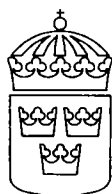


Regeringens proposition

1992/93:132

om vissa frågor inom

Kommunikationsdepartementets område



Prop.
1992/93:132

Regeringen förelägger riksdagen vad som har tagits upp i bifogade utdrag ur regeringsprotokollet den 29 oktober 1992 för de åtgärder och ändamål som framgår av föredragandens hemställan.

På regeringens vägnar

Carl Bildt

Mats Odell

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen behandlas delar av de s.k. överenskommelserna om trafiken i storstadsregionerna. Regeringen föreslår att Riksgäldskontoret bör ställa garantier på högst 600 miljoner kronor för förberedelsearbetet som avser utbyggnaderna av trafikleder i Stockholmsregionen.

Regeringen föreslår i propositionen på järnvägsområdet utförsäljning av ägarandelar i ett dotterbolag till SJ som arbetar med att utveckla kombitrafiken och det blivande bolaget för kontinenttrafiken. Vidare föreslås att LKAB ges trafikeringsrätt främst för malmprodukter på bandelen Boden – Luleå.

Den inrikes luftfarten har i enlighet med tidigare riksdagsbeslut nyligen avreglerats. En redovisning härav ges i propositionen. Regeringen föreslår i propositionen att Luftfartsverkets prissystem anpassas till en avreglerad marknad. Resultatutjämnningen mellan statliga och vissa större kommunala flygplatser bör enligt regeringens förslag dock bibehållas tills vidare.

Arbetet med en ny lagstiftning inom telekommunikationsområdet och bolagisering av Televerket pågår. Telestyrelsen som inrättades den 1 juli 1992 bör anvisas ytterligare 14 miljoner kronor för att täcka kostnaderna för verksamheten innevarande budgetår. Regeringen anmäler i propositionen att förslag om bolagisering av Televerket och förslag till en telelag med nödvändig reglering m.m. inom telekommunikationsområdet, kommer att redovisas samlat till riksdagen så att bolagisering och ikraftträdande av telelagen kan ske snarast, dock senast den 1 juli 1993. Ett bemyndigande för rege-

ringen att förändra kostnadsfördelningen avseende SOS Alarmering AB begärs.

Prop. 1992/93:132

I propositionen föreslås att Postverkets monopol på brevbefordran avskaffas fr.o.m. den 1 januari 1993.

I propositionen föreslås slutligen att lagen om nämnder för vissa trafikfrågor ändras så att det klart kommer till uttryck att kommunerna har rätt att ta ut avgifter i de fall det ges undantag från lokala trafikföreskrifter. Avgifter skall dock inte tas ut för parkeringstillstånd för rörelsehindrade.

1. Förslag till

Prop. 1992/93:132

Lag om upphävande av kungörelsen (1947:175) angående
Postverkets ensamrätt till brevbefordran m.m.

Härigenom föreskrivs att kungörelsen (1947:175) angående Postverkets
ensamrätt till brevbefordran m.m. skall upphöra att gälla vid utgången av år
1992.

2. Förslag till Lag om ändring i lagen (1978:234) om nämnder för vissa trafikfrågor

Prop. 1992/93:132

Härigenom föreskrivs att 4 § lagen (1978:234)¹ om nämnder för vissa trafikfrågor skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

4 §²

I sådana ärenden om undantag från föreskrifter om trafik på väg eller i terräng som avses i 1 § andra stycket får trafiknämnden ta ut avgifter av sökandena.

I ärenden som avses i 1 § andra stycket får trafiknämnden ta ut avgifter av sökandena dock inte i fråga om parkeringsstillstånd för rörelsehindrade.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1993.

¹ Senaste lydelse av lagens rubrik 1991:1675

² Senaste lydelse 1991:1675

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 29 oktober 1992

Närvarande: statsministern Bildt, ordförande, och statsråden B. Westerberg, Friggebo, Johansson, Laurén, Hörnlund, Olsson, Svensson, af Ugglas, Dinkelspiel, Thurdin, Hellsvik, Wibble, Björck, Könberg, Odell, Lundgren, Unckel, P. Westerberg.

Föredragande: statsrådet Odell

Proposition om vissa frågor inom Kommunikationsdepartementets område

1 Överenskommelserna om trafiken i storstadsregionerna

Stockholmsregionen

Mina bedömningar och förslag:

- De överenskommelser som träffats mellan parterna i Stockholmsregionen innebär att syftet med principuppgörelsen den 23 januari 1991 kan uppnås i sina huvuddrag.
- För den fortsatta projekteringen av trafiklederna krävs ytterligare resurser.
- Riksgäldskontoret bör ställa garantier för förberedelsearbetet som avser utbyggnaderna av trafikleder i Stockholmsregionen för högst 600 miljoner kronor.

Bakgrund till mina bedömningar och förslag: Den dåvarande regeringen redovisade år 1991 i propositionen Näringspolitik för tillväxt (prop. 1990/91:87) de principöverenskommelser som hade träffats i de tre storstadsregionerna. Riksdagen behandlade överenskommelserna under våren 1991 (bet. 1991/92:TU24, rskr. 1991/92:286). Med utgångspunkt i dessa överenskommelser har ytterligare förhandlingar m.m. genomförts beträffande vissa frågor, som inte löstes i överenskommelserna. Det nuvarande läget beträffande överenskommelserna i de tre regionerna kommer regeringen att redovisa utförligare i budgetpropositionen, men en av frågorna som gäller Stockholmsregionen fordrar redan nu riksdagens ställningstagande.

I Stockholmsregionen träffade kommuner och landsting den 23 januari 1991 en överenskommelse om samordnade åtgärder för att förbättra miljön, öka tillgängligheten och skapa bättre förutsättningar för utveckling av Stockholmsregionen. Denna överenskommelse krävde kompletterande avtal och planering för fullt genomförande av de i uppgörelsen medtagna investerings-

projektet. Parterna sköt på ett slutligt ställningstagande vad avsåg bygget av Österleden och Västerleden. Parterna sköt också upp ställningstagandet till införandet av avgifter på biltrafiken.

Den 29 september 1992 enades parterna i Stockholmsregionen om ett tillägg till övrenskommelsen per den 23 januari 1991, som innebär att de återstående frågorna har lösts.

Uppgåelsen finansieras genom statliga investeringsanslag för länstrafikanläggningar, stomjärnvägar och överförda investeringsmedel för riksvägar samt genom det särskilda statsbidrag för investeringar i storstäderna som staten avsatt för bl.a. Stockholmsregionen. Därtill kommer investeringsmedel som Stockholms läns landsting bidrar med och avgifter på biltrafiken.

Skälen för mina bedömningar och förslag: Jag bedömer att den överenskommelse som träffats med parterna i Stockholmsregionen innebär att syftet med principuppgörelsen den 23 januari 1991 kan uppnås i sina huvuddrag.

Det förslag till bilavgifter för att finansiera utbyggnaden av trafiklederna som parterna förordar, alternativ (A4), måste närmare granskas innan regeringen är beredd att förordna att en statlig garanti ställs till Vägverket eller dess bolag för upplåning av investeringsmedel för utbyggnad av hela Ringen och Yttre Tvärleden. I avvaktan på att en sådan granskning sker måste fortsatt planering och projektering ske av trafiklederna för att tidsplanen för utbyggnaden skall kunna hållas.

Som ett led i förberedelsearbetena för utbyggnaden av Ringen och Yttre Tvärleden har Vägverkets bolag Väginvest och Stockholms kommun bildat ett bolag, Stockholmsleder AB. Regeringen har på framställan från Vägverket godkänt att bolaget bildas och bemyndigat Riksgäldskontoret (prop. 1991/92:125, bet. 1991/92:TU25, rskr. 1991/92:348) att teckna statlig borgen för Väginvest om 200 miljoner kronor för att förberedelsearbete med Ringen och Yttre Tvärleden skulle kunna påbörjas.

För den fortsatta projekteringen av de aktuella lederna krävs att ytterligare resurser ställs till Stockholmsleder AB:s förfogande. Kostnaderna för de fortsatta förberedelsearbetena med Ringen och Yttre Tvärleden beräknas fram till den 1 oktober 1993 uppgå till högst 400 000 000 kronor.

I avvaktan på att en statlig garanti ställs för upplåning av investeringsmedel för utbyggnad av hela Ringen och Yttre Tvärleden, föreslår jag att regeringen utverkar riksdagens bemyndigande att låta Riksgäldskontoret teckna statlig borgen inom en ram om sammanlagt högst 600 miljoner kronor för projektering.

Mina förslag:

- Högst 50% av aktier och röster i SJ:s bolag Rail Combi AB och i det blivande Kontinentbolaget bör kunna utförsäljas till externa ägare.
- Trafikeringsrätt på bandelen Boden–Luleå för att transportera malmprodukter och nödvändiga insatsvaror ges till LKAB fr.o.m. den 1 januari 1993.

2.1 Inriktningen på järnvägsområdet

Svensk järnvägstrafik står inför avreglering. Regeringen har tillkallat en utredningsman (K 1992:40) med uppgift att utreda möjligheterna till ökad konkurrens inom järnvägssektorn. Utredningen skall redovisa sitt betänkande den 15 januari 1993. Utredningens uppgift är bl.a. att finna former för att möjliggöra konkurrens på järnvägsspåren.

