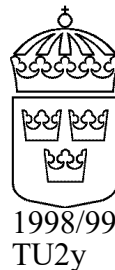


Trafikutskottets yttrande

1998/99:TU2y

Tilläggsbudget till statsbudgeten för budgetåret
1999 (utg.omr. 22 Kommunikationer)



Till finansutskottet

Finansutskottet beslöt den 15 april 1999 att bereda övriga utskott tillfälle att yttra sig över 1999 års ekonomiska vårproposition (1998/99:100) i vad avser tilläggsbudget till statsbudgeten för budgetåret 1999 (yrkandena 6–24) jämte de motioner som kan komma att väckas, allt i de delar som berör respektive utskotts beredningsområde.

I detta yttrande behandlar trafikutskottet yrkandena 18–20 och 24 i propositionens förslag till riksdagsbeslut, i de delar som avser trafikutskottets beredningsområde.

Regeringen (Finansdepartementet) föreslår i propositionen, såvitt avser tilläggsbudget till statsbudgeten för budgetåret 1999

18. att riksdagen bemyndigar regeringen att ge Statens Järnvägar rätt att ta upp lån i och utanför Riksgäldskontoret inom en total ram om 10 700 000 000 kronor,

19. att riksdagen bemyndigar regeringen att inom ramen för det under utgiftsområde 22 Kommunikationer uppförda ramanslaget A 4 Banhållning göra utfästelser om att till Botniabanan AB betala ersättning som täcker driftskostnader och amorteringar samt räntekostnader och andra finansiella kostnader,

20. att riksdagen bemyndigar regeringen att besluta om förändrad verksamhetsinriktning för Postgirot Bank AB samt besluta om en försäljning av Postgirot Bank AB,

24. att riksdagen på tilläggsbudget till statsbudgeten för budgetåret 1999 godkänner ändrade ramar för utgiftsområden samt anvisar ändrade och nya anslag i enlighet med specifikation i tabell på s. 43–44 i propositionen.

Vidare behandlar utskottet följande motioner:

- 1998/99:Fi17 yrkande 8 av Lars Leijonborg m.fl. (fp),
- 1998/99:Fi19 av Yvonne Ångström (fp),
- 1998/99:Fi28 av Per-Richard Molén m.fl. (m).

1 Anslagsfrågor

1.1 Utgiftsbegränsande åtgärder 1999

I 42 § lagen (1996:1059) om statsbudgeten stadgas att regeringen, om det finns risk för att ett beslutat tak för statens utgifter kommer att överskridas, skall vidta sådana åtgärder som den har befogenhet till eller föreslå riksdagen lämpliga åtgärder. Vidare framgår av 8 § samma lag att regeringen får besluta att medel på ett anvisat anslag inte skall användas, om detta är motiverat av särskilda omständigheter i en verksamhet eller av statsfinansiella eller andra samhällsekonomiska skäl.

I propositionen (avsnitt 5.3.1) konstaterar regeringen att utgiftstaket för staten år 1999 enligt Ekonomistyrningsverkets senaste prognos kommer att överskridas med 6,7 miljarder kronor. Regeringen säger sig dela Ekonomistyrningsverkets bedömning angående risken för överskridande. Därför vidtar regeringen med stöd av bestämmelserna i lagen om statsbudgeten utgiftsbegränsande åtgärder för år 1999, motsvarande totalt ca 8 miljarder kronor. Åtgärderna är av två slag, besparingar och utgiftsreduktioner som uppkommer till följd av införandet av s.k. begränsningsbelopp för anslagsförbrukningen på vissa anslag. Begränsningsbeloppens syfte är att säkerställa att anslagsförbrukningen år 1999 inte överstiger en viss bestämd nivå. Besparingarna uppgår till totalt ca 4,2 miljarder kronor. Effekten av begränsningsbeloppen beräknas till ca 3,7 miljarder kronor.

