



Tilläggsbudget för år 2001 – utgiftsområde 22 Kommunikationer

Till finansutskottet

Finansutskottet beslöt den 19 april 2001 att bereda övriga berörda utskott tillfälle att yttra sig över 2001 års ekonomiska vårproposition (2001/01:100) om tilläggsbudget till statsbudgeten för budgetåret 2001 (yrkandena 11–37) och de motioner som kan komma att väckas, allt i de delar som berör respektive utskotts beredningsområde.

I detta yttrande behandlar trafikutskottet yrkandena 12, 29–33 och 37 (delvis) i propositionens förslag till riksdagsbeslut, innebärande att regeringen föreslår att riksdagen såvitt avser tilläggsbudget till statsbudgeten för budgetåret 2001

12. antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (1977:756) om tilldelning av spårkapacitet,

29. godkänner att ansvaret för delfunktionen Landsvägstransporter i det civila försvaret förs över från Överstyrelsen för civil beredskap till Vägverket,

30. godkänner den föreslagna användningen av den av riksdagen fastställda låneramen för Göteborgsöverenskommelsen,

31. bemyndigar regeringen att låta Vägverket ta upp lån i Riksgäldskontoret intill ett belopp av 100 000 000 kr för att inleda utbyggnaden av väg E 6 del Hogdal–Nordby,

32. bemyndigar regeringen att vidta de åtgärder i fråga om aktieägartillskott till Svensk-Danska Broförbindelser AB:s (Svedab) som föreslås,

33. godkänner den föreslagna användningen av den av riksdagen för år 2001 beslutade låneramen i Riksgäldskontoret för Banverkets investeringar,

37. (delvis) för budgetåret 2001 godkänner ändrade ramar för utgiftsområden samt anvisar ändrade och nya anslag i enlighet med specifikation i tabell 2.1 i propositionen.

Vidare behandlar utskottet motion 2000/01:Fi30 av Per-Richard Molén m.fl. (m).

1 Ändrad ram och ändrade anslag

Regeringens förslag

Regeringen föreslår att riksdagen på tilläggsbudget till statsbudgeten för budgetåret 2001 godkänner ändrade ramar för utgiftsområden samt anvisar ändrade och nya anslag i enligt med specifikation i tabell 2.1 i propositionen.

I fråga om utgiftsområde 22 Kommunikationer har tabellen följande innehåll:

Anslags-nummer		Belopp enligt statsbudgeten 2001	Förändring av ram/anslag	Ny ram/ ny anslagsnivå
	22 Kommunikationer	24 690 313	-10 000	24 680 313
34:1	Bidrag till Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut m.m., ramanslag	203 077	20 000	223 077
36:1	Vägverket: Administration, ramanslag	1 044 730	-257 600	787 130
36:2	Väghållning och statsbidrag, ramanslag	13 662 925	230 000	13 892 925
36:3	Banverket: Administration, ramanslag	749 849	-2 400	747 449
36:8	Bidrag till sjöfarten, ramanslag	409 000	105 000	514 000
36:10	Ersättning till Statens järnvägar i samband med utdelning från AB Swedcarrier, ramanslag	140 000	-90 000	50 000
36:12	Rikstrafiken: Trafikupphandling, ramanslag	190 000	-15 000	775 000

Som framgår av tabellen innebär regeringens förslag att ramen för utgiftsområdet minskar med 10 miljoner kronor. Inom utgiftsområdet sker den största omfördelningen inom vägområdet. Ramanslaget *Väghållning och statsbidrag* föreslås öka med 230 miljoner kronor för väghållningsåtgärder med anledning av översvämningarna sommaren år 2000 samt för anslagsfinansierad myndighetsutövning. Finansieringen sker genom att medel omförs från anslaget *Vägverket: Administration*.

För anslaget *Bidrag till Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut* föreslås en ökning med 20 miljoner kronor med hänsyn till att kostnaderna under innevarande år ökar för Sveriges medverkan i det europeiska samarbetet inom European Organization for the Exploitation of Meteorological Satellites (EUMETSAT). Finansieringen sker genom att 10 miljoner kronor tillförs från anslaget *Bidrag till Fonden för fukt- och mögelskador* under utgiftsområde 18 Samhällsplanering, bostadsförsörjning och byggande samt att anslaget *Vägverket: Administration* reduceras med 10 miljoner kronor.

