet ställer sig bakom förslaget i budgetpropositionen; endast centerpartiet har en reservation på den här punkten.

Jag tycker det är rätt att man gör den här förändringen. Det är ju inte rimligt att Sveriges skattebetalare skall svara för de här kostnaderna, och det finns all anledning i dag, när en ökad andel av sjöfarten på våra svenska kuster icke seglar under svensk flagg, att vi tar ut kostnaderna även från de utländska fartygen för att därmed klara sjöfarten också vintertid.

Det finns emellertid ett regionalpolitiskt inslag i den förändring vi gör i och med att staten via sjöfartsverket får ersättning för isbrytningens bränslekostnader och andra driftskostnader. I det sammanhanget bör man också understryka att sjöfartsverket får en kostnadsavlastning för budgetåret 1986/87 på 92 milj. kr., eftersom man ändrar på ersättningen för avgiftsuttag på Vänertrafiken. Vidare – det är viktigt i sammanhanget och ligger i linje med den syn vi har på affärsverken – får sjöfartsverket i framtiden möjlighet att göra avskrivningar på anskaffningsvärdena, och därigenom reduceras belastningen på sjöfartsavgifterna med ytterligare 57 milj. kr. för nästa budgetår.

Viola Claesson har här efterlyst en annan sjöfartspolitik, och det må stå henne fritt att göra så. Vänsterpartiet kommunisterna har till det här betänkandet fogat inte mindre än åtta reservationer. Jag roade mig med att jämföra vpk:s motion inför årets budgetbehandling med den motion vpk väckte förra året och den motion vpk väckte året dessförinnan. Jag kan icke se någon förnyelse i vpk:s sjöfartspolitiska tänkande. Jag har nästan en känsla av att man har gått till kopieringsapparaten och kopierat samma motioner som man under tidigare år har väckt. Därför tänker jag inte särskilt länge kommentera de olika reservationerna från vpk, för det har vi gjort vid ett flertal tidigare tillfällen här i kammaren.

Men låt mig bara säga att när det gäller kravet på ett sjöfartspolitiskt program kan jag självfallet ge Viola Claesson rätt i att det sjöfartspolitiska program som riksdagen antog 1980 nu är gammalt och förlegat. Men vad Viola Claesson glömmer i sammanhanget är ju, att det sedan 1980 ständigt har skett förändringar i programmet – inte minst genom de beslut som vi har fattat här i riksdagen. I dag tar vi ställning till ett ändrat betalningsansvar för sjöfarten. Jag vill i det här sammanhanget också nämna det internationaliseringsavtal som har slutits mellan sjöarbetsmarknadens parter. Därigenom har vi fått möjlighet att i ökad utsträckning få svensk bemanning på fartygen.

Vpk:s krav på inrättande av ett statligt rederi är litet konstigt. De flesta svenska fartyg ägs av staten, och detta förhållande har tyvärr, herr talman,

varit en källa till stora bekymmer. Riksdagen har mycket entydigt fattat beslut om att det fartygsbestånd som innehas av Zenit och UV Shipping så snart som möjligt skall avyttras. Jag tror inte att ett statligt rederi i den sjöfartskonjunktur som vi befinner oss i skulle ha bättre förutsättningar att driva sjöfart än privata företag. Därför avvisar vi detta krav.

Sjöfartsekonomisk forskning är ett annat krav som tas upp i vpk:s reservation. Sådan forskning är viktig. Men jag skulle vilja hävda att det i dag anslås mer medel för sjöfartsekonomisk forskning än för tio år sedan, då den svenska handelsflottan var tre gånger så stor som den är i dag, som Viola Claesson sade. Självfallet är jag en vän av forskning och jag har ännu icke hört att man någon gång har sagt sig sakna medel för att bedriva sjöfartsekonomisk forskning. Denna forskning är alltså viktig.

Vpk för fram kravet att utflaggning av svenska fartyg inte skall få äga rum i framtiden. Jag vill då erinra Viola Claesson om att vi har en flagglag som gäller till detta års slut. Sannolikt kommer dess giltighet att förlängas. Där stadgas att utflaggning inte får ske utan tillstånd av regeringen eller av den myndighet som regeringen bestämmer. Därför har vi ett grepp om utflaggningen.

I detta sammanhang bör man också erinra om det internationaliseringsavtal som har träffats mellan sjöarbetsmarknadens parter. Genom detta avtal kan svensk besättning tillförsäkras de löneförmåner och sociala förmåner som gäller för den som är anställd ombord på fartyg som seglar under svensk flagg.

Anna Wohlin-Andersson gjorde sig till tolk för kust- och närsjöfartens intressen. Det lät nästan litet patetiskt när hon erinrade om reservationerna 10 och 11, som centern står bakom och som på något sätt skulle lösa kust- och närsjöfartens problem. Vad är det då som föreslås i reservation 10? Jo, det är att tiden för slutbetalning av lån från länenämnden för den mindre skeppsfarten skall öka från 15 till 20 år. I den andra reservationen, nr 11, vill centern att de statliga lån som beviljas för fartyg som är högst 10 år i framtiden skall kunna beviljas för fartyg som är högst 15 år. Om det vore så enkelt att de här båda kraven skulle lösa kust- och närsjöfartens problem, skulle jag yrka bifall till dessa reservationer. Men jag tror snarare att det skulle vara till nackdel för kust- och närsjöfarten om vi tillät lån till fartyg som är äldre än dem som beviljas lån i dag. Det som behövs för den svenska kust- och närsjöfarten är en förnyelse av tonnaget, och man får ingen förnyelse av tonnaget om man köper fartyg som är 15–20 år gamla. Därför har vi med stor majoritet avvisat kravet.

Herr talman! Jag vill yrka avslag på reservation 12, som har fogats till utskottets betänkande och som folkpartiet och moderaterna står bakom. I denna reservation begär man avslag på det anslag som gäller rederistödet. Detta rederistöd fattade riksdagen beslut om 1982, under en borgerlig regeringsperiod. 1985 var sista intjänandeår. För kust- och närsjöfarten var sista intjänandeår 1984. Att nu, när vi så att säga är inne i rederistödets slutskede, ändra på detta är därför litet egendomligt. Jag tycker nästan att det skulle vara ett svek mot sjöfarten, som naturligtvis har utgått från att stödet skulle utgå även för innevarande år. Att vi därmed skulle lösa statens ekonomiska problem torde väl inte heller reservanterna tro.

