



Kommunal medfinansiering av statlig sjöfartsinfrastruktur

Till konstitutionsutskottet

Konstitutionsutskottet gav den 18 juni 2013 trafikutskottet tillfälle att yttra sig över propositionen Kommunal medfinansiering av statlig sjöfartsinfrastruktur (prop. 2012/13:153) och två följdmotioner.

Trafikutskottet yttrar sig över de delar av ärendet som berör utskottets beredningsområde.

Trafikutskottet framhåller i yttrandet bl.a. att det statliga ansvaret för en sammanhållen planering av utbyggnaden av Sveriges infrastruktur riskerar att påverkas negativt av propositionens förslag. Trafikutskottet anser därmed att konstitutionsutskottet bör tillstyrka motion 2012/13:K5 av Björn von Sydow m.fl. (S) om att avslå regeringens proposition. I yttrandet finns en avvikande mening (M, FP, C, KD).

Utskottets överväganden

Bakgrund

Den 29 mars 2010 fattade regeringen beslut om en nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet för perioden 2010–2021 (N2009/6374/TE, N2008/8869/TE). Ett antal av de investeringsåtgärder som avser väg och järnväg som ingår i planen är föremål för medfinansiering från kommuner och landsting, i enlighet med den möjlighet som föreskrivs i lagen (2009:47) om vissa kommunala befogenheter.

När det gäller anläggande av transportinfrastruktur som staten ansvarar för inom sjöfarten finns det inget motsvarande lagstöd för kommunal medfinansiering. I samband med den s.k. åtgärdsplanering som föregick beslutet om en nationell plan framkom ett uttalat intresse från ett antal kommuner för att även kunna medverka i medfinansiering av sjöfartens infrastruktur. För att skapa förutsättningar för kommuner att medverka i transportslagsövergripande infrastrukturprojekt meddelade regeringen redan 2010 sin avsikt att bereda förslag till lagstiftning som kan möjliggöra detta (skr. 2009/10:197 s. 24). Även i 2012 års ekonomiska vårproposition (prop. 2011/12:100 s. 69) meddelade regeringen sin avsikt att återkomma med förslag till riksdagen för att öka förutsättningarna för kommunerna att medverka i finansieringen av statlig transportinfrastruktur.

Propositionen

I propositionen föreslås lagändringar för att ge kommuner och landsting rätt att lämna bidrag till anläggande av allmänna farleder som staten ansvarar för. Förslaget innebär att kommunernas och landstingens befogenheter att lämna bidrag till byggande av statliga vägar och järnvägar utvidgas till att även omfatta viss sjöfartsinfrastruktur. För bidrag till byggande av statliga vägar och järnvägar finns i dag möjlighet att, om det finns särskilda skäl, göra undantag från kravet i 2 kap. 1 § kommunallagen (1991:900) på anknytning till kommunens eller landstingets område eller dess medlemmar. Samma villkor föreslås gälla för bidrag till anläggande av allmänna farleder som staten ansvarar för.

Utvidgning av den kommunala kompetensen att ge bidrag till investeringar i statlig infrastruktur

I propositionen föreslås att kommuner och landsting ges möjlighet att lämna bidrag till anläggande av allmänna farleder som staten ansvarar för. En definition av anläggande av farled införs i lag. Därmed avses att anlägga en ny farled och att i farleden göra fysiska ingrepp som utgör förbättringar av den ursprungliga anläggningen.

Regeringen konstaterar i propositionen att det finns ett brett intresse hos lokala och regionala aktörer att påverka planeringen och utformningen av samhällets infrastruktur. Det är mot den bakgrunden möjligheten för kommuner och landsting att på frivillig grund lämna ekonomiska bidrag till statens uppfyllelse av sitt ansvar för väg- och banhållningen ska ses. En utvidgning av kommunernas och landstingens befintliga möjlighet att lämna bidrag till statliga infrastrukturinvesteringar till att även omfatta investeringar i farleder kan sägas innebära en viss ytterligare lättnad i det statliga ansvaret. Samtidigt kan det sägas utgöra ett logiskt steg inom ett område som redan har öppnats för den kommunala kompetensen. Enligt propositionen finns det från såväl statligt som kommunalt håll önskemål om att kommunal medfinansiering av statlig sjöfartsinfrastruktur ska vara en möjlig finansieringsform, eftersom det kan finnas en tydlig kommunal nytta av sådana investeringar. Det finns även ett värde i att kommuners och landstings möjlighet till inflytande över förvaltningen av infrastrukturen blir mer trafikslagsneutral.