Inom utgiftsområde 22 Kommunikationer redovisas besparingar om 500 miljoner kronor, avseende anslaget A 2 Vaghållning och statsbidrag. Regeringen har innehållit 500 miljoner kronor av Vägverkets anslag för år 1999. Som redovisades i budgetpropositionen för år 1999 (utg.omr. 22, s. 37) var regeringens avsikt att beloppet vid behov, och om riksdagen så medgav, skulle tillföras Banverket som redovisat ett stort anslagsbehov. Eljest borde dispositionsrätten övergå till Vägverket. Den sparåtgärd som redovisas i den nu behandlade vårpropositionen innebär att varken Banverket eller Vägverket kommer i åtnjutande av medlen.

Begränsningsbelopp har inom utgiftsområde 22 införts för två anslag, nämligen A 2 Vaghållning och statsbidrag med 11 895 miljoner kronor och A 4 Banverket: Banhållning 7 290 miljoner kronor. För Vägverkets del innebär begränsningsbeloppet en minskad flexibilitet i verksamheten. Vad gäller Banverket torde, enligt vad utskottet inhämtat, begränsningsbeloppet inte innebära någon verksamhetsmässig begränsning.

1.2 Regeringens förslag

Regeringen föreslår (yrkande 24) att riksdagen på tilläggsbudget till statsbudgeten för budgetåret 1999 godkänner ändrade ramar för utgiftsområden samt anvisar ändrade och nya anslag i enlighet med specifikation i tabell.

I fråga om utgiftsområde 22 Kommunikationer har tabellen följande innehåll.

Utg.omr.	Anslags- nummer		Belopp enligt stats- budget 1999	Förändring av ram/ anslag	Ny ram/ anslags- nivå
----------	--------------------	--	--	---------------------------------	-----------------------------

— — —

22 Kommunikationer

	B 6	Vissa kostnader med anledning av M/S Estonias förlisning, obetecknat anslag	nytt anslag	10 600	10 600
	C 2	Upphandling av samhällsåtaganden, ramanslag	157 484	-10 000	147 484
	C 5	Informationsteknik: Telekommunikation m.m., ramanslag	50 000	10 000	60 000
	D 2	Köp av interregional persontrafik på järnväg m.m., ramanslag	405 000	-10 600	394 400

Som framgår av tabellen innebär regeringens förslag anslagsökningar med 20,6 miljoner kronor och anslagsminskningar med samma belopp. Ramen för utgiftsområde 22 är därmed oförändrad.

Anslagen B 6 Vissa kostnader med anledning av M/S Estonias förlisning och D 2 Köp av interregional persontrafik på järnväg m.m.

Regeringen föreslår att ett nytt obetecknat anslag B 6 Vissa kostnader med anledning av M/S Estonias förlisning uppgående till 10,6 miljoner kronor anvisas för år 1999. Anslaget föreslås finansieras genom att anslaget D 2 Köp av interregional persontrafik minskas med motsvarande belopp. Av propositionen framgår att regeringen i mars 1995 uppdrog åt Sjöfartsverket att upphandla och låta genomföra en övertäckning av M/S Estonia med betong. I september 1996 uppdrog regeringen åt verket att avbryta övertäck-

ningen. Sjöfartsverket har fått ersättning för de kostnader verket haft för genomförandet av uppdragen under åren 1995 och 1996. Men även under åren 1997 och 1998 har verket haft vissa kostnader, avseende främst teknisk och juridisk konsultation, om konsekvenserna av avbrottet och den skada som uppstått på sjöbotten under arbetet. Dessa kostnader uppgår till totalt 5,6 miljoner kronor. Vidare redovisas i propositionen att fartygskatastrofen medfört behov av åtgärder till stöd för anhöriga till de omkomna samt till de överlevande. Regeringen bedömer att 5 miljoner kronor behöver användas för sådan verksamhet. Det föreslagna nya anslaget bör enligt regeringen finansieras genom motsvarande minskning av anslaget D 2 Köp av interregional persontrafik. Detta anslag skulle därmed enligt förslaget minska från för närvarande 405 miljoner kronor till 394,4 miljoner kronor.

