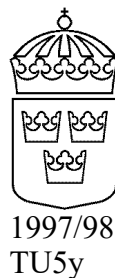


Trafikutskottets yttrande

1997/98:TU5y

Tilläggsbudget till statsbudgeten för budgetåret 1998 (utg.omr. 22 Kommunikationer)



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 punkterna 35–44 i propositionens förslag till riksdagsbeslut (avsnitt 5.4.17) och punkt 49, i de delar som avser trafikutskottets beredningsområde.

Regeringen (Finansdepartementet) föreslår i propositionen, såvitt avser tilläggsbudget till statsbudgeten för budgetåret 1998,

35. att riksdagen godkänner regeringens förslag att aktierna i SweRoad AB skall ägas av staten och förvaltas av Vägverket samt att Väginvests verksamhet skall omfatta skilda former av projektfinansiering av infrastrukturanläggningar, ägande och förvaltning av aktier, andelar och andra rättigheter i bolag samt att Väginvests verksamhet skall bedrivas inom vägsektorn och banhållningsområdet,

36. att riksdagen bemyndigar regeringen att låta Riksgäldskontoret utställa kapitaltäckningsgarantier till skydd för Botniabanan AB:s egna kapital samt att garantera Botniabanan AB:s förpliktelser gentemot långgivare, rättighetsinnehavare och fordringsägare, inom en ram som exklusive mervärdesskatt upptill 1 495 000 000 kr, varav 195 000 000 kr avser finansiella kostnader,

37. att riksdagen godkänner att det under utgiftsområde 22 Kommunikationer uppförda ramanslaget A 4 Investeringar samt drift och underhåll av statliga järnvägar får användas för lån till Botniabanan AB:s verksamhet inom en ram om 50 000 000 kr,

38. att riksdagen bemyndigar regeringen att använda det under utgiftsområde 22 Kommunikationer uppförda ramanslaget A 4 Investeringar samt drift och underhåll av statliga järnvägar för att ersätta Mäljarbanans Intressenter AB (MIAB) med 34 500 000 kr för vissa kostnader som MIAB haft för garantiåtaganden gentemot staten,

39. att riksdagen godkänner vad regeringen anført om statens ekonomiska förpliktelser enligt den nya Göteborgsöverenskommelsen och om finansiering av dessa,

40. att riksdagen bemyndigar regeringen att dels låta Riksgäldskontoret inom ramen för Göteborgsöverenskommelsen begränsa tidigare givna garantibemyndiganden till 2 200 000 000 kr beräknat i 1998 års prisnivå, dels låta Riksgäldskontoret inom ramen för Göteborgsöverenskommelsen teckna statlig borgen för ytterligare 1 500 000 000 kr för lånefinansiering av den statlig andelen,

41. att riksdagen godkänner det som regeringen förordar avsende Statens Haverikommissions förvaltningskostnader,

42. att riksdagen godkänner att Sjöfartsverket får täcka de kostnader som uppkommit med anledning av grundstötningen av en f.d. trålare hösten 1994,

43. att riksdagen bemyndigar regeringen att utöka Luftfartsverkets totala låneram för budgetåret 1998 till 5 500 000 000 kr samt godkänner vad regeringen i övrigt förordar rörande Luftfartsverkets finansiella berfogenheter,

44. att riksdagen bemyndigar regeringen att under år 1998 låta SJ få rätt att teckna borgensförbindelser till förmån för bolag inom SJ-koncernen inom en total ram på 1 900 000 000 kr,

49. att riksdagen på tilläggsbudget till statsbudgeten för budgetåret 1998 godkänner ändrade ramar för utgiftsområden samt anvisar ändrade och nya anslag i enlighet med specifikation i tabell på s. 41 i propositionen.

Vidare behandlar utskottet följande motioner:

- 1997/98:Fi30 av Lars Tobisson m.fl. (m),
- 1997/98:Fi45 av Per Westerberg m.fl. (m),
- 1997/98:Fi56 yrkandena 14 och 17 av Marianne Samuelsson m.fl. (mp).

1 Anslagsfrågor

1.1 Regeringens förslag

Regeringen föreslår (punkt 49) att riksdagen på tilläggsbudget för statsbudgeten för budgetåret 1998 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.

Tusental kronor

Utg. omr.	Anslags- nummer		Belopp enligt statsbudget 1998	Förändring av ram / anslag	Ny ram / Ny anslagsnivå
22		Kommunikationer	24 100 564	- 2 200	24 098 364
	A 1	Vägverket: Administration, ram- anslag	1 209 781	- 63 000	1 146 781
	A 2	Väghållning och statsbidrag, ram- anslag	11 835 873	+ 21 300	11 857 173
	A 4	Investeringar samt drift och underhåll av statliga järnvägar, ramanslag	7 490 404	- 72 200	7 418 204
	B 4	Bidrag till sjöfarten, ramanslag	400 000	+ 110 000	510 000
	B 6	Utredningsarbete med anledning av M/S Estonias förlisning, obetecknat anslag	nytt	+ 1 700	1 700

Som framgår av tabellen föreslår regeringen inom utgiftsområde 22 Kommunikationer anslagsökningar med 133 miljoner kronor och anslagsminskningar med 135,2 miljoner kronor. Det belopp som ramen för utgiftsområde 22 omfattar för budgetåret 1998 minskar därmed med 2,2 miljoner kronor.

A 2 Väghållning och statsbidrag

Regeringen föreslår att Anslaget A 2 *Väghållning och statsbidrag* ökas med 21,3 miljoner kronor för att möjliggöra en ökad satsning på Vägverkets sektorsuppgifter inom miljö- och trafiksäkerhetsområdet. Finansieringen sker genom en minskning av anslaget A 1 *Vägverket: Administration* med motsvarande belopp. Den föreslagna överföringen av medel från administration till sektorsuppgifter innebär bl.a., framhåller regeringen, att Vägverket kommer att kunna öka sina insatser när det gäller trafiksäkerhetsarbetet. Därmed fördjupas arbetet med att förverkliga den s.k. nollvisionen inom trafiksäkerhetsområdet.

Regeringen föreslår att anslaget B 4 *Bidrag till sjöfarten* ökas med 110 miljoner kronor. Finansiering sker genom att anslaget A 4 *Investeringar samt drift och underhåll av statliga järnvägar* minskas med 70 miljoner kronor samt genom att anslaget A1 *Vägverket:Administration* minskas med 40 miljoner kronor.

