

Till finansutskottet

Finansutskottet beslöt den 15 april 1998 att bereda övriga utskott tillfälle att yttra sig över 1998 års ekonomiska vårproposition (1997/98:150), i vad avser *dels* den ekonomiska politiken och utgiftstaket (yrkandena 1–9), vissa skattefrågor (yrkandena 50–56), kommunsektorn (yrkandena 57–60) och EU-medel (yrkande 61), *dels* tilläggsbudget till statsbudgeten för budgetåret 1998 (yrkandena 10–49) jämte de motioner som kan komma att väckas, i de delar som berör respektive utskotts beredningsområde.

I detta yttrande behandlar trafikutskottet punkt 4 i propositionens förslag till riksdagsbeslut, att riksdagen såvitt avser den ekonomiska politiken och utgiftstaket godkänner den preliminära fördelningen av utgifterna på utgiftsområden åren 1999–2001 som riktlinjer för regeringens budgetarbete, i de delar som berör trafikutskottets beredningsområde.

Vidare behandlar utskottet följande motioner:

- 1997/98:Fi17 yrkande 8 (delvis) av Carl Bildt m.fl. (m),
- 1997/98:Fi18 yrkande 3 (delvis) och yrkande 8 av Olof Johansson m.fl. (c),
- 1997/98:Fi19 yrkande 4 (delvis) av Lars Leijonborg m.fl. (fp),
- 1997/98:Fi20 yrkande 4 (delvis) och yrkande 42 av Gudrun Schyman m.fl. (v),
- 1997/98:Fi21 yrkande 27 och yrkande 42 (delvis) av Marianne Samuelsson m.fl. (mp),
- 1997/98:Fi22 yrkande 4 (delvis) av Alf Svensson m.fl. (kd).

Preliminär fördelning av utgifter på utgiftsområden åren 1999–2001

Regeringens förslag

Regeringen föreslår att riksdagen godkänner den preliminära fördelningen av utgifterna på utgiftsområden under åren 1999–2001 enligt tabell 4.13 i propositionen. Under ett totalt utgiftstak för staten för åren 1999–2001 på respektive 735, 744 och 770 miljarder kronor återfinns en fördelning av dessa belopp på 27 utgiftsområden.

Utgiftsområde 22 Kommunikationer omfattar investeringar i samt drift och underhåll av vägar och järnvägar. Utgiftsområdet omfattar även sjöfart, luftfart, post, telekommunikationer, forskning samt övergripande informations-teknikfrågor. För år 1998 uppgår de totala utgifterna enligt statsbudgeten till 24,1 miljarder kronor, varav ca 21,5 miljarder kronor till väg och järnväg.

Riksdagen beslutade i mars 1997 (prop. 1996/97:53, bet. 1996/97:TU7, rskr. 1996/97:174) om en utveckling av transportinfrastrukturen som skall främja ett miljöanpassat och trafiksäkert transportsystem och bidra till tillväxt och sysselsättning i alla delar av landet. Denna inriktning skall ligga till grund för trafikverkens infrastrukturplaner för perioden 1998–2007.

Regeringen lämnade propositionen Transportpolitik för en hållbar utveckling (1997/98:56) till riksdagen i mars 1998. I propositionen betonas att transporter syftar till att uppnå överordnade välfärds mål och att transportsystemet måste ses som en helhet. Det övergripande målet föreslås vara att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet. De föreslagna reformerna i den transportpolitiska propositionen medför ingen ökning av ramen för utgiftsområdet.

Regeringen har tidigare framhållit att inriktningen av regeringens sjöfartspolitiska arbete är att snabbt pröva förutsättningarna för att kunna reducera bemanningskostnaderna. Visst ytterligare utredningsarbete krävs dock. Regeringen avser att återkomma i budgetpropositionen för år 1999 med konkreta förslag till lösningar. I avvaktan härpå kommer regeringen att från den 1 juli 1998 tillfälligt öka bidraget till sjöfarten genom att höja bidraget till kostnader för socialavgifter från 29 000 kr till 45 000 kr per kalenderår och årsarbetskraft.