Regeringen har utfärdat nya direktiv (dir. 1992:79) till förhandlaren för statens köp av interregional persontrafik på järnväg. De nya direktiven möjliggör upphandling i konkurrens mellan olika operatörer och att rullande materiel under vissa förutsättningar kan införskaffas för upplåtelse till operatör. Vidare ges möjlighet att i vissa fall ingå upp till femårigt avtal om köp av interregional persontrafik.

Det är regeringens avsikt att genom ökad konkurrens bättre utnyttja den infrastruktur som byggts upp och minska kostnaden för järnvägstransporter. Detta skapar förutsättningar för att öka järnvägstrafikens konkurrensförmåga gentemot andra trafikslag. En effektiv järnvägssektor är också av stor betydelse för att kunna dra nytta av järnvägens positiva miljöegenskaper.

Ända sedan kombinerade transporter (transport av lösa lastbärare på järnvägsvagnar) först prövades i Sverige år 1967 på sträckan Stockholm – Göteborg har denna trafikform tilldragit sig stort intresse från statsmakterna. Att kunna kombinera järnvägens stora kapacitet och energi- och miljöfördelar med lastbilstrafikens stora flexibilitet och lättillgänglighet har setts som ett utvecklingsbart sätt att åstadkomma samhällsekonomiskt effektiva och rationella transporter. Inom SJ fortgår löpande utvecklingsarbete för att tillgodose kombitrafikens fördelar. I det följande redovisas ett förslag som är ytterligare ett steg i denna utveckling.

2.2 Försäljning av aktier i Statens järnvägars dotterbolag Swedcarrier

Bakgrund till mitt förslag: SJ gavs genom det trafikpolitiska beslutet år 1988 bemyndigande att försälja och genom tomträtt upplåta fast egendom samt tillgodogöra sig medel från försäljning av AB Swedcarriers dotterbolag inom en ram på 2,7 miljarder kronor. Denna ram utnyttjades fullt ut år 1990.

Detta resulterade i att riksdagen beslutade (prop. 1990/91:100 bil. 8, bet. 1990/91:TU25, rskr. 1990/91:325) om utökad ram för försäljning av aktier och fastigheter i SJ-koncernen. Genom detta beslut erhöll SJ ett bemyndigande att under återstoden av rekonstruktionsperioden sälja aktier och fastigheter på upp till 2,5 miljarder kronor. Beslutet trädde i kraft den 1 juli 1991. Försäljningar inom denna ram har emellertid som huvudsakligt syfte att finansiera SJ:s stora behov av investeringar.

Regeringen har i proposition 1991/92:100 bil. 7 redogjort för skälen till en bolagisering av järnvägens kombi- och kontinenttrafik. Riksdagen har bemyndigat regeringen att genomföra en bolagisering inom SJ:s kombi- och kontinenttrafik (bet. 1991/92:TU19, rskr. 1991/92:277) i enlighet med vad som anförts i propositionen.

Skälen för mitt förslag: Inom Swedcarrier-koncernen finns ett flertal aktiebolag. Verksamheten i Swedcarrier kompletterar järnvägstrafiken inom af-färsverket Statens järnvägar. Tillsammans utgör enheterna SJ-koncernen, ett brett transportföretag. Det bör enligt min mening ges möjlighet för Swedcarrier att bredda ägandet genom externt delägarskap i Rail Combi AB och det blivande Kontinentbolaget för att på detta sätt bättre utveckla järnvägs- trafiken inom SJ-koncernen.

De försäljningar av aktier som är aktuella i Rail Combi AB och kontinenttrafiken har främst till syfte att utveckla järnvägstrafiken. Det är därför viktigt att skilja på försäljning av aktier och fastigheter för finansiering av investeringar och försäljning av aktier för utveckling av tågtrafiken. De sammanlagda försäljningarna torde dock rymmas inom den ram på 2,5 miljarder kronor som riksdagen beslutat om.

SJ har framfört att en förutsättning för en utveckling av kombi- och kontinenttrafiken är att externa ägare tillåts köpa aktier i bolagen. Dessa ägare skall kännetecknas av långsiktigt intresse inom transportbranschen. Syftet med att sälja aktier i kombi- och kontinenttrafiken till externa parter är att öka trovärdigheten för verksamheten gentemot kunderna och att accelerera arbetet med att skapa affärsmässiga relationer mellan köpande och säljande enheter.

Avsikten är att sälja som mest 50 procent av aktier och röster i Rail Combi AB och kontinentbolaget. Genom att behålla ett majoritetsägarande genom AB Swedcarrier, säkerställer SJ långsiktigheten i satsningen på kombi- och kontinenttrafiken.

SJ:s kombitrafik bedrivs i dag i Rail Combi AB som startade sin verksamhet den 1 juli 1992. Rail Combi AB är ett dotterbolag till Swedcarrier. Verksamheten omfattar 22 terminaler, som arrenderas av SJ:s Fastighetsdivision, och ca 150 anställda. År 1991 omsatte verksamheten 480 miljoner kronor och var olönsamt.

Marknadspotentialen för kombitransporter i Sverige beräknas till ca 9 miljoner ton för de relationer som ingår i Rail Combi AB. Av denna potential har Rail Combi AB i dag en marknadsandel på ca 19 %. Det är SJ:s avsikt att genom bildandet av Rail Combi AB öka denna marknadsandel och därigenom få över godstransport från väg till järnväg.

Externa delägare i Rail Combi AB bedöms vara en förutsättning för att öka förtroendet för kombitrafiken och förmå åkerierna att binda sig långsik-

tigt för samarbete med Rail Combi AB. Genom externt ägande i bolaget ökar verksamhetens självständighet och eventuell korssubventionering försvåras.

SJ:s kontinenttrafik har ännu ej bolagiserats. Även för kontinenttrafiken föreligger det behov av breddat ägande för att öka verksamhetens affärsförutsättningar. Som redogjorts för i prop. 1991/92:100 bil. 7 vill SJ ingå samarbetsavtal med bl.a. den tyska järnvägsförvaltningen för att underlätta internationell trafik och logistik samt samordna marknadsföringen. Som redogörs för i propositionen är den mest fördelaktiga formen för ett sådant avtal att man bildar ett gemensamt bolag. I de framtida allianser och gemensamt ägda bolag som kan vara aktuella för kontinenttrafiken, är möjligheten att bjuda in externa ägare i kontinenttrafikbolaget en förutsättning för en fortsatt utveckling av denna del av järnvägstrafiken.

Jag föreslår därför att regeringen begär riksdagens bemyndigande att besluta om försäljning av högst 50 % av röster och kapital i Swedcarrier-koncernens dotterbolag Rail Combi AB och det blivande Kontinentbolaget.

2.3 Trafikeringsrätten för malmprodukter m.m. på sträckan Boden – Luleå

Bakgrund till mitt förslag: I samband med riksdagens trafikpolitiska beslut (prop. 1987/88:50, bet. 1987/88:TU19, rskr. 1987/88:260) indelades det svenska statliga järnvägsnätet i stomjärnvägar, länsjärnvägar, inlandsbanan och malmbanan. SJ har trafikeringsrätt till järnvägstrafiken på stomnätet. På länsjärnvägarna har trafikhuvudmännen trafikeringsrätt till persontrafiken och SJ har trafikeringsrätt till godstrafiken. Vidare beslöts att om SJ eller trafikhuvudman avstår från sin trafikeringsrätt skall andra intressenter kunna driva järnvägstrafik.

Riksdagen beslutar om trafikeringsrätt till person- och godstrafik på stomnätet. Regeringen bestämmer vilka spåranläggningar som ingår i stomnätet. Regeringen beslutar om trafikeringsrätt till persontrafik för trafikhuvudmän på stomnätet. Sådant trafik får endast vara lokal eller regional och avse begränsade delar av nätet. Banverket beslutar om trafikeringsrätt på malmbanan och inlandsbanan.

Malmbanan anlades för att transportera järnmalm från de lappländska malmfälten. Utskeppning av malmprodukter m.m. sker via LKAB:s anläggningar i Narvik och Luleå.

Malmbanan är sträckningen Vassijaure/Riksgränsen till Boden. Sträckan mellan Boden och Luleå är en del av stomjärnvägsnätet.

Verksamheten på malmbanan är upplagd så, att LKAB ansvarar för terminaler, dvs. lastar malmtågen i Kiruna, Malmberget och Svappavaara samt lossar dem i Luleå och Narvik. SJ kör tågen till Vassijaure resp. Luleå och Norge Statsbaner (NSB) mellan Vassijaure och Narvik.

Årligen transporteras ca 20 miljoner ton förädlade järnmalmsprodukter på malmbanan.

LKAB har i en skrivelse till Banverket, som har att besluta om trafikeringsrätt på malmbanan, ansökt om trafikeringsrätt för malmprodukter samt

nödvändiga insatsvaror som huvudsakligen transporteras med malmvagnar på malmbanan samt på stombjörnvägen Boden – Luleå.