När det gäller ramanslaget *Bidrag till sjöfarten* bedömer regeringen att förväntade utbetalningar enligt förordningen (1996:1559) om statligt stöd till svensk sjöfart kommer att överskrida tidigare anvisade medel med 105 miljoner kronor. Det ökade medelsbehovet bör enligt regeringen tillföras anslaget genom en minskning av dels anslaget *Ersättning till Statens järnvägar i sam-*

band med utdelning från AB Swedcarrier (90 miljoner kronor), dels anslaget Rikstrafiken (15 miljoner kronor).

Regeringens anslagsberäkning innebär vidare att det under utgiftsområde 24 Näringsliv uppförda anslaget *Myndigheten för företagsutveckling: Förvaltningskostnader* tillförs 20 miljoner kronor. Finansieringen sker genom att ramanslaget *Vägverket: Administration* minskas med 17 600 000 kr och att ramanslaget *Banverket: Administration* minskas med 2 400 000 kr.

Motionsförslag

Per-Richard Molén m.fl. (m) anser i motion Fi30 yrkande 1 att regeringens förslag till medelsomfördelning inom vägområdet är rimlig men framhåller att reduceringen av ramanslaget *Vägverket: Administration* inte får resultera i minskade forskningsinsatser.

Trafikutskottets ställningstagande

Trafikutskottet ställer sig bakom regeringens förslag till ändrad ram och ändrade anslag för budgetåret 2001 avseende utgiftsområde 22 Kommunikationer (punkt 37 delvis).

Trafikutskottet noterar att propositionen ger begränsad information om vilken påverkan som den förordade anslagsminskningen för Vägverkets administrationsanslag får för aktuell verksamhet. Enligt vad trafikutskottet erfarit kommer dock inte Vägverkets FoU-verksamhet att påverkas. Trafikutskottet förutsätter att så inte sker. Enligt trafikutskottets mening är det angeläget att konsekvenserna av förslag till större medelsomfördelningar fortsättningsvis redovisas. Med hänvisning till det anförda föreslår trafikutskottet att finansutskottet avstyrker motion Fi32 (m) yrkande 1.

2 Ändring i lagen (1997:756) om tilldelning av spårkapacitet

Regeringens förslag

Tågtrafikledningen är i dag en självständig enhet inom Banverket med ansvar för bl.a. banfördelning, trafikledning och tilldelning av tåglägen. Regeringen anser att tågtrafikledningens operativa verksamhet bör integreras i Banverket för att uppnå effektivitetsvinster och kostnadsbesparingar. För att möjliggöra organisationsförändringen föreslås en ändring i lagen (1997:756) om tilldelning av spårkapacitet.

Trafikutskottets ställningstagande

Trafikutskottet anser det angeläget att statens spåranläggningar utnyttjas effektivt och tillstyrker regeringens förslag till lag om ändring i lagen (1997:756) om tilldelning av spårkapacitet (punkt 12).

3 Funktionen Transporter

Regeringens förslag

Regeringen anser att ansvaret för delfunktionen Landsvägstransporter i det civila försvaret bör föras över från Överstyrelsen för civil beredskap till Vägverket fr.o.m. den 1 juli 2001. Som skäl anförs att den för det civila försvaret vägledande ansvarsprincipen entydigt talar för att delfunktionsansvaret för Landsvägstransporter bör ligga på Vägverket.

Trafikutskottets ställningstagande

Trafikutskottet har för sin del ingen erinran mot regeringens förslag och föreslår därför att finansutskottet tillstyrker detta (punkt 29).

4 Göteborgsöverenskommelsen

Bakgrund

I december 1997 godkände riksdagen ett förslag av regeringen till förändringar i trafiklösningarna i Göteborgsregionen (prop. 1996/97:160, bet. 1997/98:TU1, rskr. 1997/98:104). Riksdagen har därefter godkänt att staten ersätter berörda kommuner för del av nedlagda planeringskostnader enligt den tidigare Göteborgsöverenskommelsen, dock sammanlagt högst 200 miljoner kronor (prop. 1997/98:150, bet. 1997/98:FiU27, rskr. 1997/98:317).

