



Utgiftsområde 22 Kommunikationer

Sammanfattning

I detta betänkande behandlar utskottet regeringens förslag i budgetpropositionen för 2004 utgiftsområde 22 Kommunikationer (prop. 2003/04:1). Vidare behandlas 120 motioner som gäller bl.a. förslag om alternativa anslagsberäkningar samt frågor om vägar, järnvägar, Öresundsförbindelsen, kollektivtrafik, färdtjänst, transportforskning, sjöfart, luftfart, elektroniska kommunikationer samt post- och kassatjänst.

Till betänkandet har fogats 31 reservationer och 11 särskilda yttranden. De frågor som reservationerna och de särskilda yttrandena avser samt de partier som har avgett dem framgår av innehållsförteckningen (s. 4–6).

Anslag

Riksdagen har den 19 november 2003 beslutat att ställa sig bakom regeringens förslag till ram för utgiftsområde 22 Kommunikationer. Ramen omfattar drygt 28,5 miljarder kronor för budgetåret 2004. Utskottet föreslår att riksdagen godkänner regeringens förslag om hur detta belopp bör fördelas på olika ändamål. Den största delen av beloppet, ca 24 miljarder kronor, föreslås gå till underhåll och investeringar i vägar och järnväg. Anslaget för banhållning och sektorsuppgifter på järnvägsområdet ökar därmed med ca 1,5 miljarder kronor jämfört med år 2003. Även anslagen till väghållning och statsbidrag på vägområdet höjs med sammanlagt ca 1 miljard kronor.

Moderata samlingspartiet, Folkpartiet liberalerna, Kristdemokraterna och Centerpartiet har avgivit budgetalternativ som redovisas i de särskilda yttrandena 8–11 (s. 214–225).

Mål och resultat

Utskottet föreslår att riksdagen godkänner vad utskottet anfört om en utveckling av mål- och resultatstyrningen inom politikområdet Transportpolitik och politikområdet IT, elektronisk kommunikation och post. Det innebär bl.a. en fortsatt utveckling av mål och resultatindikatorer, ökad tydlighet i resultatredovisning samt utökade jämförelser över tid och med andra länder.

Vägar och järnvägar

Utskottet föreslår att riksdagen för nästa budgetår anvisar 15,6 miljarder kronor till anslaget Vaghållning och statsbidrag och 8,4 miljarder kronor till anslaget Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter. Dessa anslag samt de föreslagna möjligheterna till lånefinansiering och senareläggning av vissa amorteringar gör det möjligt att genomföra en nödvändig ambitionshöjning inom vaghållning och banhållning.

Sjöfart och luftfart

Utskottet konstaterar att en bred politisk samsyn har utvecklats när det gäller näringspolitiskt stöd till sjöfart. Det innebär att näringen skall ges likvärdiga konkurrensvillkor och att det långsiktiga målet är att särskilda statsstöd skall avvecklas.

Enligt utskottet är det viktigt med en tydlig rollfördelning inom luftfartsområdet. Utskottet ställer sig därför bakom regeringens förslag till uppdelning av Luftfartsverket i en myndighet och ett affärsverk.

Kollektivtrafik, färdtjänst och transportforskning

Utskottet föreslår att 793 miljoner kronor anvisas till anslaget Rikstrafiken: Trafikupphandling. Anslaget bekostar bl.a. statens upphandling av interregional persontrafik på järnväg och transportstöd till Gotland.

Enligt utskottets mening är det viktigt att kollektivtrafiken ges goda utvecklingsmöjligheter. Utskottet förutsätter därför att olika motionsförslag om att främja ett ökat kollektivt resande beaktas inom ramen för pågående beredningsarbete. Utskottet understryker vidare den vikt som färdtjänsten har för att skapa mer likvärdiga resemöjligheter i samhället. Med hänsyn till den beredning som nu pågår med anledning av utredningsbetänkandet Färdtjänsten och riksfärdtjänsten avstyrks berörda motionsförslag.

När det gäller transportforskning framhåller ett enhälligt utskott att de övergripande transportpolitiska målen och principerna måste återspeglas i inriktningen på transportforskningen. Utskottet förutsätter därför att regeringen följer utvecklingen inom detta område kontinuerligt och vidtar de åtgärder som är nödvändiga för att sådan transportforskning som är av strategisk betydelse i arbetet för att uppnå de transportpolitiska målen utförs.

IT, elektroniska kommunikationer och post

Utskottet understryker vikten av att det postpolitiska målet om en posttjänst av god kvalitet uppfylls i hela landet till rimliga priser. Med hänvisning till nyligen inlett utredningsarbete avstyrks ett flertal motioner om bl.a. postservice.

Riksdagen föreslås anvisa 153 miljoner kronor i syfte att trygga funktionshinderades behov av telekommunikationer och posttjänster. För att upprätthålla

grundläggande kassaservice i hela landet föreslås riksdagen anvisa 400 miljoner kronor till Posten AB.

Till ett nytt anslag för att delvis finansiera, bygga ut och förvalta ett gemensamt system för radiokommunikation för skydd och säkerhet föreslås 192 miljoner kronor anvisas. Kommunikationssystemet skall kunna ersätta befintliga system och göra kommunikationerna mellan t.ex. polis, räddningstjänst och ambulanssjukvård effektiv och tillförlitlig. Utskottet godkänner vidare en investeringsplan för ändamålet på sammantaget drygt 2 miljarder kronor för perioden 2004–2009.

För att förbättra situationerna för kommunernas bredbandsutbyggnad tillstyrker utskottet att 500 miljoner kronor från de medel som avsatts för skatte-reduktion för höga anslutningskostnader omdisponeras till att användas av kommunerna.

Innehållsförteckning

Sammanfattning.....	1
Innehållsförteckning.....	4
Utskottets förslag till riksdagsbeslut.....	7
Redogörelse för ärendet.....	18
Utskottets överväganden	19
Politikområde 36 Transportpolitik.....	19
Mål- och resultatfrågor	19
Anslag m.m.	31
Vägar	46
Ekonomiska förpliktelser avseende väghållning och statsbidrag.....	48
Tomgångskörning.....	48
Miljövänlig bilkörning.....	50
Samåkning med bil m.m.	52
Alternativa drivmedel och miljövänliga fordon.....	54
Vägsalt.....	56
Vägvisning.....	59
Enskilda vägar m.m.	65
Överlastavgift	72
Öresundsförbindelsen	73
Järnvägar	75
Låneram för Botniabanan m.m.	75
Ekonomiska förpliktelser för Banverket.....	79
Banverkets produktionsverksamhet.....	79
Finansiella befogenheter för affärsverket Statens järnvägar	80
Sjöfart.....	83
Ekonomiska mål m.m. för Sjöfartsverket	84
Finansiella befogenheter för Sjöfartsverket	86
Investeringsplan för Sjöfartsverket.....	86
Handelsflottans kultur- och fritidsråd	88
Sjöfartsstöd och internationell sjöfartspolitik	90
Handelssjöfartens kostnadsansvar	94
Vänersjöfart samt övrig insjö- och kustsjöfart.....	100
Konkurrenssituationen i hamnar.....	104
Fritidsbåtsregister	106
Karensdag för personal i inrikes sjöfart.....	108
Luftfart	109
Ekonomiska mål och finansiella befogenheter för Luftfartsverket	110
Luftfartsverkets investeringsplan.....	112
Delning av Luftfartsverket.....	113
Privatisering av flygplatser m.m.....	115
Avreglering och konkurrens inom luftfarten	116
Slottidssystemet.....	118

Statens ägande i SAS	120
Flygplatsavgifter	121
Flygplatskapacitet i Stockholmsområdet.....	122
Regionala flygplatser.....	125
Säkerhet under flyguppvisningar.....	127
Interregional kollektiv persontrafik.....	128
Övergripande frågor och riktlinjer om kollektivtrafiken	132
Kollektivtrafik i glesbygd.....	136
Flygtrafik till Norrland.....	137
Färjetrafik till Gotland m.m.....	138
Ekonomiska förpliktelser för trafikupphandling	142
Färdtjänst.....	143
Forskning och analys.....	147
Politikområde 37 IT, elektronisk kommunikation och post	150
Mål- och resultatfrågor.....	150
Anslag m.m.	157
IT, elektronisk kommunikation och post.....	161
Omdisponering av medel inom IT-infrastruktursatsningen.....	163
Ekonomiska förpliktelser för upphandling av samhällsåtaganden	164
Investeringsplan för gemensamt radiokommunikationssystem.....	164
Ekonomiska förpliktelser för gemensamt radiokommunikationssystem.....	166
Utbyggnaden av mobil telefoni	166
Enhetliga nummerområden	172
Taxesättning för telefoni	174
Uppdelning och försäljning av Posten AB	174
Postservice och grundläggande kassaservice	175
Anslag m.m. inom utgiftsområde 22 Kommunikationer	185
Reservationer	186
1. Mål- och resultatfrågor för politikområde Transportpolitik (m).....	186
2. Mål- och resultatfrågor för politikområde Transportpolitik (fp)	187
3. Mål- och resultatfrågor för politikområde Transportpolitik (c).....	188
4. Enskilda vägar m.m. (m, fp, kd, c)	189
5. Banverkets produktionsverksamhet (m).....	190
6. Handelsflottans kultur- och fritidsråd (m)	190
7. Sjöfartsstöd och internationell sjöfartspolitik (m)	191
8. Sjöfartsstöd och internationell sjöfartspolitik (fp).....	192
9. Handelssjöfartens kostnadsansvar (m, fp)	192
10. Handelssjöfartens kostnadsansvar (kd)	193
11. Vänersjöfart samt övrig insjö- och kustsjöfart (fp, kd, c).....	194
12. Konkurrenssituationen i hamnar (m, fp).....	195
13. Fritidsbåtsregister (v)	196
14. Delning av Luftfartsverket (m).....	196
15. Privatisering av flygplatser m.m. (m, fp).....	197
16. Privatisering av flygplatser m.m. (c)	198

17. Avreglering och konkurrens inom luftfarten (m, fp)	199
18. Slottidssystemet (m, fp).....	199
19. Statens ägande i SAS (m, fp, kd, c)	200
20. Flygplatsavgifter (v)	201
21. Flygplatskapacitet i Stockholmsområdet (m, fp)	201
22. Flygplatskapacitet i Stockholmsområdet (v, c, mp).....	202
23. Flygplatskapacitet i Stockholmsområdet (kd)	203
24. Regionala flygplatser (fp, c)	204
25. Övergripande frågor och riktlinjer om kollektivtrafik (m)	204
26. Övergripande frågor och riktlinjer om kollektivtrafik (c).....	205
27. Kollektivtrafik i glesbygd (c).....	206
28. Investeringsplan för gemensamt radiokommunikationssystem (m, fp, kd).....	207
29. Uppdelning och försäljning av Posten AB (m).....	208
30. Postservice och grundläggande kassaservice (fp).....	208
31. Postservice och grundläggande kassaservice (v)	209
Särskilda yttranden	211
1. Öresundsförbindelsen (m)	211
2. Vänersjöfart samt övrig insjö- och kustsjöfart (m)	211
3. Färjetrafik till Gotland (m, fp, kd, c)	211
4. Färjetrafik till Gotland (v)	212
5. Färdtjänst (fp)	212
6. Omdisponering av medel inom IT-infrastruktursatsningen (kd).....	213
7. Omdisponering av medel inom IT-infrastruktursatsningen (c).....	213
8. Anslag m.m. inom utgiftsområde 22 (m).....	214
9. Anslag m.m. inom utgiftsområde 22 (fp).....	217
10. Anslag m.m. inom utgiftsområde 22 (kd).....	219
11. Anslag m.m. inom utgiftsområde 22 (c)	222
Bilaga 1	
Förteckning över behandlade förslag.....	226
Proposition 2003/04:1 utgiftsområde 22 Kommunikationer.....	226
Motioner från allmänna motionstiden hösten 2002	228
Motioner från allmänna motionstiden hösten 2003	228
Bilaga 2	
Utskottets förslag till beslut om anslag för år 2004 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer.....	245
Bilaga 3	
Regeringens och oppositionspartiernas förslag till anslag för år 2004 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer.....	246

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. Mål- och resultatfrågor för politikområde Transportpolitik

Riksdagen godkänner vad utskottet anfört.

Därmed avslår riksdagen motionerna

2003/04:T530 yrkandena 1 i denna del och 2 i denna del av Elizabeth

Nyström m.fl. (m)

2003/04:T562 yrkande 1 av Erling Bager m.fl. (fp) och

2003/04:T564 yrkande 1 av Maud Olofsson m.fl.

Reservation 1 (m)

Reservation 2 (fp)

Reservation 3 (c)

2. Ekonomiska förpliktelser avseende väghållning och statsbidrag

Riksdagen bemyndigar regeringen att under år 2004 för ramanslaget 36:2 *Väghållning och statsbidrag* ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför utgifter på högst 37 600 000 000 kr efter 2004. Därmed bifaller riksdagen proposition 2003/04:1 utgiftsområde 22 punkt 3.

3. Tomgångskörning

Riksdagen avslår motion

2003/04:T259 av Lennart Fremling (fp).

4. Miljövänlig bilkörning

Riksdagen avslår motion

2003/04:T563 yrkande 4 av Lars Gustafsson m.fl. (kd).

5. Samåkning med bil m.m.

Riksdagen avslår motionerna

2003/04:T266 av Rigmor Stenmark (c) och

2003/04:T309 av Tuve Skånberg (kd).

6. Alternativa drivmedel och miljövänliga fordon

Riksdagen avslår motionerna

2002/03:T497 av Hans Stenberg och Susanne Eberstein (båda s),

2003/04:T281 yrkande 1 av Tuve Skånberg (kd),

2003/04:T484 av Maria Larsson (kd),

2003/04:T490 av Ingegerd Saarinen m.fl. (mp) och

2003/04:T564 yrkande 24 av Maud Olofsson m.fl. (c).

7. Vägsalt

Riksdagen avslår motionerna
 2003/04:T317 av Jörgen Johansson (c) och
 2003/04:T475 av Christer Winbäck (fp).

8. Vägvisning

Riksdagen avslår motionerna
 2002/03:T237 av Anders G Högmark och Elizabeth Nyström (m),
 2002/03:T267 av Birgitta Carlsson och Lena Ek (c),
 2002/03:T445 av Roger Karlsson (c),
 2003/04:T218 av Lars-Ivar Ericson (c),
 2003/04:T220 av Viviann Gerdin och Kenneth Johansson (c) och
 2003/04:T505 av Ann-Kristine Johansson m.fl. (s).

9. Enskilda vägar m.m.

Riksdagen avslår motionerna
 2002/03:T206 yrkande 3 av Nils Fredrik Aurelius (m),
 2003/04:T221 av Sten Tolgfors (m),
 2003/04:T225 yrkande 3 av Nils Fredrik Aurelius (m),
 2003/04:T252 av Tobias Krantz (fp),
 2003/04:T300 av Gunilla Tjernberg (kd),
 2003/04:T316 av Jörgen Johansson (c),
 2003/04:T416 av Viviann Gerdin och Håkan Larsson (c),
 2003/04:T427 av Eva Flyborg (fp),
 2003/04:T482 yrkandena 2 och 3 av Agne Hansson (c),
 2003/04:T501 av Berit Högman (s),
 2003/04:T523 av Göran Norlander och Agneta Lundberg (s),
 2003/04:T524 av Agneta Lundberg och Susanne Eberstein (s),
 2003/04:T530 yrkande 3 av Elizabeth Nyström m.fl. (m),
 2003/04:T560 yrkande 6 av Johnny Gylling m.fl. (kd),
 2003/04:T562 yrkande 12 av Erling Bager m.fl. (fp),
 2003/04:T564 yrkandena 16 och 17 av Maud Olofsson m.fl. (c),
 2003/04:MJ406 yrkande 3 av Birgitta Carlsson (c) och
 2003/04:N344 yrkande 6 av Catharina Elmsäter-Svärd m.fl. (m).

Reservation 4 (m, fp, kd, c)

10. Överlastavgift

Riksdagen avslår motion
 2003/04:T408 av Claes Västerteg och Jan Andersson (c).

11. Öresundsförbindelsen

Riksdagen avslår motionerna
 2003/04:T233 av Tobias Billström och Carl-Axel Roslund (m),
 2003/04:T275 av Cristina Husmark Pehrsson (m),
 2003/04:T447 av Ulf Nilsson m.fl. (fp),

2003/04:T449 av Ulf Nilsson m.fl. (fp) och
2003/04:T512 av Lars Lindblad (m).

12. Låneram för Botniabanan AB m.m.

Riksdagen

a) godkänner att regeringen för år 2004 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 15 000 000 000 kr för Botniabanan AB för den första, den andra och den tredje utbyggnadsetappen av Botniabanan mellan Nyland och Umeå,

b) bemyndigar regeringen att under år 2004 för Botniabanan ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför utgifter på högst 25 000 000 000 kr efter år 2004.

Därmed bifaller riksdagen regeringens förslag i proposition 2003/04:1 utgiftsområde 22 punkterna 6 och 8.

13. Ekonomiska förpliktelser för Banverket

Riksdagen bemyndigar regeringen att under år 2004 för ramanslaget 36:4 *Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter* ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför utgifter på högst 14 500 000 000 kr efter år 2004. Därmed bifaller riksdagen regeringens förslag i proposition 2003/04:1 utgiftsområde 22 punkt 7.

14. Finansiella befogenheter för affärsverket Statens järnvägar

Riksdagen bemyndigar regeringen att ge Statens järnvägar, samt de verksamheter som numera bedrivs i aktiebolag, finansiella befogenheter år 2004 i enlighet med vad regeringen förordar. Därmed bifaller riksdagen regeringens förslag i proposition 2003/04:1 utgiftsområde 22 punkt 9.

15. Banverkets produktionsverksamhet

Riksdagen avslår motion

2003/04:T530 yrkande 8 av Elizabeth Nyström m.fl. (m).

Reservation 5 (m)

16. Ekonomiska mål och investeringsplan m.m. för Sjöfartsverket

Riksdagen

a) godkänner de ekonomiska målen för Sjöfartsverket och bemyndigar regeringen att fastställa utdelning och skattemotsvarighet för Sjöfartsverket i enlighet med vad regeringen förordar,

b) bemyndigar regeringen att för år 2004 ge Sjöfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar,

c) godkänner förslaget till investeringsplan för Sjöfartsverket för 2004–2006.

Därmed bifaller riksdagen proposition 2003/04:1 utgiftsområde 22 punkterna 10–12 och avslår motion 2003/04:T208 av Jörgen Johansson (c).

17. Handelsflottans kultur- och fritidsråd

Riksdagen godkänner att 19 500 000 kr av inflytande farledsavgifter år 2004 får lämnas i bidrag till Handelsflottans kultur- och fritidsråd. Därmed bifaller riksdagen proposition 2003/04:1 utgiftsområde 22 punkt 13 och avslår motion

2003/04:T530 yrkande 18 av Elizabeth Nyström m.fl. (m).

Reservation 6 (m)

18. Sjöfartsstöd och internationell sjöfartspolitik

Riksdagen avslår motionerna

2003/04:T429 av Gunnar Andrén (fp),

2003/04:T493 av Claes Roxbergh och Ingegerd Saarinen (mp),

2003/04:T530 yrkande 13 av Elizabeth Nyström m.fl. (m),

2003/04:T562 yrkande 16 av Erling Bager m.fl. (fp) och

2003/04:MJ408 yrkande 5 av Sven Gunnar Persson m.fl. (kd).