Herr talman! Jag vill avsluta detta mitt inlägg med att säga att den nuvarande situationen för sjöfarten självfallet inger stora bekymmer. Det finns anledning för regering och riksdag att återkomma till dessa frågor och vidta åtgärder, för det är viktigt att vi här i landet även i framtiden har en slagkraftig handelsflotta.

Anf. 61 ANNA WOHLIN-ANDERSSON (c) replik:

Herr talman! Samhället skall inte betala isbrytningen, säger Kurt Hugosson. Men jag hävdar att det är samhället som behöver en livskraftig kustsjöfart och att det är samhället som är beroende av en sådan om det blir ofärdstider. Inte minst av det skälet borde samhället ställa upp och betala isbrytningen. Man betalar ju åtminstone indirekt för framkomligheten vintertid för andra transportslag.

Kurt Hugosson erkänner att kustsjöfarten behöver stöd och att man bör sätta in åtgärder. Vilka åtgärder är det då Kurt Hugosson vill vidta för att stärka kustsjöfarten? Anser Kurt Hugosson att man stärker en näring genom att lägga ökade bördor på den, som man gör i dag? Det går bra att svara ja eller nej på den frågan.

Av detta betänkande framgår vad socialdemokraterna *inte* vill göra, men jag finner mycket litet av vad socialdemokraterna *vill* göra för att vi skall få en livskraftigare kustsjöfart, och detta är jag mycket intresserad av att få höra.

Anf. 62 VIOLA CLAESSION (vpk) replik:

Herr talman! Jag måste säga att jag trots att jag har ansträngt mig inte har kunnat uppfatta Kurt Hugossons inlägg på annat sätt än som mycket klivet politiskt sett. Det handlar om flera olika saker.

Kurt Hugosson säger att han inte vill gå in i en sjöfartspolitisk diskussion, trots att vi här skulle behandla bl. a. vpk:s motion och reservation om det som jag tog upp förra gången jag var uppe i talarstolen. Han säger att den debatten kan föras när vi tar upp trafikpolitiken i stort. Samtidigt har utskottet, trots att vpk har ansträngt sig för att få ta rejäla tag och komma till beslut i de olika delfrågor som finns, skjutit på en rad sådana frågor till hösten. Vi får alltså inte ta ställning till dem här och nu. Men ett sjöfartspolitiskt program och de djupare och kraftigare tagen skulle vi faktiskt kunna diskutera i dag.

Beträffande de frågor vilkas behandling uppskjutits vill jag också nämna att vpk har skrivit en motion om tåg-färjeförbindelse mellan Göteborg och Frederikshavn. Det är intressant att se att allt fler, bl. a. LO-distriktet i Göteborg, nu trycker på, eftersom man vill ha ett avgörande och en snabb behandling av denna fråga. Frågan har vpk:s stöd, men behandlingen har alltså uppskjutits.

Vpk har fogat åtta reservationer till betänkandet. Vår motion är ganska lik den vi väckte förra året. Just det, Kurt Hugosson, det var detta jag försökte säga – the same procedure as last year. Vi måste ju upprepa våra krav när inget sker och när inte de rejälare tag som vi efterlyser kommer till stånd. Men å andra sidan: Kan man som företrädare för socialdemokraterna stå här i talarstolen och göra som Kurt Hugosson, nämligen dels säga att 1980 års program är föråldrat, dels – att som kommentar till detaljfrågor – säga att ett

statligt rederi inte är att hoppas på, eftersom statliga rederier inte skulle ha bättre förutsättningar?

Men det beror ju på vad man har för ideologi och för politik i botten. Om ideologin och politiken grundar sig på ett fortsatt arbete på det s. k. sjöfartspolitiska program som har Ulf Adelson som pappa förstår jag att socialdemokraterna inte tänker och talar på annat sätt. Men vi menar att arbetarrörelsens ideologi borde ligga i botten. Då handlar det inte om förstatligande till varje pris, utan det handlar om att ett program som är genomtänkt och vänsterinriktat skall ligga i botten för den politik som skall bedrivas av ett statligt rederi.

Anf. 63 HUGO BERGDAHL (fp) replik:

Herr talman! Kurt Hugosson konstaterar att det är viktigt att vi har en stark handelsflotta. Av olika skäl skulle jag bara vilja tillägga att det är ytterst viktigt att vi har en stark handelsflotta i detta land.

Sedan går Kurt Hugosson in på att försvara och förklara rederistödet. Kurt Hugosson, det är inte finansieringen som är problemet för den svenska handelsflottan, det är kostnadssidan som är problemet. Det resulterar i sin tur i att vi har överkapacitet i den svenska sjöfartsnäringen.

Vi har erfarenhet på andra områden när det gäller att gå in med statliga subventioner för att stötta en sviktande näringsgren – vi har varvsindustrin.

Kurt Hugosson, jag tror att det är dags att inse att det inte är genom att ösa statliga pengar till näringslivet som vi räddar sviktande och mindre lönsamma delar av en näringsgren utan det är genom att finna bärkraftiga enheter i näringslivet.

Anf. 64 KURT HUGOSSON (s) replik:

Herr talman! Jag delar Hugo Bergdahls framförda uppfattning, att vi inte löser en närings eller en branschs problem genom att ständigt pumpa in statliga pengar i den. Därför var det rederistöd som riksdagen fattade beslut om 1982 en temporär åtgärd. Innevarande år är det sista året som rederistödet utgår. Vi har inte föreslagit någon förlängning av detta, Hugo Bergdahl. I stället har jag i mitt inlägg talat om vilka organisatoriska förändringar som behöver ske för att öka konkurrenskraften och möjligheterna.