Inom ramen för regeringens IT-satsning under åren 1999 till 2001, som totalt omfattar 1 800 miljoner kronor, avses 25 miljoner kronor per år tillföras utgiftsområde 22. Genom de nya resurserna ges fortsatta möjligheter för regeringen att främja en bred användning av IT. Regeringen avser att tillsätta en särskild utredare för att kartlägga behovet av infrastrukturutbyggnad för IT, sett ur ett regionalpolitiskt och socialt perspektiv. Regeringen har också för avsikt att liksom tidigare stödja pilotprojekt för att nå nya grupper av användare. En ny IT-kommission skall tillsättas. Regeringen avser vidare att avsätta medel för att fortsätta driva arbetet med anpassning av IT-system år 2000 inom såväl IT-kommissionen som den nyligen tillsatta 2000-delegationen.

I den ram som beräknats för utgiftsområdet för år 1999 ingår lösen av de lån avseende Rödöundsbron som för närvarande finansieras med avgifter, vilket innebär att bron görs avgiftsfri fr.o.m. år 1999.

Utgiftsområdet beräknas för år 2001 tillföras 140 miljoner kronor som skall användas för amortering av lån för Stockholmsöverenskommelsen.

Motionsförslag

Moderata samlingspartiet framhåller att nationell konkurrenskraft för tryggad sysselsättning och miljö förutsätter både ökade och miljöanpassade transporter. Som övergripande strategi måste transportpolitiken grundas på

kundernas efterfrågan och krav på att transporterna miljöanpassas. Det finns stora möjligheter att genom konkurrensutsättning och bolagisering effektivisera de statliga myndigheternas verksamhet. Moderaternas förslag till transportpolitik leder också till en renodling av de statliga verkens och bolagens verksamhet. Varje framtida investering måste noggrant kalkyleras och uppnå samhälls- och företagsekonomisk lönsamhet. Investeringar bör kunna täckas genom försäljning av statligt ägda tillgångar. Enligt Moderaterna kan regeringens förslag till utgiftsramar för åren 1999–2001 reduceras med 1,4, 1,5 respektive 1,7 miljarder kronor (motion Fi17 yrkande 8 delvis).

Centerpartiet framhåller att Luftfartsverket, som alla statliga verksamheter, måste ta ett regionalpolitiskt ansvar inom sitt sektorsområde. Regeringen föreslår att 105 miljoner kronor per år skall anvisas över statsbudgeten för drift av de kommunala flygplatserna. Dessa medel bör i stället Luftfartsverket bidra med utan att verkets inleveranser till staten minskas. Resurser bör tillföras för satsningar på enskilda vägar samt hårdbeläggning av grusvägar. Vidare bör ökade satsningar på upprustning av länsvägnätet prioriteras före satsningar på riksvägarna. Sjöfarten har stor betydelse för både utrikeshandel och svenskt näringsliv. Den försämrade konkurrenssituationen för sjöfarten gör att det brådskar med åtgärder som bidrar till att förbättra den svenska sjöfartens möjligheter. Centerpartiet anser att regeringens förslag till utgiftsramar kan reduceras med 105 miljoner kronor åren 1999 och 2000 och med 245 miljoner kronor år 2001 (motion Fi18 yrkande 3 delvis).

Vidare bör enligt motionen (yrkande 8) en miljöskatt på flyg införas med ett belopp per passagerare och resa, vilket innebär att de största flygplanen med flest resenärer får bära de största kostnaderna.

Folkpartiet liberalerna anser att på grund av det statsfinansiella läget bör en del av infrastrukturinvesteringarna kunna senareläggas. En större del av investeringarna bör vidare kunna finansieras med privata medel för att väga upp anslagsminskningar från staten. Principerna för upplåning för finansiering av infrastrukturinvesteringar mot statliga kreditgarantier riskerar att underminera den praktiska tillämpningen av den nya budgetprocessen. Enligt Folkpartiet kan regeringens förslag till utgiftsramar reduceras med 2,9 miljarder kronor år 1999 och med 3,3 miljarder kronor för vart och ett av åren 2000 och 2001 (motion Fi19 yrkande 4 delvis).