LKAB:s ansökan om trafikeringsrätt grundades bl.a. på att LKAB redan driver delar av malmtrafiken inom gruvområdena och ansvarar för lossningen i Narvik och Luleå och att transportkedjan från gruva till utskepningshamn är av väsentlig betydelse för verksamheten och dess lönsamhet. Enligt LKAB:s bedömning kan transporterna utföras till lägre kostnader för företaget och samhället, om en huvudman svarar för hela verksamheten. LKAB framför vidare som skäl att om företaget på affärsmässiga grunder i rådande marknadssituation skall kunna överleva som ett lönsamt företag, måste järnvägstransporterna utföras på mest rationella sätt.

Skälen för mitt förslag: Banverket anser i sin skrivelse att man finner att LKAB uppfyller de grundläggande krav som måste ställas på en trafikutövare. Företaget bedriver redan betydande järnvägsverksamhet. Sannolikt kan därför LKAB skapa och upprätthålla en organisation och verksamhet som uppfyller de krav som måste ställas från samhällets sida vad gäller trafiken med tanke på säkerhet och samhällshänsyn.

Avgörande är enligt Banverkets mening de konsekvenser för övrig gods- trafik resp. persontrafiken som kan bedömas uppstå om trafikeringsrätt för malmprodukter m.m. ges till LKAB.

Banverket har givit LKAB positivt förhandsbesked om trafikeringsrätt på malmbanan för malmprodukter m.m. under förutsättning att sedvanliga villkor exempelvis angående banupplåtelseavtal, försäkringar samt godkännande av Järnvägsinspektionen först måste uppfyllas samt att regeringen beslutar att ge LKAB trafikeringsrätt för malmprodukter och nödvändiga insatsvaror på sträckan Boden – Luleå.

Enligt Banverkets uppfattning är den sökta trafikeringsrätten för malmprodukter och nödvändiga insatsvaror förenlig med övrig trafik på delen Boden – Luleå, s.k. parallell trafikeringsrätt. Banverket tillstyrker därför att LKAB erhåller den sökta trafikeringsrätten även för delen Boden – Luleå.

Jag gör den bedömningen att transport av malmprodukter och nödvändiga insatsvaror på malmbanan är en viktig och integrerad del av LKAB:s verksamhet. Transporterna måste bedrivas så effektivt som möjligt för att ge LKAB förutsättningar att konkurrera effektivt på den internationella marknaden. Det finns därför starka skäl för att ge LKAB kontrollen över även transportdelen av produktionen. LKAB bör därför ges trafikeringsrätt för malmprodukter och nödvändiga insatsvaror på sträckan Boden – Luleå. Detta innebär att LKAB kommer att ha rätt att trafikera hela sträckan Vassijaure/Riksgränsen – Luleå.

Jag har erfarit att en trepartsöverenskommelse mellan SJ, NSB och LKAB träffats om malmfraktsavtal. Avtalet är femårigt med option med förlängning. Avtalet träder i kraft den 1 januari 1993. Avtalet har tecknats under förbehåll att LKAB erhåller trafikeringsrätt för malmprodukter och nödvändiga insatsvaror. Alla parter anser sig nöjda med uppgörelsen och man avser att inleda ett långtgående samarbete för effektivare malmtransporter, lägre kostnader över hela transportflödet samt ökad kvalitet.

Jag föreslår därför att regeringen begär riksdagens godkännande att ge

3 Luftfartsmarknaden

Min bedömning och mitt förslag:

- Beslutet om avreglering av inrikes flygtrafik i Sverige har medfört en förbättrad service för flygresenärer runt om i landet.
- Det nya prissystem som Luftfartsverket avser att införa senast vid ingången av år 1993 innebär bl.a. att den hittillsvarande tvådelade tariffen i inrikes reguljärtrafik ersätts med styckkostnadsrelaterade avgifter. Detta innebär en anpassning av prissystemet till en avreglerad marknadssituation, en ökad flexibilitet och koppling mellan kostnader och avgifter samt en ökad lokal anpassning av prissättningen.
- Det hittillsvarande femåriga systemet med resultatutjämning från Luftfartsverket till fyra kommunala flygplatser i det s.k. primärnätet upphör med 1992 års utgång. I avvaktan på vidare överväganden om luftfartssektorns myndighetsstruktur skall Luftfartsverket för år 1993 bemyndigas att övergångsvis utbetala 7,3 miljoner kronor i sådan resultatutjämning enligt samma grunder som hittills gällt.

3.1 En avreglerad inrikesmarknad

Bakgrund och skäl för min bedömning: Riksdagen beslöt den 9 april 1992 (prop. 1991/92:100 bil. 7, bet. 1991/92:TU13, rskr. 1991/92:208) att godkänna av regeringen föreslagna riktlinjer för ytterligare avreglerande åtgärder inom den inrikes luftfarten.

Luftfartsverket fick i januari 1992 regeringens uppdrag att i samråd med konkurrensmyndigheterna närmare utreda de åtgärder som kunde behöva vidtas för att riksdagens trafikpolitiska mål skall kunna upprätthållas på en fri inrikes flygmarknad till lägsta möjliga kostnad. Verket redovisade uppdraget till regeringen den 31 mars 1992.

Regeringen beslöt därefter den 29 april 1992 om nya riktlinjer som fr.o.m. den 1 juli 1992 tillämpas vid meddelande av tillstånd att bedriva luftfart i regelbunden inrikes trafik. Riktlinjerna innebär i korthet att tillståndsgivningen skall ha som huvudmål att åstadkomma en effektiv konkurrens på marknaden inom ramen för de trafikpolitiska målen, och att tillstånd som regel skall meddelas svenska flygbolag som begär att få trafikera en viss inrikes linje. Beslut som innebär avsteg från fri konkurrens bör dock kunna meddelas i vissa fall av regionalpolitiska skäl. Vidare slopades den tidigare fastställelseplikten för tariffer och trafikprogram och ersattes med endast en anmälningsplikt.

Regeringens beslut innebär att Sverige ligger i den absoluta frontlinjen när det gäller avreglerat inrikesflyg i Europa. EG har beslutat att inrikesflyglinjer fr.o.m. den 1 april 1997 skall ingå i den gemensamma flygmarknaden. Sverige har förklarat sig ha för avsikt att ansluta sig till denna avreglering genom det särskilda luftfartsavtalet med EG. Den svenska flygmarknaden får i och med regeringens avregleringsbeslut nu fem år på sig att omstruktureras för att möta en europeisk konkurrens i Sverige. Samgåendet SAS/Linje-flyg skall enligt regeringens mening ses i detta sammanhang.

Någon mer omfattande utvärdering av inrikesflygets avreglering har av naturliga skäl ännu inte genomförts. Det ligger emellertid såväl inom Luftfartsverkets som Konkurrensverkets uppgifter att följa den fortsatta utvecklingen. Det kan dock redan nu konstateras att koncessionernas antal ökat och att ett tiotal flyglinjer har fått konkurrerande flygtrafik. Den ensamrätt som i praktiken funnits för SAS/Linje-flyg har därigenom försvunnit. På de för flygbolagen mest attraktiva linjerna, t.ex. Stockholm – Malmö, finns i dag t.o.m. fler än två trafikerande bolag. På ytterligare ett antal linjer förbreds konkurrerande trafik av nya aktörer. Avregleringen har också givit flygmarknaden initiativ till att finna nya effektiva lösningar för trafiken på det trafiksvaga linjenätet bl.a. beträffande linjerna i inre Norrland. Regeringen följer emellertid denna utveckling noga i avsikt att vid behov kunna vidta åtgärder för att upprätthålla de trafik- och regionalpolitiska målen. Jag avser att återkomma till dessa frågor i min anmälan till budgetpropositionen.

Avregleringen har varit prispressande, särskilt på de linjer där det finns fler än två operatörer. I de fall där flygbolag har tillstånd men inte flyger verkar rätten för flera att flyga i sig som en prispressare nedåt.

Sammanfattningsvis har avregleringsbeslutet medfört en prissänkning samt skapat ett utökat utbud på befintliga linjer och en viss valfrihet mellan Arlanda och Bromma flygplatser vilket enligt min mening inneburit en förbättrad service för flygresenärer runt om i landet.

3.2 Ett nytt konkurrensneutralt prissystem

Bakgrund till min bedömning: Den nya situationen med flera flygbolag som bedriver inrikestrafik förutsätter konkurrensneutrala förutsättningar för flygbolagen. Det är svårt att med dagens avgiftssystem uppfylla sådana krav. Luftfartsverket har mot denna bakgrund utarbetat ett nytt system som behandlas i det följande.

Riksdagen behandlade i samband med 1988 års trafikpolitiska proposition (prop. 1987/88:50 bil. 1, bet. 1987/88:TU22, rskr. 1987/88:249) luftfartens avgiftssystem. Riksdagen konstaterade därvid att trafikavgifterna inom luftfartsområdet utgår enligt två olika system. För inrikes reguljär luftfart tillämpas en s.k. tvådelad tariff som består av en fast årsavgift, som fastställs av regeringen och en rörlig, trafikberoende avgift, som fastställs av Luftfartsverket. I vissa fall fastställer dock verket båda tariffdelarna. För utrikes luftfart och sådan inrikes luftfart som inte omfattas av den tvådelade tariffen uttas landningsavgift och passageraravgift enligt en av regeringen fastställd luftfartstaxa. Riksdagen ansåg att den tvådelade tariffen för inrikestrafiken

låg väl i linje med de allmänna trafikpolitiska riktlinjerna om trafikens kostnadsansvar.