Regeringens förslag

Regeringen föreslår att den av riksdagen tidigare fastställda låneramen för Göteborgsöverenskommelsen får användas även för att finansiera ytterligare s.k. förgäveskostnader på 13,6 miljoner kronor enligt 3 § i Göteborgsöverenskommelsen. Med förgäveskostnader avses planeringsåtgärder enligt den tidigare Göteborgsöverenskommelsen för vägtullssystem m.m. och vägprojektet Östra länken som inte kommit till nytta.

Trafikutskottets ställningstagande

Trafikutskottet har för sin del ingen erinran mot regeringens förslag och föreslår att finansutskottet tillstyrker detta (punkt 30).

5 Utbyggnad av väg E 6

Regeringens förslag

I propositionen redovisas att Vägverket på regeringens uppdrag utrett förutsättningarna att belägga trafiken på väg E 6 i norra Bohuslän med vägavgifter i syfte att finansiera utbyggnaden av den nordliga delen av väg E 6 inklusive halva den nya bron över Svinesund. Vägverkets förslag till vägavgifter innebär att endast den tunga trafiken skall beläggas med avgift vid färd till Sve-

rige. Avgiften är beräknad till ca 100 svenska kronor. Av Vägverkets utredning framgår bl.a. att återbetalningstiden för investeringen i halva Svinesundsbron till Nordby samt sträckan Nordby–Hogdal är 27 år vid en låg fordonsvolym och en återbetalningstid på 22 år vid en hög fordonsvolym.

För att inleda utbyggnaden av väg E 6 del Hogdal–Nordby föreslås i propositionen att regeringen får besluta om lån i Riksgäldskontoret intill ett belopp av 100 miljoner kronor. Genom att sträckan lånefinansieras kan byggnationen inledas år 2001. Lånet i Riksgäldskontoret kommer enligt regeringen att återbetalas under 20 år i första hand med framtida vägavgifter och i andra hand med medel från ramanslaget *Väghållning och statsbidrag*.

Motionsförslag

Per-Richard Molén m.fl. (m) välkomnar i motion Fi30 regeringens förslag till avgiftsfinansiering men framhåller att avgifterna bör betalas av alla trafikanter (yrkande 2). Motionärerna efterlyser vidare en redovisning från regeringen för att närmare kunna fastställa avgiftssystemets utformning (yrkande 3).

Trafikutskottets ställningstagande

Utbyggnaden av väg E 6 mellan Rabbalshede och den planerade avgiftsfinansierade sträckan vid Svinesund ingår i planeringsramen för investeringar i nationella stamvägar för planeringsperioden 1998–2007 (prop. 1996/97:53, bet. 1996/97:TU7, rskr. 1996/97:174). Trafikutskottet anser att det är viktigt inte minst från trafiksäkerhetssynpunkt att utbyggnaden av E 6 kan genomföras i enlighet med tidigare planer. Trafikutskottet anser mot denna bakgrund att riksdagen bör bifalla regeringens förslag om lån i Riksgäldskontoret intill ett belopp av 100 miljoner kronor för att inleda utbyggnaden av väg E 6 del Hogdal–Nordby (punkt 31).

Enligt väglagen (1971:948) ankommer det på regeringen att i varje särskilt fall besluta att avgift får tas ut för begagnande av väg. Som framgår av propositionen är den slutliga utformningen av avgiftssystemet för den nordliga delen av väg E 6 inklusive Svinesundsbron ännu inte klar. Först krävs bl.a. överläggningar med den norska staten. Trafikutskottet förutsätter att regeringen kommer att redovisa för riksdagen hur den fortsatta utbyggnaden av väg E 6 kommer att genomföras och finansieras. Enligt trafikutskottets mening finns det mot denna bakgrund inte någon anledning för riksdagen att nu ha några synpunkter på Vägverkets förslag till avgiftssystem eller begära ytterligare beslutsunderlag. Trafikutskottet föreslår därför att finansutskottet avstyrker motion Fi30 (m) yrkandena 2 och 3.