Vänsterpartiet framhåller att grunden för partiets strategi är att minska transportbehovet och att transporter skall ske med förnyelsebara och långsiktigt hållbara energislag. Det innebär att privatbilismen måste minska och fossila bränslen successivt ersättas med olika former av biobränslen. Anslaget Väghållning och statsbidrag bör minskas eftersom vägnätet i stort sett är färdigutbyggt. I stället bör en satsning göras på järnvägen och de kollektiva kommunikationerna. Den svenska rederinäringen befinner sig i en krissituation. Vänsterpartiet beklagar att regeringen nu inte lägger fram förslag till sådana lagändringar som anpassar vår sjöfartspolitik till den i övriga Europa. Detta bör ske i samband med 1999 års budgetproposition. Enligt Vänsterpartiet bör regeringens förslag till utgiftsramar åren 1999–2001 minskas med 1,2, 1,7 respektive 2,2 miljarder kronor (motion Fi20 yrkande 4 delvis).

Regeringen bör vidare enligt motionen (yrkande 42) verka för att det införs miljöstyrande avgifter i trafiken i våra större städer. Biltrafiken skall bära sina egna kostnader.

Miljöpartiet de gröna framhåller att en ekologisk omställning av vårt transportsystem kräver såväl en omläggning av vårt skattesystem som stöd över statsbudgeten till utveckling och investeringar i miljövänliga kommunikationssystem, i första hand till spårburen trafik. Miljöpartiet har i sin motion med anledning av den transportpolitiska propositionen presenterat ett förslag till om- och utbyggnad av stamjätvågsnätet för 78 miljarder kronor under åren 1998–2007. Under åren 1999–2001 föreslås ökade anslag jämfört med regeringens förslag med 2,1, 2,6 respektive 3,4 miljarder kronor för detta ändamål. Ökningen finansieras delvis med en kraftig neddragning av anslaget till investeringar i nya vägar. Förstärkningar föreslås också till det regionala kollektivtrafikanslaget och till köp av interregional persontrafik på järnväg. Enligt Miljöpartiet bör regeringens förslag till utgiftsramar för åren 1999–2001 höjas med 0,7, 1,0 respektive 2,2 miljarder kronor (motion Fi21 yrkande 42 delvis).

I motionen framhålls också att landningsavgifterna för flyget bör höjas med 150 miljoner kronor per år (yrkande 27).

Kristdemokraterna framhåller att besparingar kan göras genom ytterligare rationalisering av Vägverket och Banverket. Bidraget till banhållningen av Inlandsbanan bör år 1999 höjas från 50 miljoner kronor till minst 63 miljoner kronor inom ramen för anslaget Investeringar samt drift och underhåll av statliga järnvägar. Enligt Kristdemokraterna bör, i förhållande till regeringens förslag, utgiftsramarna minskas med 200 miljoner kronor för vart och ett av åren 1999–2001 (motion Fi22 yrkande 4 delvis).

Trafikutskottets ställningstagande

I nedanstående tabell redovisas regeringens och de olika partiernas förslag till ramar för utgiftsområde 22 Kommunikationer för åren 1999–2001.

UTGIFTSOMRÅDE 22 KOMMUNIKATIONER (miljoner kronor)

	1999	2000	2001
Regeringen	26 044	26 652	25 590
Moderata samlingspartiet	-1 360	-1 548	-1 748
Centerpartiet	- 105	-105	- 245
Folkpartiet liberalerna	- 2 900	- 3 300	- 3 300
Vänsterpartiet	- 1 224	- 1 724	- 2 224
Miljöpartiet de gröna	+ 683	+ 961	+ 2 177
Kristdemokraterna	- 200	- 200	- 200

Riksdagen beslutade i mars 1997 om en planeringsram på 190 miljarder kronor för infrastrukturåtgärder under åren 1998–2007 (prop. 1996/97:53, bet. 1996/97:TU7, rskr. 1996/97:174).

Regeringen lämnade vidare i april 1998 propositionen Transportpolitik för en hållbar utveckling (prop. 1997/98:56). I propositionen betonas att transporterna syftar till att uppnå överordnade välfärds mål och att transportsystemet måste ses som en helhet. Det övergripande målet föreslås vara att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet.

De förslag till utgiftsramar för åren 1999–2001 för utgiftsområde 22 Kommunikationer som regeringen föreslår i 1998 års ekonomiska vårproposition har som utgångspunkt att den inriktning av investeringarna i och underhållet av infrastrukturen som riksdagen beslutade om i mars 1997 skall följas. En annan utgångspunkt för ramarna är att de transportpolitiska mål som formuleras i den transportpolitiska propositionen skall uppnås.