Regeringen erinrar om att riksdagen i enlighet med förslag i årets budgetproposition har beslutat att statligt stöd med 400 miljoner kronor skall utgå till sjöfartsnäringen. Från det nämnda anslaget B 4 utbetalar Rederinämnden bl.a. ett belopp motsvarande den skatt som inbetalas av rederierna. Fram till och med utgången av år 1997 utbetalades det belopp som motsvarar de fyra sista månaderna under föregående år i januari. Detta betyder att utbetalning av den skatt som avser de fyra sista månaderna under år 1997 utbetalades i januari i år. Med anledning av att sjömansskatten slopades den 31 december 1997, vilket medfört att utbetalningarna nu sker månadsvis, kommer belastningen på anslaget B 4 *Bidrag till sjöfarten* att under år 1998 temporärt öka med 70 miljoner kronor.

Regeringen framhåller vidare att bidraget till kostnader för sociala avgifter avses höjas från 29 000 kr till 45 000 kr per kalenderår och årsarbetskraft fr.o.m. den 1 juli 1998. Belastningen på anslaget B 4 *Bidrag till sjöfarten* kommer därvid att öka med 40 miljoner kronor under år 1998.

B 6 Utredningsarbete med anledning av M/S Estonias förlisning

Regeringen föreslår att ett nytt obetecknat anslag B 6 *Utredningsarbete med anledning av M/S Estonias förlisning* uppgående till 1 700 000 kr anvisas. Finansiering sker genom att anslaget A 1 *Vägverket:Administration* minskas med motsvarande belopp.

Regeringen framhåller att den för Estland, Finland och Sverige gemensamma haverikommissionen för utredning av M/S Estonias förlisning lämnade sin slutrapport i december 1997. Ett omfattande arbete efter utredningsarbetets slut återstår emellertid. Såvitt nu kan bedömas kommer efterarbetet att pågå under år 1998. Statens haverikommissions kostnader för detta arbete beräknas till 1,7 miljoner kronor.

1.2 Motionsförslag

Enligt motion Fi45 yrkande 1 av Per Westerberg m. fl. (m) bör riksdagen avslå regeringens förslag om ökat statligt bidrag till sjöfartsnäringens sociala avgifter. Motionärerna framhåller att specifika industristöd skapar ineffektiva organisationer och snedvrider marknaden. Betydande spridningsrisker finns till andra näringar, såsom när vi står inför hotet om utflaggning av fordonsflottor inom åkeribranschen eller hela kylskåpsfabriker, elektronikfabriker m.m. Det största problemet för svensk rederinäring är inte hård internationell konkurrens i sig – betonar motionärerna – utan snarare svensk arbetsrätt och avsaknaden av ett internationellt register av dansk eller norsk modell. En reformering av arbetsrätten måste ske som leder till att svensk rederinäring

kan bemanna sina fartyg på ett sätt som gör näringen konkurrenskraftig utan behov av statligt stöd i likhet med andra näringsgrenar.

Enligt motion Fi56 yrkande 17 av Marianne Samuelsson m.fl. (mp) bör utgiftsområde 22 minskas med 60 miljoner kronor, som tillförs utgiftsområde 16. Motionärerna godtar regeringens förslag att minska anslaget A 1 *Vägverket: Administration* med 63 miljoner kronor. Motionärerna motsätter sig däremot den av regeringen föreslagna ökningen av anslaget A 2 *Väghållning och statsbidrag* och framhåller att det anslaget tvärtom bör minskas kommande år. Vad gäller regeringens förslag att öka anslaget B 4 *Bidrag till sjöfarten* med 110 miljoner kronor framhåller motionärerna att det nu inte finns tillräckliga skäl att anslå ytterligare pengar till bidrag till sjöfarten. Den av regeringen föreslagna minskningen av anslaget A 4 *Investeringar samt drift och underhåll av statliga järnvägar* för att delvis finansiera ökningen av anslaget för bidrag till sjöfarten finner motionärerna helt oacceptabel. Däremot godtar motionärerna att anslaget A 1 *Vägverket: Administration* minskas med 40 miljoner kronor för finansiering av återstående del av anslagsökningen under anslaget B 4 *Bidrag till sjöfarten*.

Motionärerna åskådliggör sitt yrkande med följande tabell.

Miljoner kronor	Förändringar jämfört med	
	Gällande budget	Regeringens förslag
16 Utbildning och universitetsforskning		
C 3 Centrala studiestödsnämnden, ramanslag	+120	+60
22 Kommunikationer		
A 2 Väghållning och statsbidrag	0	-21,3
A 4 Investeringar samt drift och underhåll av statliga järnvägar, ramanslag	-0,9	+71,3
B 4 Bidrag till sjöfarten	0	-110
Förändring		0

1.3 Trafikutskottets ställningstagande

Med anledning av yrkandet i m-motionen om det statliga stödet till sjöfartsnäringen vill utskottet erinra om att riksdagen i december 1996 antog ett nytt näringspolitiskt mål för sjöfartspolitikerna som innebär att staten skall tillförsäkra den svenska handelsflottan rimliga konkurrensvillkor och härigenom tillvarata sjöfartens möjligheter att såsom en konkurrenskraftig exportnäring stärka betalningsbalansen (prop. 1996/97:1, utg.omr. 22, bet. 1996/97:TU1, rskr. 1996/97:115).

I den proposition som utskottet nu behandlar erinrar regeringen om att den i budgetpropositionen för år 1998 redovisade sina bedömningar av konkurrenssituationen för den svenska sjöfartsnäringen. Regeringen utvecklade sin syn i en särskild skrivelse till Sveriges Redareförening den 6 november 1997. I skrivelsen angavs att inriktningen skulle vara att snabbt pröva förutsätt-

ningarna för att kunna reducera bemanningskostnaderna. Regeringen har nu – framhålls det i den proposition som utskottet nu behandlar – prövat dessa frågor och gör bedömningen att det finns behov av ett visst ytterligare beredningsarbete, bl.a. mot bakgrund av det nya pensionsystemet. En interdepartemental arbetsgrupp kommer därför att tillsättas. Regeringen säger sig ha för avsikt att återkomma i budgetpropositionen för år 1999 med konkreta förslag till lösningar i dessa frågor i enlighet med den inriktning som angavs i regeringens skrivelse. I avvaktan härpå kommer regeringen från den 1 juli 1998 att tillfälligt öka bidraget till kostnader för socialavgifter från 29 000 till 45 000 kr per kalenderår och årsarbetskraft.