När det gäller kostnadssidan säger ni i er reservation 12 att det är skattetrycket som är det avgörande. Jag tror inte att det är så. Jag har tidigare pekat på att vi har en överkapacitet och att svensk sjöfart dessutom har att brottas mot konkurrentländer, där man tillgriper mycket långtgående statliga subsidier och tillämpar en protektionistisk politik. Vi förordar inte denna typ av politik. Vi vill hålla fast vid frihandelsprincipen, och vi försöker att verka för den i alla internationella sammanhang.

Anna Wohlin-Andersson tar på nytt upp frågan om isbrytningsverksamheten. Jag menar att samhället till viss del skall betala kostnaden för denna verksamhet. Det gör också samhället, genom att staten med skattemedel svarar för isbrytningens driftkostnader. Det kan sägas vara en regionalpolitiskt motiverad satsning.

Jag tycker dock att det är rimligt att de internationella redarna, som i ökad

utsträckning seglar på de svenska vattnen, genom avgifter får vara med och betala isbrytningen här i landet. Det är enligt min mening en riktig princip som föreslås i propositionen. Anna Wohlin-Andersson oroar sig för de regionalpolitiska konsekvenserna. Jag tror inte att hon behöver hysa någon sådan oro.

Vilka åtgärder bör vi då vidta för att stärka sjöfartens situation? Jag försökte i mitt inlägg peka på en mängd olika saker. Jag vill på nytt erinra om förslaget i kompletteringspropositionen när det gäller partsrederibesattningen. Jag vill också påminna om att en utredning har till uppgift att se över hela sjömansbesattningen.

Det som jag tror framför allt kommer att gynna kust- och närsjöfarten är att kapitalkostnaden kommer att sjunka till följd av det ränteläge som vi nu har fått. Det som man brottas med inom kust- och närsjöfarten är huvudsakligen kapitalkostnaderna. Sänkningen av det allmänna ränteläget bör därför vara positiv också för kust- och närsjöfarten.

Anf. 65 ANNA WOHLIN-ANDERSSON (c) replik:

Herr talman! Jag skall fatta mig mycket kort. Jag delar Kurt Hugossons uppfattning att vi inte skall föra samma protektionistiska politik som en del andra länder för när det gäller sjöfarten. Hur mycket staten än står för bränslekostnaderna kan jag dock omöjligen komma ifrån att betalningsansvaret är en ny pålaga på sjöfarten, som drabbar den kustsjöfart som redan har det svårt. Näringen skall ju själv betala kapitalkostnaden för isbrytningen. Dessutom skall det nya isbrytningsfartyg som staten har beställt betalas. Jag kan inte tro annat än att kostnadsläget för den svenska kustsjöfarten försämrats när nya pålagor läggs på näringen.

Anf. 66 HUGO BERGDAHL (fp) replik:

Herr talman! Kurt Hugosson säger att beslutet 1982 innebar att införandet av rederistödet var en temporär åtgärd – och det är alldeles riktigt. I samma veva antyder Kurt Hugosson att det inte alls är säkert att vi efter det beslut som snart skall fattas här i kammaren kommer att ytterligare bygga ut stödet. Varför ställer ni er då inte redan nu bakom avvecklingen av ett stöd som inte ens ni från majoritetens sida anser har någon framtid? Det finns inte behov av statliga subventioner på detta område. Varför kan ni inte då redan nu konstatera att det är dags att avveckla rederistödet?

Anf. 67 KURT HUGOSSON (s) replik:

Herr talman! När vi 1982 fattade beslutet var vi överens om att stödet skulle utgå i fyra år. Det vi nu har att ta ställning till är det fjärde och sista året. Någon fortsättning på rederistödet blir det alltså inte. I så fall skulle ju förslag om det ha lagts fram i budgetpropositionen. Det torde Hugo Bergdahl veta.

Anf. 68 HUGO BERGDAHL (fp):

Herr talman! Som den ringräv Kurt Hugosson är - - - .

Prot. 1985/86:136

7 maj 1986

Sjöfart

Anf. 69 TREDJE VICE TALMANNEN:

Hugo Bergdahl har redan haft två repliker och har ingen ytterligare replikrätt.

Tredje vice talmannen anmälde att Hugo Bergdahl anhållit att till protokollet få antecknat att han inte ägde rätt till ytterligare replik.

Anf. 70 MARGARETA FOGELBERG (fp):

Herr talman! Jag har begärt ordet med anledning av motion nr 436, i vilken jag endast önskar att riksdagen ville göra regeringen uppmärksam på situationen för den grupp företagare som driver kustfart och närsjöfart. Det är kanske litet förmätet att nu inleda en ny debattomgång, när så många har visat stor förståelse för just denna del av rederinäringen, men jag tycker att förslagen till riksdagen innehåller så litet som är positivt att jag ändå vill "läsa upp min vers" och hålla mitt anförande.

Alla är rörande överens om att svensk rederinäring är en bransch i kris, men om orsakerna till detta är meningarna delade. Den hårda konkurrensen med utländska fartyg gör det svårt att öka lönsamheten. I sina ansträngningar att jaga kostnader har rederierna för länge sedan gjort vad som är möjligt att åstadkomma i form av rationaliseringar.

Därför känns det illa när samhället ökar pålagorna i stället för att försöka åstadkomma något som kunde likna konkurrensneutralitet mellan olika transportslag. Andra länders politik när det gäller kapitalförsörjning och lånevillkor har vi givetvis ingen möjlighet att påverka, men i längden kan vi inte bortse ifrån omvärlden, om vi anser att svenska båtar skall gå under svensk flagg med svensk besättning. Det gäller inte minst det mindre tonnaget i kust- och närsjöfart. Om någon påstår att det inte spelar någon roll vilken nationalitet ett fartyg har så länge transportererna fungerar, behöver man bara påminna om handelsflottans enormt stora insats under andra världskriget. Var och en förstår att vi skulle få det ganska bekymmersamt ifall vi ännu en gång hamnade i en liknande situation, men utan tillgång till svenskt tonnage.

Herr talman! Det är beklagligt att den svenska sjöfartens villkor är sådana att det i dag finns en marknad där agenter kan erbjuda sig att bemanna våra båtar med utländska sjömän och där de lägre personalkostnaderna är det säljande argumentet. Det enda man kräver är att redarna ställer upp med svensk kapten, förste styrman och maskinchef.