Riksdagen beslöt våren 1989 (prop. 1989/90:100 bil. 8, bet. 1989/90:TU18, rskr. 1989/90:254) att bemyndiga regeringen att delegera beslutanderätten avseende trafikavgifter till Luftfartsverket.

Luftfartsverket påbörjade hösten 1990 ett arbete i syfte att utarbeta ett nytt prissystem. Orsaken till detta var att det hittillsvarande prissystemet framför allt beträffande inrikesflyget var anpassat till den marknadssituation som dittills gällt och som förutsatte få operatörer och stabila relationer. Den förväntade utvecklingen mot mer avreglerade marknadsformer inom luftfarten ställde andra och nya krav på verkets prissystem.

Luftfartsverket presenterade hösten 1991 för regeringen ett principförslag till nytt prissystem, som avsågs ersätta hittillsvarande infrastrukturavgifter, framför allt avgifter för start- och landningstjänst och passagerartjänst. Verket har under år 1992 kompletterat och bearbetat förslaget vidare.

Den 11 juni 1992 beslöt regeringen om vissa förändringar i gällande luftfartsavgifter. Ändringarna var föranledda av regeringens beslut om avreglering av den inrikes luftfartsmarknaden fr.o.m. den 1 juli 1992, och innebar en övergångslösning i avvaktan på införande av det tidigare nämnda nya prissystemet. Övergångslösningen innebär att endast SAS/Linje-flyg tills vidare kvarstannar i den tidigare tvådelade tariffen, och således har ett annorlunda betalningsansvar än övriga inrikes marknadsaktörer, vars avgifter är styckrelaterade. Övergångssystemets längd är bl.a. beroende av pågående omförhandlingar av de särskilda avtal som sedan år 1987 träffats med SAS och Linje-flyg om ersättning för sådan ökning av kapacitetskostnader som följt av investeringar och serviceförändringar (s.k. B- och C-avtal). Senast vid 1993 års ingång avser dock verket att det nya permanenta prissystemet skall vara i bruk.

Det förslag till nytt prissystem, som Luftfartsverket nu framlagt, innebär att den tidigare tvådelade tariffen i inrikes luftfart upphör. Som framgått har denna tvådelade tariff aldrig tillämpats beträffande utrikes luftfart, där förhållanden och internationella överenskommelser förhindrat ett sådant tillämpande av de trafikpolitiska principerna.

Det nya systemet innebär att landnings- och passageraravgifterna tas ut i form av styckpriser. Luftfartsverket anser att det nya inslag i trafikpolitiken som konkurrens inom inrikesflyget innebär förutsätter ett konkurrensneutralt uppträdande från Luftfartsverkets sida, och att detta bäst uppnås genom en övergång till styckpriser. Vissa möjligheter kommer dock även fortsättningsvis att finnas att av affärsmässiga skäl träffa avtal med flygbolag om avgifter, bl.a. för att kompensera för den ökade riskexponering som en övergång från delvis fasta till helt rörliga avgifter innebär. Nivån på avgifterna avses variera från flygplats till flygplats och bero bl.a. på flygplatsens kapacitet och trafikvolym, åldersstrukturen på anläggningstillgångarna, driftkostnad och marknadssituation.

I det hittillsvarande systemet har inrikesflyget, framför allt SAS och Linje-flyg, som nämnts betalat dels fast, dels rörlig avgift till Luftfartsverket. För år 1991 uppgick dessa till 200 miljoner kronor resp. 86 miljoner kronor. Utöver detta innebar de tidigare berörda tecknade s.k. B- och C-avtalen ett

kostnadsansvar på ca 228 miljoner kronor per år. Luftfartsverket har för avsikt att i underlaget för det nya prissystemet utöver den tidigare tvådelade tariffen inkludera samtliga B-avtal samt sådana C-avtal som innebär kapacitetsförstärkningar som hela marknaden har nytta av.

Skälen för min bedömning: Jag delar verkets uppfattning att det nya prissystemet är mer neutralt och anpassat till en avreglerad marknadssituation. Den relatering mot kostnader och lokala förhållanden som systemet innebär måste också betraktas som en önskvärd utveckling mot ett mer flexibelt prissystem för Luftfartsverkets grundläggande tjänster. Det bör också ses som en fördel att samma avgiftssystem härigenom kan tillämpas för inrikes- och utrikestrafik.

För närvarande pågår som nämnts förhandlingar med flygbolagen om de tidigare nämnda s.k. B- och C-avtalen. Det bör anses som en allmän förutsättning att sådana kapacitetshöjande åtgärder i luftfartens infrastruktur som nu kommer hela marknaden till del inkluderas i det allmänna kostnadsunderlaget i det nya systemet.

I samband med beslut om införande av det nya prissystemet bör riksdagens tidigare bemyndigande att delegera frågor om trafikavgifter till Luftfartsverket utnyttjas. Detta kommer att ställa krav på ett nytt prismål för verket, samt ett upphävande av det tidigare s.k. SILA-protokollets begränsningar i denna del. Jag avser att återkomma till prismålet i min behandling av Luftfartsverket i 1993 års budgetproposition.

3.3 Resultatutjämnning för kommunala flygplatser

Bakgrund till mitt förslag: I 1988 års trafikpolitiska riksdagsbeslut (prop. 1987/88:50 bil. 1, bet. 1987/88:TU22, rskr. 1987/88:249) definierades ett s.k. primärnät för den inrikes luftfarten. Detta nät avsågs omfatta sådana linjer som SAS eller Linjeflyg drev i egen regi eller genom entreprenör. Som ett utfall av denna definition kom fem kommunala och 18 statliga flygplatser att inkluderas i detta nät. De fem kommunala flygplatserna var Kristianstad, Växjö, Trollhättan, Borlänge och Kramfors.

Riksdagen beslöt vidare år 1988 att införa en tidsbegränsad resultatutjämnning mellan Luftfartsverket och sådana kommunala flygplatser i primärnätet som uppnår en trafikvolym av minst 100 000 passagerare per år i inrikes linjefart. Bidraget skulle uppgå till totalt 30 miljoner kronor och skulle fördelas till de kommunala flygplatserna över en femårsperiod. Genom en successiv avtrappning från 8 miljoner kronor år 1988 till 4 miljoner kronor år 1992 avsågs en avveckling uppnås av resultatutjämnningssystemet som helhet samtidigt som berörda flygplatser skulle ges möjligheter att utveckla sitt ekonomiska resultat. I slutet av femårsperioden avsågs systemet utvärderas med avseende på om det har uppfyllt syftet att åstadkomma regional utveckling.

Riksdagen har våren 1992 (bet. 1991/92:TU13, rskr. 1991/92:208) konstaterat att frågan om en fortsatt resultatutjämnning mellan statliga och kommunala flygplatser har ett nära samband med flygplatsnätet i ett avreglerat system, och därför bör avvakta det samlade förslag beträffande myndighetsstrukturen inom luftfartssektorn som regeringen har för avsikt att redovisa i budgetpropositionen år 1993. Riksdagen konstaterade dock samtidigt, att

om ett tidsmässigt glapp uppstår efter utgången av det nuvarande systemets femåriga period, finns det skäl att såsom en övergångsåtgärd förlänga resultatutjämnningen till kommunala flygplatser enligt hittillsvarande grunder.

Luftfartsverket har i sin rapport till regeringen den 14 oktober 1992 "Översyn av strategier och struktur" behandlat bl.a. de kommunala flygplatserna i det hittillsvarande primärnätet. Luftfartsverket delar därvid riksdagens syn att som övergångsåtgärd en förlängning av hittillsvarande system för resultatutjämnning till dessa flygplatser under år 1993 är skälig. Verket föreslår att beloppet för år 1993 bör bestämmas som ett medeltal för den gångna femårsperioden, uppräknat till 1993 års prisnivå. En sådan uppräknning avser enligt verkets förslag att kompensera för kostnadsutvecklingen och bibehålla bidragens realvärde. I enlighet med denna princip har Luftfartsverket beräknat totalbeloppet för år 1993 till 7,3 miljoner kronor, och verket förklarar sig berett att i enlighet med de principer i övrigt som gäller för hittillsvarande femåriga resultatutjämnningssystem administrera övergångslösningen.

Skälen för mitt förslag: Den 1 juli 1992 avreglerades svensk inrikes luftfart. Beslutet har som tidigare nämnts inneburit att ett antal nya flygförbindelser tillkommit samt att utbudet ökat på andra linjer genom nya marknadsaktörer. En effekt av denna utveckling är att inrikesnätets centrering till Arlanda delvis brutits, bl.a. genom att Bromma flygplats i viss utsträckning utnyttjas för reguljärtrafik. Den tidigare definierade gränsen mellan regional "sekundär" trafik och nationell "primär" trafik håller därmed på att försvinna. SAS och Linjeflyg har inte heller längre något samlat ansvar för ett speciellt primärnät. Det kan i sammanhanget noteras att det för närvarande finns 42 trafikflygplatser med linjefart i landet, varav endast 19 flygplatser är statligt drivna, var och en med sina särskilda ekonomiska förutsättningar och trafikvolym. Det kan också noteras att, som jag tidigare redogjort för, konkurrensen efter avregleringen av inrikesflyget lett till varierade flygpriser på olika linjer. Den strävan som tidigare funnits att i ett primärnät genom utjämningsinsatser ge förutsättningar för enhetliga priser är därigenom mindre aktuell än tidigare.