I propositionen anges att en förutsättning för den typ av bidrag som nu diskuteras är att bidraget avser sådan sjöfartsinfrastruktur som staten ansvarar för, på samma sätt som när det gäller väg- och järnvägsinfrastruktur.

En annan fråga är vilken typ av statlig sjöfartsinfrastruktur som kommuner och landsting bör kunna lämna bidrag till. Den sjöfartsinfrastruktur som staten ansvarar för består huvudsakligen av allmänna farleder, inklusive sjösäkerhetsanordningar, ankringsplatser och slussar. Något behov av en rätt att lämna bidrag till någon annan typ av sjöfartsinfrastruktur än farleder i denna bemärkelse har regeringen inte kunnat konstatera.

När det slutligen gäller vilken sorts åtgärder som bör kunna omfattas av rätten att lämna bidrag konstaterar regeringen att den nuvarande kompetensregeln i 2 kap. 1 § lagen om vissa kommunala befogenheter omfattar byggande av statliga vägar och järnvägar. Vad som avses med byggande av väg och järnväg definieras i 10 § väglagen (1971:948) respektive 2 § lagen (1995:1649) om byggande av järnväg. Någon motsvarande legaldefinition finns inte när det gäller sjöfarten. I propositionen framhålls att det är en rimlig utgångspunkt att den kommunala befogenheten att lämna bidrag till infrastruktur bör sträcka sig lika långt på sjöfartsområdet som på väg- och järnvägsområdena. Befogenheten bör enligt regeringen därför, liksom på de områdena, begränsas till bidrag till vad som kan beskrivas som investeringar i infrastruktur. Det innebär att bidrag endast bör få lämnas till åtgärder som avser att skapa helt nya farleder eller att lägga om,

öka kapaciteten eller säkerheten hos eller på annat sätt permanent förbättra befintliga farleder. Åtgärder som endast syftar till att bibehålla en farleds funktion eller kapacitet, exempelvis underhållsmuddring, bör med andra ord inte få kunna finansieras med kommunala bidrag.

Undantag från lokaliseringsprincipen

I propositionen föreslås att möjligheten att lämna bidrag till byggande av statliga vägar och järnvägar utan att det finns en sådan anknötning till kommunens eller landstingets område eller dess medlemmar som avses i kommunallagen ska finnas på motsvarande sätt för bidrag till anläggande av allmänna farleder som staten ansvarar för. Även för sådana bidrag gäller att de endast får lämnas om det finns särskilda skäl.

I 2 kap. 1 § kommunallagen (1991:900) föreskrivs att kommuner och landsting själva får ha hand om sådana angelägenheter av allmänt intresse som har anknötning till kommunens eller landstingets område eller deras medlemmar och som inte ska handhas enbart av staten, en annan kommun, ett annat landsting eller någon annan. Den del av bestämmelsen som innebär ett krav på anknötning till kommunens eller landstingets område eller deras medlemmar kallas för lokaliseringsprincipen. Principen gäller även för sådana kommunala bidrag till statligt byggande av vägar och järnvägar som möjliggörs genom 2 kap. 1 § lagen (2009:47) om kommunala befogenheter. I 1 kap. 2 § samma lag ges emellertid en möjlighet att, om det finns särskilda skäl, göra undantag från anknötningsskravet vid tillämpningen av 2 kap. 1 §. När regeringen nu föreslår att möjligheten till kommunal medfinansiering av statlig infrastruktur utvidgas till allmänna farleder framstår det enligt regeringen som rimligt att samma principer i fråga om kravet på anknötningen till kommunen eller landstinget bör gälla som i fråga om bidrag till byggande av vägar och järnvägar.

Regler om redovisning

I fråga om redovisning enligt lagen om kommunal redovisning bedömer regeringen att samma villkor bör gälla för bidrag till anläggande av allmänna farleder som staten ansvarar för som redan gäller för bidrag till byggande av vägar och järnvägar som staten ansvarar för.