Efter sin summariska behandling av de tre motioner som berör kustsjöfarten anför trafikutskottet: "Utskottet anser nu, liksom tidigare, att närsjöfarten och den speciella kustsjöfarten utgör ett viktigt inslag på transportmarknaden." Någon lösning på redan kända svårigheter anvisas inte, utan utskottet nöjer sig med att konstatera att det "förs diskussioner i olika sjöfartsfrågor mellan sjöarbetsmarknadens parter och berörda departement".

Om riksdagen tillkännagav en åsikt - vilket inte kostar ett enda dugg, Kurt

Hugosson – skulle det kanske ha kunnat sätta litet fart på dessa diskussioner. Om det dröjer för länge, finns det inget tonnage kvar att slå vakt om, samtidigt som landet förlorar ett stort yrkeskunnande inom sjömanskap och shipping, ett område där Sverige länge varit en bland världens ledande nationer.

Herr talman! Jag har inget yrkande denna gång, men jag tänker återkomma i frågan så länge det finns en enda skuta under svensk flagg. Jag slutar i stället med att fråga TU:s ordförande om han anser att Sverige behöver någon egen rederinäring.

Anf. 71 SONJA REMBO (m):

Herr talman! Det är med stigande oro som jag under många år har följt och deltagit i den sjöfartspolitiska debatten. Jag har i år liksom tidigare motionerat om olika åtgärder för att skapa bättre arbetsförhållanden för sjöfarten. I det nu aktuella betänkandet behandlas min motion T401 om en översyn av taxor och avgifter som påverkar sjöfarten samt motion T428, med Siri Häggmark som första namn, om en generell dispens från lotstvänet för svenska fartyg i närsjöfart.

Liksom Kurt Hugosson beklagar jag att kammarens pressade tidsschema inte medger en mer uttömmande debatt.

Sjöfarten är, som alla har påpekat här, sedan åtskilliga år tillbaka en av våra stora krisbranscher. Antalet svenskägda fartyg har minskat drastiskt, trots det faktum att nästan hela vår utrikeshandel och närmare hälften av transportererna inom Sverige går på fartyg. Vårt utlandsberoende är oroande stort. Handelsflottan är varken dimensionerad, avpassad eller inriktad så, att den kan tillgodose vårt transportbehov i ett allvarligt krisläge, vilket utrikeshandelsministern bekräftade vid ett krisseminarium, som ägde rum nyligen. Vi lider extrem brist på vad vi kallar närsjöfartsfartyg.

Antalet anställda inom sjöfarten har minskat drastiskt. Trots det är arbetslösheten bland dem som återstår mycket hög. I det senaste numret av Sjömannen säger Sjöfolksförbundets ordförande: "Vill Sverige ha kvar en svensk sjöfart så krävs det åtgärder medan det finns sjöfolk kvar."

Omstruktureringen av den svenska varvsindustrin medför en risk för en långsiktig utarmning av det sjöfartstekniska kunnandet, som på sikt kan medverka till att ytterligare fördjupa den svenska sjöfartskrisen.

Parallellt med denna utveckling håller den svenska transportstrukturen på att förändras. Det sker en överföring från sjö- till landtransporter och en koncentration till hamnarna på syd- och västkusten.

Hamnarna brottas med stora ekonomiska problem, och de hamnägande kommunerna går i många fall in med avsevärda subventioner för att kunna upprätthålla hamntrafiken. Vi har en avsevärd överkapacitet på hamnresurser.

Tillkomsten av jordenruntlinjerna ökar koncentrationen av transoceansk gods till ett fåtal storhamnar på kontinenten och en allt hårdare konkurrens hamnarna emellan.

Det finns en uppenbar risk för att lönsamheten i hamnverksamheten blir så låg att svenska hamnar inte kan upprätthålla den tekniska standard som är

nödvändig för rationell drift och för att kunna konkurrera med hamnarna på kontinenten.

Sjöfart och hamnar innefattas inte i 1979 års trafikpolitiska beslut om anpassning av avgifter och uttag av kostnader till ett samhällsekonomiskt marginalkostnadssystem utan har att leva med kravet på full kostnadstäckning på företagsekonomisk grund i enlighet med 1963 års trafikpolitiska beslut. Till skillnad från järnvägs- och landsvägstrafiken svarar hamnägarna ensamma för investeringar och kapitalkostnader, vilket påverkar hamnarnas avgiftsuttag på sjöfarten.

Sjöfartsverket finansierar huvuddelen av sin verksamhet med lotsavgifterna och fyr- och farledsvaruavgifterna. Avgifterna finansierar såväl kapital- som driftskostnader för farledsutmärkning, radionavigering, lotsväsendet, sjökartläggning, vissa kostnader för sjöräddningsväsendet och administrationen av farledsverksamheten. Härutöver finansieras ersättning till Stockholms hamn, kostnader för vissa fyrar i Röda havet och för ispatrullering i norra Atlanten, Handelsflottans kultur- och fritidsråd m. m. Avgifterna är generella för hela landet oavsett de mycket skiftande farledsförhållandena för olika kustavsnitt och hamnar. Detta innebär att trafiken på syd- och västkusthamnar med mycket begränsade farledskostnader men en stor trafikvolym belastas med huvuddelen av kostnaderna för de trafiksvaga regionerna.

Den tekniska utvecklingen har medfört att en stor del av farledsutmärkningen numera inte erfordras för handelsflottans behov. Däremot är ett stort antal fyrar, prickar etc. av betydelse för fisket och båtsporten. Finansieringen sker dock oförändrat via farledsavgifterna, som belastar handelsflottan.

I fortsättningen kommer också kostnaderna för isbrytningen att avgiftsfinansieras. Detta innebär en ökad kostnadsbelastning på trafiken på samtliga hamnar oberoende av om dessa är i regelbundet återkommande behov av isbrytning eller ej. Investeringen i en ny isbrytare innebär att avgifterna i framtiden kommer att behöva höjas väsentligt. Trafiken på sydkust- och västkusthamnarna kommer således att belastas med kraftigt höjda avgifter för inte bara den sporadiska isbrytning som behövs där utan också för isbrytningen i Östersjön och Bottenhavet. Trots ändrade avskrivningsregler innebär detta att kostnadstäckningsansvaret för sjöfartsverket ökar, med ökade avgifter på sjöfarten som följd.