*Anslaget C 5 Informationsteknik: Telekommunikation m.m. och
C 2 Upphandling av samhällsättaganden*

Regeringens förslag innebär att anslaget ökas med 10 miljoner kronor till 50 miljoner kronor för budgetåret 1999. Uppräkningen föreslås finansieras inom utgiftsområdet genom att anslaget C 2 Upphandling av samhällsättaganden minskas med motsvarande belopp till totalt 147,484 miljoner kronor. Den föreslagna förstärkningen av IT-anslaget motiveras med att regeringen ger högsta prioritet åt frågan om IT-omställningen inför år 2000.

1.3 Motionsförslag

I motion Fi28 tillstyrker Per-Richard Molén m.fl. (m) regeringens förslag om 10,6 miljoner kronor för att täcka vissa kostnader med anledning av M/S Estonias förlisning. Men motionärerna motsätter sig att medlen tas från anslaget för köp av interregional persontrafik (D 2). Motionärerna uppmanar regeringen att hitta en annan finansiering (yrkande 2).

Också i motion Fi19 välkomnas förslaget om stöd till dem som drabbats av Estoniakatastrofen. Men motionären, Yvonne Åström (fp), hävdar att regeringens förslag till finansiering ytterst kommer att drabba järnvägs- och flygtrafiken i Norrland. För dem som är bosatta i Norrland är det av största vikt att nattågstrafik och inomregionala flygtransporter, t.ex. den s.k. sjukvårdslinjen mellan Östersund och Umeå, får fortsätta. Därför bör finansieringen av det nya anslaget i stället lösas genom omfördelning av medel från Vägverkets administrationsanslag (A 1) och Banverkets anslag för sektorsuppgifter (A 3).

Ett förslag av samma innebörd redovisar Lars Leijonborg m.fl. (fp) i motion Fi17 (yrkande 8).

1.4 Trafikutskottets ställningstagande

Anslagen B 6 Vissa kostnader med anledning av M/S Estonias förlisning och D 2 Köp av interregional persontrafik på järnväg m.m.

Utskottet konstaterar att ingen av motionärerna motsätter sig regeringens förslag om att ett nytt anslag med anledning av M/S Estonias förlisning skall inrättas. Vad motionärerna invänder mot är förslaget om anslaget finansiering. Den av regeringen föreslagna finansieringskällan, ramanslaget D 2 Köp av interregional persontrafik, är i statsbudgeten för år 1999 upptaget till 405 miljoner kronor. Enligt Ekonomistyrningsverkets budgetprognos 1999:1 fanns vid ingången av året en anslagsbehållning om 72 miljoner kronor. I prognosen förutses en förbrukning under året på 385 miljoner kronor. Därmed skulle anslagsbehållningen vid utgången av år 1999 uppgå till 92 miljoner kronor. Utskottet gör mot bakgrund av denna prognos bedömningen att en minskning av anslaget med 10,6 miljoner kronor inte kommer att få negativa återverkningar på upphandlingen av interregional trafik under innevarande år. Med hänvisning härtill tillstyrker trafikutskottet för sin del regeringens förslag vad gäller såväl inrättande av ett nytt obetecknat anslag B 6 Vissa kostnader med anledning av M/S Estonias förlisning uppgående till 10,6 miljoner kronor för år 1999 som anslaget finansiering genom en motsvarande minskning av anslaget D 2 Köp av interregional persontrafik på järnväg m.m. Utskottets ställningstagande innebär att motionerna Fi17 (fp) yrkande 8, Fi19 (fp) och Fi28 (m) yrkande 2 avstyrks.

Anslagen C 5 Informationsteknik: Telekommunikation m.m. och C 2 Upphandling av samhällsåtaganden

Trafikutskottet har ingen erinran mot regeringens förslag rörande anslagen C 5 Informationsteknik: Telekommunikation m.m. och C 2 Upphandling av samhällsåtaganden.