Reservation 7 (m)

Reservation 8 (fp)

19. Handelssjöfartens kostnadsansvar

Riksdagen avslår motionerna

2003/04:T285 av Cecilia Magnusson och Anita Sidén (båda m),

2003/04:T299 av Annelie Enochson (kd),

2003/04:T322 av Catherine Persson (s),

2003/04:T366 av Joe Frans (s),

2003/04:T377 av Stefan Hagfeldt (m),

2003/04:T441 yrkandena 2, 4 och 5 av Johnny Gylling m.fl. (kd),

2003/04:T453 yrkande 4 av Peter Danielsson m.fl. (m),

2003/04:T530 yrkandena 16 och 17 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) och

2003/04:T544 av Billy Gustafsson och Louise Malmström (båda s).

Reservation 9 (m, fp)

Reservation 10 (kd)

20. Vänersjöfart samt övrig insjö- och kustsjöfart

Riksdagen avslår motionerna

2003/04:T343 av Holger Gustafsson (kd),

2003/04:T397 av Peter Jonsson m.fl. (s),

2003/04:T436 av Carina Ohlsson (s),

2003/04:T441 yrkande 6 av Johnny Gylling m.fl. (kd),

2003/04:T495 av Jörgen Johansson och Birgitta Carlsson (båda c),

2003/04:T562 yrkande 4 av Erling Bager m.fl. (fp) och

2003/04:T564 yrkande 42 av Maud Olofsson m.fl. (c).

Reservation 11 (fp, kd, c)

21. Konkurrenssituationen i hamnar

Riksdagen avslår motionerna
2003/04:T530 yrkande 14 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) och
2003/04:T562 yrkande 17 av Erling Bager m.fl. (fp).

Reservation 12 (m, fp)

22. Fritidsbåtsregister

Riksdagen avslår motionerna
2003/04:T340 av Jan-Olof Larsson (s),
2003/04:T467 yrkande 1 av Karin Svensson Smith m.fl. (v) och
2003/04:T511 av Anders Karlsson (s).

Reservation 13 (v)

23. Karensdag för personal i inrikes sjöfart

Riksdagen avslår motion
2003/04:T386 av Marita Aronson (fp).

24. Ekonomiska mål och finansiella befogenheter för Luftfartsverket

Riksdagen
a) godkänner de ekonomiska målen för Luftfartsverket och bemyndigar regeringen att fastställa utdelning och skattemotsvarighet för Luftfartsverket i enlighet med vad regeringen förordar,
b) bemyndigar regeringen att för år 2004 ge Luftfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringens förordar.
Därmed bifaller riksdagen proposition 2003/04:1 utgiftsområde 22 punkterna 14 och 15.

25. Luftfartsverkets investeringsplan

Riksdagen godkänner förslaget till investeringsplan för Luftfartsverket för perioden 2004–2006 i enlighet med vad regeringen förordar.
Därmed bifaller riksdagens proposition 2003/04:1 utgiftsområde 22 punkt 16.

26. Delning av Luftfartsverket

Riksdagen godkänner att en uppdelning av Luftfartsverket sker och bemyndigar regeringen att genomföra ombildningen i enlighet med vad regeringen förordar. Därmed bifaller riksdagen proposition 2003/04:1 utgiftsområde 22 punkt 17 och avslår motion
2003/04:T530 yrkande 22 av Elizabeth Nyström m.fl. (m).

Reservation 14 (m)

27. Privatisering av flygplatser m.m.

Riksdagen avslår motionerna

2003/04:T211 av Carl-Axel Johansson (m),

2003/04:T310 yrkande 5 av Johan Linander och Lars-Ivar Ericson (båda c),

2003/04:T453 yrkande 6 av Peter Danielsson m.fl. (m),

2003/04:T530 yrkande 20 av Elizabeth Nyström m.fl. (m),

2003/04:T562 yrkande 22 av Erling Bager m.fl. (fp) och

2003/04:T564 yrkande 38 av Maud Olofsson m.fl. (c).

Reservation 15 (m, fp)

Reservation 16 (c)

28. Avreglering och konkurrens inom luftfarten

Riksdagen avslår motionerna

2003/04:T530 yrkande 19 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) och

2003/04:T562 yrkande 19 av Erling Bager m.fl. (fp).

Reservation 17 (m, fp)

29. Slottidssystemet

Riksdagen avslår motionerna

2003/04:T213 av Carl-Axel Johansson (m) och

2003/04:T562 yrkande 20 av Erling Bager m.fl. (fp).

Reservation 18 (m, fp)

30. Statens ägande i SAS

Riksdagen avslår motionerna

2003/04:T560 yrkande 13 av Johnny Gylling m.fl. (kd) och

2003/04:T564 yrkande 39 av Maud Olofsson m.fl. (c).

Reservation 19 (m, fp, kd, c)

31. Flygplatsavgifter

Riksdagen avslår motion

2003/04:T555 av Sylvia Lindgren och Anders Ygeman (båda s).

Reservation 20 (v)

32. Flygplatskapacitet i Stockholmsområdet

Riksdagen avslår motionerna

2003/04:T215 av Tobias Billström (m),

2003/04:T235 av Torsten Lindström (kd),

2003/04:T297 av Nils Oskar Nilsson (m),

2003/04:T333 av Kerstin Lundgren (c),

2003/04:T461 yrkande 5 av Stefan Attefall m.fl. (kd),

2003/04:T530 yrkande 21 av Elizabeth Nyström m.fl. (m),

2003/04:T531 av Anna Lilliehöök (m),

2003/04:T556 av Sylvia Lindgren m.fl. (s),

2003/04:T560 yrkande 14 av Johnny Gylling m.fl. (kd),
 2003/04:T564 yrkande 37 av Maud Olofsson m.fl. (c) och
 2003/04:N341 yrkande 4 av Marietta de Pourbaix-Lundin m.fl. (m).

Reservation 21 (m, fp)

Reservation 22 (v, c, mp)

Reservation 23 (kd)

33. Regionala flygplatser

Riksdagen avslår motionerna

2003/04:T253 av Tobias Krantz (fp),

2003/04:T455 av Maria Öberg m.fl. (s),

2003/04:T562 yrkande 21 av Erling Bager m.fl. (fp),

2003/04:T564 yrkande 36 av Maud Olofsson m.fl. (c) och

2003/04:Ub397 yrkande 6 i denna del av Hans Backman m.fl. (fp).

Reservation 24 (fp, c)

34. Säkerhet under flyguppvisningar

Riksdagen avslår motion

2003/04:T402 av Marie Engström (v).

35. Övergripande frågor och riktlinjer om kollektivtrafik

Riksdagen avslår motionerna

2002/03:N347 yrkande 4 av Sven Gunnar Persson (kd),

2003/04:T391 av Anne Marie Brodén (m),

2003/04:T425 av Barbro Felzing (mp),

2003/04:T438 av Gunilla Wahlén m.fl. (v),

2003/04:T483 av Maria Larsson (kd),

2003/04:T499 av Kerstin Engle (s),

2003/04:T543 yrkande 1 av Reynoldh Furustrand m.fl. (s) och

2003/04:T564 yrkandena 32–34 av Maud Olofsson m.fl. (c).

Reservation 25 (m)

Reservation 26 (c)

36. Kollektivtrafik i glesbygd

Riksdagen avslår motionerna

2003/04:T407 av Håkan Larsson och Viviann Gerdin (båda c),

2003/04:T482 yrkande 1 av Agne Hansson (c),

2003/04:T549 yrkandena 13 och 14 av Agneta Lundberg m.fl. (s) och

2003/04:T564 yrkande 35 av Maud Olofsson m.fl. (c).

Reservation 27 (c)

37. Flygtrafik till Norrland

Riksdagen avslår motionerna

2003/04:T260 av Anna Grönlund (fp) och

2003/04:Ub397 yrkande 6 i denna del av Hans Backman m.fl. (fp).

38. Färjetrafik till Gotland

Riksdagen avslår motionerna
2003/04:T224 av Nils Fredrik Aurelius (m) och
2003/04:T392 yrkande 1 av Helena Bargholtz (fp).

39. Färdtjänst

Riksdagen avslår motionerna
2003/04:T313 yrkande 2 av Birgitta Sellén och Margareta Andersson
(båda c),
2003/04:T321 av Cathrine Persson (s),
2003/04:T365 av Jeppe Johnsson och Ulla Löfgren (båda m),
2003/04:T404 av Gustav Fridolin (mp),
2003/04:T492 av Kerstin-Maria Stalin och Gustav Fridolin (båda mp),
2003/04:T559 av Kerstin Heinemann m.fl. (fp) och
2003/04:So642 yrkandena 12–14 av Chatrine Pålsson m.fl. (kd).

40. Ekonomiska förpliktelser för trafikupphandling

Riksdagen bemyndigar regeringen att under 2004 för ramanslaget 36:12 *Rikstrafiken: Trafikupphandling* ingå ekonomiska förpliktelser under 2005–2010 som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför utgifter på högst 3 950 000 000 kr. Därmed bifaller riksdagen proposition 2003/04:1 utgiftsområde 22 punkt 18.

41. Statens haverikommission

Riksdagen godkänner vad regeringen förordar om Statens haverikommission. Därmed bifaller riksdagen proposition 2003/04:1 utgiftsområde 22 punkt 19.

42. Mål- och resultatfrågor för politikområde IT, elektronisk kommunikation och post

Riksdagen godkänner vad utskottet anför.

43. Omdisponering av medel inom IT-infrastruktursatsningen

Riksdagen godkänner vad regeringen förordar om omdisponering av medel inom IT-infrastruktursatsningen. Därmed bifaller riksdagen proposition 2003/04:1 utgiftsområde 22 i denna del.

44. Ekonomiska förpliktelser för upphandling av samhällsåtaganden

Riksdagen bemyndigar regeringen att under år 2004 i fråga om ramanslaget 37:2 *Upphandling av samhällsåtaganden* ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare åtaganden medför utgifter på högst 210 000 000 kr under åren 2005–2008. Därmed bifaller riksdagen proposition 2003/04:1 utgiftsområde 22 punkt 20.

45. Investeringsplan för gemensamt radiokommunikationssystem

Riksdagen godkänner förslaget till investeringsplan för ett gemensamt radiokommunikationssystem för åren 2004–2009 och avslår motion 2003/04:Fö268 yrkandena 6 och 7 av Else-Marie Lindgren m.fl. (kd). Därmed bifaller riksdagen proposition 2003/04:1 utgiftsområde 22 punkt 21.

Reservation 28 (m, fp, kd)

46. Ekonomiska förpliktelser för gemensamt radiokommunikationssystem

Riksdagen bemyndigar regeringen att under år 2004 i fråga om ramanslaget 37:6 *Gemensam radiokommunikation för skydd och säkerhet* ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare åtaganden medför utgifter på högst 2 126 000 000 kr under åren 2005–2009. Därmed bifaller riksdagen proposition 2003/04:1 utgiftsområde 22 punkt 22.

47. Utbyggnad av mobil telefoni

Riksdagen avslår motionerna
2003/04:T243 av Maria Öberg och Kristina Zakrisson (båda s),
2003/04:T249 av Ola Sundell (m),
2003/04:T283 av Lars-Ivar Ericson (c),
2003/04:T291 av Sinikka Bohlin och Ann-Kristine Johansson (båda s),
2003/04:T307 av Agneta Lundberg och Göran Norlander (båda s),
2003/04:T456 av Carin Lundberg och Karl Gustav Abramsson (båda s),
2003/04:N328 yrkandena 15 och 23 delvis av Maud Olofsson m.fl. (c)
och
2003/04:Bo262 yrkande 9 av Lotta N Hedström (mp).

48. Enhetliga nummerområden

Riksdagen avslår motionerna
2003/04:T210 av Carl-Axel Johansson (m),
2003/04:T387 av Lennart Kollmats (fp) och
2003/04:T423 av Birgitta Carlsson (c).

49. Taxesättning för telefoni

Riksdagen avslår motion
2003/04:T549 yrkande 11 av Agneta Lundberg m.fl. (s).

50. Uppdelning och försäljning av Posten AB

Riksdagen avslår motion
2003/04:T288 yrkande 1 av Per Bill och Gunnar Axén (båda m).

Reservation 29 (m)

51. Postservice och grundläggande kassaservice

Riksdagen avslår motionerna

2003/04:T251 av Tobias Krantz och Gunnar Nordmark (fp),

2003/04:T271 av Helena Bargholtz (fp),

2003/04:T288 yrkande 2 av Per Bill och Gunnar Axén (båda m),

2003/04:T372 av Ingegerd Saarinen m.fl. (mp),

2003/04:T497 av Ulla Hoffmann m.fl. (v),

2003/04:T549 yrkande 12 av Agneta Lundberg m.fl. (s),

2003/04:T558 av Marie Nordén m.fl. (s),

2003/04:T562 yrkande 23 av Erling Bager m.fl. (fp) och

2003/04:N289 yrkande 3 av Margareta Andersson och Birgitta Carlsson (båda c).

Reservation 30 (fp)

Reservation 31 (v)

52. Anslag m.m. inom utgiftsområde 22 Kommunikationer

Riksdagen

a) godkänner att regeringen för 2004 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret på högst 1 410 000 000 kr för genomförande av prioriterade vägprojekt,

b) godkänner att de återstående amorteringarna som skulle ha betalats 2004 och 2005 avseende de lånefinansierade vägprojekten väg E 18/20 delen Örebro–Arboga, väg E 4 delen Stora Åby–Väderstad, väg E 22 delen Söderåkra–Hossmo samt väg E 4 trafikplats Hallunda inte betalas under 2004 och 2005 utan senareläggs till 2005 och 2006,

c) godkänner att regeringen för 2004 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 11 900 000 000 kr för Banverket för investeringar i eldrifts- och teleanläggningar, telenätsutrustning, projekteringslager, rörelsekapital samt för vissa investeringar i Stockholmsområdet enligt avtal år 1983 mellan staten och Stockholms läns landsting,

d) godkänner att regeringen för 2004 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 1 591 000 000 kr för genomförande av prioriterade järnvägsprojekt,

e) anvisar för budgetåret 2004 anslagen under utgiftsområde 22 Kommunikationer i enlighet med utskottets förslag i bilaga 2.

Därmed bifaller riksdagen proposition 2003/04:1 utgiftsområde 22 punkterna 1, 2, 4, 5 och 23 samt avslår motionerna

2003/04:T510 av Sven Bergström m.fl. (c),

2003/04:T532 av Elizabeth Nyström m.fl. (m),

2003/04:T560 av Johnny Gylling m.fl. (kd) yrkande 18,

2003/04:T562 av Erling Bager m.fl. (fp) yrkande 28 och

2003/04:Fi240 av Lars Leijonborg m.fl. (fp) yrkande 27.

Stockholm den 25 november 2003

På trafikutskottets vägnar

Claes Roxbergh

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Claes Roxbergh (mp), Carina Moberg (s), Elizabeth Nyström¹ (m), Jarl Lander (s), Erling Bager¹ (fp), Hans Stenberg (s), Krister Örnfjäder (s), Johnny Gylling² (kd), Karin Svensson Smith (v), Claes-Göran Brandin (s), Jan-Evert Rådström¹ (m), Runar Patriksson¹ (fp), Sven Bergström¹ (c), Kerstin Engle (s), Björn Hamilton¹ (m), Mikael Johansson (mp) och Börje Vestlund (s).

¹ Ledamoten har ej deltagit i beslutet under punkterna 2, 12, 13, 14, 16, 24, 25, 40, 42, 43, 44 och 52.

² Ledamoten har ej deltagit i beslutet under punkterna 2, 13, 14, 16, 42, 43 och 52.

Redogörelse för ärendet

I detta betänkande behandlar utskottet regeringens förslag i budgetpropositionen för 2004 utgiftsområde 22 Kommunikationer (prop. 2003/04:1).

Utskottet har i samband med beredningen av ärendet inhämtat upplysningar av företrädare för Näringsdepartementet, Riksgäldskontoret och Post- och telestyrelsen.

Betänkandet är disponerat på följande sätt. Under varje politikområde behandlas inledningsvis mål- och resultatfrågor samt olika förslag till anslagsberäkningar. Därefter redovisas för varje politikområde berörda verksamhetsområden där en behandling sker av aktuella regeringsförslag och motionsförslag. Avslutningsvis lämnas en sammanfattande behandling av anslag och ekonomiska förutsättningar för hela utgiftsområdet 22 Kommunikationer.

Under varje avsnitt anges de propositions- och motionsyrkanden som behandlas i respektive avsnitt.

I *bilaga 1* redovisas en förteckning över regeringens förslag till riksdagsbeslut och de motioner som behandlas i betänkandet.

I *bilaga 2* redovisas utskottets förslag till beslut om anslag för budgetåret 2004 inom utgiftsområdet.

I *bilaga 3* redovisas regeringens och partiernas förslag till medelsanvisningar för nästa budgetår inom utgiftsområdet.

Utskottets överväganden

Politikområde 36 Transportpolitik

Mål- och resultatfrågor

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen bör godkänna vad utskottet anfört om mål- och resultatfrågor för politikområde Transportpolitik. Det innebär bl.a. att en fortsatt utveckling bör ske av mål- och resultatstyrningen genom att ta fram mål och resultatindikatorer, ökad tydlighet i resultatredovisningen samt jämförelser över tid och med andra länder. Motionsförslag om ändrade transportpolitiska utgångspunkter avstyrks.

Jämför reservationerna 1 (m), 2 (fp) och 3 (c).

Avsnittets innehåll

I detta avsnitt behandlar utskottet regeringens mål- och resultatredovisning för politikområdet Transportpolitik i budgetpropositionen för år 2004 utgiftsområde 22. Vidare behandlar utskottet förslag i följande tre motioner:

- 2003/04:T530 yrkandena 1 i denna del och 2 i denna del av Elizabeth Nyström m.fl. (m)
- 2003/04:T562 yrkande 1 av Erling Bager m.fl. (fp) och
- 2003/04:T564 yrkande 1 av Maud Olofsson m.fl. (c).

Politikområdets omfattning

Politikområdet Transportpolitik omfattar verksamhetsområdena Väg, Järnväg, Sjöfart, Luftfart, Interregional kollektiv persontrafik samt Forskning och analys.

Mål

Bakgrund

Inom det transportpolitiska området är målhierarkin utformad på följande sätt:

- Övergripande mål
- Delmål

- Etappmål
- Mål för verksamhetsområden
- Mål för verksamhetsgrenar.

Riksdagen har beslutat om målet för transportpolitiken och delmålen, vilka anger ambitionen inom transportpolitiken på lång sikt. Dessa mål fastställdes genom 1998 års transportpolitiska beslut (prop. 1997/98:56, bet. 1997/98:TU10, rskr. 1997/98:266). Vissa kompletteringar har därefter gjorts genom beslut hösten 2001 (prop. 2001/02:20, bet. 2001/02:TU2, rskr. 2001/02:126). Som en utgångspunkt gäller vidare de 15 nationella miljökvalitetsmålen som riksdagen antagit år 1999 (prop. 1997/98:145, bet. 1998/99:MJU6, rskr. 1998/99:183).

Det övergripande målet för transportpolitiken är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Delmålen inom transportpolitiken är att inom ramen för en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning bidra till:

- Ett tillgängligt transportsystem, där transportsystemet utformas så att medborgarna och näringslivets grundläggande transportbehov kan tillgodoses.
- En hög transportkvalitet, där transportsystemets utformning och funktion medger en hög transportkvalitet för medborgarna och näringslivet.
- En säker trafik, där det långsiktiga målet för trafiksäkerheten skall vara att ingen dödas eller allvarligt skadas till följd av trafikolyckor inom transportsystemet. Transportsystemets utformning och funktion skall anpassas till de krav som följer av detta.
- En god miljö, där transportsystemets utformning och funktion anpassas till krav på god och hälsosam livsmiljö för alla, där natur- och kulturmiljö skyddas mot skador och en god hushållning med mark, vatten, energi och andra naturresurser främjas.
- En positiv regional utveckling, där transportsystemet främjar en positiv regional utveckling genom att dels utjämna skillnader i möjligheterna för olika delar av landet att utvecklas, dels motverka nackdelar av långa transportavstånd.
- Ett jämställt transportsystem, där transportsystemet är utformat så att det svarar mot både kvinnors och mäns transportbehov. Kvinnor och män skall ges samma möjligheter att påverka transportsystemets tillkomst, utformning och förvaltning och deras värderingar skall tillmätas samma vikt.