Det finns anledning anta att principerna för farledsverksamheten och avgiftsfinansieringen bidrar till att permanenta en otidsenlig hamnstruktur.

Jag har i min motion visat hur det statliga avgiftsuttaget belastar trafiken i Göteborgs hamn, som bär en stor del av det totala avgiftsuttaget. 1983 betalade trafiken på Göteborg ca 95 milj. kr. i avgifter, medan kostnaden uppgick till drygt 10 milj. kr. Avgifterna är så konstruerade att trafiken på exempelvis Göteborg subventionerar farleder och lotsning på andra hamnar. Någon hänsyn till att Göteborg måste hävda sig i konkurrens med utländska snarare än svenska hamnar tas inte. Detta gäller också för andra hamnar på västkusten.

Till den osunda konkurrenssituationen hör också det statliga stödet till järnvägstrafiken. Gods från Sverige till exempelvis Rotterdam per järnväg subventioneras i tur och ordning av SJ och de danska, västtyska och holländska järnvägarna. Någon motsvarande subvention kommer inte

motsvarande transport per fartyg till del. Utbyggnaden av järnvägsfärjetrafiken från södra Sverige till Danmark och Västtyskland kan komma att innebära att SJ:s taxesättning utformas så, att denna trafik gynnas till nackdel för övriga hamnar på västkusten. Härigenom försvåras såväl hamnarnas som den svenska sjöfartens konkurrensmöjligheter och tillkomsten av annars konkurrenskraftiga alternativ, t. ex. en ny tåg färjelinje från Göteborg till Frederikshavn.

Jag besökte nyligen några hamnar på kontinenten och i Storbritannien. De arbetar under helt andra förhållanden än de svenska. Hamnarna på kontinenten betraktas som en nationell angelägenhet, och stat resp. delstat svarar för infrastrukturen, dvs. investeringar t. o. m. kaj. Även den engelska helt privat ägda och drivna hamnen i Felixstowe kan påräkna statsbidrag upp till halva investeringskostnaden för nya kajbyggen. Inte någonstans debiterar staten kostnader motsvarande våra farledsavgifter. Stat och kommun agerar i samtliga fall i en gemensam strävan att dra trafik till resp. hamnar. I Sverige agerar vi precis tvärtom. Vi drar trafiken från de svenska hamnarna och från den svenska sjöfarten.

Det ensidiga gynnandet av SJ och den likaledes ensidiga avgiftspolitikens gentemot sjöfarten visar en anmärkningsvärd brist på trafikpolitisk helhetsyn och konsekvens. Det visar också på en bristande förståelse för sjöfartens internationella konkurrenssituation och behov av konkurrenskraftiga svenska hemmahamnar.

Härom vittnar inte minst det beslut som riksdagen nu står i begrepp att fatta och som innebär dels en ökad avgiftsfinansiering, dels ett godkännande av att de statliga avgifterna på handelssjöfarten också i fortsättningen skall användas som ett regionalpolitiskt medel.

Det finns en uppenbar risk för att de besparingskrav som måste ställas på statliga verk och myndigheter leder till avsevärda kostnadsökningar för sjöfarten. Ett exempel på detta är extra avgifter för tjänster på obekvämt arbetstid. Samtidigt skärps kraven t. ex. i form av ett ökat lotstvang. Sammantaget bidrar dessa och andra åtgärder till att försämra svensk sjöfarts och svenska hamnars konkurrensmöjligheter. Härtill kommer det övertag som andra nationers sjöfart har genom en gynnsammare skatte- och räntepolitik och fördelaktiga finansieringsformer.

I motion T401 begär jag en översyn av avgifter och taxor som påverkar sjöfarten, i syfte att åstadkomma konkurrensneutralitet mellan olika transportslag. Sten Östlund har fört fram ett liknande yrkande. Utskottet hänvisar till den översyn som nyligen gjorts inom kommunikationsdepartementet.

Hamnförbundet har i sitt remissvar, undertecknat av förbundets ordförande, uppfattat rapporten så, att arbetsgruppen konstaterat att den inte har kunnat lösa sin huvuduppgift – ett konstaterande i vilket Hamnförbundet instämmer.

Uppenbarligen delar kommunikationsministern denna syn, eftersom han i budgetpropositionen framhåller att många av de trafikpolitiska frågeställningar som behandlas i rapporterna och yttrandena är komplicerade och att det fortfarande saknas tillräcklig kunskap om förhållandena i flera viktiga avseenden. Han anser att det därför på många områden krävs kompletterande och fördjupade studier samt ytterligare forskningsinsatser.

Jag tycker att utskottet åtminstone kunde ha instämt i den uppfattningen.

Sveriges geografiska läge medför ett totalt beroende av fungerande sjötransporter såväl under fredliga förhållanden som i en krissituation. Det finns anledning anta att den trafik som går förlorad till utländsk sjöfart och hamnar på kontinenten inte under överskådlig tid kan återtas. Återverkningarna på Sveriges möjligheter att hävda sig i den internationella konkurrensen blir betydande, eftersom Sveriges geografiskt ofördelaktiga läge med tiden kommer att få fullt genomslag i taxesättningen. Den ambition om "ett rundare Sverige" som präglar sjöfartspolitikens motsvaras inte av en ambition om "ett rundare Europa". Det är ett ensidigt svenskt intresse att försöka motverka nackdelarna med vårt ogynnsamma geografiska läge.

Så länge snäva regionalpolitiska ambitioner tillåts styra sjöfarts- och hamnpolitiken, kommer regionen Sverige att få allt större svårigheter att hävda sig i den internationella konkurrensen.

Herr talman! Det finns i dag en mycket livlig debatt om sjöfartens och hamnarnas framtid. Flera forskningsprojekt pågår. Jag hyser, trots allt, en stillsam förhoppning om att detta inom en snar framtid kommer att avsätta spår också i denna kammare.