Utskottet ser positivt på att inom ramen för regeringens IT-satsning under åren 1999–2001, som totalt omfattar 1 800 miljoner kronor, 25 miljoner kronor skall tillföras utgiftsområde 22. Därmed ges fortsatta möjligheter för regeringen att främja en bred användning av IT. Utskottet ser också positivt på att regeringen avser att tillsätta en särskild utredare för att kartlägga behovet av infrastrukturutbyggnad för IT, sett ur ett regionalpolitiskt och socialt perspektiv, samt att regeringen har för avsikt att, liksom tidigare, stödja pilotprojekt för att nå nya grupper av användare.

Utskottet ställer sig också bakom regeringens förslag att år 1999 lösa in de lån avseende Rödöundsbron som för närvarande finansieras med avgifter. Därmed kan Rödöundsbron göras avgiftsfri fr.o.m. år 1999.

I några av motionerna framhålls att en miljöskatt på flyg bör införas och att landningsavgifterna för flyget bör höjas. Utskottet vill med anledning av dessa krav hänvisa till den transportpolitiska propositionen där regeringen framhåller att arbetet med att begränsa luftfartens oönskade miljöeffekter bör ske genom en samlad strategi på flera fronter, med en kombination av regleringsverksamhet och ekonomiska styrmedel. Både internationella organisationer som FN och OECD samt riksdagen har betonat vikten av att ekonomiska styrmedel utvecklas och att marknadens funktionssätt utnyttjas effektivt för att nå en hållbar utveckling.

I v-motionen framhålls att regeringen bör verka för att det införs miljöstyrande avgifter i våra större städer. Utskottet vill erinra om att regeringen i den transportpolitiska propositionen bedömer att särskilda tätortsavgifter kan utgöra ett effektivt sätt att styra trafiken i dessa områden. Regeringen har påbörjat ett arbete för att skapa det regelverk som krävs för att särskilda vägavgiftssystem skall kunna införas. Det bör dock ankomma på de berörda kommunerna och regionerna att ta slutlig ställning till om och hur avgiftssystemen skall införas.

När det gäller bidrag till Inlandsbanan, som behandlas i kd-motionen, vill utskottet hänvisa till att riksdagen så sent som i december 1997 beslutade om fortsatt stöd till banhållningen i syfte att stödja godstrafiken. Stödet uppgår

till 50 miljoner kronor per år. Utskottet anser därför inte att det finns anledning för riksdagen att nu uttala sig i denna fråga.

Med hänvisning till det anförda tillstyrker trafikutskottet för sin del regeringens förslag till utgiftsramar för utgiftsområde 22 Kommunikationer för åren 1999–2001. Trafikutskottet anser att riksdagen bör avslå motionerna Fi17 (m) yrkande 8 (delvis), Fi18 (c) yrkande 3 (delvis) och yrkande 8, Fi19 (fp) yrkande 4 (delvis), Fi20 (v) yrkande 4 (delvis) och yrkande 42, Fi21 (mp) yrkandena 27 och 42 (delvis) samt Fi22 (kd) yrkande 4 (delvis).

Uppföljning och utvärdering

Utskottet vill slutligen något beröra frågor om uppföljning och utvärdering. I sitt av riksdagen godkända betänkande 1997/98:TU1 framhöll utskottet att verksamheten inom kommunikationsområdet kräver betydande uppföljnings- och utvärderingsinsatser eftersom beslutsfattandet i stor utsträckning är decentraliserat till verk och andra myndigheter och bygger på en långtgående mål- och resultatstyrning. För att mål- och resultatstyrningen skall kunna fungera ändamålsenligt och effektivt krävs ett fortsatt utvecklingsarbete. Målet bör vara att budgetpropositionen ger ett sådant beslutsunderlag att riksdagen ges möjlighet att bedöma mål och inriktning för den statliga verksamheten samt ställa bestämda resultatkrav i förhållande till de trafikpolitiska besluten, framhöll utskottet vidare. Utskottet pekade på vissa frågor som regeringen borde uppmärksamma i sitt arbete med att utveckla budgetprocessen. Trafikutskottet förutsätter att regeringen beaktar vad utskottet anför om uppföljning och utvärdering i sitt betänkande 1997/98:TU1.