I målhierarkin ingår vidare etappmål, vilka anger lämpliga steg på väg mot de långsiktiga målen. Etappmålen beslutas av regeringen och har redovisats för riksdagen, senast i proposition 2001/02:20. Där gjorde regeringen bedömningen att etappmål bör formuleras för samtliga sex transportpolitiska delmål för att underlätta en väl avvägd balans mellan de olika delmålen. Regeringen

anförde vidare att etappmålen bör vara mer övergripande än de etappmål som tidigare formulerats men att de i den utsträckning det är lämpligt skall vara tydligt kvantifierade och tidssatta. Utskottet har ställt sig bakom regeringens bedömning (bet. 2001/02:TU2).

I dag finns etappmål formulerade för alla delmål, med undantag av jämställdhetsmålet. Etappmålen för trafiksäkerhet och miljö är tidssatta och kvantifierade. Det anges således konkret vad som skall uppnås vid en särskild tidpunkt. Etappmålet om funktionshinderades tillgänglighet till transportsystemet är tidssatt. I övrigt är etappmålen formulerade på ett mer övergripande sätt. För de etappmål som inte är tidssatta och kvantifierade har regeringen angivit som sin bedömning att ett uppföljningssystem i form av mått och indikatorer bör utvecklas.

Delmålen och etappmålen bryts i sin tur ned till mål för vart och ett av de olika verksamhetsområdena inom politikområdet. Därefter formulerar regeringen i sin styrning av myndigheterna inom politikområdet mål och återrapporteringskrav för de olika verksamhetsgrenarna.

Resultat

Regeringens redovisning och resultatbedömning

I nedanstående tabell sammanfattas regeringens bedömning av måluppfyllelsen för etappmålen och utvecklingen mot de långsiktiga delmålen.

Delmål	Utveckling mot långsiktigt delmål under 2002	Finns etappmål?	Uppfylls etappmål med dagens beslut?	Kommentar till utveckling i förhållande till delmålet under 2002
<i>Tillgänglighet</i>	Ja	Ja, tillsammans med regional utveckling	–	Oförändrad tillgänglighet.
		- för funktionshindrades tillgänglighet	Nej	Tillgängligheten för funktionshindrade har ökat.
<i>Jämställdhet</i>	Osäkert	Nej	–	Stora kunskapsbrister. Mansdominans i beslutande organ.
<i>Transportkvalitet</i>	Ja	Ja	Nej	Kvaliteten på vägarna är fortsatt hög, men ökande lastbilstrafik är ett problem. Förse- ningar i järnvägs- och flygtrafiken.
<i>Trafiksäkerhet</i>	Nej	Ja	Nej	Osäker minskning av antalet dödade i väg- trafikolyckor.
<i>Miljö</i>				
Klimatpåverkan (CO ₂)	Nej	Ja	Nej	Ökade utsläpp från vägtrafiken. Minskade utsläpp från flyg. Brister i utsläppssta- tistik.
Luftföroreningar (S, NO _x , VOC)	Ja?	Ja	Ja, sannolikt	Brister i utsläppssta- tistik.
Buller	Nej	Ja	Nej	För långsam förbätt- ring i befintlig bebyg- gelse jämfört med riktvärden. Långsam förbättring.
Kretsloppsan- passning	Osäkert	Nej	–	Långsam förbättring.
Påverkan på natur- och kulturmiljö	Osäkert	Nej	–	Svårbedömt.
<i>Regional utveckling</i>	Osäkert	Ja, tillsam- mans med tillgänglighet	–	Se tillgänglighet.

Källa: Prop. 2003/04:1, utg.omr. 22, s. 22.

Ett tillgängligt transportsystem

I förhållande till delmålet om tillgänglighet redovisas att restiderna i vägnätet och järnvägsnätet är i stort oförändrade, men fler snabbtåg har lett till minskade restider i vissa relationer. Tillgängligheten mätt i vistelsetid har fortsatt försämrats för flyget. Tillgängligheten för funktionshindre har ökat, både fysiskt i kollektivtrafiksystemet och som ett ökat medvetande och kunnande. Ca 70 % av de funktionshindre kan använda järnvägstransportsystemet utan besvär. Andelen belagd väg har ökat något, liksom vägnätets ytstandard. Längden väg med högsta bärighet har ökat, men det har inte skett någon utjämning mellan förhållandena i skogslänen och övriga landet. Andelen invånare som hade tillgång till järnvägsstation på gång- eller cykelavstånd från bostaden var oförändrat jämfört med föregående år (40 %). Inom sjöfartsområdet redovisas att sjöfart har kunnat bedrivas året runt på samtliga svenska hamnar av betydelse. Tillgängligheten och åtkomligheten med flyg inom Sverige har försämrats under 2002, bl.a. på grund av att trafiken lagts ned på två flygplatser.

Regeringen bedömer att resultaten år 2002 sammantaget bidrar till utvecklingen mot det långsiktiga delmålet. Regeringen menar att det är svårt att följa utvecklingen av tillgängligheten i transportsystemet över tid eftersom förbättrad tillgänglighet kan leda till en utökad arbetsmarknad eller annan ökad valfrihet, vilket leder till ökat resande. Inom vägområdet har dock inte de insatser som gjorts varit tillräckliga för att verka i riktning mot att målet uppnås. Tillgängligheten har under de senaste åren inte förbättrats i någon påtaglig omfattning inom vägområdet. Inom järnvägsområdet bedöms att de insatser som gjorts verkat i riktning mot att målet uppnås. Regeringen konstaterar att det råder kapacitetsbrist på flera banor och avser ge området infrastruktur särskilt hög prioritet från 2005 och framåt. Tillgängligheten och åtkomligheten med flyg inom Sverige har försämrats under 2002; även tillgängligheten till övriga Europa har försämrats. Resandeutvecklingen inom kollektivtrafiken har enligt regeringen inte varit tillfredsställande.

En hög transportkvalitet

I förhållande till delmålet om transportkvalitet redovisas att kvaliteten på vägarna är fortsatt hög även om lastbilstrafiken ökar, vilket leder till ökat slitage. Förseningarna inom järnvägstrafiken har minskat, men är fortfarande större än 1998. Punktligheten för persontrafiken på järnvägarna har ökat till 92 % och till 75 % för godstrafiken. Antalet inställda persontåg minskade. Inom sjöfartsområdet är kvaliteten avseende framkomlighet utan förseningar orsakad av infrastrukturen god. Antalet försenade flygningar, antalet försenade passagerare och förseningarnas storlek har minskat under 2002, till stor del beroende på den minskade flygtrafiken. Flygtrafiken dras dock fortfarande med förseningar, om än små i ett internationellt perspektiv.

Enligt regeringens bedömning har utvecklingen mot det långsiktiga delmålet fortsatt under år 2002, men etappmålen för transportkvalitet har inte uppnåtts. Insatserna när det gäller vägar motsvarar de krav som ställs för att

uppnå målet. För att förbättra möjligheten att nå delmålet inom vägområdet planerar regeringen att avsätta medel till tjälsäkring, bärighet och rekonstruktion. Inom järnvägsområdet har anläggningarnas kvalitet förbättrats, vilket bidragit till att den negativa trenden för tågförseningar har brutits och att punktligheten har förbättrats. Etappmålen om ökad tillåten axellast och lastprofil på järnväg bedöms uppnås. Drift och underhåll skall vara prioriterat även i framtiden.

En säker trafik

I förhållandet till delmålet om en säker trafik redovisas att antalet dödade i vägtrafiken har minskat något, från 554 personer år 2001 till 532 personer år 2002, samtidigt som antalet svårt skadade har ökat kraftigt. Det totala antalet dödade och allvarligt skadade inom järnvägstransportssystemet var 38 personer år 2002, vilket var en liten minskning jämfört med föregående år. I spårtrafiken dödades eller skadades allvarligt 128 personer. Antalet allvarliga olyckor inom sjöfartsnäringen har sedan 1997 varit färre än 10 per år. Under 2002 inträffade ingen dödsolycka i svensk reguljär luftfart. Inom privatflyget inträffade 26 haverier och för bruksflyget 3 haverier.

Enligt regeringens bedömning går utvecklingen inom vägområdet inte i riktning mot det långsiktiga delmålet. Regeringen menar att utvecklingen inom vägtrafikområdet alltför sakta närmar sig etappmålet som inte bedöms kunna uppnås i nuvarande takt, även om trenden är positiv. För övriga trafikslag befinner sig utfallet så nära målen att etappmålen kan bedömas uppnås. För att effektivisera arbetet för vägtrafikens säkerhet har bl.a. en vägtrafikinspektion införts. Inom järnvägsområdet bedöms att trafiksäkerheten är god, men att det samtidigt finns utrymme för fortsatta förbättringar.

En god miljö

I förhållande till delmålet om en god miljö redovisas att koldioxidutsläppen från vägtrafiken ökade med 2 % under 2002, framför allt på grund av en ökning av transportarbetet och en utveckling mot allt tyngre bilar. Vägverkets åtgärder har dock bidragit till en minskning av koldioxidutsläppen från vägtrafiken. Miljökvalitetsnormerna för kväveoxider och partiklar överskreds på ett antal statliga vägar. Utsläppen av cancerframkallande ämnen har minskat. Bullersituationen är i stort sett oförändrad inom vägområdet. Inom järnvägsområdet minskade energianvändningen jämfört med föregående år. Antalet bullerutsatta bostadslägenheter ökade under året. Genom användande av impregnerade träsliprar tillfördes 747 ton kreosot, nästan dubbelt så mycket som föregående år. Inom sjöfartsområdet redovisar regeringen att differentierade farledsavgifter har resulterat i en reduktion med ca 50 000 ton svaveldioxid (12 %) och 27 000 ton kväveoxider (30 %). Inom luftfartsområdet redovisas att koldioxidutsläppen från Luftfartsverkets egen verksamhet minskade med 5 %. Flygtrafikens utsläpp av kväveoxider och kolväten minskade med 14 % respektive 43 %. Flygtrafikens koldioxidutsläpp och luftföroreningar utgör ett allvarligt och svårbemästrat problem.

Enligt regeringens bedömning innebär ökad vägtrafik att utvecklingen inte går i önskvärd riktning för koldioxidutsläppen. Även antalet människor utsatta för trafikbullerstörningar har ökat. När det gäller luftföroreningar går utvecklingen åt rätt håll – etappmålen har i några fall redan nåtts och kommer enligt regeringen troligtvis att nås i andra. När det gäller arbetet med att kretsloppsanpassa transportsystemet går utvecklingen åt rätt håll. Beträffande påverkan på natur- och kulturmiljön är läget enligt regeringen svårbedömt.

En positiv regional utveckling

I förhållande till delmålet om en positiv regional utveckling gör regeringen bedömningen att det är osäkert om utvecklingen går i riktning mot delmålet. Inom vägområdet bedöms att målet delvis har uppfyllts, men någon generell utjämning av regionala skillnader har inte uppnåtts. Även inom järnvägsområdet bedöms målet som delvis uppfyllt.

Ett jämställt transportsystem

I förhållande till delmålet om jämställdhet redovisas att representationen i styrelser och arbetsgrupper m.m. domineras av män. Kvinnors perspektiv är dåligt företrädda vid planering, beslut och förvaltning inom dagens transportsystem. Inom vägområdet har dock andelen kvinnliga chefer på Vägverket ökat väsentligt. Inom sjöfartsområdet är kvinnorna kraftigt underrepresenterade. Regeringen bedömer att det är osäkert om resultaten bidrar till utvecklingen mot delmålet. Det finns stora kunskapsbrister. Inom vägområdet bedömer regeringen att målet delvis har uppfyllts.

Motionsförslag

Moderata samlingspartiet redovisar i motion 2003/04:T530 av Elizabeth Nyström m.fl. sin syn på transportpolitiken och betonar vikten av att infrastrukturen utvecklas. En väl utbyggd och fungerande infrastruktur är enligt motionen en förutsättning för att vardagsliv och arbetsliv skall fungera, för att företag skall kunna växa och för att en god utveckling av vårt land och dess invånares välfärd skall kunna tryggas. De svenska vägarna anges vara i ett mycket dåligt skick på grund av nedskuret och uteblivet underhåll de senaste åren. Viktiga investeringar har uteblivit och skjutits på framtiden till skada för landets tillväxt. Vidare framhålls i motionen att alla analyser av transportsystemets framtida behov måste grundas på realistiska antaganden om utvecklingen. De undersökningar som finns tillgängliga talar sitt tydliga språk att det i allra högsta grad är på vägarna belastningen framöver kommer att öka. Mot denna bakgrund efterlyses en omfördelning av medel mellan väg- och järnvägsinvesteringar.

Motionärerna framhåller vidare att konkurrens är det effektivaste medlet för att uppnå fungerande kollektiva, samverkande trafiklösningar. Det är en tydlig trend att olika trafikslag, t.ex. bil, buss och järnväg, samverkar för att uppnå gemensamma mål. Det finns exempel på godssidan som visat att en

samverkan mellan lastbil, järnväg och båt är framgångsrika. De framtida transportköparna kommer därmed inte att bry sig om på vilket sätt produkten tar sig till kunden, utan mera intressera sig för att den tar sig fram i exakt rätt tid, och på billigast och miljömässigt bästa sätt. Detta ställer emellertid krav på att staten som ägare och planerare av infrastruktur agerar med såväl framförhållning som medvetenhet om vilka krav som ställs för att de olika transportslagen skall kunna samverka på bästa möjliga sätt. För att t.ex. sjöfarten skall kunna utnyttjas optimalt krävs knutpunkter, s.k. hubbar, som möjliggör en effektiv omlastning mellan de olika transportslagen. En övergripande och långsiktig studie över behoven på detta område bör genomföras.

Folkpartiet liberalerna understryker i motion 2003/04:T562 av Erling Bager m.fl. att trafikpolitiken skall ha som mål att bidra till följande tre utgångspunkter:

Ökad tillväxt

En trafikpolitik, som bygger på ökad konkurrens mellan såväl olika trafikföretag som mellan trafikslagen, som skapar goda förutsättningar för företagens behov av godstransporter och som ökar människors möjlighet att färdas till och från sitt arbete, ger goda förutsättningar för ökad tillväxt.

Förbättrad miljö

En trafikpolitik, där trafikslagen på lika villkor bär sina kostnader inklusive de miljömässiga, där människor i befolkningstäta regioner erbjuds en väl fungerande spårbunden kollektivtrafik, där flaskhalsar som skapar omfattande dagliga kö- och utsläppsproblem byggs bort, och där utvecklande av nya mer miljömässiga transportmedel uppmuntras, ger goda förutsättningar för en förbättrad miljö.

Ökad trafiksäkerhet

En trafikpolitik, som får fler människor i de befolkningstäta regionerna att välja en väl fungerande kollektivtrafik, där vägarna görs säkrare genom att tät mötande biltrafik separeras, där utvecklandet av säkrare fordon uppmuntras, och där trafikanterna visar mer hänsyn och respekt för såväl varandra som för de regler som gäller i trafiken, ger goda förutsättningar för en ökad trafiksäkerhet.

Centerpartiet utvecklar i motion 2003/04:T564 av Maud Olofsson m.fl. en vision om framtidens transportsystem som skall bidra till att skapa goda förutsättningar för utveckling i hela landet (yrkande 1). Transportsystemet skall medverka till tillväxt och företagande samtidigt som det inte får omöjliggöra kommande generationers möjlighet till att förverkliga sina livsprojekt. Trafikens negativa miljöpåverkan måste hanteras på ett grundläggande och omfattande sätt och en omställning måste ske till ett grönt transportsystem. I motionen framhålls vidare att Centerpartiet vill se ett väl utvecklat transportsystem med säkra, miljövänliga och tillgängliga transporter där det övergripande målet skall vara att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och

långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet.

Utskottets ställningstagande

Mål

Regeringen lämnar i årets budgetproposition inga förslag om nya eller ändrade mål för politikområdet. I några motioner har dock synpunkter förts fram om ändrade transportpolitiska utgångspunkter.

Utskottet vill mot den bakgrunden erinra om att det transportpolitiska målet och de delmål som fogats till detta härrör i huvudsak från 1998. Riksdagens beslut om dessa övergripande mål föregicks av omfattande utredningar och diskussioner. Målen konstruerades för att vara långsiktiga till sin natur och var menade att gälla som övergripande riktlinjer under en längre tidsperiod. Då målen fortfarande har hög relevans ser utskottet mot denna bakgrund ingen anledning att i detta sammanhang ta initiativ till några förändringar av dessa.

Inom det ramverk som utgörs av det övergripande målet och delmålen finns dock behov av ett fortsatt utvecklingsarbete, bl.a. genom att etappmål tas fram för alla delmål. Vidare vill utskottet understryka betydelsen av att arbetet med att ytterligare konkretisera innebörden av alla målen fortsätter. Enligt utskottets mening är det inte alltid möjligt eller ens önskvärt att uttrycka politiska mål i kvantitativa termer. Målen skall formuleras utifrån den politiska viljeinriktningen, inte utifrån vad som är enkelt mätbart. I de fall målen inte är kvantitativa är det dock nödvändigt att till dessa foga relevanta och allmänt accepterade resultatindikatorer. Det fortsatta utvecklingsarbetet bör bedrivas i syfte att underlätta uppföljningen av resultaten inom området samtidigt som det skall underlätta diskussioner om tillståndet och utvecklingen inom området.

Utskottet förutsätter att nu redovisade utgångspunkter beaktas inom ramen för det fortsatta transportpolitiska utvecklingsarbetet. Utskottet avstyrker mot denna bakgrund motionerna 2003/04:T530 (m), 2003/04:T562 (fp) och 2003/04:T564 (c) i nu behandlade delar.

Resultat

Regeringen har i sin samlade bedömning av måluppfyllelsen redovisat att utvecklingen mot de långsiktiga delmålen har fortsatt under år 2002 för två av delmålen (tillgänglighet och transportkvalitet), medan utvecklingen inte har gått i den riktningen för trafiksäkerhetsmålet. Utvecklingen har varit osäker för två av målen (jämförbarhet och regionalutveckling). För miljömålet pekar utvecklingen i olika riktningar för olika delar av målet.

När det gäller utvecklingen för politikområdet som helhet tyder enligt utskottets bedömning de redovisade resultaten för år 2002 på en fortsatt utveckling mot det transportpolitiska målet, dvs. att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Av regeringens resultatredovisning framgår dock att utvecklingen inte går i önskvärd riktning för trafiksäkerhetsmålet och att utvecklingen har varit osäker för både jämställdhetsmålet och det regionala målet. För miljömålet pekar utvecklingen i olika riktningar för olika delar av målet. Mot bakgrund av detta är enligt utskottets bedömning fortsatta och intensifierade insatser nödvändiga för att målen för transportpolitiken skall bli möjliga att uppnå.

Resultatredovisning

Vad gäller utformningen av resultatredovisningen kan utskottet konstatera att regeringens redovisning och bedömning av uppnådda resultat i förhållande till av riksdagen beslutade mål har vidareutvecklats i budgetpropositionen för 2004. Bland annat lämnas sammanfattande bedömningar av måluppfyllelsen i tabellform, vilket underlättar riksdagens behandling av resultatinformationen. Det är enligt utskottets bedömning även positivt att resultatredovisningen har blivit mer verksamhetsinriktad och mindre myndighetsorienterad.