Ikraftträdande

Av propositionen framgår att det finns aktuella sjöfartsinvesteringsobjekt som skulle kunna bli föremål för kommunal medfinansiering. Här kan exempelvis nämnas Gävle farled och Södertälje sluss. Byggstart för projektet i Gävle ägde rum under 2012 med finansiering med statliga anslagsmedel. Den inriktning som Trafikverket och Gävle kommun kommit överens om är att kommunen, om det finns lagliga förutsättningar för det, ska

bidra med en del av investeringskostnaden i projektets slutskede. Även i fråga om Södertälje sluss ingår kommunala bidrag som en viktig del i planeringen.

Mot denna bakgrund anges i propositionen att det skulle vara av värde om förslaget kan genomföras inom en relativt snar framtid. De föreslagna lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 december 2013.

Motionerna

I motion 2012/13:K5 av Björn von Sydow m.fl. (S) yrkas att riksdagen ska avslå regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2009:47) om vissa kommunala befogenheter. Motionärerna pekar på Riksrevisionens rapport Medfinansiering av statlig infrastruktur (RIR 2011:28) som visar att den medfinansiering som regeringen har tillämpat under senare år har klara brister. Bland annat har vissa kommuners och regioners vilja till medfinansiering gjort att samhällsekonomiskt mindre lönsamma projekt har fått förtur framför samhällsekonomiskt mer lönsamma. Motionärerna anför att infrastruktursatsningar ska styras utifrån nationella behov på en samhällsekonomiskt rationell grund, inte av enskilda kommuners eller regioners ekonomiska styrka och möjligheter till politisk påtryckning. Statens prioriteringar ska inte på det föreslagna sättet kunna påverkas av vilka kommuner som kan skjuta till ett bidrag. Risken finns att frivilligheten för kommunerna att lämna bidrag blir till en ”frivillighet” att skjuta investeringen på framtiden eller helt avstå från den. Det statliga ansvaret för en sammanhållen planering av utbyggnaden av Sveriges infrastruktur riskerar enligt motionärerna därför att påverkas negativt av propositionens förslag.

I motion 2012/13:K4 av Ulla Andersson m.fl. (V) yrkande 1 framförs att kommuners och landstings medfinansiering av sjöfartsinfrastruktur inte ska vara en förutsättning för att genomföra statliga projekt. Motionärerna anför att investeringar i infrastruktur i hög grad är, och bör förbli, en huvudsakligen statlig angelägenhet. I motionen framhålls vidare att Vänsterpartiet inte är principiellt motståndare till medfinansiering men att partiet avvisar ett förfaringssätt som riskerar att både förändra prioritetsordningen för nationella infrastrukturobjekt och påföra kostnader från staten till lokala och regionala företrädare. I samma motion yrkande 2 anför vidare att kommuners och landstings förmåga till medfinansiering av sjöfartsinfrastruktur inte ska tillåtas påverka den nationella infrastrukturplaneringen.

Trafikutskottets ställningstagande

I den aktuella propositionen föreslår regeringen att den kommunala kompetensen utvidgas ytterligare till att även omfatta möjligheten att lämna bidrag till anläggande av allmänna farleder som staten ansvarar för.

Inledningsvis vill utskottet påminna om Riksrevisionens rapport Medfinansiering av statlig infrastruktur (RiR 2011:28) som visar att den medfinansieringspolitik som regeringen har tillämpat under senare år uppvisar klara brister. Trafikutskottet riktade också i betänkande 2012/13:TU2 om Transportsystemets inriktning stark kritik mot regeringens politik för medfinansiering. Utskottet uttalade i betänkandet att Riksrevisionens granskning tydligt påvisat att regeringens medfinansieringspolitik har haft stora brister och att infrastruktursatsningar ska styras utifrån samhällsekonomisk nytta, inte av enskilda kommuners eller regioners ekonomiska styrka och möjligheter till politisk påtryckning. Utskottet anförde vidare att om inte denna utveckling bryts finns det risk att mer resurssvaga kommuner och regioner inte kommer att få ta del av statliga investeringsmedel i samma utsträckning som tidigare, vilket ytterligare försämrar förutsättningarna för tillväxt i dessa områden. Utskottet ansåg, vilket riksdagen också gav regeringen till känna (rskr. 2012/13:119), att regeringen borde utarbeta tydliga principer för medfinansiering för att komma till rätta med de brister som Riksrevisionens granskning har visat.