Mot denna bakgrund finns skäl att ånyo överväga frågan om avgränsningen av statens ansvar för luftfartens infrastruktur. Jag avser emellertid att återkomma till bl.a. denna fråga i budgetpropositionen i samband med behandlingen av förslagen i Luftfartsverkets rapport "Översyn av strategier och struktur". Det hittillsvarande femåriga systemet med resultatutjämnning från Luftfartsverket till fem kommunala flygplatser i det s.k. primärnätet upphör dock som framgått med 1992 års utgång. I avvaktan på dessa vidare överväganden föreslår jag därför i enlighet med Luftfartsverkets förslag att verket för år 1993 övergångsvis skall bemyndigas att utbetala 7,3 miljoner kronor i sådan resultatutjämnning enligt samma grunder som gällt för det hittillsvarande femåriga utjämnningssystemet.

Högstprisregleringen och Gotlandstillägget

Min bedömning:

- I avvaktan på en samlad redovisning av Sjöfartsverkets översyn av färjetrafiken till och från Gotland bör högstprisregleringen och det s.k. Gotlandstillägget vara kvar i nuvarande former.

Bakgrund och skäl för min bedömning: I 1992 års budgetproposition föreslog regeringen en avveckling av högstprisregleringen för godstransporter med lastbil till och från Gotland och därtill sammanhängande s.k. Gotlandstillägg.

Riksdagen (bet. 1991/92:TU24, rskr. 1991/92:186) ansåg att högstprisregleringen och Gotlandstillägget är förenade med en rad nackdelar och att systemet bör avvecklas, men att det finns en osäkerhet om konsekvenserna för fraktpriserna och för Gotlands näringsliv av en avreglering. Riksdagen ansåg att dessa frågor ytterligare skulle belysas innan en avreglering genomförs. Detta skulle lämpligast ske genom att Sjöfartsverkets dåvarande uppdrag om en översyn av färjetrafiken till och från Gotland utvidgades till att även omfatta högstprisregleringen och Gotlandstillägget. En redovisning av regeringens ställningstagande i frågan skulle ske senast under hösten 1992.

Sjöfartsverket redovisade sin översyn i juni 1992. Sjöfartsverket gör därvid bedömningen att tidigare angivna motiv för ett avskaffande av högstprisregleringen och Gotlandstillägget fortfarande har giltighet och att det således bör avskaffas. Sjöfartsverket förordar därvid en avreglering i två steg. I ett första steg trappas Gotlandstillägget ner från 0,6 % till 0,3 % fr.o.m. den 1 januari 1993. Vid utgången av år 1993 avskaffas sedan både högstprisregleringen och Gotlandstillägget helt. Denna lösning ger enligt Sjöfartsverket tid för omställning, anpassning av gällande transportavtal, ökad konkurrens m.m.

Sjöfartsverkets rapport "Vägval i Gotlandstrafiken – Översyn av färjetrafiken till och från Gotland" har gått ut på remiss till berörda instanser. Jag avser att återkomma i min anmälan till 1993 års budgetproposition med en redovisning i anledning av denna rapport. Jag ser fördelar med att i det sammanhanget också behandla frågan om högstprisregleringen och Gotlandstillägget. I avvaktan på denna redovisning bör högstprisregleringen och Gotlandstillägget vara kvar i nuvarande former.

Min bedömning:

- Ett samlat förslag om bolagsbildning av Televerket och förslag till telelag kommer att redovisas för riksdagen i sådan tid att bolagisering av Televerket kan ske och telelagen börjar gälla snarast dock senast den 1 juli 1993.

Mina förslag:

- I avvaktan på en ny telelagstiftning och bolagisering av Televerkets verksamhet tilldelas Telestyrelsen ytterligare 14 miljoner kronor för kostnader under första halvåret 1993. Anslagen till Telestyrelsen för budgetåret 1992/93 kommer därmed att uppgå till sammanlagt 20 miljoner kronor.
- Regeringen bemyndigas att vid behov jämka på den i konsortialavtalet angivna kostnadsfördelningen för SOS Alarmering AB.

5.1 Bolagisering av Televerket m.m.

Bakgrund till min bedömning: Frågan om lämplig associationsform för Televerket i en förändrad marknadssituation behandlades senast i 1992 års budgetproposition. I syfte att anpassa Televerket till nya marknadsförutsättningar föreslog regeringen att Televerket skulle ombildas till aktiebolag den 1 januari 1993 (prop. 1991/92:100 bil. 7). Regeringen angav samtidigt att en eventuell framtida privatisering av verket understryker vikten av att förutsättningar för en fungerande marknad på telekommunikationsområdet skapas redan vid bolagsbildningen. Regeringen avsåg att återkomma till riksdagen med en samlad redovisning av åtgärder och förslag inför ombildningen av Televerket till aktiebolag. Riksdagen tillstyrkte vad regeringen anfört om bolagsbildning av Televerket (bet. 1991/92:TU20, rskr. 1991/92:312). Riksdagen förutsatte i sin behandling av regeringens förslag att regeringen skulle återkomma med en samlad redovisning av åtgärder och förslag som skulle komma att behandla alla de frågor som aktualiserats i motioner och i riksdagens revisorers förslag.

Skälen för min bedömning: Jag kan nu konstatera att de analyser och utredningar som varit nödvändiga inför bolagsbildningen av Televerket är avslutade och att ett förslag till bolagsbildning föreligger i regeringskansliet. Dock har utformningen av en telelag inte färdigställts i alla delar, varför ett förslag till telelag ännu inte föreligger. Som jag tidigare nämnde har riksdagen understrukit vikten av att regeringen ger en samlad redovisning av de åtgärder och förslag som aktualiseras i samband med bolagsbildningen av Televerket. Regeringen har för avsikt att i en samlad proposition presentera ett förslag om bolagsbildning och förslag till telelag i sådan tid att bolagsbildning och ikraftträdande av en telelag kan ske snarast dock senast den 1 juli 1993.

Mot denna bakgrund har jag inte i dagsläget för avsikt att föreslå regeringen att till riksdagen lägga ett förslag om bolagsbildningen. Redan nu bör dock riksdagen informeras om några principiella ställningstaganden när det gäller bolagsbildningen.

Det nya bolagets kapitalstruktur har stor betydelse för bolagets utvecklingsmöjligheter. Kapitalstrukturen skall vara effektivitetsfrämjande och möjliggöra jämförelser med övrig svensk industri. Slutligen bör kapitalstrukturen utformas så att prishöjande effekter undviks.

Överföringen av tillgångar och skulder från staten till det nya bolaget bör ske i enlighet med av riksdagen fastlagda riktlinjer, dvs. till det bokförda värdet. I utbyte erhåller staten nyemitterade aktier i bolaget.

Överlåtelsen kommer att regleras i ett avtal mellan staten och det nya bolaget, Telia AB. I avtalet regleras vilka tillgångar, skulder samt rättigheter och åtaganden som överförs till Telia AB. Överlåtelseavtalet kommer även att reglera ansvarsfrågor mellan staten och tredje man. Vidare kommer avtalet att precisera Telia AB:s förpliktelser beträffande affärsverkets pensionsåtaganden samt borgens- och garantiförpliktelser. Avtalet kommer även att innefatta bestämmelser rörande överföring av Televerkets immateriella rättigheter till Telia AB samt reglera frågor om skatter och avgifter i samband med överlåtelsen.

Jag vill i detta sammanhang beröra frågan om en uppdelning av Televerket i en nät- resp. tjänstedel. En separering av Televerkets teletjänster från telenätet baseras enligt min bedömning på ett synsätt som inte överensstämmer med den nuvarande tekniska utvecklingen på telekommunikationsområdet. Den tekniska utvecklingen går i riktning mot ett system med många nät vid sidan av det traditionella allmänna telenätet, med möjlighet för olika nät att kringgå det allmänna telenätet. Optofibertechniken, radiolänkar och satelliter minskar beroendet av det allmänna telenätet. Även integrationen mellan nät och tjänster ökar. Även om tjänster kan erbjudas relativt oberoende av nätet, kommer flera tjänster att vara helt integrerade med nätet i s.k. kombinerade tjänster. En uppdelning mellan telenät och tjänster skulle mot denna bakgrund sannolikt försvåra Televerkets produktutveckling inom detta område och vara till nackdel för kunderna. Att lyfta ur telenätet från Televerket skulle därmed enligt min bedömning reducera verkets kommersiella möjligheter, vilket varken är eftersträvänsvärt eller nödvändigt för att få till stånd en ökad konkurrens på den svenska telemarknaden. Med detta som bakgrund kommer jag inte att föreslå någon uppdelning av Televerkets nuvarande verksamhet.