Samtidigt är det önskvärt att utvecklingsarbetet när det gäller att redovisa och bedöma resultatet av gjorda insatser drivs vidare inom Regeringskansliet, gärna i en fortsatt dialog med utskottet eftersom regeringen och riksdagen har ett delat ansvar för att vidareutveckla styrningen inom området. I det följande redogörs för några områden som enligt utskottet bör uppmärksammas särskilt i detta sammanhang.

Tydlighet i resultatredovisningen

Budgetpropositionens avsnitt om resultatbedömning innehåller dels regeringens redovisning av verksamhetens resultat, dels regeringens analys och bedömning av de redovisade resultaten samt vilka slutsatser regeringen drar utifrån denna bedömning. Utskottet vill lyfta fram vikten av att tydligt skilja dessa båda delar av resultatbedömningen.

Det är viktigt att den första delen i resultatbedömningen – redovisningen av uppnådda resultat – ger objektiva fakta och statistik som kan tjäna som ett gemensamt underlag och en utgångspunkt för det politiska samtalet. Utifrån en sådan gemensam verklighetsbild kan utskottet sedan ta fram sin bedömning av de uppnådda resultaten av statens insatser. Det är härvid viktigt att regeringen tydligt redovisar vad resultatinformationen avser. Som exempel kan nämnas att det i budgetpropositionens resultatredovisning inte tydligt framgår att de minskade utsläpp från flyg som redovisas i regeringens samlade bedömning av måluppfyllelsen av transportpolitiken avser Luftfartsverkets egen verksamhet, medan flygtrafikens koldioxidutsläpp och luftföroreningar fortfarande utgör ett allvarligt och svårbemästrat problem. Ett annat

exempel på otydlig information är redovisningen av dödade och skadade inom järnvägsområdet.

I den andra delen av resultatbedömningen – analysen – är det viktigt att regeringen bl.a. lyfter fram förklaringsfaktorer till resultatutvecklingen. Som exempel kan nämnas om det finns något samband mellan fordonsutvecklingen och att antalet dödade i trafiken minskar samtidigt som antalet svårt skadade ökar kraftigt.

Behov av resultatindikatorer

Inom det transportpolitiska området har regeringen konkretiserat de av riksdagen beslutade målen genom s.k. etappmål. Utskottet konstaterar dock att uppgiften att bedöma huruvida utvecklingen i stort går mot det övergripande målet försvåras avsevärt av det faktum att vissa mål är mindre uppföljningsbara än andra. Mot denna bakgrund är det av största vikt att arbetet med utvecklingen av resultatindikatorer intensifieras i syftet att möjliggöra en meningsfull uppföljning av regeringens insatser.

Utskottet konstaterar även att olika mått på utvecklingen och tillståndet inom sektorn har fått stort genomslag i den politiska debatten, trots att de inte används i regeringens resultatuppföljning. Ett exempel på detta är storleken på det s.k. underhållsberget, dvs. eftersläpande underhåll av vägsystemet. Detta fenomen kan försvåra diskussionen om tillståndet och utvecklingen inom området, eftersom diskussionen i detta fall förs utifrån mått och begrepp som inte är gemensamma och för närvarande svåra att verifiera. Ett syfte med relevanta, accepterade och tydligt redovisade resultatindikatorer är att skapa en gemensam bild av tillståndet och utvecklingen inom området.

För delmålet om ett jämställt transportsystem pekar regeringen i årets budgetproposition på att det behövs bättre kunskap om innebörden av målets olika delar samt att mått och indikatorer bör tas fram på hur utvecklingen ser ut inom respektive trafikslag. Utskottet delar regeringens bedömning i denna fråga.

Utskottet vill i detta sammanhang även betona vikten av att regeringen redovisar för riksdagen utifrån vilka resultatindikatorer måluppfyllelsen fortsättningsvis kommer att bedömas. En sådan redovisning till riksdagen bör innehålla en diskussion där fördelar och nackdelar med olika indikatorer vägs och vilka konsekvenser olika indikatorer kan ha på de mer långsiktiga resultaten inom politikområdet. Ett exempel är om antalet dygnskilometer på det statliga vägnätet som varit avstängt för tung trafik på grund av tjällossning är ett bra mått på transportkvalitet.

Jämförelser över tid

För att ge bättre beslutsunderlag och underlätta riksdagens möjligheter till egna bedömningar av måluppfyllelse och resultatutveckling bör budgetpropositionen enligt utskottets bedömning kunna vidareutvecklas med avseende på att i större utsträckning innehålla resultatinformation som speglar resultatens

utveckling över flera år. Sådana uppgifter kan med fördel redovisas i tabellform.

Internationella jämförelser

Utskottet har tidigare pekat på behovet av att jämföra tjänster, priser och kvalitet mellan olika länder. Sådan jämförande information skulle enligt utskottets bedömning kunna byggas ut inom politikområdet Transportpolitik.

Anslag m.m.

Avsnittets innehåll

I detta avsnitt behandlar utskottet regeringens och motionärernas förslag till medelsanvisningar m.m. för budgetåret 2004 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer vad gäller politikområde Transportpolitik. De regeringsförslag som behandlas är fem punkter i budgetpropositionen, utgiftsområde 22 Kommunikationer (prop. 2003/04:1), där regeringen föreslår att riksdagen:

1. godkänner att regeringen för 2004 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret på högst 1 410 000 000 kr för genomförande av prioriterade vägprojekt,

2. godkänner att de återstående amorteringarna som skulle ha betalats 2004 och 2005 avseende de lånefinansierade vägprojekten väg E 18/20 delen Örebro–Arboga, väg E 4 delen Stora Åby–Väderstad, väg E 22 delen Söderåkra–Hossmo samt väg E 4 trafikplats Hallunda inte betalas under 2004 och 2005 utan senareläggs till 2005 och 2006,

4. godkänner att regeringen för 2004 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 11 900 000 000 kr för Banverket för investeringar i eldrifts- och teleanläggningar, telenätsutrustning, projekteringslager, rörelsekapital samt för vissa investeringar i Stockholmsområdet 1983, enligt avtal mellan staten och Stockholms läns landsting,

5. godkänner att regeringen för 2004 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 1 591 000 000 kr för genomförande av prioriterade järnvägsprojekt,

23. för budgetåret 2004 anvisar anslagen under utgiftsområde 22 Kommunikationer i enlighet med regeringens förslag i *bilaga 3*.

Vidare behandlar utskottet följande fem motioner med förslag till anslag inom politikområdet Transportpolitik:

- 2003/04:T510 av Sven Bergström m.fl. (c),
- 2003/04:T532 av Elizabeth Nyström m.fl. (m),
- 2003/04:T560 yrkande 18 av Johnny Gylling m.fl (kd),
- 2003/04:T562 yrkande 28 av Erling Bager m.fl. (fp),
- 2003/04:Fi240 yrkande 27 av Lars Leijonborg m.fl. (fp).

Verksamhetsområde Väg

Vägverket: Administration

Tusental kronor

Anslag 2003	Regeringens förslag	m	fp	kd	c
1 010 600	1 030 202	-60 000	-100 000	-30 000	-70 000

Anslaget 36:1 *Vägverket: Administration* används för finansiering av verkets kostnader för ledning, Vägtrafikinspektionen, ekonomiadministration, personaladministration, planering och uppföljning, internt expertstöd, intern utveckling samt viss utredningsverksamhet.

För nästa budgetår föreslår regeringen en anslagsnivå på 1 030 miljoner kronor. Regeringens förslag till medelsberäkning förutsätter att Vägverket fortsätter att reducera sina administrativa kostnader.

Samtliga partier som motionerat om alternativ anslagsfördelning inom utgiftsområde 22 anser att administrationsanslaget kan minskas ytterligare i förhållande till regeringens förslag. Längst går Folkpartiet som föreslår en besparing med 100 miljoner kronor. Centerpartiet vill minska anslaget med 70 miljoner kronor, Moderaterna med 60 miljoner kronor medan Kristdemokraterna redovisar det minst långtgående besparingsförslaget med 30 miljoner kronor.

Väghållning och statsbidrag

Miljoner kronor

Anslag 2003	Regeringens förslag	m	fp	kd	c
14 515	15 564	+2 000	+500	+850	+500

Av budgetpropositionen framgår att anslaget bekostar sektorsuppgifter, t.ex. insatser inom trafiksäkerhet och miljö, kollektivtrafik, handikappfrågor, forskning och utveckling samt bidrag till ideella organisationer. Vidare skall anslaget finansiera myndighetsutövning, statlig väghållning och bidrag till bl.a. kollektivtrafik, enskilda vägar, förbättring av miljö och trafiksäkerhet på kommunala vägar samt kompensation till kommunerna för lokal och regional busstrafik.

För innevarande budgetår har totalt anvisats 14 515 miljoner kronor. För nästa budgetår föreslås en ökning till 15 564 miljoner kronor. Som framgår av följande sammanställning beräknas merparten av medlen komma att fördelas på att vidmakthålla vägnätet genom drifts- och underhållsinsatser.

Miljoner kronor		
Ändamål	Anslag 2003	Förslag 2004
Sektorsuppgiften	514	524
Myndighetsutövningen	278	246
Investeringar i nationell plan	2 451	2 338
Investeringar i regionala planer	2 644	2 093
Bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion		1 417
Investeringar i fysiska trafiksäkerhetsåtgärder	428	437
Drift och underhåll	6 394	6 593
Räntor och återbetalning av lån för vägar	294	827
Drift och byggande av enskilda vägar	636	657
Storstadsöverenskommelsen	405	36
Bidrag i regionala planer	424	357
Till Regeringskansliets disposition	2	2
Till Rikspolisstyrelsens disposition	17	17
Till Lantmäteriverkets disposition	8	
Till Verket för innovationssystem	20	20
Summa	14 515	15 564

Regeringen anger att medelsberäkningen för 2004 är i enlighet med det beslut som riksdagen fattade med anledning av infrastrukturpropositionen (prop. 2001/02:20, bet. 2001/02:TU2, rskr. 2001/02:126) och 2003 års ekonomiska vårproposition (prop. 2002/03:100, bet. 2002/03:FiU21, rskr. 2002/03:235) om en besparing på 817 miljoner kronor. I infrastrukturpropositionen aviserade regeringen en nivåhöjning med ca 1 400 miljoner kronor för 2004 i den s.k. närtidssatsningen. På grund av rådande ekonomiska läge beslutades med anledning av 2003 års ekonomiska vårproposition att endast 480 miljoner kronor skall tillföras anslaget.

Enligt regeringen är det mycket angeläget att övriga investeringsinsatser inom gällande planer, eller som regering eller riksdag beslutat om på annat sätt, kan slutföras. För att möjliggöra sådana investeringsinsatser samt en ökad satsning för bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion föreslår regeringen att lån motsvarande 1 410 miljoner kronor tas upp i Riksgäldskontoret 2004.

För myndighetsutövning bedömer regeringen att anslagsposten bör justeras nedåt med anledning av överföring till annat anslag. Medel för fordons- och förarkontroller (37 miljoner kronor) överförs sålunda till polisorganisationens anslag inom utgiftsområde 4. För sektorsuppgiften bedömer regeringen att anslagsposten bör justeras nedåt med anledning av överföring till annan anslagspost som avser samverkansprogrammet för utveckling av mer miljöanpassade fordon (20 miljoner kronor).

För investeringar och förbättringsåtgärder på stamvägar är regeringens uppfattning att medel först och främst måste ställas till förfogande för riktade trafiksäkerhetsåtgärder och åtgärder med hög samhällsekonomisk lönsamhet. Inga byggstarter av större vägojekt är inplanerade 2004. Regeringen bedömer att anslagsnivån bör motsvara infrastrukturpropositionens nivå för att

fullfölja pågående vägutbyggnadsprojekt, riktade trafiksäkerhetsåtgärder och miljöåtgärder.

När det gäller väginvesteringar i regionala planer bedömer regeringen att anslaget bör uppgå till den nivå som anges i infrastrukturpropositionen. Den regionala planen möjliggör endast byggstart av något större objekt. Det är enligt propositionen angeläget att det regionala vägnätet är pålitligt, säkert och medger effektiva transporter. Satsningar på ökad bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion av det regionala vägnätet planeras utgöra en separat post för att synliggöra vikten av insatserna.

För ökad bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion bedömer regeringen att nivån bör vara fortsatt hög för att säkerställa och bevara vägnätet. Genom att skapa en separat post vill regeringen tydliggöra vikten av insatser inom området. Nivån är i paritet med vad som beslutades med anledning av infrastrukturpropositionen.

Drift och underhåll av vägar bidrar till en hög transportkvalitet och god tillgänglighet, och regeringens bedömning är att medel för detta ändamål bör ligga på den nivå som anges i infrastrukturpropositionen. För räntor och amorteringar bedömer regeringen, för att lindra effekterna av besparingen på 817 miljoner kronor, det nödvändigt att genomföra en förskjutning av amorteringsplanen avseende de lånefinansierade vägprojekten väg E 18/20 delen Örebro–Arboga, väg E 4 delen Stora Åby–Väderstad, väg E 22 delen Söderåkra–Hossmo samt väg E 4 trafikplats Hallunda. Förskjutningen från 2004–2005 till 2005–2006 innebär att motsvarande 666 miljoner kronor från räntor och amorteringar kan användas för att lindra effekterna av besparingen som först och främst skulle drabba investeringsanslagen.

För drift och byggande av enskilda vägar bedömer regeringen att föregående års ökning av posten är i paritet med den nivå som krävs för att säkerställa nuvarande bidragsprocent till det statsbidragsberättigade enskilda vägnätet.

För det särskilda statsbidraget till storstädernas trafiksystem bedömer regeringen att posten kan sänkas med 100 miljoner kronor jämfört med föregående år med hänvisning till att outnyttjade medel från 2003 kan nyttjas under 2004.

När det gäller bidrag i regionala planer bedömer regeringen att nivån kan sänkas med 140 miljoner kronor jämfört med föregående år med hänvisning till preliminära bedömningar av länsplanerna 2004–2015.

En ny anslagspost inrättas för Verket för innovationssystem (Vinnova). Medelstillelningen är i enlighet med det samverkansprogram som det beslutades om med anledning av budgetpropositionen för 2000 (prop. 1999/2000:1). Samverkansprogrammet avser utveckling av mer miljöanpassade fordon.

Samtliga partier som motionerat om alternativa anslagsberäkningar föreslår högre belopp till väghållningen än regeringen. Moderata samlingspartiet vill höja anslaget mest med 2 miljarder kronor. Därmed skapas enligt motionen ökade resurser till vägutbyggnad och åtgärder i syfte att minska antalet dö-

dade i trafiken samt ökade insatser till det enskilda vägnätet. Kristdemokraternas förslag innebär en höjning med 850 miljoner kronor. Av denna medelsökning beräknas 650 miljoner kronor för underhållsinsatser och 200 miljoner kronor för investeringar. Centerpartiet och Folkpartiet liberalerna vill båda höja anslaget med 500 miljoner kronor för att bl.a. det eftersläpande underhållet skall kunna börja tas igen.

Infrastrukturbolag: Räntekostnader

Tusental kronor

Anslag 2003	Regeringens förslag	m	fp	kd	c
–	–	–	–	–	+450 000

Centerpartiet förordar att ett nytt anslag införs för att genomföra önskvärda, samhällsekonomiskt riktiga och strategiskt viktiga investeringar i vägar och järnvägar byggd på en ny modell för alternativ finansiering. Ett särskilt infrastrukturbolag föreslås bildas med uppgift att finansiera sådana investeringar med normala avskrivningstider och annuitetsbetalning via statsbudgeten över en längre period. På detta sätt anges att offensiva och tillväxtfrämjande projekt skulle kunna sjösättas, en satsning som anses befogad och lämplig att använda under rådande finansiella omständigheter.

En utförsäljning av statlig egendom förutsätts ge en grund för projektet. Genom att utnyttja anslag 37:1 *IT-Infrastruktur: Regionala transportnät m.m.* täcks ränte- och amorteringskostnaderna. Enligt motionen förutsätts 30 års avskrivningstid och en kalkylränta motsvarande den 10-åriga statsobligationsräntan medan belastningen på utgiftsområdet bör ske efter annuitetsprincipen.

Verksamhetsområde Järnväg

Banverket: Administration

Tusental kronor

Anslag 2003	Regeringens förslag	m	fp	kd	c
754 161	773 146	–40 000	–75 000	–20 000	–35 000

Med anslaget 36:3 *Banverket: Administration* finansieras kostnader för ledning, ekonomiadministration, personaladministration, planering och uppföljning, viss utredningsverksamhet m.m. Medelsbehovet beräknas av regeringen till 773,1 miljoner kronor, vilket motsvarar i princip en oförändrad anslagsnivå.

Fyra partier anser att anslaget för administrationskostnader kan minskas. Föreslagna besparingar är från 75 miljoner kronor (fp), 40 miljoner kronor (m) 35 miljoner kronor (c) och 20 miljoner kronor (kd). Enligt Moderata samlingspartiet är en effektivisering och besparing möjlig genom att hela

Banverkets produktion upphandlas och att verkets konkurrensutsatta verksamhet bolagiseras.

Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter

Miljoner kronor

Anslag 2003	Regeringens förslag	m	fp	kd	c
6 979	8 484	–	–	–	–

Från anslaget 36:4 *Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter* finansieras investeringar i nationella och regionala stomjärnvägar samt drift och underhåll av det statliga järnvägsnätet. Härutöver finansieras bl.a. viss myndighetsutövning, nämligen Järnvägsinspektionen samt tidtabellsläggning och banupplåtelse, sektorsuppgifter samt bidrag till t.ex. Inlandsbanan, Øresundsbro Konsortiet och anläggningar i det kapillära bannätet.

För år 2004 föreslår regeringen att anslaget beräknas till 8 484 miljoner kronor med hänvisning till att uppgiften att bevara och säkerställa järnvägsanläggningarna är prioriterad. Nivån på drift och underhåll av järnvägsnätet har en direkt koppling till möjligheten att genomföra effektiva, tillförlitliga och säkra transporter på järnvägar. För 2004 föreslår regeringen mot denna bakgrund en något höjd nivå på anslagsposten till drift och underhåll jämfört med beräknat utfall för år 2003.

I infrastrukturpropositionen aviserade regeringen en nivåhöjning med ca 1 400 miljoner kronor för 2004 i den s.k. närtidssatsningen. På grund av rådande ekonomiska läge beslutades med anledning av 2003 års ekonomiska vårproposition att endast 1 115 miljoner kronor skall tillföras anslagsposten för investeringar i järnvägar 2004. Närtidssatsningen omfattar även en möjlighet för Banverket att ta upp lån i Riksgäldskontoret om 865, 1 713 respektive 1 591 miljoner kronor för finansiering av investeringar 2002–2004.

För 2004 beräknar regeringen nedanstående fördelning på anslagsposter.

Miljoner kronor

Ändamål	Anslag 2003	Förslag 2004
1 Myndighetsutövning	33	39
1.1 Järnvägsinspektionen	29	32
1.2 Fastställelse av tågplan och järnvägsplan	4	7
2 Bidrag till Inlandsbanan och Øresundsbro Konsortiet	324	347
3 Sektorsuppgifter	168	194
4 Banhållning	6 455	7 904
4.1 Investeringar i nationell plan	1 708	3 288
4.2 Investeringar i regionala planer	312	
4.3 Drift, underhåll och trafikledning	3 500	3 459
4.4 Räntor och återbetalning av lån	835	1 087
4.5 Riskavgift Øresundsbro Konsortiet	100	70
Summa	6 980	8 484

Järnvägsinspektionens verksamhet med anledning av föreslagna och beslutade nya EG-direktiv på järnvägsområdet anges komma att öka. För 2004 bör anslagsnivån för Järnvägsinspektionens verksamhet därmed höjas jämfört med 2003.