6 Banverket och Vägverket

Bakgrund

Beslutet om en fast förbindelse över Öresund fattades 1991 på grundval av ett avtal mellan Sveriges och Danmarks regeringar. Avtalet godkändes av riksdagen den 12 juni 1991. Samtidigt beslutade riksdagen om de ekonomiska åtaganden som avtalet förutsatte (prop. 1990/91:158, bet. 1990/91:TU31, rskr. 1990/91:379). Enligt beslutet skall Öresundsförbindelsen finansieras med avgifter från trafikanterna så att ingen belastning på statsbudgeten uppstår. Vidare angavs att anslutningarna på den svenska sidan skulle finansieras med det överskott Öresundsförbindelsen beräknades ge.

Med anledning av regeringsavtalet bildades två helstatliga bolag, ett svenskt (Svensk-Danska Broförbindelsen AB) och ett danskt (A/S Øresundsforbindelsen) som tillsammans bildat Öresundskonsortiet som svarat för planering, projektering, byggande, drift, underhåll och finansiering av kust-till-kustförbindelsen. Sedan Öresundsförbindelsen öppnades för trafik den 1 juli 2000 har konsortiet ändrat namn till Øresundsbro Konsortiet och koncentrerat sin verksamhet till drift, kundservice och marknadsföring.

Svensk-Danska Broförbindelsen AB (Svedab) äger 50% av Øresundsbro Konsortiet och de svenska landanslutningarna till Öresundsbron. Bolagets verksamhet är huvudsakligen koncentrerad till ekonomisk concern- och bolagsförvaltning samt drifts- och underhållsförvaltning av de svenska landanslutningarna till Öresundsbron. Svedab skall dessutom medverka i finansieringen av Citytunneln. Bolaget ägs av den svenska staten genom Banverket (50 %) och Vägverket (50 %).

I och med att Öresundsförbindelsen togs i drift påbörjas avskrivningen (värdeminskningen) av anläggningen, vilket leder till ett negativt resultat i Svedabs ekonomi som inte kan tillgodoses med Svedabs eget kapital. Förhållandet med negativt kapital har enligt tidigare riksdagsbeslut beräknats bestå under flera år.

Regeringens förslag

I propositionen föreslås att regeringen bemyndigas att dels låta Banverket och Vägverket oåterkalleligen förbinda sig att vid behov lämna aktieägartillskott för att Svedabs eget kapital vid varje tillfälle skall uppgå till det registrerade aktiekapitalet, dels låta Banverket och Vägverket årligen lämna erforderliga villkorade aktieägartillskott till Svedab jämte ränta i form av betalningsutfästelser.

Motionsförslag

Per-Richard Molén m.fl. (m) konstaterar i motion Fi30 yrkande 4 att Øresundsbro Konsortiets underskott inte kan täckas med höjda taxor. Underskottet kan heller inte belasta de redan hårt ansträngda trafikverken. Eftersom underskottet kan förutses bli bestående under många år föreslås att kostnaden

i stället täcks direkt av staten genom en egen anslagspost i statsbudgeten som inryms under budgettak.

Trafikutskottets ställningstagande

Enligt den kalkyl som presenterades inför riksdagsbeslutet år 1991 om att anlägga en fast förbindelse över Öresund beräknades konsortiet gå med förlust under cirka sex år efter det att förbindelsen öppnats för trafik. Anledningen var att kostnaderna genom avskrivningar, räntor och drift inledningsvis beräknades överstiga intäkterna. Återbetalningstiden för upptagna lån beräknades till 27 år. Till följd av tidigare ej förutsatt mervärdesskattebeläggning av broavgifterna beräknas numera att återbetalningstiden för upptagna lån blir förlängd till 30 år. För Svedabs del beräknas återbetalningstiden för upptagna lån till 38 år.