2 Statens Järnvägar

2.1 Regeringens förslag

Enligt vad regeringen redovisar i vårpropositionen har Statens Järnvägar (SJ) i sin balansräkning avsättningar för pensionsåtaganden. För delar av dessa åtaganden är räntan så hög som 11 %. Utredningar uppges ha visat att det skulle vara fördelaktigare för SJ att överlåta delar av pensionsåtagandena till en extern försäkringsgivare. Med en sådan transaktion skulle SJ:s avsättningar om totalt ca 1,5 miljarder kronor omfinansieras och redovisas som låneskuld. På låneskulden skulle fortsättningsvis betalas normal ränta, dvs. för närvarande ca 4 %. För att omfinansieringen skall klaras krävs att SJ:s låneram utökas med 1,5 miljarder kronor till totalt 10,7 miljarder kronor. Mot denna bakgrund föreslås riksdagen (yrkande 18) bemyndiga regeringen att ge Statens Järnvägar rätt att ta upp lån i och utanför Riksgäldskontoret inom en total ram om 10,7 miljarder kronor.

2.2 Trafikuskottets ställningstagande

Trafikuskottet tillstyrker för sin del regeringens förslag.

3 Ersättning till Botniabanan AB

3.1 Bakgrund

I proposition 1997/98:62 Regional tillväxt – för arbete och välfärd redovisade regeringen att kostnaderna för finansiering, planering, projektering, upphandling och byggande av Botniabanan men exklusive resecentra, totalt beräknade till högst 8,2 miljarder kronor, borde finansieras med lån. Enligt propositionen borde staten och berörda kommuner bilda ett aktiebolag, Botniabanan AB, med ansvar att finansiera, projektera, upphandla, bygga och hyra ut Botniabanan. Förslaget antogs av riksdagen (bet. 1997/98:TU10, rskr. 1997/98:267). I enlighet med dessa riktlinjer föreslogs i 1998 års vårproposition att regeringen skulle bemyndigas att för den första utbyggnadsetappen mellan Örnköldsvik och Husum samt för det fortsatta planeringsarbetet ställa ut kapitaltäckningsgarantier till skydd för Botniabanan AB:s eget kapital och att garantera bolagets förpliktelser gentemot långivare, rättighetsinnehavare och fordringsägare, inom en ram exklusive mervärdesskatt om 1,495 miljarder kronor i prisnivå 1 januari 1997. För att Botniabanan AB utan dröjsmål skulle kunna inleda och bygga upp sin verksamhet föreslogs i samma proposition att Banverket skulle få använda anslaget A 4 Investeringar samt drift och underhåll av statliga järnvägar för lån till Botniabanan AB:s verksamhet inom en ram på 50 miljoner kronor. Botniabanan AB skulle återbetala medlen till Banverket senast den 1 juli 1999. Riksdagen lämnade det begärda bemyndigandet (prop. 1997/98:150, bet. 1997/98:FiU27, rskr. 1997/98:317).

3.2 Regeringens förslag

Regeringen begär (yrkande 19) riksdagens bemyndigande att inom ramen för ramanslaget A 4 Banhållning (utg.omr. 22) göra utfästelser om att till Botniabanan AB betala ersättning som täcker driftkostnader och amorteringar samt räntekostnader och andra finansiella kostnader. I propositionen erinras om riksdagsbeslutet med anledning av 1998 års ekonomiska vårproposition, vilket bl.a. innebar att medel för att täcka statens kostnader för hyra av Botniabanan och andra betalningar som följer av garanterade lån och av kapitaltäckningsgarantin skall inrymmas i statsbudgeten fr.o.m. år 2004. Det nu föreslagna bemyndigandet motiverar regeringen med att det bör klarläggas att Botniabanan under alla förhållanden kommer att betalas över statsbudgeten vilket minimerar den garantiavgift som Riksgäldskontoret kommer att behöva ta ut för sina kapitalkostnadsgarantier till Botniabanan AB.