Stockholm den 12 maj 1998

På trafikutskottets vägnar

Monica Öhman

I beslutet har deltagit: Monica Öhman (s), Per Westerberg (m), Håkan Strömberg (s), Jarl Lander (s), Per Erik Granström (s), Tom Heyman (m), Krister Örnfjäder (s), Sivert Carlsson (c), Hans Stenberg (s), Birgitta Wistrand (m), Monica Green (s), Karl-Erik Persson (v), Lena Sandlin (s), Lars Björkman (m), Elisa Abascal Reyes (mp), Christina Axelsson (s) och Torsten Gavelin (fp).

1. Preliminär fördelning av utgifter på utgiftsområden åren 1999–2001

Per Westerberg, Tom Heyman, Birgitta Wistrand och Lars Björkman (alla m) anför:

Socialdemokratisk transportpolitik skapar inte nödvändiga förbättringar av den nationella konkurrenskraften. Med en rad skatteförslag under beredning ökar hotet om nya pålagor på bilismen om Socialdemokraterna får sitta kvar i Regeringskansliet efter valet. *Moderata samlingspartiet* anser att nationell konkurrenskraft för tryggad sysselsättning och miljö förutsätter både ökade och miljöanpassade transporter. Transportpolitiken måste därför som utgångspunkt ha kundernas efterfrågan och krav på att transporterna miljöanpassas. Det finns stora möjligheter att genom konkurrensutsättning och bolagisering effektivisera de statliga myndigheternas verksamhet. Moderaternas förslag till transportpolitik leder också till en renodling av de statliga verkens och bolagens verksamhet. Varje framtida investering måste noggrant kalkyleras och uppnå samhälls- och företagsekonomisk lönsamhet. Investeringar bör kunna täckas genom försäljning av statligt ägda tillgångar.

Ramen för utgiftsområde 22 bör för åren 1999–2001 fastställas till 24 684 miljoner kronor, 25 104 miljoner kronor respektive 23 842 miljoner kronor. Detta ställningstagande innebär att riksdagen bör bifalla motion Fi17 (m) yrkande 8 i denna del. Regeringens förslag till utgiftsramar och övriga nu behandlade motionsyrkanden bör avslås.

2. Preliminär fördelning av utgifter på utgiftsområden åren 1999–2001

Sivert Carlsson (c) anför:

Centerpartiet anser att Luftfartsverket, som alla statliga verksamheter, måste ta ett regionalpolitiskt ansvar inom sitt sektorsområde. Regeringen föreslår att 105 miljoner kronor per år skall anvisas över statsbudgeten för drift av de kommunala flygplatserna. Dessa medel bör i stället Luftfartsverket bidra med utan att verkets inleveranser till staten minskas.

Resurser bör tillföras för satsningar på enskilda vägar samt hårdbeläggning av grusvägar. Vidare bör ökade satsningar på upprustning av länsvägnätet prioriteras före satsningar på riksvägarna.

Sjöfarten har stor betydelse för både utrikeshandel och svenskt näringsliv. Den försämrade konkurrenssituationen för sjöfarten gör att det brådskar med åtgärder som bidrar till att förbättra den svenska sjöfartens möjligheter. I samband med budgetpropositionen för år 1998 framhöll regeringen att man avsåg att se över berörd lagstiftning med anledning av den överenskommelse som sjöarbetsmarknadens parter träffat och som innebär att tillfälligt anställda skall kunna arbeta på svenska fartyg. Regeringen har sagt att man har för avsikt att framlägga en proposition med lagändringar som kan behandlas våren 1998 och som innebär att lagändringarna kan träda i kraft vid halvårsskiftet 1998. Enligt Centerpartiets mening bör regeringen omgående återkomma till riksdagen med förslag till lagändring beträffande tillfälligt anställda.

Centerpartiet anser att regeringens förslag till utgiftsramar kan reduceras med 105 miljoner kronor åren 1999 och 2000 och med 245 miljoner kronor år 2001 (motion Fi18 yrkande 3 delvis). Vidare bör en miljöskatt på flyg införas med ett belopp per passagerare och resa, vilket innebär att de största flygplanen med flest resenärer får bära de största kostnaderna. Detta ställningstagande innebär att riksdagen bör bifalla motion Fi18 yrkande 3 i denna del och yrkande 8. Härav följer att regeringens förslag till utgiftsramar och övriga nu behandlade motionsyrkanden bör avslås.