Som tydligt framgår av Riksrevisionens granskning har vissa kommuners och regioners vilja till medfinansiering gjort att samhällsekonomiskt mindre lönsamma projekt har fått förtur framför samhällsekonomiskt mer lönsamma. Utskottet vill i detta sammanhang åter understryka att infrastruktursatsningar ska styras utifrån nationella behov på en samhällsekonomiskt rationell grund, inte av enskilda kommuners eller regioners ekonomiska styrka och möjligheter till politisk påtryckning. Det statliga ansvaret för en sammanhållen planering av utbyggnaden av Sveriges infrastruktur riskerar att påverkas negativt av propositionens förslag. Statens prioriteringar ska inte på det föreslagna sättet kunna påverkas av vilka kommuner som kan skjuta till ett bidrag. Enligt utskottets mening finns då risken att frivilligheten för kommunerna att lämna bidrag blir till en ”frivillighet” att skjuta investeringen på framtiden eller helt avstå från den.

Utskottet noterar visserligen att regeringen i uppdraget med att ta fram förslag till en nationell trafikslagsövergripande plan m.m. för 2014–2025 (rskr. 2012/13:119) den 20 december 2012 beslutade att Trafikverkets arbete med medfinansiering genom bidrag ska genomföras enligt vissa riktlinjer (N2012/6395/TE). Enligt utskottets mening är detta emellertid inte tillräckligt för att stilla de farhågor som nämnts ovan.

Mot denna bakgrund anser trafikutskottet att konstitutionsutskottet bör tillstyrka motion 2012/13:K5 av Björn von Sydow m.fl. (S) om att avslå regeringens proposition.

Stockholm den 1 oktober 2013

På trafikutskottets vägnar

Anders Ygeman

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Anders Ygeman (S), Jan-Evert Rådström (M), Eliza Roszkowska Öberg (M), Jessica Rosencrantz (M), Lars Mejern Larsson (S), Sten Bergheden (M), Suzanne Svensson (S), Lars Tysklind (FP), Leif Pettersson (S), Anders Åkesson (C), Lars Johansson (S), Edward Riedl (M), Stina Bergström (MP), Annelie Enochson (KD), Tony Wiklander (SD), Kerstin Nilsson (S) och Bengt Berg (V).

Avvikande mening

Kommunal medfinansiering av statlig sjöfartsinfrastruktur (M, FP, C, KD)

Jan-Evert Rådström (M), Eliza Roszkowska Öberg (M), Jessica Rosen-crantz (M), Sten Bergheden (M), Lars Tysklind (FP), Anders Åkesson (C), Edward Riedl (M) och Annelie Enochson (KD) anför:

Inledningsvis vill vi understryka att frågan om att utvidga den kommunala kompetensen när det gäller bidrag till statlig sjöfartsinfrastruktur i hög grad är aktuell och angelägen. Ett genomförande av regeringens lagförslag är enligt vår mening nödvändigt för att säkerställa förutsättningarna för viktiga satsningar inom den svenska sjöfartsinfrastrukturen. För att klargöra detta vill vi i sammanhanget framhålla att det för närvarande pågår flera sådana satsningar där medfinansiering utgör en viktig del i processen. Det gäller exempelvis Gävle farled och Södertälje sluss där byggstart för projektet i Gävle ägde rum under 2012 med finansiering med statliga anslagsmedel. Den inriktning som Trafikverket och Gävle kommun kommit överens om är att kommunen, om det finns lagliga förutsättningar för det, ska bidra med en del av investeringskostnaden i projektets slutskede. Även i fråga om Södertälje sluss ingår kommunala bidrag som en viktig del i planeringen.

Om riksdagen avslår regeringens proposition skulle detta innebära ett dråpslag för möjligheterna att förbättra svensk sjöfartsinfrastruktur. Utskottsmajoritetens föreslagna avslag skulle få allvarliga konsekvenser för förutsättningarna att utveckla och bedriva sjöfart i vårt land och går dessutom stick i stäv mot riksdagspartiernas ofta uttalade stöd till initiativ för att stärka sjöfartens konkurrenskraft. Det är enligt vår mening angeläget att de lagändringar som regeringen föreslår genomförs och kan träda i kraft den 1 december 2013.