Med hänsyn bl.a. till att Øresundsbro Konsortiets resultat redovisas hos de båda moderbolagen redovisar även Svedab ett negativt resultat under de inledande åren efter det att förbindelsen tagits i drift. Detta innebär att Svedabs eget kapital kommer att understiga hälften av det registrerade aktiekapitalet. Riksdagen har mot denna bakgrund bemyndigat regeringen att uppdra åt Banverket och Vägverket att utställa kapitaltäckningsgarantier till skydd för Svedabs eget kapital (prop. 1992/93:100 bil. 7, bet. 1994/95:TU2, rskr. 1994/95:50). Riksdagen förutsatte därvid att kapitaltillskott till Svedab inte skulle öka statens årliga utgifter och därmed heller inte innebära någon anslagsbelastning.

Trafikutskottet har mot denna bakgrund ingen erinran mot förslaget att regeringen bemyndigas att dels låta Banverket och Vägverket oåterkalleligen förbinda sig att vid behov lämna aktieägartillskott för att Svedabs eget kapital vid varje tillfälle skall uppgå till det registrerade aktiekapitalet, dels låta Banverket och Vägverket årligen lämna erforderliga villkorade aktieägartillskott till Svedab jämte ränta i form av betalningsutfästelser (punkt 32). Trafikutskottet förutsätter att regeringen i budgetpropositionen fortsättningsvis redovisar Øresundsbro Konsortiets och Svedabs ekonomi. Trafikutskottet avstyrker därmed motion Fi30 (m) yrkande 4.

7 Banverkets låneram

Bakgrund

Enligt riksdagens beslut med anledning av budgetpropositionen för år 2001 disponerar Banverket en låneram i Riksgäldskontoret om högst 9 miljarder kronor för investeringar i eldrifts- och teleanläggningar, produktions- och telenätsutrustning, rörelsekapital, finansiering av omsättningstillgångar samt för statens andel av kapitalkostnader för lån avseende vissa investeringar i Stockholmsområdet år 1983 mellan Statens järnvägar, Stockholms läns landsting och staten.

Regeringens förslag

Av propositionen framgår att Banverket finansierar projekteringskostnader för järnvägsinvesteringar genom upplåning i Riksgäldskontoret. Vid byggstart görs en anslagsavräkning av upparbetad projekteringskostnad. Under senare år har värdet av projekteringslagret ökat kraftigt, bl.a. beroende på att investeringsprojekt inte kunnat påbörjas i planerad omfattning. Vidare har Riksrevisionsverket i en revisionsrapport avseende Banverkets årsredovisning för 1999 påtalat att regleringsbrevet inte ger ett tydligt stöd för den hittills tillämpade principen.

Regeringen föreslår mot denna bakgrund att ändamålet för Banverkets låneram vidgas till att även omfatta projekteringskostnader för järnvägsinvesteringar. Av propositionen framgår att Banverket avser att på några års sikt avveckla projekteringslagret till aktuell genomförandeplan för stamnätets planens objekt.

Trafikutskottets ställningstagande

Trafikutskottet har ingen erinran mot regeringens förslag att den av riksdagen för år 2001 godkända låneramen i Riksgäldskontoret även får användas för att finansiera projekteringskostnader. Riksdagen bör därför bifalla punkt 33 i propositionen. Enligt vad trafikutskottet erfarit beräknas medelsbehovet för detta ändamål uppgå till omkring 1 miljard kronor.

Stockholm den 15 maj 2001

På trafikutskottets vägnar

Monica Öhman

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Monica Öhman (s), Per-Richard Molén (m), Jarl Lander (s), Hans Stenberg (s), Karin Svensson Smith (v), Johnny Gylling (kd), Tom Heyman (m), Krister Örnfjäder (s), Lars Björkman (m), Monica Green (s), Inger Segelström (s), Stig Eriksson (v), Tuve Skånberg (kd), Birgitta Wistrand (m), Mikael Johansson (mp), Kenth Skårvik (fp) och Viviann Gerdin (c).