Utskottet vidhåller sin uppfattning att staten bör tillförsäkra den svenska handelsflottan rimliga konkurrensvillkor på det internationella planet. Utskottet ställer sig bakom regeringens förslag att anslaget B 4 Bidrag till sjöfarten *tillfälligt* ökar genom höjda bidrag till kostnader för socialavgifter. Som framgår av vad utskottet anfört avser regeringen att återkomma till riksdagen till hösten med förslag som syftar till att bemanningskostnaderna skall kunna minskas på annat sätt än genom höjda bidrag i syfte att stärka den internationella konkurrenskraften. Därmed torde syftet med yrkande 1 i motion Fi45 (m) i väsentlig mån komma att tillgodoses. Någon riksdagens åtgärd med anledning av motionsyrkandet torde sålunda inte vara erforderlig. Trafikutskottet avstyrker därför för sin del motion Fi45 (m) yrkande 1.

Utskottets ståndpunkt till förmån för regeringens förslag om en ökning av anslaget Bidrag till sjöfarten är inte förenligt med ställningstagandet i mp-motionen mot en sådan ökning. Utskottet delar inte heller den i mp-motionen uttalade uppfattningen att 60 miljoner kronor, som omfattas av den av regeringen föreslagna ramen för utgiftsområde 22, skall överföras till ett annat utgiftsområde. Av det sagda följer att trafikutskottet för sin del avstyrker motion Fi46 (mp) yrkande 17.

Trafikutskottet tillstyrker däremot för sin del regeringens förslag enligt propositionens punkt 49 i den del som gäller utgiftsområde 22 Kommunikationer.

2 Väginvest

2.1 Regeringens förslag

Regeringen föreslår att Vägverkets Investeringsaktiebolag, AB Väginvest, förändras i syfte att uppnå administrativa samordningsvinster. Den upplåning till väginvesteringar som i dag sker för Vägverkets räkning i Stockholm och Göteborg genom särskilda dotterbolag bör fortsättningsvis ske direkt av Väginvest. Vidare föreslås att statens aktieinnehav i SweRoad AB överförs från Väginvest till Vägverket. Regeringen anger att Väginvest bör äga och förvalta den statliga andelen av aktierna i projektbolaget Botniabanan AB. Därmed kan enligt propositionen Väginvests verksamhet renodlas till att omfatta skilda former av projektfinansiering av infrastrukturanläggningar, ägande av aktier i projektbolag m.m.

Enligt motion Fi45 yrkande 2 av Per Westerberg m.fl. (m) bör staten visa stor restriktivitet när det gäller att låta statliga verk ha dotterbolag. En sammanblandning av ekonomi och funktioner mellan bolag och myndigheter blir nämligen ofta följden. För bolagsverksamhet gäller heller inte offentlighetsprincipen vilket är olyckligt ur demokratisynpunkt. Vidare erinras om att de historiska erfarenheterna av statlig bolagsverksamhet inte är helt positiva. Motionärerna anser att förslaget om att överföra förvaltningen av SweRoad direkt till Vägverket bör anstå tills dess utredningen om statlig tjänsteexport har slutbehandlats. Vidare anges att det är olyckligt att Väginvest ombildas till ett statligt förvaltningsbolag som bl.a. skall äga Botniabanan AB. Enligt motionen bör statens infrastruktur på trafikområdet ägas direkt av statsverket och inte via statliga finansbolag. Vidare framhålls att regeringens förslag innebär att Väginvest kan teckna förbindelser och ingå avtal som påverkar statsbudgeten vilket inte förutsatts i budgetlagen. Mot denna bakgrund avstyrks regeringens förslag.

2.3 Trafikutskottets ställningstagande

Trafikutskottet anser att det är angeläget att statens verksamhet sköts effektivt och rationellt så att administrativa kostnader kan begränsas. Utskottet ser därför positivt på att ansvaret för statens upplåning av olika väginvesteringar samlas i ett enda företag, nämligen Väginvest. Trafikutskottet konstaterar vidare att SweRoad, som bedriver konsultverksamhet, försäljning och export av produkter och tjänster inom väghållningsområdet i ett stort antal länder, har helt annorlunda uppgifter än Väginvests övriga verksamhet. SweRoad har därför inte haft några väsentliga fördelar av att vara ett dotterbolag till Väginvest. Trafikutskottet delar regeringens uppfattning att SweRoad bör återgå till att förvaltas direkt av Vägverket. För att uppnå samordningsvinster inom trafikområdet är det vidare enligt trafikutskottets mening lämpligt att ändamålet för Väginvests verksamhet utvidgas till att gälla även banhållningsområdet. Därmed kan statens aktier i Botniabanan AB förvaltas på ett effektivt och ändamålsenligt sätt.

Finansutskottet bör därför enligt trafikutskottets mening tillstyrka regeringens förslag (punkt 35) att Väginvests verksamhet skall omfatta skilda former av projektfinansiering av infrastrukturanläggningar, ägande och förvaltning av aktier, andelar och andra rättigheter i bolag samt att Vägverkets verksamhet skall bedrivas inom vägsektorn och banhållningsområdet. Av det anförda följer att motion Fi45 (m) yrkande 2 bör avslås.

3 Botniabanan

3.1 Regeringens förslag

Regeringen har i proposition 1997/98:62 Regional tillväxt – för arbete och välfärd angett att kostnaderna för finansiering, planering, projektering, upphandling och byggande av Botniabanan, exklusive resecentra, som beräknas uppgå till högst 8 200 miljoner kronor, bör finansieras med lån. Enligt pro-

positionen bör staten och berörda kommuner bilda ett aktiebolag, Botniabanan AB, med ansvar att finansiera, projektera, upphandla, bygga och hyra ut Botniabanan.

I enlighet med dessa riktlinjer föreslås i 1998 års ekonomiska vårproposition att regeringen bemyndigas att för den första utbyggnadsetappen mellan Örnsköldsvik och Husum, samt för det fortsatta planeringsarbetet ställa ut kapitaltäckningsgarantier till skydd för Botniabanan AB:s eget kapital och att garantera bolagets förpliktelser gentemot långgivare, rättighetsinnehavare och fordringsägare, inom en ram som exklusive mervärdesskatt uppgår till 1 495 miljoner kronor i prisnivå 1 januari 1997, varav 195 miljoner kronor avser finansiella kostnader. För att möjliggöra att Botniabanan AB utan dröjsmål skall kunna starta och bygga upp sin verksamhet, föreslås att Banverket får 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 skall återbetala medlen till Banverket senast den 1 juli 1999. Av propositionen framgår vidare att regeringen avser att fortlöpande återkomma till riksdagen i budgetpropositionen i syfte att följa upp utbyggnaden av Botniabanan.

3.2 Motionsförslag

Regeringens förslag till finansiering av Botniabanan avstyrks i motionerna Fi30 och Fi45 (båda m).