3.3 Motionsförslag

I motion Fi28 avvisar Per-Richard Molén m.fl. (m) regeringens förslag (yrkande 1). Eftersom den totala kostnaden för Botniabanan ännu inte är redovi-

sad är det enligt motionärerna omöjligt att ställa detta järnvägsprojekt mot andra angelägna infrastrukturinvesteringar. Samtidigt är det allmänt känt att det norrländska vägnätet håller på att förfalla. Mot bakgrund av regeringens njudda inställning till väginvesteringar och vägunderhåll anser motionärerna att kostnaderna för hela Botniabanan inklusive de kommunala investeringarna och övriga åtgärder i sin helhet skall redovisas, innan pengar anslås till någon del av Botniabaneprojektet.

3.4 Trafikutskottets ställningstagande

Trafikutskottet anser i likhet med regeringen att omfattningen av statens finansiella åtaganden vad gäller Botniabanan bör preciseras på det sätt som föreslås i vårpropositionen (yrkande 19). Propositionen tillstyrks således i denna del. Härav följer att utskottet avstyrker motion Fi28 (m) yrkande 1.

4 Postgirot Bank AB

Regeringen begär (yrkande 20) riksdagens bemyndigande att få besluta om förändrad verksamhetsinriktning för Postgirot Bank AB. Bemyndigandet föreslås också innefatta rätten att besluta om en försäljning av Postgirot Bank AB.

Per-Richard Molén m.fl. (m) uttalar i motion Fi28 sitt stöd för regeringens tankar på en utförsäljning av Postgirot Bank AB. Men propositionen innehåller inga konkreta uppgifter om en tidsplan för en sådan försäljning. En sådan plan bör fastställas snarast, anser motionärerna. Vidare anser de att försäljningslikviden skall användas för investeringar i infrastruktur. Därigenom möjliggörs en temporär insats för att klara eftersatt vägunderhåll och vissa investeringar på det nationella vägnätet (yrkande 3).

Trafikutskottets ställningstagande

Med hänsyn till att de frågor om Postgirot Bank AB som behandlas i propositionen huvudsakligen ligger utanför trafikutskottets beredningsområde avstår trafikutskottet från att yttra sig över propositionen och motionen i denna del.

Stockholm den 7 maj 1999

På trafikutskottets vägnar

Monica Öhman

I beslutet har deltagit: Monica Öhman (s), Per-Richard Molén (m), Jarl Lander (s), Karin Svensson Smith (v), Johnny Gylling (kd), Tom Heyman (m), Krister Örnfjäder (s), Inger Segelström (s), Stig Eriksson (v), Tuve Skånberg (kd), Mikael Johansson (mp), Kenth Skårvik (fp), Claes-Göran Brandin (s), Jan-Evert Rådström (m), Christina Axelsson (s), Elizabeth Nyström (m) och Viviann Gerdin (c).

Avvikande meningar

1. Anslagen B 6 Vissa kostnader med anledning av M/S Estonias förlisning och D 2 Köp av interregional persontrafik på järnväg m.m. (avsnitt 1)

Per-Richard Molén (m), Tom Heyman (m), Jan-Evert Rådström (m) och Elizabeth Nyström (m) anför:

Vi moderater anser att det är rätt att avsätta 10,6 miljoner kronor till det av regeringen föreslagna ändamålet. Men, som vi redovisat i motion Fi28 (m), motsätter vi oss att det nya anslaget finansieras genom en minskning av anslaget D 2 Köp av interregional persontrafik på järnväg m.m. Det bör ankomma på finansutskottet att överväga hur det nya anslaget skall finansieras.