Vi vill påminna om att trafikutskottet i betänkande 2009/10:TU24 om åtgärdsplanering för transportsystemet 2010–2021 m.m. välkomnade en av regeringen välbehövlig ambitionshöjning på infrastrukturområdet och det betydande tillskott som regeringen har tillfört planeringssystemet i form av frivillig medfinansiering. Ett enigt trafikutskott har även som underlag (2011/12:TU4y) till riksdagens beslut (rskr. 2011/12:282) om att vidga anslaget 1:2 Banhållning till att även omfatta vissa åtgärder inom sjöfarten betonat vikten av att ett trafikslagsövergripande synsätt genomsyrar planeringen av transportinfrastruktur. Utskottet framhöll samtidigt att detta synsätt fått genomslag i den nationella trafikövergripande planen för utveckling av transportsystemet 2010–2021 genom satsningarna på Gävle farled och Södertälje sluss och att det är viktigt att planen genomförs i sin helhet. Vidare har trafikutskottet vid ett flertal tillfällen behandlat motioner om medfinansiering, bl.a. i betänkande 2011/12:TU13 om planeringssystemet

met för transportinfrastrukturen. Där framhöll utskottet att frivillig medfinansiering kan vara ett angeläget sätt att öka investeringsvolymen och att ökat samarbete också kan ge en bättre utformning av åtgärderna och skapa utrymme för fler förbättringar av den statliga infrastrukturen.

I detta sammanhang vill vi samtidigt uppmärksamma att Riksrevisionens rapport Medfinansiering av statlig infrastruktur (RiR 2011:28) under 2012 behandlades i betänkandet om Transportsystemets inriktning (bet. 2012/13:TU2). I rapporten riktades kritik mot regeringens politik för medfinansiering. Utskottsmajoriteten uttalade i betänkandet att Riksrevisionens granskning tydligt påvisat att regeringens medfinansieringspolitik har haft brister och att infrastruktursatsningar ska styras utifrån samhällsekonomisk nytta, inte av enskilda kommuners eller regioners ekonomiska styrka och möjligheter till politisk påtryckning. Utskottet ansåg, vilket riksdagen också gav regeringen till känna (rskr. 2012/13:119), att regeringen borde utarbeta tydliga principer för medfinansiering för att komma till rätta med de brister som Riksrevisionens granskning har visat.

Vi har därefter med tillfredsställelse konstaterat att regeringen i uppdraget med att ta fram förslag till en nationell trafikslagsövergripande plan m.m. för 2014–2025 (rskr. 2012/13:119) den 20 december 2012 beslutade att Trafikverkets arbete med medfinansiering genom bidrag ska genomföras enligt tydliga riktlinjer (N2012/6395/TE). I beslutet framhåller regeringen bl.a. att arbetet ska utgå från att de transportpolitiska målen ska vara utgångspunkt för urvalet av projekt, vilket bl.a. innebär att projekten som huvudregel ska vara samhällsekonomiskt lönsamma samt att medfinansiering inte ska kunna innebära att en kommun eller annan kan ”köpa sig förbi i kön”. Det betonas vidare att all medfinansiering ska vara frivillig och att de infrastrukturprojekt som genomförs ska bidra till att de transportpolitiska målen nås och som huvudregel vara samhällsekonomiskt lönsamma. Projekten ska också vara oberoende av finansieringsform, och samma utgångspunkter ska gälla för prioritering av objekt oberoende av om det förekommer medfinansiering genom bidrag eller inte. Vi välkomnar att regeringen har beaktat riksdagens tillkännagivande och den kritik som Riksrevisionen riktat mot den förda medfinansieringspolitiken.

Beträffande förslaget i den aktuella propositionen och fördelningen av nyttan av en investering mellan staten och kommunerna kan denna beroende på en bedömning från fall till fall motivera att kommuner medverkar till att finansiera sådan infrastruktur som staten annars ensam skulle finansiera. Om t.ex. en statlig genomfartsled gör att en kommuns åtaganden för egen väghållning minskar är det inte orimligt att det kommunala skattekollektivet bidrar till en sådan investering. Såsom framhölls i förarbetena till lagen (2009:47) om vissa kommunala befogenheter, är det en angelägenhet inte bara för staten utan också för kommuner och landsting att infrastruktur och kommunikationer fungerar väl (se prop. 2008/09:21 s. 35). Följaktligen finns det också ett brett intresse hos lokala och regionala aktörer att påverka planeringen och utformningen av samhällets infra-

struktur. Det är mot den bakgrunden möjligheten för kommuner och landsting att på frivillig grund lämna ekonomiska bidrag till statens uppfyllelse av sitt ansvar för väg- och banhållning ska ses.