I motion Fi45 yrkande 3 av Per Westerberg m.fl. (m) framhålls att investeringar som finansieras på ett tvivelaktigt sätt och i strid med budgetlagen inte bör accepteras. Enligt motionen finns det dessutom starka skäl för att en genomgripande genomgång görs av projektet i syfte att uppnå besparingar och effektiviseringar. Motionärerna anser därför att mycket talar för en senareläggning av Botniabanan.

I motion Fi30 av Lars Tobisson m.fl. (m) erinras om att riksdagen nyligen har lagt fast regler för hur budgeten skall utformas med syfte att skapa en stram och effektiv beslutsprocess där kostnaderna och effekterna för olika budgetåtaganden redovisas på ett tydligt sätt. Med regeringens finansieringsförslag för Botniabanan omöjliggörs sådana bedömningar. Regeringens förslag strider även mot syftet med budgetlagens bestämmelser om finansiering av infrastrukturinvesteringar. Enligt motionärerna kringgås även riksdagens beslut om utgiftstak genom att lånefinansieringen innebär att utgiftstaket inte längre återspeglar statens ekonomiska åtaganden. Projektet bör i stället enligt motionärernas mening finansieras över anslag i samband med att kostnaden uppstår. Därigenom framgår tydligt belastningen på statsbudgeten och effekterna på den statliga upplåningen.

3.3 Trafikskottets ställningstagande

Trafikskottet anser att väl fungerande järnvägskommunikationer i Norrland är en viktig förutsättning för att näringslivet i norra Sverige skall kunna vara konkurrenskraftigt bl.a. på den internationella marknaden. Genom utbyggnaden av Botniabanan längs Norrlands relativt sett tätt befolkade kust ökar

möjligheterna till en effektiv trafikförsörjning mellan orterna längs mellersta Norrlandskusten. Enligt utskottets mening är det också ett nationellt intresse att säkerställa en viktig länk i det nationella järnvägsnätet till övre Norrland. Trafikutskottet anser därför att Botniabanan har stor betydelse för Norrlands framtid och är ett viktigt trafikpolitiskt projekt som bör genomföras.

Beträffande den valda finansieringslösningen vill utskottet hänvisa till att finansutskottet nyligen i sitt yttrande med anledning av proposition 1997/98: 62 Regional tillväxt – för arbete och välfärd (ytr. 1997/98:FiU4y) har behandlat Botniabanan och tillstyrkt att regeringen bemyndigas att låta Riksgäldskontoret ställa ut kapitaltäckningsgarantier till skydd för Botniabanans eget kapital och garantera bolagets förpliktelser gentemot långgivare, rättighetsinnehavare och fordringsägare inom en ram på 1 495 miljoner kronor, varav 195 miljoner kronor avser finansiella kostnader.

Trafikutskottet anser att den valda finansieringslösningen för Botniabanan innebär att byggtiden kan minimeras och projektet färdigställas i ett sammanhang vilket har stor betydelse för järnvägstrafiken. Det innebär också att kostnaderna för att genomföra detta samhällsekonomiskt angelägna projekt kan nedbringas. Genom finansieringslösningen uppnås vidare ett lokalt och regionalt ansvarstagande i enlighet med tidigare riksdagsbeslut om ett genomförande av Botniabanan.

Trafikutskottet har mot denna bakgrund ingen erinran mot att regeringen bemyndigas att för den första utbyggnadsetappen mellan Örnsköldsvik och Husum samt för det fortsatta planeringsarbetet ställa ut kapitaltäckningsgarantier till skydd för Botniabanan AB:s egna kapital och garantera bolagets förpliktelser gentemot långgivare, rättighetsinnehavare och fordringsägare, inom en ram som exklusive mervärdesskatt uppgår till 1 495 miljoner kronor i prisnivå 1 januari 1997, varav 195 miljoner kronor avser finansiella kostnader.

Enligt trafikutskottet är det vidare angeläget att Botniabanan AB utan dröjsmål kan inleda sin verksamhet. Trafikutskottet har därför ingen erinran mot regeringens förslag att Banverket får använda anslaget *A 4 Investeringar samt drift och underhåll av statliga järnvägar* för ett tillfälligt lån till Botniabanan AB:s verksamhet inom en ram på 50 miljoner kronor.

Trafikutskottet har sålunda inget att invända mot regeringens förslag (punkterna 36 och 37) och föreslår att finansutskottet tillstyrker dem. Av det anförda följer att motionerna Fi30 och Fi45 (båda m) bör avslås i nu behandlad del.

4 Vissa frågor angående Mälarbanan

4.1. Regeringens förslag

År 1991 ingick Banverket, Delegationen för infrastrukturinvesteringar och Mälarbanans Intressenter AB (MIAB) en överenskommelse om utbyggnad av Mälarbanan mellan Kungsängen och Örebro. Överenskommelsen innebar att MIAB delfinansierar den totala anläggningskostnaden för Mälarbanan med 530 miljoner kronor och bygger tre delsträckor. Inom Banverkets ansvar ingick att finansiera och bygga övriga delsträckor samt sträckan Kallhäll–

Kungsängen som definitionsmässigt inte ingår i Mälärbanan, men som nämns i överenskommelsen som en trafikeringsförutsättning.

Sträckan Kallhäll–Kungsängen skulle enligt planerna vara klar i juli 1997, men beräknas inte stå klar förrän under år 2001. Med anledning av förse-ningen har MIAB påkallat omförhandling av de ekonomiska villkoren i överenskommelsen. Efter överläggningar mellan Kommunikationsdeparte-mentet och bolaget har en överenskommelse nåtts som innebär bl.a. att staten åtar sig att genomföra vissa investeringsobjekt på Mälär- och Svealandsba-norna inom ramen för stommätsplanen, samt att staten åtar sig att ersätta MIAB med 34,5 miljoner kronor vilket avser ersättning för vissa garanti-kostnader som företaget erlagt. Regeringen föreslår att anslaget *A4 Investe-ringar samt drift och underhåll av statliga järnvägar* får användas för att ersätta MIAB med 34 500 000 kr för vissa kostnader som bolaget haft för dessa garantiåtaganden gentemot staten.

4.2 Trafikutskottets ställningstagande

Trafikutskottet har inget att invända mot regeringens förslag (punkt 38) att anslaget *A 4 Investeringar samt drift och underhåll av statliga järnvägar* får användas för att ersätta MIAB med 34 500 000 kronor för vissa kostnader som bolaget haft för garantiåtaganden gentemot staten.

5 Göteborgsöverenskommelsen

5.1 Regeringens överväganden och förslag

Regeringen framhåller att genomförande av en ny trafiklösning i Göteborgs-regionen är av stor betydelse med avseende på såväl sysselsättning som trafiksäkerhet. Regeringen erinrar också om sin bedömning i 1997 års ekonomiska vårproposition att fullföljandet av en hållbar trafiklösning är en angelägenhet för hela landet.