Anslagsposten 2 Bidrag till Inlandsbanan och Øresundsbro Konsortiet finansierar dels bidrag till drift och underhåll på Inlandsbanan, dels Banverkets kostnader för trafikavgifter enligt avtalet om Øresundsförbindelsen. Bidraget till Inlandsbanan för drift- och underhållsåtgärder bör ligga på oförändrad nivå, dvs. 73 miljoner kronor. För 2004 bör dessutom 4 miljoner kronor avsättas för reinvesteringssåtgärder. Kostnaden för trafikavgifter för Øresundsförbindelsen beräknas till 270 miljoner kronor.

Anslagsposten 3 Sektorsuppgifter beräknas till 194 miljoner kronor för 2004, vilket är i nivå med det som beräknades i infrastrukturpropositionen. Banverkets sektorsansvar har i enlighet med förslaget i infrastrukturpropositionen utökats till att omfatta även tunnelbane- och spårvägssystem.

Anslagsposten 4.1 Investeringar i nationell plan beräknas till 3 288 miljoner kronor. Den s.k. närtidssatsningen 2002–2004 skall fullföljas på den lägre nivå som beslutades genom 2003 års ekonomiska vårproposition. Regeringen anser att ca 1 % av anslagsposten även under 2004 får användas till bidrag till investeringar i anslutning till det kapillära bannätet i samverkan med externa intressenter. Banverket får också finansiera bidrag till kollektivtrafikanläggningar från posten.

Anslagsposten 4.3 Drift, underhåll och trafikledning beräknas till 3 459 miljoner kronor. En fortsatt satsning på drift, underhåll och reinvesteringar är nödvändig för att kunna upprätthålla en god standard på järnvägsnätet och för att kunna minska problemen med tågtrafikens bristande punktlighet.

Från EG-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk

Tusental kronor					
Anslag 2003	Regeringens förslag	m	fp	kd	c
200 000	200 000	–	–	–	–

Med EU-medlemskapet följer möjligheter att ansöka om finansiellt stöd inom området för Transeuropeiska nätverk – Transporter (TEN-T). Erhållna bidrag bruttoredo visas på statsbudgeten. Detta innebär att bidragsinkomsterna redovisas på statsbudgetens inkomstsida medan beviljade bidrag avräknas från statsbudgetens utgiftssida. Regeringen föreslår att anslaget för år 2004 tas upp med 200 miljoner kronor, dvs. samma medelsanvisning som för innevarande år.

Utskottets ställningstagande till anslag m.m. inom verksamhetsområdena Väg och Järnväg

Utskottet bedömer att regeringens förslag till anslag inom verksamhetsområdena Väg och Järnväg totalt sett ligger på en rimlig nivå. Tillsammans med övriga finansiella dispositioner skapar den föreslagna resurstilldelningen förutsättningar för ökad underhålls- och investeringsverksamhet under nästa år. Utskottet har heller ingen erinran mot den fördelning av resurser på väg- respektive järnvägssektorn som regeringens förslag innebär.

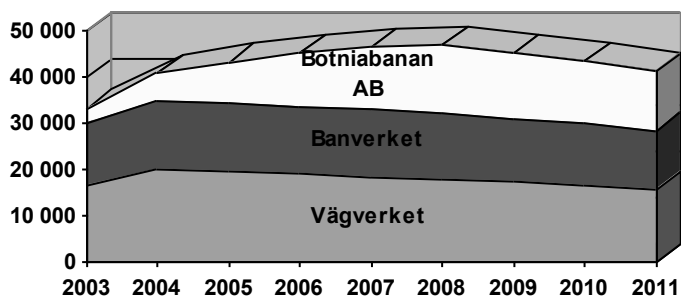
Vad gäller vägghållningsanslaget instämmer utskottet i regeringens bedömning att säkerställande och bevarande av vägnätet är en angelägen uppgift. Drift och underhåll av vägar bidrar till en hög transportkvalitet och god tillgänglighet. Av särskild vikt är att satsningen på drift och underhåll samt på tjälsäkring, ökad bärighet och rekonstruktion i det regionala vägnätet fortsätter. Utskottet vill betona vikten av att den särskilda satsningen på tjälsäkring, bärighet och rekonstruktion huvudsakligen går till de regioner som har störst problem med tjälskador. Dessutom noterar utskottet med tillfredsställelse att medelsberäkningen ger möjlighet att för nästa år fortsätta trafiksäkerhetsarbetet med hög ambition t.ex. vad gäller att fler vägar blir mötesfria genom att de förses med mitträcken.

När det gäller Centerpartiets förslag om att inrätta ett nytt anslag för räntekostnader för att genomföra investeringar i vägar och järnvägar vill utskottet erinra om att flera stora infrastrukturprojekt redan enligt tidigare riksdagsbeslut finansieras med lån. Som framgår av nedanstående diagram förväntas den samlade låneskulden för Vägverket, Banverket och Botniabanan AB under de närmaste åren öka till närmare 50 miljarder kronor. Det årliga anslagsbehovet för räntor och återbetalning av lån kommer därmed också att växa från ca 2 miljarder kronor år 2003 till drygt 4 miljarder kronor för år 2011. Av den redovisning som Riksgäldskontoret lämnat inför utskottet framgår vidare att risker finns med vissa av de lån och garantier som tagits upp inom utgiftsområdet i syfte att genomföra projekt med s.k. alternativ finansiering. Den enskilt största risken i hela Riksgäldskontorets portfölj är Öresundsbron/SVEDAB. Villkorslånet till Arlandabanan och lånen till ”SJ-sfären” är

vidare exempel på åtaganden där en inte obetydlig risk bedöms finnas för att framtida förluster kan uppstå.

Samtidigt konstaterar utskottet att det för samhället finns viktiga åtgärder på infrastrukturområdet som för närvarande inte kan rymmas inom ramen för taket för utgiftsområdet. Enligt utskottets mening är det mot denna bakgrund betydelsefullt att – som också framhålls i årets regeringsförklaring – nya former för alternativ finansiering prövas i syfte att länka ihop Sverige. I avvaktan på att en sådan prövning kommer till stånd är utskottet inte nu berett att förorda att ett nytt anslag inrättas för täckning av räntekostnader för alternativ finansiering av vägar och järnvägar.

Beräknad utveckling av låneskuld för Vägverket, Banverket och Botniabanan AB (miljoner kronor)



Av det anförda följer att utskottet inte kan biträda motionärernas förslag till väghållningsanslag för nästa budgetår. Utskottet är heller inte berett att tillstyrka motionärernas krav på ytterligare administrativa besparingar inom Vägverket och Banverket. Sammanfattningsvis tillstyrker utskottet regeringens samtliga förslag till anslagsberäkningar. Utskottet har heller ingen erinran mot regeringens förslag till finansiella förutsättningar inom verksamhetsområdena Väg och Järnväg vad gäller upptagande av lån och uppskjuten amortering. Därav följer att motionerna i motsvarande delar avstyrks.

Verksamhetsområde Sjöfart

Ersättning för fritidsbåtsändamål m.m.

Tusental kronor

Anslag 2003	Regeringens förslag	m	fp	kd	c
71 000	71 000	-30 000	-	-	-

Anslaget 36:7 *Ersättning för fritidsbåtsändamål m.m.* finansierar sådana tjänster inom Sjöfartsverkets ansvarsområde, bl.a. för fritidsbåtssektorn, som

inte täcks genom inkomster från handelsjöfarten. Det gäller t.ex. Sjöfartsverkets kostnader för informationsinsatser inom sjösäkerhetsområdet, vissa kostnader för sjöräddning, farledsverksamhet och bemanning av fyrar. Anslaget får också användas till utredningar med anknytning till fritidsbåtsverksamheten.

Enligt regeringens uppfattning är det angeläget att den infrastruktur som utnyttjas av skärgårdsbor och fritidsbåtsägare håller en god standard. Därför har anslaget i ett första steg fr.o.m. budgetåret 2000 räknats upp med 17 miljoner, och år 2001 gjordes en andra justering med 10 miljoner kronor. Regeringen konstaterar att anslaget inte täcker de kostnader som Sjöfartsverket har för verksamheten men anser att det inte finns någon utrymme för en ytterligare uppräknings och förordar därför ett oförändrat anslag på 71 miljoner kronor.

I den moderata motionen yrkas att anslaget skall minskas med 30 miljoner kronor jämfört med regeringens förslag. Anslaget är, menar motionärerna, egentligen en restpost i Sjöfartsverkets verksamhet och har bara i ringa mån koppling till fritidsbåtar. Vidare hävdas att Sjöfartsverkets kostnader generellt bör kunna minskas genom fortsatt rationalisering och en förändrad organisation, inte minst inom sjöräddningsverksamheten.

Ersättning till viss kanaltrafik m.m.

Tusental kronor

Anslag 2003	Regeringens förslag	m	fp	kd	c
62 660	62 660	-	-	-	-

Ändamålet med anslaget 36:8 *Ersättning till viss kanaltrafik m.m.* är att dels täcka underskott i driften av Trollhätte och Säffle kanaler, dels finansiera ersättning till Vänerens Seglationsstyrelse för utmärkning av fritidsbåtsleder m.m. Regeringen föreslår att anslaget för år 2004 beräknas till oförändrat belopp, dvs. 62,7 miljoner kronor.

Sjöfartsregistret

Tusental kronor

Anslag 2003	Regeringens förslag	m	fp	kd	c
4 369	4 524	-	-	-	-

För driften av sjöfartsregistret beräknar regeringen medelsbehovet för år 2004 till 4,5 miljoner kronor.

Rederinämnden: Administration

Tusental kronor

Anslag 2003	Regeringens förslag	m	fp	kd	c
3 047	2 599	-2 599	-	-	-

För Rederinämndens kostnader för administration, arvoden m.m. beräknar regeringen en sänkning av anslaget för nästa budgetår till 2,6 miljoner kronor.

I sin motion föreslår Moderata samlingspartiet att statligt företagsstöd till svenska rederier inte skall lämnas. Nämnden är följaktligen överflödig och något anslag bör därför inte utgå.

Utskottets ställningstagande till förslagen om anslag inom verksamhetsområde Sjöfart

Utskottet anser att det nuvarande rederistödet fyller en viktig funktion för att trygga och utveckla en svensk sjöfartsnäring. Det moderata förslaget om avskaffande av Rederinämndens anslag kan därför inte biträdas. Med hänvisning härtill avstyrks Moderata samlingspartiets förslag om slopad medelsanvisning till Rederinämnden. Utskottet är heller inte berett att tillstyrka Moderaternas förslag om en minskning av ersättningen till fritidsbåtssektorn. Sammanfattningsvis tillstyrker utskottet regeringens samtliga förslag till anslagsberäkningar inom verksamhetsområde Sjöfart och avstyrker därmed motionen i motsvarande delar.

Verksamhetsområde Luftfart

Driftbidrag till kommunala flygplatser

Tusental kronor

Anslag 2003	Regeringens förslag	m	fp	kd	c
94 900	81 100	–	+5 000	–	–

Inom verksamhetsområdet finns ett anslag, 36:11 *Driftbidrag till kommunala flygplatser*. Anslaget infördes budgetåret 1999. Ursprungligen uppgick det totala flygplatsbidraget till 115 miljoner kronor, varav 105 miljoner finansierades från anslaget medan 10 miljoner kronor betalades av Luftfartsverket. I beslutet om bidraget förutskickades att stödet skulle trappas ned i takt med en antagen produktivitetsökning om 2 % per år. Bidragsnivån har för innevarande budgetår beräknats till totalt 109 miljoner kronor, varav nära 100 miljoner kronor täcks av anslag medan Luftfartsverket svarar för återstoden.

Regeringen bedömer att den modell som använts i fem år i stort har fungerat enligt de ambitioner som slagits fast av riksdagen i det transportpolitiska beslutet 1998. Stödet spelar en viktig roll för att landet skall få en tillfredsställande transportförsörjning, och särskilt gäller detta för de regioner där det saknas konkurrenskraftiga alternativa transportsätt. Som en del i en generell översyn av hur transportpolitiskt motiverade insatser genomförs har regeringen för avsikt att i ett större sammanhang se över stödet till flygplatserna. I denna översyn kommer såväl nuvarande stöd till luftfartssektorn som statens stöd till andra trafikslag att behandlas med syftet att åstadkomma långsiktigt hållbara förutsättningar för statligt stöd till transportsystemet. Vid denna översyn bör ett nytt stödsystem övervägas, men innan ett sådant arbete har

genomförts bör nuvarande driftbidragssystem och deras finansiella ramar ligga fast enligt tidigare. Mot denna bakgrund beräknas anslaget till 81 miljoner kronor.

Folkpartiet framhåller att de regionala flygplatserna spelar en stor roll för många mindre orter och därför måste tillförsäkras ett visst statligt stöd för att kunna överleva. Motionärerna förordar därför en ökning av anslaget med 5 miljoner kronor.

Utskottets ställningstagande till förslagen om anslag inom verksamhetsområde Luftfart

Utskottet har ingen erinran mot den redovisade anslagsberäkningen och avstyrker följaktligen motionen i motsvarande del.

Verksamhetsområde Interregional kollektiv persontrafik

Rikstrafiken: Administration

Tusental kronor

Anslag 2003	Regeringens förslag	m	fp	kd	c
11 319	19 435	–	–	–1 000	–

Med anslaget 36:12 *Rikstrafiken: Administration* finansieras kostnader för myndighetens ledning, ekonomiadministration, personaladministration och andra interna kostnader. För budgetåret 2004 anges att viss utredningsverksamhet m.m. som tidigare finansierats från anslaget *Rikstrafiken: Trafikupphandling* fortsättningsvis finansieras över anslaget. Vidare anges att medel från anslaget har överförts till anslaget *Rederinämden: Administration*. Med hänvisning till dessa omföringar beräknas anslaget till 19,4 miljoner kronor.

I Kristdemokraternas motion föreslås en besparing om 1 miljon kronor på anslaget.

Rikstrafiken: Trafikupphandling

Tusental kronor

Anslag 2003	Regeringens förslag	m	fp	kd	c
790 000	793 000	–100 000	–	–	+100 000

Anslaget 36:13 *Trafikupphandling* finansierar statens upphandling av transportpolitiskt motiverad interregional kollektiv persontrafik samt andra kostnader som går att hänföra till Rikstrafikens uppgifter. Anslaget har även fått användas för utredningar med anknytning till kollektiv persontrafik. Statens kostnader har för år 2002 fördelats på följande sätt mellan de olika trafikslagen:

Transportmedel	Miljoner kronor
Tågtrafik	353
Busstrafik	89
Färjetrafik	196
Flygtrafik	21

Regeringen föreslår för nästa budgetår att viss utredningsverksamhet m.m. som tidigare finansierats över anslaget fortsättningsvis skall belasta anslaget *Rikstrafiken: Administration*. Vidare anges att ett särskilt stöd om 10 miljoner kronor bör utgå för glesbygdstrafiken i de fyra nordligaste länen i avvaktan på att Kollektivtrafikkommitténs betänkande behandlats. Mot denna bakgrund beräknas för nästa budgetår en anslagsanvisning på 793 miljoner kronor.

Moderata samlingspartiet anser att upphandlingsanslaget bör minskas med 100 miljoner kronor, jämfört med regeringens förslag. En effektivisering av upphandlingsorganisationen och ett ökat samarbete med trafikhuvudmännen torde möjliggöra en rimlig trafikstandard till lägre kostnad, menar motionärerna. Andra trafiklösningar än tågtrafik bör också kunna prövas.

Enligt Centerpartiet har staten ett ansvar för en väl fungerande infrastruktur i alla delar av landet. Detta ansvar gäller även att en rimlig kollektivtrafik skall kunna upprätthållas i glesbygder och då inte bara interregional trafik utan även trafik inom länen. De ekonomiskt ansträngda kommunerna och landstingen har inga möjligheter att satsa de nödvändiga resurser som krävs när staten minskar sina statsbidrag och kraftigt höjer diesel- och fordonsskatterna. Centerpartiet förordar mot denna bakgrund att ett nytt anslag inrättas avsett för upphandling av kollektivtrafik i glesbygd. För nästa budgetår föreslås att 100 miljoner kronor anvisas under anslaget.

Utskottets ställningstagande till förslagen om anslag inom verksamhetsområde Interregional kollektiv persontrafik

Utskottet konstaterar att en väl fungerande kollektivtrafik kan ses som en del av den grundläggande samhällsservicen och att trafiken därmed har stor betydelse för uppfyllandet av de transportpolitiska målen. Den bidrar till ökad välfärd, regional utveckling och jämlikhet genom att ge människor möjlighet att nå arbetsplatser, skolor och olika typer av service. En ökad andel kollektivt resande är därför en viktig komponent i arbetet med att utforma ett långsiktigt hållbart transportsystem. Mot bl.a. denna bakgrund har en statlig utredning tidigare i höst identifierat, analyserat och beskrivit kollektivtrafikens problem och möjligheter, formulerat mål och visioner samt föreslagit förändringar av organisation, regelverk o.d. av betydelse för kollektivtrafikens utveckling och ett ökat kollektivt resande. I avvaktan på att utredningens förslag bereds välkomnar för sin del utskottet den av regeringen föreslagna medelsberäkningen för såväl Rikstrafikens administration som trafikupphandling och avstyrker följaktligen samtliga motionsförslag.

Verksamhetsområde Forskning och analys*Viss internationell verksamhet*

Tusental kronor

Anslag 2003	Regeringens förslag	m	fp	kd	c
7 500	2 500	–	–	–	–

För Regeringskansliets kostnader för bl.a. medlemsavgifter och resor i samband med Sveriges deltagande i vissa internationella organisationer har inrättats ett särskilt anslag, 36:14 *Viss internationell verksamhet*. Regeringen beräknar medelsbehovet till 2,5 miljoner kronor, vilket innebär en neddragning med nära två tredjedelar för nästa budgetår.

Statens väg- och transportforskningsinstitut

Tusental kronor

Anslag 2003	Regeringens förslag	mp	fp	kd	c
33 245	34 276	–	–	–1 000	–

Verksamheten vid Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) finansieras huvudsakligen genom avgifter. Institutets totala omslutning uppgår för närvarande till nära 160 miljoner kronor. För myndighetens kostnader för kompetensutveckling, lokaler, särskild utrustning, administration m.m. utgår statliga medel som anvisas över anslaget 36:15 *Statens väg- och transportforskningsinstitut*. Regeringen föreslår för år 2004 en medelsanvisning på 34,3 miljoner kronor till VTI. Vidare förordas att anslagets användningsområdet utökas så att anslaget också kan användas till forskning och medfinansiering av VTI:s deltagande i EU-projekt.

Kristdemokraterna föreslår i sin motion en besparing på 1 miljon kronor, jämfört med regeringens förslag.

Statens institut för kommunikationsanalys

Tusental kronor

Anslag 2003	Regeringens förslag	m	fp	kd	c
48 742	52 727	–	–	–2 000	–

Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA) är huvudansvarig myndighet för transportstatistik. Regeringen föreslår en ökning av anslaget till SIKA med knappt 4 miljoner kronor till följd bl.a. av pris- och löneomräkning och ökade kostnader för statistikproduktion med hänsyn till EU-krav.

Enligt Kristdemokraterna bör anslaget i jämförelse med regeringens förslag minskas med 2 miljoner kronor.

Utskottets ställningstagande till förslag till anslag inom verksamhetsområdet Forskning och analys

Utskottet motsätter sig Kristdemokraternas besparingsförslag vad gäller såväl VTI som SIKÅ. Enligt utskottets mening bör riksdagen beräkna anslagen inom verksamhetsområdet i enlighet med regeringens förslag. Följaktligen avstyrks Kristdemokraternas motion i motsvarande delar.

Vägar

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen föreslås godkänna regeringens förslag om ekonomiska förpliktelser avseende väghållning och statsbidrag.