Anf. 72 ANNE WIBBLE (fp):

Herr talman! I motion T367 har Margareta Andrén och jag tagit upp de miljöproblem som orsakas av färjetrafiken mellan Sverige och Finland i den svenska skärgården. Det är framför allt belastningen på öar och stränder i Furusundsleden som under årens lopp har blivit allt större. Delar av denna farled är mycket smala, och det blir därför en våldsam kraft i de vattenmängder som kommer in mot stränderna.

För 10–20 år sedan var problemet att Finlandsbåtarna gjorde kraftiga vågsvall. Vågorna sköljde in mot stränderna och tog med sig sand, grus, smärre rötter och liknande ut i havet. I dag är problemet delvis ett annat, därför att båtarna har blivit oerhört mycket större. Det kan diskuteras om de över huvud taget skall betraktas som båtar – snarare är de flytande hotell. Skeppsbyggeritekniken har gått framåt så till vida att båtarna nu inte förorsakar särskilt stora vågor. Men nu skapar de i stället ett utomordentligt kraftigt sug på grund av vattenundanträngning när de passerar dessa trånga passager i Furusundsleden. Det kan betyda att en långgrund strand helt kan torrläggas. Vattnet dras utåt, och sedan forsar det tillbaka när båten har passerat. Resultatet av detta är att botten och stränder blir nästan rörliga, grus och växtlighet försvinner. Sakta men säkert äts stränderna upp av vattnet.

Var och en som gör en tur med en färja till Finland och till Åland kan överallt se bevis på den utveckling jag beskrivit. Vattnet äter sig in i stränderna, träd hänger utanför och faller successivt ner därför att rötterna inte längre får fäste.

Jag menar att den känsliga miljön i Stockholms skärgård har påverkats kraftigt i negativ riktning av denna färjetrafik. Många markägare har också drabbats av markförstörelse. Dessutom har badliv, båtliv och fritidsfiske drabbats, vilket många av kammarens ledamöter kommer att märka i sommar, om de försöker ge sig ut i Stockholms skärgård. Vissa skärgårds

bors näringsverksamhet har också försvårats och störts.

Herr talman! Jag är givetvis medveten om den stora betydelse som färjetrafiken mellan Sverige och Finland har för handeln mellan dessa länder och också om den betydelse trafiken har för Stockholms hamn. Trafikutskottet anför att det ankommer på berörda myndigheter att i sin normgivning göra nödvändiga avvägningar mellan trafikintressen och miljöintressen. Det är självfallet riktigt och ett helt okontroversiellt påstående. Enligt min mening tyder nuvarande utveckling på att miljöintressena bör ges en större vikt i denna avvägning.

Trafikutskottet har också i sitt betänkande sagt att det är länsstyrelsen i Stockholms län och sjöfartsverket som genom föreskrifter av olika slag för trafiken i farlederna skall tillgodose miljö- och sjösäkerhetsaspekter. Länsstyrelsen kan t. ex. föreskriva vissa hastighetsbegränsningar. Så har också skett, senast i maj 1981. Det är i dag nästan precis fem år sedan.

Sedan 1981 har emellertid båtarna blivit både fler och avsevärt mycket större. Skadorna på miljön i Stockholms skärgård, framför allt på stränderna, har ökat kraftigt. Enligt min mening borde det ha funnits anledning att nu på nytt pröva om inte hastighetsbegränsningarna borde skärpas. Kort sagt: båtarna borde gå långsammare.

Det positiva i utskottstexten är att där framgår att länsstyrelsen i Stockholms län har tagit initiativ till att utforma ett gemensamt svenskt-finländskt forsknings- och undersökningsprogram som underlag för förslag till miljöskyddsåtgärder i dessa och andra farvatten. Detta är glädjande, och jag hoppas att resultaten inte låter vänta på sig alltför länge. Det är viktigt för att vi skall kunna behålla den naturliga miljö som vi har i Stockholms skärgård och som alla har anledning att glädja sig åt.

Överläggningen var härmed avslutad.

(Beslutet redovisas efter debatten om trafikutskottets betänkande 21.)

Anf. 73 TREDJE VICE TALMANNEN:

Kammaren övergår nu till att debattera trafikutskottets betänkande 21 om tilläggsbudget III. I fråga om detta betänkande hålls gemensam överläggning för samtliga punkter.

Vägverket

Anf. 74 GÖREL BOHLIN (m):

Herr talman! Jag hade tänkt hålla ett anförande under den här punkten. Men med hänsyn till kammarens tid inskränker jag mig till att yrka bifall till den moderata reservationen – reservation nr 2 – och i övrigt till utskottets hemställan.

Anf. 75 OLLE GRAHN (fp):

Herr talman! Jag ber att få yrka bifall till reservationerna 1 och 2 till trafikutskottets betänkande nr 21.

Anf. 76 KURT HUGOSSON (s):

Herr talman! Med hänvisning till den övertygande argumentering som utskottsmajoriteten har utvecklat i utskottsbetänkandet ber jag att få yrka bifall till utskottsmajoritetens förslag och avslag på de två till betänkandet fogade reservationerna.

Överläggningen var härmed avslutad.

Trafikutskottets betänkande 15

Mom. 1 (luftfartsverkets organisation)

Utskottets hemställan bifölls med 193 röster mot 110 för reservation 1 av Rolf Clarkson m. fl. 1 ledamot avstod från att rösta.

Mom. 6 a (finansiering av luftfartsverkets investeringar för budgetåret 1986/87)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 2 av Rolf Clarkson m. fl. – bifölls med acklamation.

Mom. 7 a (liberalisering m. m.)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 4 av Rolf Clarkson m. fl. – bifölls med acklamation.

Mom. 7 c (inriktningen av konsortialavtalsförhandlingar)

Utskottets hemställan med godkännande av utskottets motivering – som ställdes mot utskottets hemställan med godkännande av den i reservation 5 av Rolf Clarkson m. fl. anförda motiveringen – bifölls med acklamation.