I december 1997 godkände riksdagen ett förslag av regeringen till föränd-ringar i trafiklösningarna i Göteborgsregionen (prop. 1996/97:160, bet. 1997/98:TU1, rskr. 1997/98:104). Genom detta riksdagsbeslut bifölls också ett förslag av regeringen i budgetpropositionen om bemyndigande för rege-ringen att låta Riksgäldskontoret teckna statlig borgen om ytterligare 100 miljoner kronor för fortsatt planerings- och förberedelsearbete för den nya trafiklösningen i Göteborg.

Regeringen erinrar om att i den ursprungliga trafiköverenskommelsen för Göteborgsregionen förutsattes finansiering ske med vägtullar. I Göteborg finns emellertid för närvarande inte förutsättningar för att införa någon form av särskild avgift för biltrafiken. I denna situation har en ny finansieringslös-ning krävts för att inom befintliga utgiftsområdesramar kunna klara finansie-ring av Göteborgsöverenskommelsen, utan att projekt, som är angelägna för andra regioner, skjuts på framtiden. Mot den angivna bakgrunden, och i syfte att åstadkomma en hållbar lösning för såväl påbörjade som vissa återstående projekt i Göteborgsregionen, har överläggningar förts mellan företrädare för

staten och för regionen, vilket resulterat i en ny överenskommelse den 23 mars 1998.

Den nya överenskommelsen, som ersätter tidigare överenskommelse, innebär en samfinansiering av vissa angivna projekt samt att staten tar planerings- och genomförandeansvaret för vissa projekt på det nationella vägnätet. De statsbidrag som skulle gå till kollektivtrafikprojekt enligt den ursprungliga överenskommelsen skall utbetalas enligt de principer och villkor som tidigare överenskommit. Den nya överenskommelsen innebär också att staten ersätter berörda kommuner för del av nedlagda kostnader, dock sammanlagt högst 200 miljoner kronor.

Den överenskomna finansieringen innebär, framhåller regeringen, att staten ansvarar för 75 % och regionen eller enskilda kommuner för 25 % av kostnaderna för projekten i ett samfinansierat investeringsprogram. Totalkostnaden för programmet uppskattas till 4 200 miljoner kronor i prisnivå januari 1998. Programmets översiktliga innehåll framgår av följande tablå:

Upprustning av Göta älvbron	100 Mkr
Göteborg miljö/kollektivtrafik	190 Mkr
Nya spårvagnar	720 Mkr
Göteborgsregionen/tåg och stationer	210 Mkr
Göteborgsregionen/miljö, kollektivtrafik	220 Mkr
Trafiksäkerhet och miljö på kommunala vägar	420 Mkr
Götaleden	2 160 Mkr
Mölnadal miljö E6	120 Mkr
Informationssystem	60 Mkr
Summa	4 200 Mkr

För att inom befintlig ram för utgiftsområdet kunna fullfölja statens åtaganden enligt överenskommelsen måste, framhåller regeringen, utgifterna fördelas över en längre tidsperiod och finansieringen ske med lån under byggnadstiden. Därefter avses lånen återbetalas med medel från statsbudgeten fr.o.m. år 2004 under en period som är avsevärt kortare än avskrivningstiden.

Regeringen framhåller att det angivna förfarandet innebär avsteg från grundprincipen i 22 § lagen (1996:1059) om statsbudgeten att infrastrukturinvesteringar skall finansieras med anslag och ej lånefinansieras. Enligt lagens 23 § kan riksdagen dock i vissa fall besluta att finansiering sker på annat sätt än som anges i 22 §. Regeringen säger sig ha för avsikt att i budgetpropositionen för år 1999 redovisa, beträffande anslagen A 2 *Väghållning och statsbidrag* samt A 4 *Investeringar i samt drift och underhåll av statliga järnvägar*, inom utgiftsområde 22, i vilken utsträckning som framtida anslagsutrymme in-tecknas av redan fattade beslut.

Inför byggstart av ett projekt skall parterna komma överens, framhåller regeringen om en finansieringsplan för respektive projekt. Den statliga andelen av investeringsprogrammet finansieras med nya lån, när så blir nödvändigt. Redan givna bemyndiganden för lånegarantier för Götaleden, Åbromotet, E 6 genom Göteborg samt förberedelsearbeten på totalt 2 600 miljoner kronor bör begränsas till 2 200 miljoner kronor på grund av den kommunala andelen

i projektet Götaleden. För att täcka den statliga andelen i återstoden av investeringsprogrammet bör riksdagen bemyndiga regeringen att låta Riksgäldskontoret garantera lån på ytterligare 1 500 miljoner kronor.

Regeringen erinrar avslutningsvis om att den i 1997 års ekonomiska vårproposition redovisat utgiftstak för åren 1999 och 2000. För utgiftsområde 22 Kommunikationer, har särskilda medel för ett nationellt investeringsprogram om 1 650 miljoner kronor aviserats för åren 1999 och 2000. Av dessa medel är 500 miljoner kronor avsatta för Göteborg, för vart och ett av de båda åren. Dessa medel bör enligt regeringen användas för att finansiera återbetalningen av nya lån och projekt enligt programmet. Återstoden av de statliga åtagandena finansieras med de statligt garanterade lånen på sammanlagt 3 700 miljoner kronor, vilka skall börja avbetalas med medel som skall inrymmas i statsbudgeten fr.o.m. år 2004.

I propositionen föreslås

- att riksdagen godkänner vad regeringen anför om statens ekonomiska förpliktelser enligt den nya Göteborgsöverenskommelsen och om finansiering av dessa (punkt 39 i förslaget till riksdagsbeslut),
- att riksdagen bemyndigar regeringen att dels låta Riksgäldskontoret inom ramen för Göteborgsöverenskommelsen begränsa tidigare givna garantibemyndiganden till 2 200 000 000 kr beräknat i 1998 års prisnivå, dels låta Riksgäldskontoret inom ramen för Göteborgsöverenskommelsen teckna statlig borgen för ytterligare 1 500 000 000 kr för lånefinansiering av den statliga andelen (punkt 40 i förslaget till riksdagsbeslut).

5.2 Motionsförslag

I motion T45 framhåller Per Westerberg m.fl. (m) att en vidare genomlysning av trafikfrågorna i Göteborg är nödvändig för att uppnå en helhetslösning baserad på en bred politisk och regional förankring. Motionärerna betonar att Moderata samlingspartiet har varit, och är, berett att medverka till breda politiska diskussioner för att nå en långsiktig lösning på stortstädernas trafikförsörjning. Inom storstadsregionerna finns en betryggande majoritet för en långsiktig lösning den dag Socialdemokraterna kan enas om en standpunkt.