Detta innebär att villkoren för samtrafik med Televerkets kopplade nät måste ges hög prioritet. Utan att föregripa behandlingen av en telelag vill jag här erinra om Telelagsutredningens förslag när det gäller samtrafik. Förslaget innebär att samtrafikavgifterna skall vara kostnadsbaserade samt så långt möjligt vara ett resultat av en förhandling mellan berörda aktörer på marknaden. I de fall parterna inte kunnat enas skall Telestyrelsen dels kunna träda in som medlare, dels vid förfrågan yttra sig över erbjudna tekniska och operationella samtrafikvillkor. Telestyrelsen bör enligt utredningens förslag övervaka samtrafiken samt ges erforderlig insyn i det nya bolagets verksamhet.

Jag vill vidare beröra möjligheterna att skapa konkurrens på telefoni-marknaden genom att utnyttja kabel-TV-nätet. Min bedömning är att möjligheterna att etablera alternativ till telefonitjänsten i det allmänna nätet genom en vidareutveckling av kabel-TV-nätet är mycket begränsade. Det är mot den bakgrunden inte aktuellt att, av konkurrensskäl, skilja ut Televerkets kabel-TV-verksamhet i samband med en bolagisering av verket.

Jag kan konstatera att förutsättningarna för att få till stånd konkurrens inom vanlig taltelefoni för hushåll och mindre företag inom de närmaste åren är starkt begränsade. Detta aktualiserar behov av reglering av taxorna i syfte att skydda denna grupp mot överprissättning. Den kommande propositionen kommer att innehålla förslag till reglering av taxorna som omfattar den grundläggande teletjänsten, dvs. taltelefoni.

Jag vill avslutningsvis erinra om att ett omfattande utredningsarbete har bedrivits inför såväl bolagiseringen av Televerket som under arbetet med tel-lagen. Jag kommer att till propositionen närmare redogöra för detta arbete.

5.2 Anslag till Telestyrelsen för budgetåret 1992/93

Telestyrelsen: En ny telemyndighet, Telcstyrelsen, inrättades den 1 juli 1992 (prop. 1991/92:163, bet. 1991/92:TU20, rskr. 1991/92:312). Vid bildandet lades verksamheterna i frekvensförvaltningen inom Televerket och Statens Telenämnd samman. I propositionen angavs att den nya myndigheten skall överta Televerkets kvarvarande myndighetsuppgifter senast i samband med att Televerket ombildas till aktiebolag. Vidare angavs att myndighetens slutliga dimensionering delvis är beroende av resultatet av den då pågående Telelagsutredningens arbete (K 1991:03).

För budgetåret 1992/93 anvisade riksdagen ett förslagsanslag om 6 miljoner kronor. Medlen avsåg att täcka dels kostnader för den verksamhet som tidigare bedrevs vid Statens Telenämnd (4 miljoner kronor) dels kostnader under andra halvåret 1992 för viss tillkommande administration vid Telestyrelsen i samband med sammanslagningen m.m. (2 miljoner kronor).

Telestyrelsen uppbär avgifter enligt 2 § teleförordningen (1985:765). Dessa avgifter disponeras inte av Telestyrelsen utan inlevereras till inkomstitel på statsbudgeten. Avgifterna skall täcka kostnader för den anslagsfinansierade verksamhet som tidigare bedrevs vid Statens Telenämnd.

Telestyrelsen har regeringens bemyndigande att disponera de avgifter som uppbärs med stöd av kungörelsen om radiosändare (1967:446). Avgifterna får disponeras för att täcka kostnader inom radioområdet, dvs. den verksamhet som tidigare bedrevs vid frekvensförvaltningen inom Televerket.

Telestyrelsen har i samband med sin anslagsframställning för budgetåret 1993/94 anmält behov av ytterligare medel under budgetåret 1992/93. Enligt Telestyrelsens redovisning är de resurser som nu finns tillgängliga inte tillräckliga för att täcka den utvidgade verksamhetens kostnader. Telestyrelsen föreslår därför att förslagsanslaget J 1. Telemyndigheten under sjätte huvudtiteln får överskridas dels med 6 miljoner kronor för kostnader som följer av Telestyrelsens bildande och nya organisation, dels med 14,2 miljoner kronor för tillkommande myndighetsuppgifter enligt telelagsutredningens förslag.

Som tillkommande myndighetsuppgifter anges uppgifter inom området tele-tjänster (5,5 miljoner kronor) samt uppgifter av karaktären samhällsåtaganden (8,7 miljoner kronor). Enligt Telestyrelsen avser Telestyrelsens samhällsåtaganden följande områden:

- medlemsavgifter för svenska staten i internationella organ
- särskilda åtaganden inom handikappområdet
- vissa uppgifter inom totalförsvarsområdet
- arbete med nummerplaner
- sjösäkerhetskommunikation

Telestyrelsen redovisar även behov av att ta upp lån i Riksgäldskontoret för anläggningstillgångar. Lånebehovet anges till 7 miljoner kronor för budgetåret 1992/93.

Skälen för mina förslag: Inför bildandet av Telestyrelsen angavs att Telestyrelsens verksamhet bör finansieras genom avgifter. De nya uppgifter som myndigheten kommer att få till följd av en telelag m.m. bör kunna finansieras av teleoperatörerna, t.ex. genom licensavgifter. Regeringen har mot denna bakgrund uppdragit åt Telestyrelsen att utarbeta ett förslag till ett avgiftssystem och till en långsiktig finansieringsform för myndigheten. Telestyrelsen kommer att redovisa sitt förslag i slutet av november.

Som tidigare nämnts är Telestyrelsens framtida dimensionering beroende av den kommande telelagstiftningen. Telelagsutredningens betänkande Telelag (SOU 1992:70) bereds för närvarande inom regeringskansliet. Förslaget till telelag kommer att presenteras för riksdagen under våren 1993 med ikraftträdande senast den 1 juli 1993. Ombildningen av Televerket till aktiebolag följer, som jag redovisat under avsnitt 6.1 Bolagisering av Televerket m.m., samma tidplan. Detta innebär att resterande myndighetsuppgifter i Televerket samt vissa tillkommande uppgifter inom telekommunikationsområdet kommer att åläggas Telestyrelsen fr.o.m. den 1 juli 1993. Regeringen avser att återkomma till riksdagen med förslag beträffande Telestyrelsens framtida dimensionering och finansiering senast i samband med införandet av en telelagstiftning och bolagisering av Televerket.

Jag delar Telestyrelsens uppfattning att den nuvarande medelstilldelningen inte är tillräcklig för att täcka kostnaderna för verksamheten under första halvåret 1993. Jag anser dock att ytterligare medelstilldelning under budgetåret 1992/93 bör ske genom en höjning av anslagsnivån och inte, såsom föreslagits av Telestyrelsen, genom ett överskridande av anslaget.

Jag beräknar medelsbehovet för kostnader för Telestyrelsens nuvarande organisation, förberedelsearbete inför den kommande telelagen m.m. till 6 miljoner kronor under första halvåret 1993. Resursbehov för tillkommande uppgifter enligt telelagsutredningens betänkande bör bedömas med utgångspunkt från nu gällande tidplan för telelagens ikraftträdande och bolagiseringen av Televerkets verksamhet. Som jag tidigare angivit beräknas telelagen och bolagiseringen träda ikraft den 1 juli 1993. Uppgifter inom teletjänstområdet samt vissa samhällsåtaganden kommer därmed inte att åläggas Telestyrelsen under innevarande budgetår. Förberedelsearbete i dessa delar bedömer jag kunna finansieras inom ramen för den av mig föreslagna höjningen av anslaget med 6 miljoner kronor.

Telestyrelsen har för närvarande uppgifter inom det internationella områ-

det som innebär ett ökat medelsbehov under budgetåret 1992/93. För medlemsavgifter för svenska staten i internationella organ föreslår jag att 8 miljoner kronor anvisas i enlighet med Telestyrelsens förslag.

Sammanlagt föreslår jag att ytterligare 14 miljoner kronor anvisas till Telestyrelsen på tilläggsbudget till statsbudgeten för budgetåret 1992/93 (anslaget J 1. Telecommyndigheten). Anslagen till Telestyrelsen för budgetåret 1992/93 kommer därmed att uppgå till sammanlagt 20 miljoner kronor.

Telestyrelsen uppfyller gällande redovisningskrav för att uppta lån i Riksgäldskontoret för investeringar. Jag avser inom kort att föreslå regeringen att Telestyrelsen får disponera en låneram i Riksgäldskontoret under budgetåret 1992/93 på 7 miljoner kronor.

5.3 Finansieringen av SOS Alarmering AB

Bakgrund till mitt förslag: Televerket har i dag ett särskilt åtagande i tillhandahållandet av SOS-tjänsten genom en andel i kostnaderna för SOS Alarmering AB (SOSAB). SOSAB bildades år 1972 genom ett avtal mellan Televerket, Svenska kommunförbundet och Landstingsförbundet. Våren 1991 godkände riksdagen ett nytt konsortialavtal för SOSAB (prop. 1990/91:87, bet. TU28, rskr. 1990/91:369). Televerket påtog sig i avtalet ett ökat kostnadsansvar fram till år 1994 jämfört med tidigare avtal. En förnyad prövning av fördelningsgrunden för tiden efter år 1994 pågår.