Mom. 8 d (bibehållande av Bromma flygplats som statlig flygplats)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 6 av Gösta Andersson och Rune Thorén – bifölls med acklamation.

Mom. 8 e (fortsatt användning av Bromma flygplats)

Först biträdde reservation 7 av Rolf Clarkson m. fl. med 84 röster mot 19 för reservation 8 av Sven Henricsson. 202 ledamöter avstod från att rösta.

Härefter bifölls utskottets hemställan med 209 röster mot 91 för reservation 7 av Rolf Clarkson m. fl. 6 ledamöter avstod från att rösta.

Övriga moment

Utskottets hemställan bifölls.

Trafikutskottets betänkande 16

Mom. 1 (televerkets investeringar)

Utskottets hemställan bifölls med 241 röster mot 66 för reservation 1 av Rolf Clarkson m. fl.

Mom. 5 (televerkets statskapital)

Utskottets hemställan, som ställdes mot
dels reservation 2 av Olle Grahn och Ingrid Hasselström Nyvall,
dels reservation 3 av Agne Hansson och Rune Thorén,
bifölls med acklamation.

Mom. 7 (Teli)

Hemställen

Utskottets hemställen bifölls med 283 röster mot 21 för hemställen i reservation 4 av Sven Henricsson. 2 ledamöter avstod från att rösta.

Motivering

Utskottets motivering – som ställdes mot den i reservation 5 av Rolf Clarkson m. fl. anförda motiveringen – godkändes med acklamation.

Mom. 8 (televerkets myndighetsuppgifter)

Utskottets hemställen bifölls med 160 röster mot 146 för reservation 6 av Rolf Clarkson m. fl.

Mom. 9 (televerkets konkurrensutsatta verksamhet)

Utskottets hemställen – som ställdes mot reservation 7 av Rolf Clarkson m. fl. – bifölls med acklamation.

Mom. 12 (televerkets monopol på abonnentväxlar och höghastighetsmodem)

Utskottets hemställen – som ställdes mot reservation 8 av Rolf Clarkson m. fl. – bifölls med acklamation.

Mom. 13 (kabel-TV)

Utskottets hemställen bifölls med 284 röster mot 17 för reservation 9 av Sven Henricsson. 3 ledamöter avstod från att rösta.

Mom. 14 (bredbandsnät)

Utskottets hemställen bifölls med 262 röster mot 44 för reservation 10 av Olle Grahn och Ingrid Hasselström Nyvall.

Mom. 20 (enhetstaxa för datakommunikationstjänster)

Utskottets hemställen – som ställdes mot reservation 11 av Agne Hansson m. fl. – bifölls med acklamation.

Mom. 21 (forskning)

Utskottets hemställen – som ställdes mot reservation 12 av Rolf Clarkson m. fl. – bifölls med acklamation.

Övriga moment

Utskottets hemställen bifölls.

Trafikutskottets betänkande 14

Punkt 1

Mom. 2 (omfattningen av sjöfartens betalningsansvar för den statliga isbrytningen)

Utskottets hemställen bifölls med 264 röster mot 36 för reservation 1 av Agne Hansson och Rune Thorén. 1 ledamot avstod från att rösta.

Mom. 18 (sjöfartspolitiskt program)

Utskottets hemställan bifölls med 288 röster mot 16 för reservation 2 av Sven Henricsson.

Mom. 19 (transocean trafik och kustsjöfart)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 3 av Sven Henricsson – bifölls med acklamation.

Mom. 20 (ett statligt rederi)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 4 av Sven Henricsson – bifölls med acklamation.

Mom. 21 (kust- och inrikessjöfarten)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 5 av Sven Henricsson – bifölls med acklamation.

Mom. 22 (sjöfartsekonomisk forskning)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 6 av Sven Henricsson – bifölls med acklamation.

Mom. 23 (redéret Zenit)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 7 av Sven Henricsson – bifölls med acklamation.

Mom. 24 (utflaggning av svenska fartyg)

Utskottets hemställan bifölls med 288 röster mot 16 för reservation 8 av Sven Henricsson.

Mom. 25 (bekvämlighetsflagg)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 9 av Sven Henricsson – bifölls med acklamation.

Punkt 5

Mom. 2 (tiden för slutbetalning av lån från lånenämnden för den mindre skeppsfarten)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 10 av Agne Hansson och Rune Thorén – bifölls med acklamation.

Mom. 3 (statliga lån för fartyg som är äldre än tio år)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 11 av Agne Hansson och Rune Thorén – bifölls med acklamation.

Punkt 6 (anslag till Stöd till svenska rederier)

Utskottets hemställan bifölls med 192 röster mot 111 för reservation 12 av Rolf Clarkson m. fl.

Övriga punkter och moment
Utskottets hemställan bifölls.

Trafikutskottets betänkande 21

Punkt 2

Mom. 1 och 2 (rätt för vägverket att förvärva aktier i Data-Källan AB, m. m.)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 1 av Olle Grahn och Hugo Bergdahl – bifölls med acklamation.

Mom. 3 (utvidgning av vägverkets verksamhetsområden)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 2 av Rolf Clarkson m. fl. – bifölls med acklamation.

Övriga punkter

Utskottets hemställan bifölls.

4 § Föredrogs

Trafikutskottets betänkanden

1985/86:19 Anslag till Transportforskning (prop. 1985/86:100 delvis)

1985/86:20 Anslag till SMHI och vissa andra institut (prop. 1985/86:100 delvis)

Vad utskottet hemställt bifölls.

5 § Kammaren beslöt att förhandlingarna skulle fortsättas vid ett senare sammanträde.