5.3 Trafikutskottets ställningstagande

Trafikutskottet delar regeringens uppfattning att genomförande av en ny trafiklösning i Göteborgsregionen är av stor betydelse med avseende på såväl sysselsättning som trafiksäkerhet. Trafikutskottet anser också att fullföljandet av en hållbar trafiklösning för Göteborg är en angelägenhet för hela landet. Vad regeringen anför om statens ekonomiska förpliktelser enligt den nya Göteborgsöverenskommelsen och om finansiering av dessa föranleder ingen erinran från trafikutskottets sida. Trafikutskottet tillstyrker därför för sin del regeringens förslag i den delen (punkt 39). Det sagda gäller också regeringens förslag om bemyndigande för regeringen att låta Riksgäldskontoret inom ramen för Göteborgsöverenskommelsen *dels* begränsa tidigare angivna ga-

rantibemyndiganden till 2 200 000 000 kr beräknat i 1998 års prisnivå, dels teckna statlig borgen för ytterligare 1 500 000 000 kr för lånefinansiering av den statliga andelen av förpliktelseerna (punkt 40).

I m-motionen framhålls Moderata samlingspartiets beredvillighet att medverka till breda politiska diskussioner i syfte att nå långsiktiga lösningar på storstädernas trafikproblem. Även utskottet finner det angeläget att dessa problem får en lösning och noterar uppgiften i propositionen att den nya Göteborgsöverenskommelsen tillkommit efter överläggningar mellan företrädare för staten och för regionen. Något riksdagens uttalande med anledning av yrkande 4 i motion Fi45 (m) synes inte erforderligt, varför trafikutskottet för sin del avstyrker detta yrkande.

6 Statens haverikommission

6.1 Regeringens förslag

I regleringsbrev den 18 december 1997 beslutade regeringen att förvaltningskostnaderna för Statens haverikommission för budgetåret 1998 skall få uppgå till högst 8 miljoner kronor. Senare har det visat sig att lönekostnaderna kommer att överstiga nämnda belopp med ca 500 000 kr. Vidare redovisas att vissa kostnader, bl.a. med anknytning till det nordiska samarbetet på Haverikommissionens område, inte har inräknats. Dessa kostnader har beräknats till 200 000 kr. Med hänvisning till det anförda föreslår regeringen att Statens haverikommissionens förvaltningskostnader får uppgå till högst 8 700 000 kr. Den föreslagna ökningen av förvaltningskostnaderna bör fördelas på myndigheter i enlighet med vad som anges i Haverikommissionens regleringsbrev för år 1998. Förslaget har inga anslagskonsekvenser.

6.2 Trafikutskottets ställningstagande

Trafikutskottet har för sin del ingen erinran mot regeringens förslag och föreslår därför att riksdagen bifaller detta (punkt 41).

7 Kostnadstäckning för utgifter till följd av lagen om åtgärder mot förorening från fartyg

7.1 Regeringens förslag

I propositionen redovisas att regeringen kan besluta att kostnader betalas som uppkommit till följd av förelägganden eller förbud som Sjöfartsverket föreskriver med stöd av lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg. I samband med grundstötningen av en f.d. trälare hösten 1994 har kostnader på drygt 6 miljoner kronor uppkommit. Regeringen föreslår att dessa kostnader bärs av Sjöfartsverket. Förslaget har inga anslagskonsekvenser.

7.2 Trafikutskottets ställningstagande

Trafikutskottet anser att riksdagen bör bifalla regeringens förslag (punkt 42).

8.1 Regeringens förslag

Regeringen redovisar att Luftfartsverkets finansiella befogenheter under senare år har utökats väsentligt. Av propositionen framgår vidare att Luftfartsverket i skrivelse till regeringen den 11 februari 1998 har hemställt om vissa förändringar och preciseringar av verkets finansiella befogenheter.

I huvudsaklig överensstämmelse med verkets hemställan föreslår regeringen att Luftfartsverkets finansiella befogenheter utökas enligt följande.

Verkets kassamässiga överskott får för närvarande på vissa villkor placeras i bank, i statsgaranterade skuldebrev samt på räntebärande konto i Riksgäldskontoret. Regeringen föreslår att kassamässiga överskott också skall få placeras hos motpart med kreditvärdighet motsvarande kategori K1 enligt Nordisk Rating AB.

Vidare bör verket bemyndigas att genomföra s.k. lease-holdaffärer i syfte att åstadkomma en förbättrad finansiering av investeringar i fast egendom som terminaler och bansystem. En lease-holdaffär innebär att verket överläter nyttjanderätten till en investerare i utlandet. Luftfartsverket leasar därefter tillbaka nyttjanderätten till en lägre kostnad och får därmed en intäkt som grundas på en lägre skattekostnad för investeraren. Luftfartsverket behåller hela tiden äganderätten till anläggningen. Enligt regeringens förslag skall bemyndigandet begränsas till att avse investeringar i nya fasta anläggningar.

I enlighet med gällande bemyndigande (prop. 1997/98:1, utg.omr. 22, bet. 1997/98:TU1, rskr. 1997/98:104) har Luftfartsverket rätt att under år 1988 ta upp lån i och utanför Riksgäldskontoret inom en total ram på 3,5 miljarder kronor. Mot bakgrund av att verket numera redovisar finansiell leasing i balansräkningen föreslår regeringen att ramen utökas till totalt 5,5 miljarder kronor. Av propositionen framgår att merparten av ökningen avser Luftfartsverkets finansiella leasingåtagande vad gäller Sky City-anläggningen på Arlanda.

8.2 Motionsförslag

I motion Fi56 av Marianne Samuelsson m.fl. (mp) föreslås att riksdagen avslår regeringens förslag om utökning av Luftfartsverkets totala låneram. Motionärerna hänvisar till att det finns starka miljöskäl att inte främja en utökad flygtrafik.

8.3 Trafikutskottets ställningstagande

Trafikutskottet gör samma bedömning som regeringen och anser därför att riksdagen bör bifalla regeringens förslag (punkt 43). Ställningstagandet innebär att motion Fi56 (mp) yrkande 14 avstyrks.