Beträffande motionsförslag om vägvisning välkomnar utskottet det initiativ som Vägverket har vidtagit för att åstadkomma en enhetlig tillämpning i hela landet av regelverket. Vidare framhåller utskottet de enskilda vägarnas betydelse i det svenska vägnätet.

Med anledning av en motion om de problem som uppkommer genom att överlastavgift inte kan tas ut när man kör med ett för tungt fordon på enskild väg, utgår utskottet från att regeringen bereder frågan skyndsamt och återkommer till riksdagen med ett förslag som tillgodoser syftet i motionen.

Samtliga motionsyrkanden avstyrks. *Jämför reservation 4 (m, fp, kd och c)*

Avsnittets innehåll

I detta avsnitt behandlar utskottet ett förslag i proposition 2003/04:1 utgiftsområde 22 kommunikationer inom verksamhetsområde Vägar. Regeringen föreslår att riksdagen

3. bemyndigar regeringen att under 2004 för ramanslaget 36:2 Vaghållning och statsbidrag ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför utgifter på högst 37 600 000 000 kr efter 2004.

Vidare behandlar utskottet förslag i följande 41 motioner:

Miljöfrågor avseende vägtrafik

- 2002/03:T497 av Hans Stenberg och Susanne Eberstein (s)
- 2003/04:T259 av Lennart Fremling (fp)
- 2003/04:T266 av Rigmor Stenmark (c)
- 2003/04:T281 yrkande 1 av Tuve Skånberg (kd)
- 2003/04:T309 av Tuve Skånberg (kd)
- 2003/04:T317 av Jörgen Johansson (c)
- 2003/04:T475 av Christer Winbäck (fp)
- 2003/04:T484 av Maria Larsson (kd)
- 2003/04:T490 av Ingegerd Saarinen m.fl. (mp)
- 2003/04:T563 yrkande 4 av Lars Gustafsson m.fl. (kd)
- 2003/04:T564 yrkande 24 av Maud Olofsson m.fl. (c)

Vägvisning

- 2002/03:T237 av Anders G Högmark och Elizabeth Nyström (m)
- 2002/03:T267 av Birgitta Carlsson och Lena Ek (c)
- 2002/03:T445 av Roger Karlsson (c)
- 2003/04:T218 av Lars-Ivar Ericson (c)
- 2003/04:T220 av Viviann Gerdin och Kenneth Johansson (c)
- 2003/04:T505 av Ann-Kristine Johansson m.fl. (s)

Enskilda vägar

- 2002/03:T206 yrkande 3 av Nils Fredrik Aurelius (m)
- 2003/04:T221 av Sten Tolgfors (m)
- 2003/04:T225 yrkande 3 av Nils Fredrik Aurelius (m)
- 2003/04:T252 av Tobias Krantz (fp)
- 2003/04:T300 av Gunilla Tjernberg (kd)
- 2003/04:T316 av Jörgen Johansson (c)
- 2003/04:T416 av Viviann Gerdin och Håkan Larsson (c)
- 2003/04:T427 av Eva Flyborg (fp)
- 2003/04:T482 yrkandena 2 och 3 av Agne Hansson (c)
- 2003/04:T501 av Berit Högman (s)
- 2003/04:T523 av Göran Norlander och Agneta Lundberg (s)
- 2003/04:T524 av Agneta Lundberg och Susanne Eberstein (s)
- 2003/04:T530 yrkande 3 av Elizabeth Nyström m.fl. (m)
- 2003/04:T560 yrkande 6 av Johnny Gylling m.fl. (kd)
- 2003/04:T562 yrkande 12 av Erling Bager m.fl. (fp)
- 2003/04:T564 yrkandena 16 och 17 av Maud Olofsson m.fl. (c)
- 2003/04:MJ406 yrkande 3 av Birgitta Carlsson (c)
- 2003/04:N344 yrkande 6 av Catharina Elmsäter-Svärd m.fl. (m)

Överlastavgift

- 2003/04:T408 av Claes Västerteg och Jan Andersson (c)

Öresundsförbindelsen

- 2003/04:T233 av Tobias Billström och Carl-Axel Roslund (m)
- 2003/04:T275 av Cristina Husmark Pehrsson (m)
- 2003/04:T447 av Ulf Nilsson m.fl. (fp)
- 2003/04:T449 av Ulf Nilsson m.fl. (fp)
- 2003/04:T512 av Lars Lindblad (m)

Ekonomiska förpliktelser avseende väghållning och statsbidrag

Regeringens förslag

Vägverket ingår ofta långsiktiga avtal med externa parter om ekonomiska förpliktelser för flera år framåt i tiden. Det gäller såväl avtal om investeringar som om drift och underhåll av vägnätet. Drift- och underhållsverksamheten har till följd av statsmakternas önskemål om konkurrensutsättning kommit att bli reglerad i fleråriga entreprenörsavtal. Vägverket har vidare regeringens uppdrag att lämna bidrag till olika ändamål. Likaså sluter Vägverket fleråriga avtal om forskning och utveckling (FoU-avtal). I propositionen föreslås att regeringen ges bemyndigande att ingå sådana ekonomiska förpliktelser. Detta bemyndigande bör avse all upphandlad verksamhet och bidrag där fleråriga avtal sluts, som inte faller under 13 § lagen (1996:1059) om statsbudgeten, oavsett om avtalen avser Vägverkets interna resultatenheter eller externa leverantörer. Regeringen föreslår samtidigt att bemyndigandet avser det totala belopp som regeringen tillåts ha bundit upp i avtal vid budgetårets utgång. Det anges att beräkningarna dock inte omfattar framtida räntekostnader på upptagna lån.

Regeringen föreslår att riksdagen bemyndigar regeringen att under 2004 för ramanslaget 36:2 *Väghållning och statsbidrag* ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför utgifter på högst 37,6 miljarder kronor efter år 2004.

Utskottets ställningstagande

Utskottet tillstyrker regeringens förslag.

Tomgångskörning

Bakgrund

Enligt förordningen (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd får kommunerna, om det behövs för att hindra att olägenheter för människors hälsa, meddela föreskrifter om tomgångskörning med motordrivna fordon. Övervakningen av ett tomgångskörningsförbud åvilar polismyndigheten. Överträdelse av förbud mot tomgångskörning beivras i dag genom allmänt åtal.

Med stöd av trafikförordningen (1998:1276) beslutar en kommun om vad den anser skall utgöra tättbebyggt område. Ett sådant område utmärks med vägmärket för tättbebyggt område. Inom tättbebyggt område gäller, om inget annat anges, en högsta tillåtna hastighet av 50 km/tim. Denna hastighetsbe-

gränsning utmärks normalt inte i områden där märket tätbebyggt område är uppsatt.

Tomgångsförbud har införts i flertalet kommuner. Det gäller oftast i område med detaljplan (i regel detsamma som tätort). Tidsbegränsningen har i många fall angetts till 1 minut, men den varierar mellan 0 och 5 minuter. I vissa kommuner gäller tomgångsförbudet även i glesbygd.

Svenska Kommunförbundets skrivelse

I en skrivelse till Näringsdepartementet år 2000 har Svenska Kommunförbundet begärt att bestämmelser om generellt tomgångskörningsförbud skall knytas till vägmärket tätbebyggt område. Syftet är bl.a. att uppnå en stärkt nationell samordning. De kommuner som av olika skäl inte önskar ha det generella förbudet mot tomgångskörning inom tätbebyggda områden kan genom tilläggstavla till tätortsmärket reglera den lokala avvikelserna från den generella innebörden, sägs det i skrivelsen.

Även krav på utvidgad möjlighet till övervakning framförs. Innebörden är att – utöver polisen – även kommunernas parkeringsvakter skall kunna be- myndigas att övervaka efterlevnaden av reglerna för tomgångskörning. Kommunförbundet föreslår en lagändring så att denna typ av överträdelse påföljdmässigt jämföras med felparkeringsavgifter.

Tidigare behandling i riksdagen

Våren 2003 behandlades frågan om tomgångskörning senast i riksdagen (bet. 2002/03:TU5). Utskottet konstaterade att tomgångskörning främst är ett lokalt problem. Det kunde därför anföras för att det även fortsättningsvis borde ankomma på varje kommun att utifrån sina egna förutsättningar sätta gränser för hur länge motorfordon får köras på tomgång. Utskottet sade sig samtidigt ha förståelse för motionärens syn på behovet av en harmonisering för att lättare sprida information om gällande regler och därmed uppnå en ökad acceptans och regelefterlevnad. Utskottet såg därför positivt på utvecklingen mot alltmer likartade regler i landets kommuner under senare år. Utskottet avstyrkte motionen och riksdagen anslöt sig till utskottets förslag.

Motionsförslag

I motion 2003/04:T259 av Lennart Fremling (fp) framhålls att ett nationellt förbud mot tomgångskörning bör införas. Vidare föreslås ökade möjligheter att beivra överträdelser av tomgångsförbudet. Motionären anser det uppenbart att miljöskälen för att ha ett tomgångsförbud fortfarande överväger. Det är vidare praktiskt för bilförare att tomgångsbesluten görs generella över hela landet, så att föraren inte skall behöva hålla sig informerad om besluten i den aktuella kommunen. Han hävdar också att förbuden ibland efterlevs dåligt på grund av att det är svårt att beivra då en bil står på tomgång utan förare i bilen. Reglerna bör ändras så att överträdelser i praktiken lättare kan beivras.

Införande av ägaransvar på liknade sätt som vid felparkering kan vara ett sätt att lösa problemet. Dessutom borde kommunala trafikvakter få möjlighet att medverka till att beivra överträdelser.

Utskottets ställningstagande

Utskottet instämmer med motionären om att tomgångskörning ger onödiga utsläpp som kan orsaka störning och hälsobesvär för många personer. Samtidigt konstaterar utskottet att olägenheter från tomgångskörning främst är en lokal fråga som därför lämpligen också bör hanteras på lokal nivå. Enligt utskottets mening bör kommunerna ha bättre förutsättningar än ett nationellt parlament att bedöma frågor om och hur en reglering av tomgångsförbud med hänsyn till bl.a. lokala geografiska och tidsmässiga förhållanden bör utformas. Utskottet avstyrker därför motion 2003/04:T259 yrkande 1 om att frånta kommunerna inflytandet på området och införa ett nationellt förbud mot tomgångskörning.

Däremot har utskottet en positiv syn på motionärens uppfattning om att kommunerna bör ges effektiva förutsättningar att beivra överträdelser av tomgångsförbud. Ännu viktigare anser utskottet att det är att det skapas en ökad kunskap och acceptans i samhället om tomgångsförbudets betydelse. Enligt vad utskottet erfarit bereds skrivelsen från Svenska Kommunförbundet om vissa frågor om tomgångsförbudet alltjämt inom Näringsdepartementet; principfrågan gäller bl.a. om även hälso- och miljöskydd – vid sidan av trafik-säkerhet och tillgänglighet – skall kunna utgöra bedömningsgrund när det gäller vägvisning. Utskottet förutsätter att beredningsarbetet inte går på tomgång utan sker med nödvändig omsorg och utan onödig tidsutdräkt. Enligt utskottets mening avstyrks mot denna bakgrund motion 2003/04:T259 yrkande 2.

Miljövänlig bilkörning

Bakgrund

Vägverket har det övergripande ansvaret för vägtransportsystemets miljöpåverkan. På sin hemsida har verket information om hur trafikanterna skall minska sin miljöpåverkan och lära sig tänka miljömässigt. En rad olika slags information och råd lämnas. Det handlar t.ex. om att redan från början tänka miljömässigt, att välja rätt bil med snål motor, välja rätt däck och låta bilen få service regelbundet.

Bland råden finns också en utförlig instruktion om hur man tillägnar sig ett s.k. sparsamt körsätt. Denna teknik är baserad på det faktum att det vid låga varvtal (cirka 1 500 varv/minut) och en jämn hastighet går åt minst bränsle, motorn fungerar bäst och avgasutsläpp hos katalysatorförsedda bilar blir lägst. Hur mycket bränsle som sparas beror på vilket körsätt man normalt använder.

Det som benämns Ecodriving är ett varumärkesskyddat utbildningspaket, som också det går ut på att lära sig köra bränslesnålt och ekonomiskt i övrigt. Det tillhandahålls på olika sätt, bl.a. till utbildningssektorn såsom gymnasieskolor och trafikskolor. Genomsnittsbesparingen beräknas till 13 % på cirka 30 000 utbildade.

Grön trafikskola är ett samarbetsprojekt mellan föreningen Gröna bilister, Sveriges trafikskolors riksförbund (STR) och Ecodriving International. Syftet med Gröna trafikskolor är att minska trafikskolornas miljöpåverkan och att integrera miljöaspekter och sparsam körning i körkursundervisningen.

Vägverkets föreskrifter om kursplaner, behörighet B är under revidering. Ett nytt sätt att se på utbildningen övervägs. Det innebär att man inte bara inhämtar kunskap och färdigheter av teknisk karaktär, utan inriktningen gäller även förarens attityder och körstil i ett vidare perspektiv. Det handlar om att ge förare såväl kunskap som motivation att köra så miljöanpassat och bränslesnålt som möjligt. En del av kursplanen avser momentet körning i olika trafikmiljöer, där det handlar om att utveckla elevens förmåga att köra bil på ett säkert och miljövänligt sätt. Målet är nått när eleven använder en körteknik som medför låg bränsleförbrukning. Kursplanen har varit föremål för beredning. Den har återförvisats till Vägverket för en konsekvensanalys, bl.a. med avseende på kostnadseffekter för dem som skall gå utbildningen.

Motionsförslag

Ökade informationsinsatser för att stimulera till mer miljövänlig bilkörning krävs det i motion 2003/04:T563 av Lars Gustafsson m.fl. (kd). Enligt motionärens mening är det regeringen som bör svara för sådana åtgärder. Han framhåller bilens många företräden som transportmedel men beskriver också alla de olägenheter som bilismen medför, inte minst från miljösynpunkt.

Utskottets ställningstagande

Utskottet ansluter sig till motionärens uppfattning om vikten av mer miljövänligt körsätt. På flera sätt kan det ge positiva effekter på miljön, t.ex. i form av minskade avgasutsläpp, sänkt bränsleåtgång och minskat slitage på fordonet. Frågor med anknytning till ämnet har behandlats tidigare av riksdagen, senast våren 2003 (bet. 2002/03:TU5). Med hänvisning till beredningen av Vägverkets revidering av kursplaner, informationen om sparsam körning på Vägverkets hemsida och pågående projekt avstyrktes motionsförslaget.

Med anledning av det nu behandlade motionsförslaget vill utskottet betona det angelägna i att tekniken med sparsam körning ingår i förarutbildningen redan från början. Enligt vad utskottet har inhämtat är detta också regel i de körskolor med lärare som har genomgått utbildning i detta körsätt. Vidare utgår utskottet från att beredningen avseende den reviderade kursplanen slutförs och att regeringen även i övrigt vidtar sådana åtgärder som stimulerar ett mer miljövänligt körsätt. Med vad utskottet nu har uttalat får förslaget i mot-

ion 2003/04:T563 av Lars Gustafsson m.fl. (kd) i berörd del anses tillgodosett; det avstyrks alltså.

Samåkning med bil m.m.

Bakgrund

Frågan om samåkning med bil och om s.k. bilpooler har varit aktuell i olika omfattning.

Samåkning innebär att flera personer mer regelbundet åker i samma bil, företrädesvis till och från arbetsplatsen. Bilpool är till för dem som visserligen har behov av bil, men bara ibland. Vägverket bedriver ett aktivt arbete för att stimulera samåkning. Exempel på sådan verksamhet finns på flera håll i Sverige, bl.a. i Stockholms stad.

Ett annat exempel, där ny teknik utnyttjas, är ett projekt som riktar sig till företag/arbetsgivare i Göteborgsområdet. Projektet är ett samarbete mellan Vägverket, Trafikkontoret Göteborgs stad och Västra Götalandsregionen. Det nya består i ett Internetbaserat bokningssystem, som gör det möjligt att lägga in skraddarsydda önskemål om resor till arbetet och vidare till fritidsaktiviteterna eller dagis. Den stora fördelen är den ökade flexibiliteten jämfört med andra system. Systemet kan hjälpa förarna med färdplaner och på hemsidan går det att göra kalkyler på hur mycket var och en kan tjäna på samåkningen. Även på vissa regionala energikontor, t.ex. i Växjö, bedrivs ett aktivt arbete för att stimulera samåkning.

Föreningen Gröna bilister har tagit fram en handbok om hur det går till att bilda en bilpool och vilka alternativ som finns. Även HSB driver bilpooler som är öppna för både medlemmar i HSB och för andra. Härutöver finns en rad hemsidor med uppgifter om olika bilpoolsverksamheter.

Vid Kungliga Tekniska högskolan (KTH), institutionen för infrastruktur, bedrivs forskning om anställdas attityder till bilpooler och *car sharing*.

Inom EU-samarbetet drivs projektet MOSES, som syftar till att främja utvecklingen av bilpooler för hållbar utveckling i städer.

Motionsförslag

I motion 2003/04:T309 av Tuve Skånberg (kd) föreslås att bilsamåkning stimuleras. En nationellt samordnad samåkningscentral kan inte uppkomma utan initiativ från det offentliga, anser han och pekar på att länsstyrelserna lämpligen kan ges uppdrag i detta avseende. Lämpligen kan detta ske genom att ett uppdrag ges till länsstyrelserna. Kostnaden för samåkningscentralen kan lämpligen täckas av mindre avgifter för de medresande. Vinsterna är alltså stora sett såväl i den enskildes perspektiv som i ett nationalekonomiskt, miljömässigt och trafikmässigt perspektiv.

I motion 2003/04:T266 av Rigmor Stenmark (c) tas frågan om bilpooler upp; sådana anges vara ett samhällsintresse, inte minst ur ett miljöperspektiv. Motionären hävdar också att erfarenheterna från existerande bilpooler samtidigt visar att de som deltar minskar sitt bilåkande alltmer och övergår till kollektivtrafik. Mot den bakgrunden efterlyser hon en statlig översyn av möjligheterna att stimulera användandet av bilpooler.

Utskottets ställningstagande

Enligt utskottets mening är det av flera samhällseliga skäl angeläget med ett effektivt fordonsutnyttjande. Utskottet ser mycket positivt på de olika initiativ som tas av bilistorganisationer och andra frivilligorganisationer samt kommuner och företag. Motionsförslagen om såväl en ökad samåkning som utveckling av bilpooler är därför av betydelse i den fortsatta utvecklingen av ett effektivt och hållbart transportsystem. Till detta kommer inte minst de privata ekonomiska fördelar som en ökad gemensam användning av bilparken kan resultera i.

Utskottet konstaterar att en rad forsknings- och utvecklingsinsatser görs sedan länge för att främja såväl en ökad samåkning som utveckling av bilpooler. Något större genomslag i ändrat trafikantbeteende har dock inte dessa insatser hittills gett. Genom IT-utvecklingen och användningen av Internet under de senaste åren har dock nya och bättre möjligheter skapats för att bygga upp intelligenta och attraktiva bokningssystem för såväl samåkning som bilpooler. På flera håll i landet pågår nu mot bl.a. denna bakgrund olika insatser för att främja en bättre bilanvändning. Det är insatser som genomförs såväl av företag, organisationer, kommuner, statliga myndigheter som av olika privatpersoner. På senare tid har även kommersiella aktörer med ökad kraft börjat engagera sig inom området. Även de insatser som Vägverket gör inom området Hållbart resande (Mobility management) bör nämnas; de går ut på att vägar och transportmedel skall kunna användas så effektivt och hållbart som möjligt.