I nuvarande konsortialavtal fördelas kostnaderna mellan de olika delägarna med 50 % på Televerket, 20 % på berörda kommuner och 30 % på berörda landsting. Fördelningen enligt det tidigare avtalet var 40 % på Televerket, 30 % på kommunerna och 30 % på landstingen. Anledningen till förändringen var framför allt att samarbetet med kommunerna måste upprätthållas för att säkerställa en fungerande SOS-tjänst.

Fr.o.m. verksamhetsåret 1991 kompenseras Televerket för åtagandet i SOSAB. Detta sker genom att verkets inleverans till staten reduceras för ett belopp motsvarande kostnaderna för åtagandet. För verksamhetsåret 1991 uppgick Televerkets kostnader i SOSAB till ca 136 miljoner kronor.

Skälen för mitt förslag: Enligt vad jag erfarit har vissa berörda kommuner framfört kritik mot nuvarande finansieringskonstruktion i SOSAB. Kritiken som förts fram kan till största delen hänföras till regeln för kostnadsfördelning och till dess konsekvenser för SOSAB vad gäller möjligheten att tillhandahålla ett varierat och kostnadsdifferentierat tjänsteutbud.

För att uppnå en mer affärsmässig relation mellan SOSAB och kommunerna föreslår jag att riksdagen bemyndigar regeringen att vid behov jämka på den i konsortialavtalet fastställda kostnadsfördelningen. Mitt förslag ger möjlighet till en prissättning som är bättre anpassad till kostnaderna för enskilda tjänster, men skall inte innebära någon kostnadsövertäring på staten eller landstingen.

Vidare vill jag informera om att jag i samband med bolagiseringen av Televerket har för avsikt att se över frågan om ägandet i SOS Alarmering AB.

Avskaffande av Postverkets ensamrätt till brevbefordran

Mitt förslag:

- Jag föreslår att Postverkets ensamrätt till brevbefordran avskaffas fr.o.m. den 1 januari 1993.

Bakgrund till mitt förslag: Postverket har enligt kungörelsen (1947:175) angående Postverkets ensamrätt till brevbefordran m.m., ensamrätt till regelbunden befordran mot avgift av slutna brev ävensom öppna försändelser innehållande helt eller delvis skrivna meddelanden (brevmonopolet).

Brevmonopolet har utretts dels utifrån de förutsättningar som kan komma att gälla inom EG, dels utifrån förändringarna av marknaden. Slutsatserna av utredningsarbetet redovisas i departementspromemorian (DS 1991:44) Postens konkurrensförutsättningar och i årets budgetproposition (1991/92:100 bil. 7). En av slutsatserna är att Postverkets ensamrätt till brevbefordran inte skyddar mot konkurrens från andra media som telefax och datoröverföring. Ensamrätten har heller inte skyddat mot direkt konkurrens på traditionell brevbefordran.

Riksdagen (prop. 1991/92:100 bil. 7, bet. 1991/92:TU18, rskr. 1991/92:276) har nyligen behandlat frågan om ensamrätt till brevbefordran. I trafikutskottet framhölls att brevbefordran bör öppnas för konkurrens. Ensamrätten bör dock inte avskaffas innan det finns instrument i form av lagstiftning varigenom staten kan försäkra sig om att den regionala och sociala servicen fungerar. I propositionen framhölls vidare att Postverket bör ges bättre förutsättningar att konkurrera på lika villkor, bl.a. genom möjlighet att bedriva verksamheten i aktiebolagsform.

Den 26 mars 1992 (dir. 1992:38) bemyndigade regeringen mig att tillkalla en särskild utredare för att utarbeta förslag till den lagstiftning och den ändrade reglering i övrigt som behövs vid en ändrad konkurrenssituation på postområdet. Utredaren skall också föreslå den författningsreglering som behövs för att föra över Postverkets myndighetsuppgifter till någon annan myndighet eller till ett bolag. Uppdraget skall enligt direktiven vara slutfört senast den 15 december 1992.

Trots brevmonopolet möter Postverket konkurrens även på brevmarknaden. Våren 1991 började CityMail att dela ut företagspost i Stockholm. CityMail begärdes den 19 oktober 1992 i konkurs. Distributionskanalen i Skaraborg AB har under år 1992 distribuerat brev i vissa delar av Skaraborgs län. Denna verksamhet upphörde dock under hösten. Åklagarmyndigheten i Stockholm inledde en förundersökning i samband med CityMails start år 1991. Förundersökningen syftade till att pröva om verksamheten var förenlig med brevmonopolet. Förundersökningen lades ner hösten 1991. I januari 1992 beslutade riksåklagaren att det tidigare beslutet att lägga ner förundersökningen skall överprövas av överåklagaren i Stockholm. Den 30 september 1992 beslutade överåklagaren att förundersökningen mot CityMail skall återupptas.

Genom framför allt CityMails etablering på företagspostmarknaden i Stockholm har frågan om Postverkets monopol kommit att aktualiseras. Den nuvarande situationen innebär att statsmakterna ger Postverket och marknaden motstridiga signaler. Å ena sidan existerar monoopolet och en rättsprocess pågår kring CityMails verksamhet. Å andra sidan förordar regering och riksdag konkurrens och har aviserat en avreglering av postmarknaden.

Postverkets befordran av annat än postpaket, grupporsband eller varor i diligens är undantagna från mervärdesskatt enligt 8 § punkt 7 lagen (1968:430) om mervärdesskatt. Postverket saknar därmed kvittningsmöjligheter för stora delar av den ingående mervärdesskatten. I trafikuskottets betänkande (bet. 1991/92:TU18, rskr. 1991/92:276) framförs att utskottet delar departementschefens åsikt att portoavgifter bör mervärdesskattebeläggas om Postverket drivs i bolagsform eller brevmonopolet avskaffas. Frågan om mervärdesskatt skall övervägas med beaktande av bl.a. utvecklingen inom EG. Enligt ett EG-direktiv är avgifter för brevbefordran inte mervärdesskattebelagda när tjänsten tillhandahålls av en statlig operatör.

Skälen för mitt förslag: I 1992 års budgetproposition (1991/92:100 bil. 7, bet. 1991/92:TU18, rskr. 1991/92:276) framhölls att Postverkets ensamrätt till brevbefordran inte bör avskaffas innan det finns instrument i form av lagstiftning varigenom staten kan försäkra sig om att den regionala och sociala servicen fungerar. Vidare borde Postverket ges bättre förutsättningar att konkurrera på lika villkor, bl.a. genom möjlighet att bedriva verksamheten i aktiebolagsform. Jag anser emellertid att marknadsförändringar, i kombination med otydliga signaler om konkurrensförutsättningarna för brevverksamhet, motiverar att Postverkets ensamrätt till brevbefordran avvecklas redan per den 1 januari 1993. Jag bedömer att det är möjligt att slopa brevmonopolet utan att en postlag trätt i kraft. Detta skulle ge en klarläggande signal till de olika aktörerna på postmarknaden. Jag föreslår mot denna bakgrund att Postverkets ensamrätt till brevbefordran upphör den 1 januari 1993. Jag avser föreslå regeringen att återkomma till riksdagen med ett förslag till postlag samt förslag till bolagisering av Postverket snarast möjligt.

I årets budgetproposition (1991/92:100 bil. 7, s. 160–162) preciseras Postverkets uppdrag, mål och resultatkrav. Jag vill understryka att Postverkets nuvarande uppdrag, såsom det redovisats i samband med 1992 års budgetproposition, liksom de mål riksdagen lagt fast beträffande service och kvalitet inte påverkas av att brevmonopolet avskaffas. Av de nuvarande målen framgår bl.a. att en god grundläggande postservice skall ges till såväl stora som små kunder i hela landet. Kundernas efterfrågan bör vara styrande för Postverkets insatser. Förändringar av servicens utformning i glesbygd bör ske varsamt. Postverket skall tillhandahålla daglig rikstäckande postservice. Enstaka försändelser skall befordras till enhetligt och rimligt pris. Jag anser att Postverket klarar att uppfylla dessa mål även om man avskaffar Postverkets ensamrätt till brevbefordran. Postverket anser sig klara kostnaden för daglig och rikstäckande brevbefordran utan statlig ersättning utan ensamrätt, om andra väsentliga kostnadsnackdelar elimineras (främst frågorna om mervärdesskatt och Postverkets sociala åtaganden). Postverket framhåller dock att frågan om finansiering av det regionala åtagandet bör omprövas ef-

ter ett antal år. Denna och övriga frågor som övervägs av Postlagsutredningen (tillstånd för att bedriva postverksamhet etc.) utreds vidare enligt den fastlagda tidplanen. Jag vill således poängtera att en väl fungerande postverksamhet där alla kan nå alla är och förblir en väsentlig del av Sveriges infrastruktur.