3. Preliminär fördelning av utgifter på utgiftsområden åren 1999–2001

Torsten Gavelin (fp) anför:

Folkpartiet liberalerna anser att på grund av det statsfinansiella läget bör en del av infrastrukturinvesteringarna kunna senareläggas. En större del av investeringarna bör vidare kunna finansieras med privata medel för att väga upp anslagsminskningar från staten. Regeringens principer för upplåning för finansiering av infrastrukturinvesteringar mot statliga kreditgarantier riskerar att underminera den praktiska tillämpningen av den nya budgetprocessen. Regeringen bör klargöra sin principiella syn på denna fråga.

Enligt Folkpartiet bör regeringens förslag till utgiftsramar reduceras med 2,9 miljarder kronor år 1999 och med 3,3 miljarder kronor för vart och ett av åren 2000 och 2001. Detta ställningstagande innebär att riksdagen bör bifalla motion Fi19 yrkande 4 i denna del. Regeringens förslag till utgiftsramar och övriga nu behandlade motionsyrkanden bör avslås.

4. Preliminär fördelning av utgifter på utgiftsområden åren 1999–2001

Karl-Erik Persson (v) anför:

Grunden för *Vänsterpartiets* strategi är att minska transportbehovet och att transporter skall ske med förnyelsebara och långsiktigt hållbara energislag. Det innebär att privatbilismen måste minska och fossila bränslen successivt ersättas med olika former av biobränslen. Anslaget Vaghållning och statsbidrag bör minskas eftersom vägnätet i stort sett är färdigutbyggt. I stället bör en satsning göras på järnvägen och de kollektiva kommunikationerna. En effekt av Vänsterpartiets transportpolitik blir att vägtrafiken successivt kommer att minska i omfattning. Detta leder till att flertalet av de infrastruktur-satsningar inom vägsektorn som planeras blir samhällsekonomiskt olönsamma.

Den svenska rederinäringen befinner sig i en krissituation. Detta beror på att allt fler länder runt om oss beslutat sig för att utnyttja EU:s nya riktlinjer för sjöfartsstöd. Vänsterpartiet beklagar att regeringen nu inte lägger fram förslag till sådana lagändringar som anpassar vår sjöfartspolitik till den i övriga Europa. Detta bör ske i samband med 1999 års budgetproposition.

Enligt Vänsterpartiet bör regeringens förslag till utgiftsramar åren 1999–2001 minskas med 1,2, 1,7 respektive 2,2 miljarder kronor. Regeringen bör vidare verka för att det införs miljöstyrande avgifter i trafiken i våra större städer. Biltrafiken skall bära sina egna kostnader. Detta ställningstagande

innebär att riksdagen bör bifalla motion Fi20 yrkande 4 i denna del och yrkande 42. Regeringens förslag till utgiftsramar och övriga nu behandlade motionsyrkanden bör avslås.

1997/98:TU4y

5. Preliminär fördelning av utgifter på utgiftsområden åren 1999–2001

Elisa Abascal Reyes (mp) anför:

Miljöpartiet de gröna anser att en ekologisk omställning av vårt transportsystem kräver såväl en omläggning av vårt skattesystem som stöd över statsbudgeten till utveckling och investeringar i miljövänliga kommunikationssystem, i första hand till spårburen trafik. Miljöpartiet har i sin motion med anledning av den transportpolitiska propositionen presenterat ett förslag till om- och utbyggnad av stamjärnvägsnätet för 78 miljarder kronor under åren 1998–2007. Under åren 1999–2001 föreslås ökade anslag jämfört med regeringens förslag med 2,1, 2,6 respektive 3,4 miljarder kronor för detta ändamål. Ökningen finansieras delvis med en kraftig neddragning av anslaget till investeringar i nya vägar. Förstärkningar föreslås också till det regionala kollektivtrafikanslaget och till köp av interregional persontrafik på järnväg.

Miljöpartiet anser vidare att landningsavgifterna för flyget bör höjas med 150 miljoner kronor per år som ett led i en grön skattereform.

Enligt Miljöpartiet bör regeringens förslag till utgiftsramar för åren 1999–2001 höjas med 0,7, 1,0 respektive 2,2 miljarder kronor. Av det anförda följer att riksdagen bör bifalla motion Fi21 yrkande 27 och yrkande 42 i denna del. Regeringens förslag till utgiftsramar och övriga nu behandlade motionsyrkanden bör avslås.