6 § Anmäldes och bordlades

Proposition

1985/86:173 Ett samlat program för skolledarutbildning

7 § Anmäldes och bordlades

Skatteutskottets betänkande

1985/86:46 Aktiebeskattningen

Justitieutskottets betänkanden

1985/86:26 Anslag till rättshjälp m. m. (prop. 1985/86:100 delvis)

1985/86:28 Rättskipningens organisation

Kulturutskottets betänkande

1985/86:17 Anslag till kyrkliga ändamål m. m. (prop. 1985/86:100 delvis)

Meddelades att följande frågor framställdes

den 7 maj

1985/86:536 av Görel Thurdin (c) till kommunikationsministern om samordningen av den civila och militära väderlekstjänsten:

Statskontoret har föreslagit att samordna SMHI och den militära väderlekstjänsten. För Västernorrlands län betyder det att väderlekstjänsten vid Midlanda flygplats i Medelpad flyttas till flygflottiljen i Luleå. SMHI tillhandahåller i dag lokala tjänster till yrkesfiskare, vägverket, lantbrukare och turistnäringen. Meteorologiska stationen i Sundsvall har därmed en regionalpolitisk betydelse. I ett så stort område som Norrland behövs de befintliga stationerna. Ingen har upplevt att väderleksrapporterna för Norrland är för detaljerade.

Vad avser regeringen fatta för beslut i anledning av statskontorets utredning och förslag?

1985/86:537 av Görel Thurdin (c) till statsrådet Birgitta Dahl om kärnkraftverket i Barsebäck:

Kärnkraftsolyckan i Tjernobyl i Sovjetunionen har inneburit kraftigt ökad radioaktiv strålning i närliggande länder. Det har spekulerats i om Sovjetunionen är villigt att ersätta andra länder för de extra kostnader som man har fått och kommer att få i anledning av olyckan. Bl. a. har Västtyskland omfattande skadeståndskrav gentemot Sovjetunionen.

Av de reaktorer som ingår i det svenska kärnkraftsprogrammet är Barsebäcksverket det som är lokaliserat till den mest tätbefolkade regionen. Från dansk sida har det vid upprepade tillfällen uttryckts oro över den olämpliga lokaliseringen, eftersom en olycka i Barsebäck skulle få svåra konsekvenser även för Danmark.

Med anledning av vad som anförts vill jag ställa följande fråga till miljö- och energiministern:

Kan statsrådet redogöra för hur stor del av priset på den kärnkraftsproducerade elen som är avsedd att täcka sannolika ersättningskrav från Danmark vid en eventuell kärnkraftsolycka i Barsebäck?

1985/86:538 av Pär Granstedt (c) till försvarsministern om exporten av röntgenblyxtmaskiner:

Enligt pressuppgifter har under årens lopp ett stort antal svensktillverkade röntgenblyxtmaskiner exporterats till länder som måste bedömas som mycket känsliga ur kärnvapenspridningssynpunkt såsom Israel, Pakistan, Indien och eventuellt också Sydafrika. Röntgenblyxtmaskiner är av vital betydelse för utveckling av kärnvapen. Anläggningar med en kapacitet under 500 kV kräver inte exporttillstånd, varför exporten ofta gäller sådana på 450 kV, som

Prot. 1985/86:136
7 maj 1986

dock också bedöms känsliga av bl. a. USA och Storbritannien. Indien lär nu ha beställt tre röntgenblyxtmaskiner på vardera 1 200 kV.

Meddelande om frågor

Anser regeringen att den här aktuella exporten av röntgenblyxtmaskiner är godtagbar med hänsyn till Sveriges åtagande enligt icke-spridningsavtalet och Sveriges nedrustningspolitik i övrigt?

1985/86:539 av *Pär Granstedt* (c) till utbildningsministern om återupptagande av förskolläraryt utbildning i Uppsala och Borås:

Så sent som 1984 beslutade riksdagen på regeringens förslag om en betydande nedskärning av förskolläraryt utbildningen, med bl. a. nedläggning av utbildningarna i Uppsala och Borås. Nu aktualiseras åter ett kraftigt utökat behov av utbildade förskollärare.

Är regeringen beredd att medverka till att förskolläraryt utbildningarna i Uppsala och Borås återupptas?

1985/86:540 av *Berith Eriksson* (vpk) till arbetsmarknadsministern om ersättningen till ungdomar sysselsatta i s. k. ungdomslag:

Många ungdomar i ungdomslag måste i dag begära socialbidrag för att klara sitt uppehälle, därför att inkomsten inte räcker till.

Jag vill därför fråga:

Anser arbetsmarknadsministern att det är moraliskt försvarbart att ungdomar tvingas anlita socialhjälpen för sin försörjning?

1985/86:541 av *Berith Eriksson* (vpk) till statsrådet Bengt Lindqvist om deltidförskolans samarbete med skolan:

Jag vill fråga statsrådet Lindqvist:

Vad händer med deltidförskolans möjligheter att samarbeta med skolan för en bra skolstart för barnen, om deltidsgруппerna blir tretimmars syskongrupper?

9 § Kammaren åtskildes kl. 15.14.

In fidem

SUNE K. JOHANSSON

/Gunborg Apelgren

Förteckning över talare
(Siffrorna avser sida i protokollet)

Prot.
1985/86
136

Onsdagen den 7 maj

Talmannen 3, 16, 19

Tredje vice talmannen 47, 63, 68

Bergdahl, Hugo (fp) 50, 61, 62, 63

Bohlin, Görel (m) 5, 6, 11, 14, 68

Claesson, Viola (vpk) 54, 60

Fogelberg, Margareta (fp) 63

Franzén, Tommy (vpk) 3, 6, 7, 12, 15, 16

Grahn, Olle (fp) 11, 14, 22, 34, 68

Hammar, Bo (vpk) 41

Hansson, Agne (c) 12, 14

Hemmingsson, Margareta (s) 18

Henricsson, Sven (vpk) 25, 35, 36, 40, 41

Hugosson, Kurt (s) 37, 40, 41, 57, 61, 62, 69

Johnsson, Ingvar (s) 45, 46, 47

Karlsson, Ingvar, i Bengtsfors (c) 45, 46, 47

Rembo, Sonja (m) 64

Rosqvist, Birger (s) 28, 35, 37

Signell, Sven-Gösta (s) 7, 13, 16

Stenmarck, Per (m) 16, 20, 33, 36, 47, 53, 54

Thorén, Rune (c) 24, 34

Wibble, Anne (fp) 67

Wohlin-Andersson, Anna (c) 51, 53, 54, 60, 62

Öhrsvik, Lena (s) 43