9.1 Regeringens förslag

Riksdagen har med anledning av budgetpropositionen för år 1998 fastställt SJ:s låneram till 9,2 miljarder kronor och borgensramen till 400 miljoner kronor för år 1998. Enligt regeringen har den angivna borgensramen visat sig vara för liten och gett upphov till icke önskvärda finansieringslösningar. Det gäller anskaffning av en järnvägsfärja som enligt propositionen bör finansieras genom ett borgensåtagande på cirka 800 miljoner kronor. För Statsverkets räkning kan det dessutom finnas andra tillfällen där det kan vara fördelaktigt att låta SJ teckna borgensförbindelse för att få ned kapitalkostnaden vid t.ex. leasingaffärer. Regeringen anser därför att det bör finnas handlingsutrymme i SJ:s borgensram för situationer där det kan vara ekonomiskt bättre att SJ ställer ut borgensförbindelser än använder bankgarantier för att garantera vissa åtaganden. Regeringen föreslår därför att SJ:s borgensram höjs till totalt 1 900 miljoner kronor för år 1998.

9.2 Motionsförslag

I motion Fi45 yrkande 5 av Per Westerberg m.fl. (m) framhålls att borgensramen inte behöver utökas om SJ bolagiseras. Vidare anges att det är olämpligt att staten genom SJ lämnar borgensåtaganden för sina dotterbolag med hänsyn till de avskräckande erfarenheter som finns av vidsträckta borgensförbindelser. Motionärerna förordar därför att SJ omedelbart bolagiseras och därefter börsintroduceras eller på annat sätt privatiseras. Målet bör vara att skapa en expansiv, internationell, konkurrenskraftig och lönsam järnvägssektor. Inför en bolagisering bör en översyn ske av SJ:s finansiering och långsiktiga kapitalbehov. Tills dess bolagiseringen genomförts kan dock ett tidsbegränsat borgensåtagande accepteras.

9.3 Trafikutskottets ställningstagande

Trafikutskottet anser det viktigt att SJ ges lämpliga beslutsbefogenheter för att möjliggöra en angelägen utveckling av järnvägstrafiken. Utskottet har ingen erinran mot regeringens förslag att ramen för SJ:s borgensåtagande, med ändring av riksdagens beslut med anledning av 1998 års budgetproposition (prop. 1997/98:1, utg. omr. 22, bet. 1997/98:TU1, rskr. 1997/98:104), anges till 1 900 miljoner kronor för år 1998 (punkt 44).

Med hänvisning till det anförda föreslår trafikutskottet att finansutskottet avstyrker motion Fi45 (m) yrkande 5.

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).

Avvikande meningar

1. Anslagsfrågor

Per Westerberg, Tom Heyman, Birgitta Wistrand och Lars Björkman (alla m) anser att trafikutskottets ställningstagande i avsnitt 1 bort ha följande lydelse:

Som framhålls i motion T45 (m) är den del av den svenska handelsflottan som är registrerad under svensk flagg sedan år 1989 beroende av statligt stöd. Detta har motiverats med den hårda internationella konkurrensen och sjöfartsnationernas subventioner till handelssjöfarten. Svensk rederinäring är som all annan svensk näringsverksamhet utsatt för ett hårt konkurrenstryck. Specifika industristöd skapar emellertid ineffektiva organisationer och snedvrider marknaden. Betydande spridningsrisker finns till andra näringar, såsom när vi står inför hotet om utflaggning av fordonsflottor inom åkeribranschen eller hela kylskåpsfabriker, elektronikfabriker m.m.

Enligt trafikutskottets mening är det största problemet för svensk rederinäring inte hård internationell konkurrens i sig, utan snarare svensk arbetsrätt och avsaknaden av ett internationellt register av dansk eller norsk modell. Svenska fackliga organisationer har hävdade förhandlingsrätt och svenska avtal även för utländsk verksamhet som helt eller delvis ägs av svenska intressen. Detta leder till att svenskt fack kan sätta utländska fartyg i svensk hamn i blockad. En reformering av arbetsrätten måste ske som leder till att svensk rederinäring kan bemanna sina fartyg på ett sätt som gör näringen konkurrenskraftig utan behov av statligt stöd i likhet med andra näringsgrenar.

Med det sagda avstyrker trafikutskottet för sin del regeringens förslag om en ökning av anslaget B 4 *Bidrag till sjöfarten* i den del förslaget avser ett utökat bidrag för sociala avgifter. Trafikutskottet tillstyrker för sin del motion T45 (m) yrkande 2.

2. Anslagsfrågor

Elisa Abascal Reyes (mp) anser att trafikutskottets ställningstagande i avsnitt 1 bort ha följande lydelse:

Trafikutskottet ansluter sig för sin del till den i motion Fi56 (mp) hävdade uppfattningen att utgiftsområde 22 bör minskas med 60 miljoner kronor, som tillförs utgiftsområde 16, anslaget C 3 *Centrala studiestödsnämnden*. Beträffande utgiftsområde 22 Kommunikationer godtar utskottet regeringens förslag att minska anslaget A 1 *Vägverket: Administration* med 63 miljoner kronor. Den av regeringen föreslagna ökningen av anslaget A 2 *Väghållning och statsbidrag* bör dock inte genomföras. Tvärtom bör anslaget mins-

kas kommande år. Vad gäller regeringens förslag att öka anslaget B 4 *Bidrag till sjöfarten* med 110 miljoner kronor anser trafikutskottet att det nu inte finns tillräckliga skäl att anslå ytterligare pengar till bidrag till sjöfarten. Den av regeringen föreslagna minskningen av anslaget A 4 *Investeringar samt drift och underhåll av statliga järnvägar* för att delvis finansiera ökningen av anslaget för bidrag till sjöfarten finner trafikutskottet helt oacceptabel. Däremot godtar utskottet att anslaget A 1 *Vägverket:Administration* minskas med 40 miljoner kronor.

Trafikutskottet tillstyrker för sin del motion Fi46 (mp) yrkande 17 och anser att riksdagen på tilläggsbudget till statsbudgeten för budgetåret 1998 bör godkänna ändrade ramar för utgiftsområden samt anvisa ändrade anslag i enlighet med specifikation i följande tabell.

Miljoner kronor	Förändringar jämfört med	
	Gällande budget	Regeringens förslag
16 Utbildning och universitetsforskning		
C 3 Centrala studiestödsnämnden, ramanslag	+120	+60
22 Kommunikationer		
A 2 Vaghållning och statsbidrag	0	-21,3
A 4 Investeringar samt drift och underhåll av statliga järnvägar, ramanslag	-0,9	+71,3
B 4 Bidrag till sjöfarten	0	-110
Förändring		0

3. Väginvest

Per Westerberg, Tom Heyman, Birgitta Wistrand och Lars Björkman (alla m) anser att trafikutskottets ställningstagande i avsnitt 2 bort ha följande lydelse:

Trafikutskottet anser att staten bör visa stor restriktivitet när det gäller att låta statliga myndigheter och affärsverk ha dotterbolag. En sammanblandning av ekonomi och funktioner mellan bolag och myndigheter blir nämligen ofta följden. För bolagsverksamhet gäller heller inte offentlighetsprincipen, vilket är olyckligt ur demokratisynpunkt. Enligt trafikutskottets mening bör frågan om att överföra förvaltningen av Sweroad till Vägverket anstå till dess resultatet av den speciella utredningen om statlig tjänsteexport föreligger. Trafikutskottet anser det vidare olyckligt att Väginvest ombildas till ett statligt förvaltningsbolag som bland annat skall äga Botniabanan AB. Enligt utskottets mening bör statens infrastruktur på trafikområdet ägas direkt av Statsverket och inte via statliga finansbolag.