För att konkurrensneutralitet skall kunna uppnås mellan olika aktörer anser jag att även Postverkets brev och tidningsbefordran bör mervärdeskattebeläggas. Genom en mervärdeskattebeläggning underlättas bl.a. Postverkets möjligheter att effektivisera sin verksamhet genom extern upphandling. Som tidigare nämnts är, enligt EG:s direktiv, postförvaltningarnas portoavgifter undantagna från mervärdeskatt. Beredning om tolkning av direktivet pågår. Det bör vara möjligt att under år 1993 lägga fram ett förslag om mervärdeskatt på Postverkets brev- och tidningsbefordran. De mervärdeskatteintäkter staten härmed erhåller kan komma att utgöra underlag för skattesänkningar på andra områden. Jag har i denna fråga samrått med statsrådet Lundgren. Införandet av mervärdeskatt kommer för den grupp av Postverkets kunder som inte kan dra av ingående mervärdeskatt att innebära en prisökning. Postverket avser att för privatpersoner, som till stor del saknar möjlighet att erhålla prestationsrabatter, erbjuda rabatter under en inledningsperiod för att minska effekterna av införandet av mervärdeskatt.

Sammanfattningsvis anser jag att brevmonopolet bör avskaffas vid utgången av år 1992. Kungörelsen (1947:175) angående Postverkets ensamrätt till brevbefordran m.m. har utfärdats efter riksdagens hörande. Upphävs kungörelsen, bör det därför ske genom lag.

7 Avgifter för vissa tillstånd

7.1 Bakgrund

I en framställning till regeringen den 8 november 1991 har Svenska kommunförbundet hemställt att lagen (1978:234) om nämnder för vissa trafikfrågor ändras på så sätt att kommunerna ges möjlighet att ta ut avgifter när fordon ställs upp på gatumark utan att för den skull fordonen skall anses vara i trafik. De fordon som det här är fråga om är främst mobilkranar som ställts upp på gatumark för att där utföra vissa arbeten. Motivet för avgiftsuttaget är att det ofta krävs omfattande utredningar för att bestämma var de berörda fordonen kan ställas upp utan att de orsakar några skador.

Kommunförbundet har vidare begärt att få möjlighet att ta ut avgifter för parkeringstillstånd vilket i praktiken framför allt avser parkeringstillstånd för handikappade.

I yttranden över framställningen har Trafiksäkerhetsverket och Vägverket uppgett att en avgift för uppställning av de ifrågavarande fordonen bör kunna tas ut. Mobilkranföreningen har uttalat att någon ytterligare möjlighet att ta ut avgifter beträffande mobilkranar inte är nödvändig. De Handikappades riksförbund har motsatt sig att avgifter för parkeringstillstånd tas ut av handikappade.

I lagen om nämnder för vissa trafikfrågor bör klart komma till uttryck att kommunen bör ges rätt att ta ut avgifter i alla fall då tillfälliga undantag ges från lokala trafikföreskrifter. Avgifterna tas ut för att täcka kommunernas utredningskostnader för de ifrågavarande ärendena.

Vad därefter angår de generella undantagen som i praktiken främst avser parkeringstillstånd för rörelsehindrade, har det upplysts att kommunerna visserligen lagt ner ett omfattande arbete på att ta fram bevis på parkeringstillstånd som är svåra att förfälska.

Jag anser att detta är synnerligen lovvärt. Genom att införa svåröfalskade bevis omöjliggörs en del av det missbruk som i dag förekommer. Det bör leda till att allmänhetens respekt för systemet ökar.

Vad gäller frågan om kommunernas rätt att ta avgifter för bevis om parkeringstillstånd har jag emellertid erfarit att den övergripande frågan om avgifter inom handikappomsorgen för närvarande bereds inom regeringskansliet. Avsikten är att regeringen skall låta utreda frågan. I avvaktan därpå anser jag att det inte är lämpligt att nu förändra det rättsliga läget beträffande kommunernas möjlighet att ta ut avgifter för bevis om parkeringstillstånd för rörelsehindrade. I denna fråga har jag samrått med chefen för socialdepartementet. Parkeringstillstånd för andra personer än rörelsehindrade finns det emellertid enligt min mening ingen anledning att inte ta ut avgifter för.

Mitt förslag: Lagen om nämnder för vissa trafikfrågor ändras på så sätt att kommuner skall få rätt att ta ut avgifter i samtliga fall då undantag medges från lokala trafikföreskrifter, dock inte i fråga om parkeringstillstånd för rörelsehindrade.

Skälen för mitt förslag: Den nuvarande lydelsen av 4 § i lagen om nämnder för vissa trafikfrågor ger inte ett klart uttryck för att kommuner har rätt att ta ut avgifter för fordon som, utan att vara i trafik, ställts upp på gatumark. Det torde ha varit ett förbiseende när den aktuella ändringen i lagen gjordes att kommunen inte gavs denna rätt. Bestämmelsens lydelse måste därför ändras så att det klart framgår att kommunen har rätt att ta ut avgifter i de avsedda fallen.

Som framgår av vad jag tidigare anför, bör kommuner inte få rätt att ta ut avgift för parkeringstillstånd för rörelsehindrade. För övriga slag av parkeringstillstånd bör det emellertid inte finnas hinder mot att ta ut avgift.

8 Upprättade lagförslag

I enlighet med det anförda har inom Kommunikationsdepartementet upprättats

1. förslag till lag om upphävande av kungörelsen (1947:175) angående Postverkets ensamrätt till brevbefordran m.m.

2. förslag till lag om ändring i lagen (1978:234) om nämnder för vissa trafikfrågor.

På grund av att förslagen lagtekniskt är av enkel beskaffenhet anser jag att lagrådets hörande saknar betydelse.

9 Hemställan

Jag hemställer att regeringen föreslår riksdagen att

1. anta förslaget till lag om upphävande av kungörelsen (1947:175) om Postverkets ensamrätt till brevbefordran m.m.,
2. anta förslaget till lag om ändring i lagen (1978:234) om nämnder för vissa trafikfrågor,
3. bemyndiga regeringen att låta Riksgäldskontoret ställa garantier för förberedelsearbeten för utbyggnaden av trafikleder i Stockholmsregionen för högst 600 000 000 kronor inkl. tidigare ställda garantier (avsnitt 1),
4. bemyndiga regeringen att besluta om försäljning av högst 50 % av röster och kapital i Swedcarrier-koncernens dotterbolag Rail Combi AB och i det blivande Kontinentbolaget (avsnitt 2.2),
5. LKAB tilldelas trafikeringsrätt för malmprodukter och nödvändiga insatsvaror på sträckan Boden – Luleå fr.o.m. den 1 januari 1993 (avsnitt 2.3),
6. godkänna vad jag anför om resultatutjämnning för år 1993 mellan statliga och kommunala flygplatser (avsnitt 3.3),
7. till *Telemyndigheten* på tilläggsbudget till statsbudgeten för budgetåret 1992/93 under sjätte huvudtiteln anvisa ett förslagsanslag på 14 000 000 kronor, (avsnitt 5.2)
8. bemyndiga regeringen att vid behov jämka på den i konsortialavtalet angivna kostnadsfördelningen avseende finansieringen av SOS Alarmering AB (avsnitt 5.3),

Vidare hemställer jag att regeringen ger riksdagen tillfälle att ta del av vad jag anför om

9. luftfartsfrågorna i övrigt (avsnitt 3),
10. högstprisregleringen för godstransporter med lastbil till och från Gotland och det s.k. Gotlandstillägget (avsnitt 4),
11. bolagisering av Televerket m.m.(avsnitt 5.1).

10 Beslut

Regeringen ansluter sig till föredragandens överväganden och beslutar att genom proposition förelägga riksdagen vad föredraganden anför för de åtgärder och de ändamål han har hemställt om.

Innehållsförteckning

Prop. 1992/93:132

Propositionens huvudsakliga innehåll	1
Lagförslag	
1 Lag om upphävande av kungörelsen (1947:175) angående Postverkets ensamrätt till brevbefordran m.m.....	3
2 Lag om ändring i lagen (1978:234) om nämnder för vissa trafikfrågor	4
Utdrag ur regeringsprotokoll den 29 oktober.....	5
1 Överenskommelserna om trafiken i storstadsregionerna.	5
Stockholmsregionen	5
2 Järnvägstrafiken	7
2.1 Inriktningen på järnvägsområdet.....	7
2.2 Försäljning av aktier i Statens järnvägars dotterbolag Swedcarrier	7
2.3 Trafikeringsrätten för malmprodukter m.m. på sträckan Boden-Luleå.....	9
3 Luftfartsmarknaden	11
3.1 En avreglerad inrikesmarknad.....	11
3.2 Ett nytt konkurrensneutralt prissystem	12
3.3 Resultatutjämning för kommunala flygplatser.	14
4 Sjöfart	16
Högstprisregleringen och Gotlandstillägget	16
5 Telemarknaden	17
5.1 Bolagisering av Televerket m.m.....	17
5.2 Anslag till Telestyrelsen för budgetåret 1992/93.....	19
5.3 Finansieringen av SOS Alarmering AB.....	21
6 Postmarknaden	22
Avskaffandet av Postverkets ensamrätt till brevbefordran ...	22
7 Avgifter för vissa tillstånd	24
7.1 Bakgrund	24
7.2 Överväganden	25
8 Upprättade lagförslag.....	25
9 Hemställan	26
10 Beslut	26