Vägverkets verksamhet på området består främst i att sammanställa information. Det kan, menar utskottet, emellertid finnas skäl att överväga ett intensifierat ansvar på detta område. Det bör i första hand ankomma på Vägverket att, inom ramen för sitt sektorsansvar, bedöma behovet av ytterligare informationsinsatser.

Vad härefter gäller transportforskningen vill utskottet erinra om dess betydelse när det gäller möjligheterna att utveckla ett hållbart samhälle, särskilt när det gäller hållbara transporter. I det föregående har utskottet pekat på några exempel på forskningsprojekt om samåkning och bilpooler.

Enligt utskottets mening är samåkning och bilpooler främst en fråga av lokal eller regional betydelse. Statens engagemang bör i huvudsak begränsas till informationsinsatser och stöd till forskning.

Utskottet är inte nu berett att föreslå någon åtgärd i frågan från riksdagens sida. Motionerna 2003/04:T266 och 2003/04:T309 avstyrks mot denna bakgrund.

Alternativa drivmedel och miljövänliga fordon

Fordonsforskning m.m.

Ett omfattande forsknings- och utvecklingsarbete bedrivs, såväl nationellt som internationellt, för att få fram alltmer miljövänliga fordon m.m.

I Sverige har Programrådet för fordonsforskning (PFF) inrättats. Det är en verksamhet grundad på ett avtal mellan myndigheter och fordonsindustrin. Verket för innovationssystem (Vinnova) är värd för dess kansli. PFF ansvarar för närvarande för genomförande av två forskningsprogram, Fordonsforskningsprogrammet och Samverkansprogrammet. Det sistnämnda har till syfte att främja utvecklingen i Sverige av mer miljöanpassade fordon. Samverkansprogrammet omfattar i sin tur tre delar, nämligen ett forsknings- och utvecklingsprogram, en utbildningssatsning samt samrådsgrupper.

Inom EU pågår forsknings- och utvecklingsarbete med motsvarande syfte.

EG-bestämmelser

Våren 2003 antog Europaparlamentet och rådet det s.k. biobränsledirektivet (direktiv 2003/30/EG). Det går ut på att främja användningen av biodrivmedel eller andra förnybara drivmedel. I direktivet ges allmänna riktlinjer om att varje medlemsland sätter nationella indikativa mål för introduktionen av biodrivmedel och andra förnybara drivmedel utifrån referensvärden som gäller för gemenskapen som helhet. I anslutning härtil anges ett antal kriterier för fastställande av de nationella målen. Den s.k. referensnivån har satts till 2 procent för år 2005 och 5,75 procent för år 2010 och avser energiinnehåll av på marknaden ersatt bensin och dieselolja för transporter. Enligt direktivet skall medlemsländerna varje år rapportera till kommissionen om vidtagna åtgärder för att främja biodrivmedel och andra förnybara bränslen.

Hösten 2003 antogs även ett nytt direktiv om omstrukturering av gemenskapens regler för beskattning av energiprodukter och elektricitet (energiskattedirektivet). Det innebär att en generell skattebefrielse eller en skattereduktion är tillåten från den 1 januari 2003. Numera skall det inte krävas något tillstånd från kommissionen, endast en anmälan (notifiering). Innebörden är att medlemsländerna ges betydande frihet att utforma system för att skattemässigt gynna biodrivmedel, dock inom ramen för EG-fördragets regler om statsstöd.

Utredning om introduktion av förnybara fordonsbränslen

Regeringen har tillkallat en särskild utredare med uppgift (dir. 2003:89) att föreslå nationella mål och strategier för en fortsatt introduktion av förnybara fordonsbränslen. Bakgrunden är den referensnivå på 2 procent för år 2005 och 5,75 procent för år 2010 som antagits genom biodrivmedelsdirektivet. Enligt uppdraget bör utredarens förslag vara teknikneutralt och främja en kostnads-effektiv produktion och introduktion av förnybara fordonsbränslen.

I uppdraget ingår att med förtur utreda frågan om skyldighet för bensinstationer att tillhandahålla minst ett förnybart fordonsbränsle år 2005 och presentera författningsförslag till ett sådant system. Även frågan om det vägledande nationella målet för år 2005 skall utredas med förtur.

Utredaren skall även analysera möjligheten att införa någon form av drivmedelscertifikat (s.k. gröna certifikat) för att främja introduktion av förnybara fordonsbränslen. I uppdraget ingår att lämna förslag till hur ett sådant system lagtekniskt kan utformas.

Utredningsarbetet skall vara avslutat senast den 31 december 2004. Ett delbetänkande skall lämnas senast den 1 februari 2004.

Skattestrategin för alternativa bränslen

Hösten 2001 beslutade riksdagen för budgetåret 2002 om en strategi för skattnedsättning för alternativa drivmedel. I budgetpropositionen för år 2004 gör regeringen bedömningen att det är angeläget att strategin kan börja tillämpas så snart erforderligt godkännande om statsstöd har erhållits från kommissionen. För att de koldioxidneutrala drivmedlens konkurrenskraft skall säkerställas bör, enligt regeringens mening, dessa drivmedel befrias inte bara från koldioxidskatt utan även från energiskatt.

Motionsförslag

För att bilförare skall kunna hitta till tankställen som säljer alternativa bränslen, bör det finnas vägvisning på huvudleder i anslutning till samhällen/städer, sägs det i motion 2003/04:T564 av Maud Olofsson m.fl. (c). Tanken är inte bara att underlätta för den bilförare som är i behov av alternativt bränsle, utan också att stimulera konsumenternas efterfrågan på sådana bränslen generellt. Motionärerna föreslår att skyltningen utformas i form av en standardsymbol med tillägg för vilket bränsle som säljs. De uttrycker en förhoppning om att även övriga EU-länder inför samma symbol, detta för att bl.a. underlätta vid utlandsresor. Informationen om tankställen som säljer alternativa bränslen kan även finnas åtkomlig via GPS-systemet, anför det.

I motion 2003/04:T281 av Tuve Skånberg (kd) påminner man om att beroendet av fossila bränslen skapar olika problem. Ett är att de inte varar för evigt. Ett annat är den växthuseffekt som förbränningen av de fossila bränslena ger upphov till. Som tredje problem nämns att vårt extrema oljeberoende gör oss beroende av andra länders oljeproduktion. Motionären förespråkar en försöksverksamhet med biodrivmedel och han anser att Skåne är lämpligt som region för sådan verksamhet.

Maria Larsson (kd) efterlyser i motion 2003/04:T484 en politik för alternativa fordonsbränslen. Hon ger exempel på hur svenska industriföretag driver teknikutvecklingen på dessa områden men påpekar samtidigt att den svenska industrin behöver en stark hemmamarknad för att kunna växa på exportmarknaderna. Därför behövs politiska signaler och stabila regelverk som underlättar ökad användning av biogas, naturgas och vätgas i Sverige, menar hon.

I motion 2003/04:T490 av Ingegerd Saarinen m.fl. (mp) föreslås att riksdagen gör ett tillkännagivande om samordnad forskning och om utveckling av alternativa drivmedel och miljövänligare fordon. Vidare bör en översyn och samordning av stöd till miljöfordon genomföras. Ytterligare ett förslag går ut på att en dialog bör inledas om introduktionshinder för nya lösningar. Alla förslag syftar till att miljö- och hälsopåverkan från trafiken skall minskas. Efter en presentation av olika utvecklingslinjer betonar motionärerna vikten av samsyn om principerna för en nationell kraftsamling om alternativa drivmedel och fordon; detta bör ge större utväxling på satsade resurser, anför de. Som en viktig aspekt framhålls ett bibehållande av öppenheten för nya lösningar och nya synsätt.

Utsläppen från transportsektorn måste bli mindre skadliga, framhålls det i 2002/03:T497 av Hans Stenberg och Susanne Eberstein (båda s). Sverige, och världen i övrigt, är i stort behov av drivmedel som både är renare och helst även framställda ur förnybara råvaror. De hävdar att ett visst slags syntetiskt diesel fyller dessa krav. En provanläggning för produktion av syntetisk diesel ur biomassa, lokaliserad till Sundsvall, förordas av motionärerna.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill nu – liksom vid tidigare tillfällen då motsvarande förslag behandlats – uttrycka sin positiva syn på syftet med motionsförslagen. Det finns, menar utskottet, ett stort behov av att underlätta marknadsintroduktionen av alternativa bränslen och miljöfordon. Såsom påpekades våren 2003 ligger regeringens strävanden också i linje härmed. Utskottet vill i första hand hänvisa till det arbete som bedrivs inom ramen för Programrådet för fordonsforskning (PFF). Vidare erinrar utskottet om den nyligen tillsatta utredningen om introduktion av förnybara fordonsbränslen och de övriga refererade åtgärderna för att underlätta sådana slags bränslen.

Utskottet utgår från att regeringen i sitt fortsatta arbete överväger de förslag och synpunkter som har förts fram i de nu behandlade motionerna. När det gäller vägvisning till tankställen för alternativa bränslen torde det ankomma på Vägverket att närmare överväga möjligheterna till en sådan vägvisning. Med vad som nu har sagts torde motionsförslagen i berörd del bli helt eller delvis tillgodosedda; de avstyrks därmed.

Vägsalt

Bakgrund

Halkbekämpning i vinterväglag syftar till bättre framkomlighet och ökad trafiksäkerhet. Den vanligaste kemiska metoden för att minska halkrisken på isiga vägbanor är spridande av vägsalt. Saltets effekt är att isen smälter även vid lägre temperatur än vid 0 grader. Salt är effektivt vid temperaturer ned till

tolv minusgrader, men även under detta gradtal vid låg luftfuktighet eftersom vägbanan då torkar upp. Varje vinter sprids drygt 200 000 ton salt på de mest trafikerade vägarna. Användningen har emellertid halverats sedan mitten av 1990-talet. Beräkningar visar att användning av vägsalt kan medföra att antalet dödade i vägtrafikolyckor kan minskas med omkring tio personer och antalet allvarligt skadade med omkring 50 personer.

En stor nackdel med salt är dess innehåll av natriumklorid. Detta påverkar miljön allvarligt; särskilt finns risk för förorening av grundvatten och dricksvattentäkter. Även fordonens elektronik kan skadas av vägsaltet. Salt skyndar dessutom på korrosionen hos t.ex. bilar och påverkar hållbarheten i betongkonstruktioner. Ytterligare en nackdel med salt är att användningen orsakar modd på vägbanan.

Vägverket är den myndighet som ansvarar för vinterväghållningen på riksvägnätet. Målet är att mängden salt på vägarna skall minskas; vid kemisk halkbekämpning bör den metod som ger det bästa resultatet och den sammantaget lägsta saltförbrukningen användas. I budgetpropositionen redovisas resultaten för år 2002 av olika delmål. När det gäller delmålet god miljö är ett verksamhetsmål att antalet stora vattentäkter som påverkas av vägsalt skall minska; detta anges såsom uppfyllt. Olika metoder för minskad saltanvändning har utvecklats. En sådan handlar om arbetsorganisation. Stor vikt måste läggas på introduktion och utbildning om nya metoder och redskap. Inom ramen för det s.k. MINSALT-projektet, med Väg- och transportforskningsinstitutet (VTI) och Vägverket, konstaterades en rad kunskapsluckor när det gäller vinterväghållning. I rapporten Ökat behov av expertsystem för vinterväghållning (VTI meddelande 902) sägs ett skäl vara att informationen till arbetsledarna har blivit alltmer komplex. Vidare har konkurrensutsättningen av driften av vägarna lett till att arbetsledarna kan bytas vid skifte av entreprenör. Vidare är effektivare användning av väderleksprognoser viktigt.

Vägverket Produktion inleder vintern 2004 försök med inblandning av socker i vägsaltet. Det är sockerarterna glukos och fruktos som således avses kunna ersätta en del av saltet. Sockret används för att sänka vattnets fryspunkt. Det innebär att blandningen förväntas göra bäst nytta om den sprids innan vägarna fryser till. Ett annat slags inblandning i saltet är med tensider. Effekten härav är att saltet stannar kvar längre på vägbanan. Vägverket har genomfört vissa försök med en sådan blandning och avser att fortsätta under kommande vinter på några ytterligare vägsträckor. Även i detta fall uppmärksammas särskilt riskerna för vattentäkter m.m. Enligt hittillsvarande tester bryts emellertid tensiderna ned relativt snabbt.

I sammanhanget kan också nämnas att Surahammars kommun i november 2003 har stämt Vägverket hos miljödomstolen för de skador på grundvatten och dricksvattentäkter i kommunen som spridande av vägsalt anses ha medfört.

EG:s ramdirektiv för vatten (2000/60/EG) innebär att det senast år 2009 skall finnas åtgärdsprogram för vatten som bl.a. anger hur en god grundvat-

tenstatus skall uppnås. I detta sammanhang kan även användningen av vägsalt i vissa områden behöva ses över.

Tidigare behandling i riksdagen

Våren 2003 behandlade riksdagen motionsförslag om minskad användning av vägsalt m.m. (bet. 2002/03:TU5). Utskottet konstaterade att vinterväglag många gånger kräver åtgärder för att motverka halka. Det erinrades om att ett omfattande forsknings- och utvecklingsarbete för att ta fram miljövänliga alternativ till vägsalt som samtidigt kan framställas till samma eller lägre kostnader pågår.

Utskottet konstaterade att ett verksamhetsmål för Vägverket är att användningen av vägsalt skall minska. Utskottet ansåg detta mål vara av stor betydelse och framhöll vikten av att saltanvändningen minimeras så att målen i EU:s ramdirektiv för vatten kan uppnås. Utskottet utgick från att regeringen noga följer utvecklingen på detta område och i samband med genomförandet av ramdirektivet för vatten särskilt överväger frågan om vägsaltets användning. Med hänvisning till vad utskottet uttalat avstyrktes berörda motioner, som sålunda blev tillgodosedda i huvudsaklig del.

Motionsförslag

2003/04:T475 av Christer Winbäck (fp) betonar vikten av att användningen av vägsalt minskas. Salthalten i vissa svenska vattentäkter har ökat upp till tio gånger de senaste 30 åren, påpekar han. Den främsta orsaken anges vara saltningen av vägarna. Han uttrycker oro för grundvattnets kvalitet längs vissa vägar och för den kapitalförstöring som rostande bilar innebär. Slutsatsen är att det behövs ökad forskning om halkbekämpning och det är viktigt att erforderliga resurser tillförs området för detta ändamål.

2003/04:T317 av Jörgen Johansson (c) begär att ett nationellt program för minimering av vägsalt utarbetas. Dessutom bör förekomsten salt i grundvatten kartläggas och Vägverket åläggas kostnadsansvar för sanering av saltförorenade grundvattentäkter där det klart kan påvisas samband mellan vägsaltning och förorening. Ytterligare ett förslag är att vägar, belägna på grusåsar som är grundvattentäkter, skall omlokaliseras.

Utskottets ställningstagande

Det transportpolitiska målet om tillgänglighet ställer krav på att vägtrafiksystemet och transportsystemet hålls farbart även på vintern. Medborgarnas och näringslivets grundläggande transportbehov måste alltså tillgodoses. Samtidigt måste såväl transportkvaliteten som trafiksäkerheten vara hög. Som har beskrivits i det föregående medför kemisk halkbekämpning med salt (natriumklorid) visserligen ett förbättrat vinterväglag under vissa betingelser. De negativa effekterna, bl.a. i form av påverkan på den vägnära vegetationen och

försaltning av grundvattnet, är emellertid påtagliga. Verksamhetsmålet för Vägverket är att användningen av vägsalt skall minska.

Utskottet kan notera att det bedrivs ett omfattande forsknings- och utvecklingsarbete för att ta fram miljövänliga alternativ till vägsalt. I de nu behandlade motionerna läggs en rad förslag fram med syftet att driva utvecklingen vidare när det gäller minskad saltanvändning. Inte minst behövs fortsatt forskning.

När likartade motionsförslag behandlades förra gången, våren 2003, betonade ett enigt trafikutskott vikten av att saltanvändningen minimeras så att målen i EU:s ramdirektiv för vatten kan uppnås. Regeringen förutsattes noga följa utvecklingen på detta område och i samband med genomförandet av ramdirektivet för vatten särskilt överväga frågan om vägsaltets användning.

Utskottet hälsar med tillfredsställelse att saltanvändningen sedan mitten av 1990-talet har halverats. Vidare vill utskottet understryka vikten av att arbetet med att hitta alternativa halkbekämpningsmetoder intensifieras, så att saltanvändningen kan minimeras utan att man ger avkall på trafiksäkerhetskravet.

Med hänvisning till vad som nu har anförts torde motionerna i berörd del bli helt eller delvis tillgodosedda i huvudsaklig del.

Vägvisning

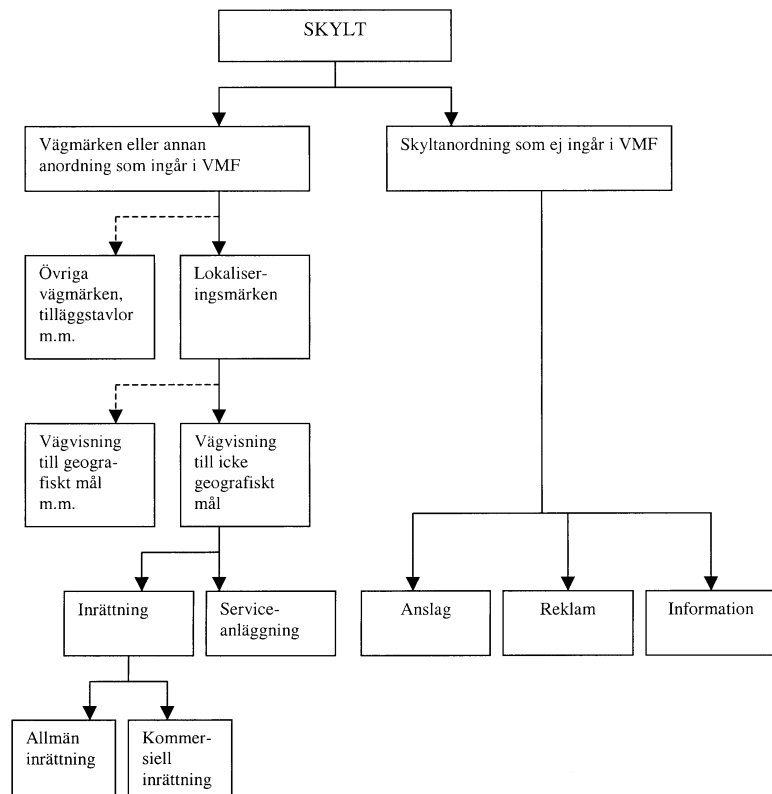
Bakgrund

Gällande regelverk

Anvisningar till trafiken kan ges genom bl.a. vägmärken. De grundläggande bestämmelserna om vägmärken finns i vägmärkesförordningen (1978:1001) (VMF). VMF bygger på en FN-konvention från 1968 om vägmärken och signaler (se i det följande). Som en allmän princip gäller att vägmärkena skall tjäna trafikanternas intressen. För andra skyltar och anordningar längs de allmänna vägarna finns bestämmelser i väglagen (1971:948). Det finns också bestämmelser för skyltar i lagen (1998:814) med särskilda bestämmelser om gatuhållning och skyltning.

VMF gäller anvisningar för trafik på väg och i terräng genom t.ex. vägmärken, trafiksignaler och vägmarkeringar. Vägmärken delas in i varningsmärken, förbudsmärken, påbudsmärken och upplysningsmärken. Upplysningsmärken delas i sin tur in i anvisningsmärken och lokaliseringsmärken. Lokaliseringsmärken visar vägen eller ger andra upplysningar av betydelse för vägtrafikanterna. Lokaliseringsmärken används, som framgår av den schematiska bilden, för vägvisning till bl.a. kommersiella inrättningar. En s.k. skyltanordning kan indelas i vägmärken, vilka regleras i enlighet med vägmärkesförordningen, och annan skyltanordning. Av bilden framgår vidare att VMF inte omfattar reklamskyltar och liknande. Ett särskilt regelsystem för skyltar m.m. finns även i lagen om gatuhållning och skyltar.