2. Anslagen B 6 Vissa kostnader med anledning av M/S Estonias förlisning och D 2 Köp av interregional persontrafik på järnväg m.m. (avsnitt 1)

Kenth Skårvik (fp) anför:

Jag motsätter mig inte regeringens förslag om att ett nytt anslag med anledning av M/S Estonias förlisning förs upp på statsbudgeten med det av regeringen föreslagna beloppet. Däremot har jag invändningar mot den föreslagna finansieringen. Det kan enligt min uppfattning inte vara rätt att, som regeringen förordar, minska anslaget för upphandling av interregional järnvägstrafik (D 2) som är av stor betydelse för möjligheterna att bedriva tågtrafik och annan trafik i olika delar av landet. Som föreslås i motionerna Fi17 (fp) och Fi19 (fp) bör det nya anslaget i stället finansieras med en motsvarande minskning av Vägverkets administrationsanslag (A 1) och Banverkets anslag för sektorsuppgifter (A 3).

3. Ersättning till Botniabanan AB (avsnitt 3)

Per-Richard Molén (m), Tom Heyman (m), Jan-Evert Rådström (m) och Elizabeth Nyström (m) anför:

I den ekonomiska vårpropositionen (yrkande 19) begär regeringen riksdagens bemyndigande att från anslaget A 4 Banhållning (utg.omr. 22) till Botniabanan AB betala ersättning som täcker driftskostnader och amorteringar samt räntekostnader och andra finansiella kostnader.

Vi kan med anledning härav konstatera att projektets totalkostnad ännu inte har redovisats. Därmed kan inte projektet ställas mot andra angelägna

infrastrukturinvesteringar. Möjligheten att göra sådana jämförelser är särskilt angelägen mot bakgrund av att det norrländska vägnätet håller på att förfalla.

Dessutom vill vi peka på att Botniabanan förutsätter andra dyrbara investeringsåtgärder. Bland annat krävs en upprustning av Ådalsbanan. Vidare måste Ostkustbanan mellan Härnösand och Sundsvall rustas upp för den tunga trafiken. Härtill kommer miljöåtgärder på den del av Ostkustbanan som går genom Sundsvalls centrum.

Vi anser sammanfattningsvis att kostnaderna för hela Botniabanan inklusive kommunala investeringar och övriga åtgärder från Nyland söderut måste redovisas i sin helhet innan medel anslås till Botniabanan. Detta bör riksdagen med bifall till motion Fi28 (m) yrkande 1 och med avslag på regeringens förslag som sin mening ge regeringen till känna.

4. Postgirot Bank AB (avsnitt 4)

Per-Richard Molén (m), Tom Heyman (m), Jan-Evert Rådström (m) och Elizabeth Nyström (m) anför:

Frågan om försäljning av Postgirot Bank AB har stor betydelse för Postens ekonomi och därmed för möjligheterna för Posten att upprätthålla en god postservice i hela landet. Därför anser vi moderater att trafikutskottet borde ha yttrat sig över regeringens förslag rörande Postgirot Bank AB. För vår del välkomnar vi regeringens tankar på en utförsäljning av Postgirot. Som framhålls i motion Fi28 (m) bör en tidsplan för försäljningen fastställas snarast. Med hänsyn till att Posten AB med dotterbolag ingår i utgiftsområde 22 Kommunikationer anser vi att försäljningsintäkten bör behållas inom utgiftsområdet och användas för angelägna infrastrukturinvesteringar. Detta skulle möjliggöra en temporär insats för att klara eftersatt vägunderhåll och investeringar på det nationella vägnätet. Vad vi nu anført bör riksdagen med bifall till motion Fi28 (m) yrkande 3 som sin mening ge regeringen till känna.

Särskilt yttrande

Postgirot Bank AB (avsnitt 4)

Johnny Gylling (kd), Tuve Skånberg (kd) och Kenth Skårvik (fp) anför:

Vi anser att trafikutskottet borde ha yttrat sig över regeringens förslag rörande Postgirot Bank AB.

Vi ställer oss bakom förslaget enligt yrkande 20 i propositionen om ett bemyndigande för regeringen att besluta om en förändrad verksamhetsinriktning för Postgirot Bank AB alternativt en försäljning av företaget. Såsom framhålls i motion Fi15 (kd) förordar vi försäljningsalternativet och anser att en tidsplan för avyttringen bör fastställas så snart som möjligt.