En utvidgning av kommunernas och landstingens befintliga möjlighet att lämna bidrag till statliga infrastrukturinvesteringar till att även omfatta investeringar i farleder kan sägas innebära en viss ytterligare lättnad i det statliga ansvaret. Samtidigt kan det utgöra ett logiskt steg inom ett område som redan har öppnats för den kommunala kompetensen. Från såväl statligt som kommunalt håll finns det önskemål om att kommunal medfinansiering av statlig sjöfartsinfrastruktur ska vara en möjlig finansieringsform, eftersom det kan finnas en tydlig kommunal nytta av sådana investeringar. Vi delar denna uppfattning. Det finns även ett värde i att kommuners och landstings möjlighet till inflytande över förvaltningen av infrastrukturen blir mer trafikslagsneutral. Här vill vi särskilt framhålla att Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) i sitt remissyttrande till näringsdepartementet (N2013/316/TE) den 8 mars 2013 tillstyrker regeringens förslag till lagändring för att möjliggöra för kommuner att medfinansiera statlig sjöfartsinfrastruktur. SKL lyfter i yttrandet fram att sjöfartsinfrastruktur vid ett genomförande av förslaget skulle få samma möjligheter till medfinansiering som när det gäller vägar och järnvägar.

Vi vill vidare framhålla att det samtidigt som det finns skillnader mellan de olika trafikslagen även finns stora likheter i fråga om fördelning av nyttan av infrastrukturen mellan staten och kommunerna. På samma sätt som när det gäller vägar och järnvägar kan nyttan av statlig sjöfartsinfrastruktur vara geografiskt avgränsad till i huvudsak en eller ett mindre antal kommuner. En tillräcklig kapacitet i en statlig farled (dvs. en farled som staten ansvarar för) kan t.ex. vara av avgörande betydelse för utvecklingen av lokalt eller regionalt näringsliv och av lokala eller regionala arbetsmarknader.

I detta sammanhang vill vi påpeka att det inte är helt tydligt var gränsen närmare går för sjöfartsinfrastruktur som staten ansvarar för. Staten svarar i regel för farledshållningen i fråga om allmänna farleder fram till gränsen i vatten för allmän hamn, enligt vad som följer av Sjöfartsverkets register över allmänna farleder och allmänna hamnar. Detta gäller dock med ett tämligen stort antal undantag, som kan ha sin bakgrund i skiftande förhållanden, såsom hävd eller särskilda avtal, t.ex. utifrån vad som ansetts vara en rimlig fördelning mellan staten och hamnägaren vid genomförandet av ett visst projekt. Det finns därför ingen generellt giltig uppdelning mellan statens och den berörda hamnägarens ansvar för farledshållningen i anslutning till en allmän hamn. Den geografiska gränsen går egentligen bara att lägga fast för varje enskild hamn baserat på de speciella förhållanden som av historiska eller andra skäl har kommit att råda för den hamnen.

Vidare finns det ofta en direkt koppling mellan behovet av investeringar i statliga farleder och investeringar i kommunala farleder (hamnar) som gör att förhandlingar mellan stat och kommun om finansieringsfrågor blir

naturliga. En kommun kan t.ex. vilja satsa stora resurser på att öka kapaciteten i en egen hamn som bara kan komma till nytta om tillräckliga insatser görs i den statliga farled som leder in till hamnen i fråga. Eftersom sjöfarten även i hög grad är sammankopplad med övrig infrastruktur är det av stor vikt för genomförandet av viktiga övergripande infrastruktursatsningar att lagstiftningen när det gäller kommunal medfinansiering är trafikslagsneutral. Att utesluta sådan medfinansiering när det gäller sjöfartsinfrastruktur skulle på ett allvarligt sätt motverka en positiv utveckling av hela det svenska transportsystemet.

Avslutningsvis vill vi åter understryka vikten av att regeringens lagförslag bör genomföras och påminna om att ett avslag på propositionen kan få långtgående följder för såväl planerade och kommande infrastruktursatsningar inom sjöfartsområdet som för förutsättningarna att bedriva sjöfart.

Mot bakgrund av det anförda föreslår vi att konstitutionsutskottet tillstyrker regeringens förslag i proposition 2012/13:153. Följaktligen föreslås vidare att konstitutionsutskottet avstyrker motionerna 2012/13:K5 av Björn von Sydow m.fl. (S) och 2012/13:K4 av Ulla Andersson m.fl. (V) yrkandena 1 och 2.