Avvikande meningar

1. Ändrad ram och ändrade anslag

Per-Richard Molén (m), Tom Heyman (m), Lars Björkman (m) och Birgitta Wistrand (m) anför:

Vi anser att forsknings- och utvecklingsverksamhet är viktigt för den fortsatta utvecklingen av vägtrafiksystemet och för att förbättra väghållningens effektivitet. Riksdagen bör därför bifalla motion Fi30 (m) yrkande 1. Det betyder att minskningen av anslaget *Vägverket: Administration* bör ske genom en effektivisering av administrationen och inte resultera i minskade forskningsinsatser inom vägområdet. Vi har ingen erinran mot regeringens förslag för innevarande budgetår beträffande ändringar av ramen för utgiftsområde 22 Kommunikationer och anslagen.

2. Utbyggnad av väg E 6

Per-Richard Molén (m), Tom Heyman (m), Lars Björkman (m) och Birgitta Wistrand (m) anför:

Moderata samlingspartiet har sedan länge förordat en fortsatt utbyggnad av väg E 6. Vi har därför ingen erinran mot regeringens förslag att Vägverket får ta upp lån i Riksgäldskontoret intill ett belopp av 100 miljoner kronor för att inleda utbyggnaden av väg E 6 del Hogdal–Nordby. Vi anser dock att avgifterna för den aktuella sträckan inklusive den halva bron över Svinesund bör betalas av samtliga trafikanter. För att kunna närmare fastställa avgiftsnivån bör regeringen återkomma till riksdagen med information om hur avgiftsberäkningen bör utformas. Riksdagen bör således bifalla motion Fi30 (m) yrkandena 2 och 3.

3. Utbyggnad av väg E 6

Karin Svensson Smith (v), Stig Eriksson (v) och Mikael Johansson (mp) anför:

Av utskottsmajoritetens skrivningar framgår att utbyggnaden av väg E 6 mellan Rabbalshede och den planerade avgiftsfinansierade sträckan vid Svinesund ingår i planeringsramen för investeringar i nationella stamvägar för planeringsperioden 1998–2007 (prop. 1996/97:53, bet. 1996/97:TU7, rskr. 1996/97:174). Meningen i majoritetstexten som lyder ”Trafikutskottet anser att det är viktigt inte minst från trafiksäkerhetssynpunkt att utbyggnaden av E 6 kan genomföras i enlighet med tidigare planer” bör utgå. I övrigt har vi inget att erinra mot utskottsmajoritetens skrivningar i detta avsnitt.

4. Banverket och Vägverket

Per-Richard Molén (m), Tom Heyman (m), Lars Björkman (m) och Birgitta Wistrand (m) anför:

Som redovisas i motion Fi30 yrkande 4 är den ekonomiska konstruktionen av Öresundsbro Konsortiet inte hållbar. De beräknade underskott som uppstår under de inledande åren sedan Öresundsbron öppnats för trafik kan inte täckas med höjda taxor. De redan hårt ansträngda trafikverken Vägverket och Banverket har heller ingen möjlighet att ge erforderliga kapitaltillskott. Regeringens förslag att trafikverken får ställa ut obegränsade kapitaltäckningsgarantier är oklart och innebär att budgetsystemet kringgås. Eftersom underskottet kan förutses bli bestående under många år bör kostnaden i stället täckas direkt av staten genom en egen anslagspost i statsbudgeten som inryms under budgettaket. Vi anser därför att riksdagen bör bifalla motion Fi30 (m) yrkande 4.

Särskilt yttrande

Banverket och Vägverket

Johnny Gylling (kd), Tuve Skånberg (kd) och Vivann Gerdin (c) anför:

Regeringens förslag till kapitaltäckning för Svedab ger ingen information om medelsbehovets storlek eller eventuella risker som är förknippade med betalningsutfästelserna. Enligt vår mening är det viktigt att statens finanser präglas av tydlighet för att skapa förutsättningar för en god kontroll och ett effektivt användande av statens resurser. Som Riksdagens revisorer nyligen föreslagit efter en granskning av investeringar i trafikens infrastruktur är det viktigt att motiv till, risker med och ekonomiska konsekvenser av olika finansieringsförslag klarläggs (förs. 2000/01:RR11). Vi anser att Öresundsbron med landanslutningar skall finansieras med trafikavgifter som riksdagen tidigare lagt fast. Det bör ankomma på regeringen att redovisa en ekonomiskt hållbar finansieringslösning för projektet.