Trafikutskottet anser mot denna bakgrund att finansutskottet bör tillstyrka motion Fi45 (m) yrkande 2 medan regeringens förslag om Väginvest bör avstyrkas (punkt 35).

Per Westerberg, Tom Heyman, Birgitta Wistrand och Lars Björkman (alla m) anser att trafikutskottets ställningstagande i avsnitt 3 bort ha följande lydelse:

Trafikutskottet delar den bedömning som redovisas i den avvikande meningen i finansutskottets yttrande om Botniabanan med anledning av proposition 1998/98:62 Regional tillväxt – för arbete och välfärd (yttr. 1997/98:FiU4y). Trafikutskottet anser således att anslagsfinansiering av infrastrukturella investeringar ger riksdagen bättre överblick och större inflytande än lånefinansiering. Detta är särskilt viktigt i fråga om stora infrastrukturella investeringar som inte ger monetär avkastning. Trafikutskottet anser vidare att en lånefinansiering som sker via ett statligt bolag väsentligt inskränker riksdagens möjligheter att utöva sin finansmakt och strider mot de intentioner som kommer till uttryck i budgetlagen. Trafikutskottet avstyrker därför den valda finansieringslösningen. Regeringen bör i sitt budgetarbete inför hösten beakta detta och lägga förslag härom i förslaget till statsbudget för år 1999.

Trafikutskottets ställningstagande innebär att motionerna Fi30 och Fi45 yrkande 3 (båda m) bör bifallas av riksdagen medan regeringens förslag om Botniabanan bör avslås (punkterna 36 och 37).

5. Luftfartsverkets finansiella befogenheter

Elisa Abascal Reyes (mp) anser att trafikutskottets ställningstagande i avsnitt 8 bort ha följande lydelse:

Miljöpartiet de gröna anser att det finns starka miljöskäl att inte främja ökad flygtrafik. I stället bör mer miljöanpassade lösningar eftersträvas. I enlighet härmed bör riksdagen avslå regeringens förslag om att Luftfartsverkets låneram för år 1998 skall utvidgas till 5,5 miljarder kronor. Härav följer att motion Fi56 (mp) yrkande 14 bör bifallas.

6. SJ:s borgensram

Per Westerberg, Tom Heyman, Birgitta Wistrand och Lars Björkman (alla m) anser att trafikutskottets ställningstagande i avsnitt 9 bort ha följande lydelse:

Trafikutskottet anser att målet bör vara att skapa en expansiv, internationellt konkurrenskraftig och lönsam järnvägssektor. För att uppnå detta mål bör järnvägstrafiken helt avregleras, SJ bolagiseras och SJ-koncernen børsintroduceras eller på annan sätt privatiseras. Trafikutskottet konstaterar att med en sådan framtidsinriktad och marknadsorienterad järnvägspolitik bortfaller behovet av att ha någon statlig reglering av vare sig borgensåtaganden eller låneramar. För att öka järnvägens attraktivitet och konkurrenskraft anser utskottet mot denna bakgrund att en skyndsam översyn bör göras av SJ:s finansiering och långsiktiga kapitalbehov. I avvaktan på resultatet av denna översyn och SJ:s bolagisering bör enligt trafikutskottets mening den

nuvarande borgensramen på högst 400 miljoner kronor gälla, dock längst till 1998 års utgång.

1997/98:TU5y

Trafikutskottets ställningstagande innebär att motion Fi45 (m) yrkande 5 bör bifallas av riksdagen medan regeringens förslag (punkt 44) bör avslås.

Särskilda yttranden

1. Botniabanan

Torsten Gavelin (fp) anför:

Folkpartiet liberalerna har samma principiella inställning i finansieringsfrågan som redovisas i den avvikande meningen i finansutskottets yttrande om Botniabanan med anledning av proposition 1997/98:62 Regional tillväxt – för arbete och välfärd (yttr. 1997/98:FiU4y). Folkpartiet anser således att anslagsfinansiering av infrastrukturella investeringar är den riktiga vägen att gå av de skäl som anges i den avvikande meningen, inte minst därför att det ger riksdagen bättre överblick och större inflytande än lånefinansiering. Detta är särskilt viktigt i fråga om stora infrastrukturella investeringar som inte ger monetär avkastning. Folkpartiet anser vidare att en lånefinansiering som sker via ett statligt bolag väsentligt inskränker riksdagens möjligheter att utöva sin finansmakt och strider mot de intentioner som kommer till uttryck i budgetlagen.

För att inte fördröja byggandet av Botniabanan, som är ett viktigt trafikpolitiskt objekt av stor betydelse för Norrlands framtid, tillstyrker Folkpartiet emellertid vid detta beslutstillfälle den av regeringen föreslagna finansieringsmodellen. Folkpartiet kommer dock att i framtida regeringsställning verka för att upptagna lån återbetalas med anslagsmedel så snabbt som möjligt, att bolaget därefter avvecklas och att man växlar över till en finansiering genom anslagsmedel.

2. Göteborgsöverenskommelsen

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

En vidare genomlysning av trafikfrågorna i Göteborg är nödvändig för att uppnå en helhetslösning baserad på en bred politisk och regional förankring. Moderata samlingspartiet har varit, och är, berett att medverka till breda politiska diskussioner för att nå en långsiktig lösning på storstädernas trafikförsörjning. Inom storstadsregionerna finns en betryggande majoritet för en långsiktig lösning den dag Socialdemokraterna kan enas om en ståndpunkt.

Elisa Abascal Reyes (mp) anför:

Jag anser att Göteborgsöverenskommelsen är det näst bästa alternativet ur miljösynpunkt. Jag har dock förståelse för att med nuvarande politiska landskap är det inte möjligt att få en majoritet för ett bättre alternativ som inte inbegriper motorledssatsningar som t.ex. Götaleden. Dock borde sådana motorvägssatsningar i storstad i princip alltid sammankopplas med ett trafikstyrande avgiftssystem. Att så nu inte är fallet är mycket olyckligt men tyvärr oundvikligt.