År 2002 infördes en bestämmelse i vägmärkesförordningen som medger att vissa angivna märken får användas för att ge upplysning om turistiskt intressanta vägar eller platser. För sådan s.k. *turisthänvisning* används lokaliseringmärken med vit text och vita symboler på brun botten.



(Källa: Publikation VV 2003:19)

Vägverkets föreskrifter

Utöver dessa regler finns Vägverkets föreskrifter samt rekommendationer om tillämpningen. För att kunna få en likartad bedömning i hela landet vid handläggning av ärenden om service- och inrättningsvägvisning samt reklam m.m. krävs att bedömningsgrunderna är entydiga.

Vägverkets handbok Vägvisning till inrättningar och serviceanläggningar m.m.

Behovet av entydiga bedömningsgrunder har föranlett Vägverket att ge ut en handbok i ämnet: Vägvisning till inrättningar och serviceanläggningar samt reklam, anslag och information (Publikation VV 2003:19). Handboken riktar sig i första hand till Vägverkets handläggare. Med hjälp av handboken kan även sökande själva bedöma förutsättningarna för vägvisning till den egna

anläggningen. Det anges att företrädare för service- och besöksnärings har medverkat vid utarbetandet av handboken.

Av handboken framgår bl.a. att en avgörande fråga är vem det är som svarar för väghållningen. Handboken gäller de fall där staten svarar för väghållningen. I de fall ansökan avser en väg där kommunen eller ägaren av en enskild väg är väghållare, skall ansökan lämnas till vederbörande.

Handläggningen av Vägverkets ärenden skall innebära bl.a. följande.

Trafikanternas behov av information skall sättas i centrum.

Allmän information med anknytning till bygden kan medges, förutsatt att den inte äventyrar trafikanternas möjligheter att tillgodogöra sig nödvändig information.

Särskild hänsyn skall tas till stads- och landskapsbilden.

Arbetet skall bedrivas aktivt och förebyggande och frågor skall lösas i en positiv anda och i nära samarbete med berörda intressenter.

Med utgångspunkt i gemensamma grundläggande värderingar bör omfattningen av aktuell vägvisning tillåtas variera med hänsyn till vägens omgivning.

Information inom vägområdet skall så långt det är möjligt lämnas med vägmärken.

Handläggaren skall inte medverka till åtgärder inom eller intill vägområdet som kan vara till olägenhet för vägens bestånd, drift eller brukande.

Generell reklam avser marknadsföring av produkter, tjänster eller evenemang. Denna typ av reklam bör inte förekomma inom vägområdet. Vad som menas med vägområde anges i väglagen (1971:948); vägområde utgörs av den mark, som tagits i anspråk för väganordning.

Vägverkets handbok Vägvisning till turistiskt intressanta mål

Vägverket har under år 2003 gett ut ytterligare en handbok, nämligen Vägvisning till turistiskt intressanta mål (Publikation VV 2003:20). Även denna handbok vänder sig i första hand till Vägverkets handläggare av vägvisningsfrågor men även till den som ansöker om vägvisning.

I handboken sägs inledningsvis att införandet av särskild vägvisning till turistiskt intressanta mål med brunvita lokaliseringmärken har stor betydelse för turistnäringen. Denna näring får i Sverige härmed en unik möjlighet att på ett tydligt sätt få vägvisning till sina turistmål. För att vägvisningen skall kunna vara till nytta för trafikanterna och för att få deras förtroende är det viktigt att den endast används för vägvisning till sådant som är av intresse för en bred allmänhet och är sällsynt eller unikt eller på andra sätt av stort intresse för många trafikanter.

Vidare betonas att vägvisning till turistiskt intressanta mål måste ske med likartad bedömning i hela landet och utifrån enhetliga bedömningsgrunder. Handläggningen skall ske med en bred representation från turistnäringen och med förståelse för alla inblandades problem och önskemål. Hög trafiksäkerhet

och god tillgänglighet är den viktigaste bedömningsgrunden och kan uppnås om vägvisningen sker i korrekt omfattning, med korrekt utförande och är anpassad till de olika trafikantgruppernas behov. Vid bedömning av begäran om vägvisning till turistiskt intressanta mål skall alltid konsekvenserna av ett beslut beaktas, oavsett i vilken riktning det går. Kan inte önskemålet uppfyllas, bör möjligheterna för någon annan typ av vägvisning alltid utredas. Slutligen omtalas att handboken har arbetats fram i samråd med ansvariga för turistnäringen, Riksantikvarieämbetet, Naturvårdsverket, Lantbrukarnas riksförbund, länsstyrelsen och Svenska Kommunförbundet.

Konvention om vägmärken och signaler (Wienkonventionen)

Nödvändigheten av att underlätta internationell vägtrafik och öka trafiksäkerheten föranledde framförhandlandet av en konvention inom ramen för Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa (ECE), konventionen om vägmärken och signaler, Wien den 8 november 1968 (SÖ 1989:2). Konventionen ratificerades av Sverige år 1985 med vissa reservationer. De avtalslutande parterna har gjort en rad åtaganden för att införa regelsystemet i sina nationella regelverk. Samtidigt sägs att konventionen inte innebär krav på parterna att införa samtliga typer av vägmärken och vägmarkeringar som föreskrivs i konventionen; tvärtom skall antalet typer av vägmärken begränsas till vad som är absolut nödvändigt.

De fördragsslutande parterna åtar sig vidare (artikel 4) att se till att det i den nationella lagstiftningen är förbjudet att förse ett vägmärke, dess stolpe eller någon annan trafikordning med någonting som inte har samband med märkets eller anordningens ändamål. Om en fördragsslutande part tillåter en organisation utan vinstsyfte att sätta upp upplysningsmärken får den dock medge – under vissa villkor – att organisationens emblem anbringas på märket eller stolpen.

Vidare skall det vara förbjudet att sätta upp skyltar, anslag, märken eller anordningar av något slag som bl.a. skulle kunna

- förväxlas med vägmärken eller andra trafikordningar,
- göra dem mindre synliga eller effektiva eller
- använda deras uppmärksamhet på ett sätt som inverkar menligt på trafiksäkerheten.

Av allmänna bestämmelser för upplysningsmärken (artikel 21) framgår att vissa angivna märken, däribland avseende bensinstation, hotell och restaurang, endast skall sättas upp på vägar där möjligheterna till brådsnkande reparationer, tankning, logi och förfriskningar är sällsynta.

Tidigare behandling i riksdagen

Trafikutskottet har vid en rad tillfällen behandlat frågor om vägvisning, senast hösten 2001 (bet. 2001/02:TU1). Härvid uttalade sig utskottet positivt om inriktningen av då pågående översynsarbete. Utskottet förutsatte vid denna

tidpunkt att eventuellt ändrade regler skulle få en så enhetlig tillämpning som möjligt och att näringslivets intressen skulle beaktas.

Frågesvar i riksdagen

Statsrådet Ulrica Messing har som svar på fråga (2003/04:41) om Vägverkets inställning till vägs skyltning anfört bl.a. följande.

Av tradition har Sverige haft en restriktiv inställning till reklamskyltar längs vägarna. I princip krävs alltid tillstånd för att sätta upp reklamskyltar med undantag för den plats där verksamheten bedrivs, men även där krävs i vissa fall tillstånd. Orsaken till denna restriktivitet är hänsyn till trafiksäkerheten och miljön. Reglerna för användning av vägmärken medger att lokaliseringsmärken får sättas upp som särskilda vägvisare till inrättningar. Ursprungligen var dessa märken enbart avsedda för vägvisning till allmänna inrättningar såsom vårdcentral eller kommunkontor. Efterhand har de även kommit att användas för vägvisning till företag och verksamheter. Vidare omtalade hon att Vägverket tagit fram en ny handbok för vägvisning till bl.a. allmänna inrättningar. Avsikten har bl.a. varit att skapa större enhetlighet i tillämpningen över landet. En viktig förutsättning har också varit att bedöma hur konkurrensen mellan företag påverkas av vägvisning eller skyltning. Grundregeln är emellertid att vägmärken inte skall användas i marknadsföringssyfte.

Motionsförslag

I motion 2002/03:T237 av Anders G Högmark och Elizabeth Nyström (båda m) begärs att riksdagen gör ett uttalande om generösare skyltningsregler vid allmänna vägar. Detta sker bl.a. som en följd av att flera riksdagsmotioner påtalat vikten av att turist- och serviceföretag på landsbygden har möjlighet att hänvisa till verksamheten vid en större allmän väg. Motionärerna beklagar att den ändring i vägmärkesförordningen som trädde i kraft den 1 juli 2000 – efter riksdagsmotioner i ämnet – inte medförde någon påtaglig förbättring för dem som bedriver näringsverksamhet på landsbygden.

Motsvarande förslag återfinns i motion 2002/03:T267 av Birgitta Carlsson och Lena Ek (båda c). I motionen framförs synpunkten att det behövs generösare bedömning vid tillämpningen av skyltningsregler vid allmänna vägar. För alla näringsidkare på landsbygden är det viktigt att kunderna hittar fram till företagen. Trots förändringarna i vägmärkesförordningen är det fortfarande svårt att få tillstånd att sätta upp skyltar. Regeringen har i olika sammanhang påtalat att man vill ha enklare regler, och de skall förenkla för de mindre företagen.

I motion 2002/03:T445 av Roger Karlsson (c) begärs en översyn av regelverket för skyltning längs allmänna vägar. Syftet skall vara att få en mer nyanserad och tidsanpassad avvägning mellan trafiksäkerhet, landskapsbild och skyltintressen. Vidare finns ett behov av en ändring i vägmärkesförordningen av innebörd att länsstyrelsen blir sista instans i skyltändan. Slutligen bör länsstyrelsen ges i uppdrag att samråda med lokala utvecklingsgrupper och

företagarföreningar i skyltänden. Budskapet i motionen är att en generös tillståndsgivning för skyltning om lokala produkter och hantverkare är en viktig fråga för landsbygdens möjlighet till utveckling.

Även i motion 2003/04:T220 av Viviann Gerdin och Kenneth Johansson (båda c) begärs generösare bedömning vid ansökan om skyltning vid allmänna vägar. Hänsyn måste tas till småföretagens möjligheter att göra sig synliga. Många företag, särskilt inom turistnäringen på landsbygden, marknadsför sin verksamhet i första hand till trafikanterna, heter det.

Enklare regler för skyltning efterfrågas i motion 2003/04:T218 av Lars-Ivar Ericson (c). Detta skulle gynna företagen och lokala hantverkare. Svensk turistnäring är en framtidsbransch och med enklare skyltregler blir Sverige ett bättre land att turista i, hävdas det.

Kommunerna bör överta tillståndsprövningen från Vägverket, menar man i motion 2003/04:T505 av Ann-Kristine Johansson m.fl. (s). En översyn av lagstiftning begärs därför. Allmänhetens intresse av att genom skyltning vid vägar bli informerad om trafiksituationer och olika angelägna väg hänvisningar har ibland försvårats eller förhindrats av att Vägverket inte har beviljat ansökan, heter det. Det är olyckligt om besluten flyttas alltför långt från dem som bor och trafikerar de vägsträckor som kan vara aktuella för tillfällig skyltning. Som exempel nämns lokalbefolkningens behov av att varna för tillfällig fara för vilt eller att ge vägvisning till ett tillfälligt evenemang inom besöksnäringen eller lokala företag.

Utskottets ställningstagande

Som har redovisats i det föregående är syftet med vägvisning att leda trafikanterna till det avsedda målet. De viktigaste bedömningsgrunderna är – i enlighet med de av riksdagen beslutade trafikpolitiska målen – hög trafiksäkerhet och god tillgänglighet. Detta är också innebörden i den FN-konvention, som har refererats i det föregående. Enligt konventionen är vägmärken för att tillgodose kommersiella intressen inte tillåtna.

Utskottet konstaterar att flertalet av motionerna går ut på att även näringslivets intresse skall tillvaratas i samband med tillståndsprövning för vägmärken. Vägverket uppges i många fall ha nekat företag och andra intressenter att sätta upp vägmärken med hänvisning till regelverket. Såvitt utskottet har förstått kan orsaken till många av de problem som upplevts i samband med prövningen stå att finna i olikheter tillämpningen i Vägverkets olika regioner. Mot den bakgrunden kommer de handböcker, som Vägverket nyligen har publicerat, att ge förutsättningar för bättre beslutsunderlag och ökad rättssäkerhet vid tillämpningen.

Vidare har utskottet erfarit att Vägverket planerar att under nästa år ta ett helhetsgrepp på alla de frågor som rör hänvisning till serviceanläggningar m.m. för att skapa ytterligare enhetlighet i tillämpningen. Enligt utskottets mening är det angeläget att vi får en mer serviceinriktad och likvärdig tillämpning i hela landet.

Utskottet välkomnar således Vägverkets initiativ till att nå en enhetlig bedömning i hela landet och att i övrigt anlägga ett helhetsperspektiv på frågan. Det är angeläget att handläggningen av vägvisningsärendena nu följs upp av regeringen. Enligt utskottets mening bör regeringen följa frågan och vid behov vidta de lagstiftningsåtgärder som kan behövas. Utskottet, som erfarit att Vägverkets förslag om en ny vägmärkesförordning alltjämt bereds inom Näringsdepartementet, utgår från att så sker. Med det nu sagda avstyrks här behandlade motioner.

Enskilda vägar m.m.

Allmänt om enskilda vägar

Det svenska vägnätets omfattning

Det svenska vägnätet består av dels *allmänna vägar* för vilka staten eller kommunerna är väghållare, dels *enskilda vägar* som de fastigheter som har nytta av vägarna har ansvar för.

Sveriges vägnät består av följande:

- 9 800 mil statliga vägar,
- 3 700 mil kommunala gator och vägar och
- 28 000 mil enskilda vägar. (En stor andel av dessa är skogsbilvägar varav många inte är öppna för allmän motorfordonstrafik). Cirka 7 400 mil enskild väg erhåller statsbidrag som ca 24 000 väghållare ansvarar för.

Regler om enskilda vägar

Regler som rör det enskilda vägnätet återfinns i flera författningar, däribland

- väglagen (1971:948) och vägkungörelsen (1971:954)
- trafikförordningen,
- lagen (1997:620) om upphävande av lagen (1939:608) om enskilda vägar,
- förordningen (1989:891) om statsbidrag till enskild väghållning,
- plan- och bygglagen (1987:10),
- anläggningslagen (1973:1149 [AL]), som berör bildandet av en gemensamhetsanläggning, rättigheter för väghållaren, vägområde m.m.,
- lagen (1973:1150) om förvaltning av samfälligheter (SFL) och
- miljöbalken (1998:808).

Dessutom finns bestämmelser i myndigheternas föreskrifter.

Organisationsformer för enskilda vägar

Formen för hur förvaltningen av enskilda vägar organiseras kan vara av flera slag. Väghållare för enskilda vägar kan vara samfällighetsföreningar bildade

enligt anläggningslagen, vägsamfälligheter och vägföreningar bildade enligt äldre lagstiftning samt ideella föreningar genom s.k. frivilliga överenskommelser. Det juridiska ansvaret för den enskilda vägen har väghållaren, dvs. markägaren eller en organisation såsom vägförening, vägsamfällighet eller samfällighetsförening.

Utredningsarbete

Delar av det regelverk som avser enskilda vägar har utretts under senare år. Både det allmänna och det enskilda vägnätets funktion förändras i takt med samhället i övrigt. Regeringen beslutade därför år 1999 att tillsätta en utredning (dir. 1999:93) med uppdrag att analysera och överväga ändringar av vissa bestämmelser som berör enskilda vägar. Utredningen antog namnet Utredningen om bidrag och regler för enskilda vägar (BREV). I juli 2001 överlämnade BREV-utredningen sitt slutbetänkande Enskild eller allmän väg? (SOU 2001:67) till Näringsdepartementet. Syftet med BREV-utredningens förslag är enligt utredningen att valet av väghållare på det lågtrafikerade vägnätet skall ske med samhällsekonomisk effektivitet som grund. Dessutom skall valet av väghållare främja en rationell väghållning. BREV-utredningen föreslår bl.a. följande.

- Den samhällsekonomiska vinsten av att överföra delar av det lågtrafikerade vägnätet till enskild väghållning bör tas till vara och användas för bättre väghållning på detta vägnät.
- Vägverket bör utreda om en överföring av en väg till enskild väghållning ger samhällsekonomisk vinst. För allmänna vägar med mindre trafik än 125 fordon per årsmedeldygn (i glesbygd 50 fordon per årsmedeldygn) föreslås att Vägverket gör en sådan utredning.
- Överföring av kostnader på enskilda fastighetsägare bör så långt möjligt begränsas till vad som är nödvändigt för att uppnå en rationell väghållning.
- Den ekonomiska ersättningen till enskilda väghållare bör beräknas på ett kostnadsunderlag som speglar de kostnader som belastar de enskilda väghållarna och som enkelt kan jämföras med motsvarande kostnadsunderlag för de lågtrafikerade allmänna vägarna.
- Tekniskt komplicerade anläggningar bör i allmänhet inte överföras till enskilda väghållare.
- Särskilda regler bör gälla för statsbidrag till vägar respektive färjor.
- Statsbidraget till enskilda färjor skall avse vägfärjor.
- För annan trafiklösning med färjetrafik än vägfärja bör bidrag kunna lämnas efter en förhandling.
- Statsbidrag till en enskild väg bör kunna lämnas även om det införs begränsningar för viss trafik på denna väg.
- Beslut om förändrad väghållning bör underlättas.

– Samordningen av beslut om indragning av allmän väg och prövning av statsbidrag bör kunna förbättras.

Utredningen anger att förslagen innebär en samhällsekonomisk vinst på mellan 120 och 180 miljoner kronor per år. Vidare innebär de föreslagna kriterierna att ca 16 % av det statliga allmänna vägnätet, totalt 1 600 mil väg, kan komma att övergå till enskild väghållning och att ca 500 mil enskild väg kan komma att bli allmän väg.

Motionsförslag

Ekonomiska förutsättningar och andra villkor

I motion 2003/04:T530 begär Elizabeth Nyström m.fl. (m) en *inventering av standarden* på det enskilda vägnätet. Motionärerna betonar att de enskilda vägar som är öppna för allmänhet och näringsliv är en mycket viktig del av vår gemensamma infrastruktur. Dessa vägar har stor betydelse för möjligheten att leva och bo på landsbygden men också för bl.a. turist- och skogsindustrierna. När det offentligas ansvar för infrastrukturen brister blir följderna allvarliga, inte minst när det innebär att kostnaderna för gemensam infrastruktur vältras över på ett fåtal enskilda personer. Under de senaste tio åren har de enskilda väghållarnas villkor försämrats på en rad områden. Motionärerna anser att anslaget bör höjas med 180 miljoner kronor per år.

I motion 2003/04:N344 av Catharina Elmsäter-Svärd m.fl. (m) krävs bättre villkor för enskilda vägar. I motionen beskrivs olika problem som enskilda personer kan ha när det gäller väghållningen liksom exempel på situationer vid kontakt med myndigheterna i sådana frågor.

I motion 2002/03:T206 av Nils Fredrik Aurelius (m) anser motionären att riksdagen bör rikta ett uttalande till regeringen om behovet av statsbidrag för enskilda vägar. Han anser att standarden på det enskilda vägnätet, till vilket det utgår statsbidrag, har försämrats under de senaste åren. Enskilda vägar med statsbidrag har stor betydelse för utvecklingen av landsbygden och för näringslivet. De försämrade statsbidragen till enskilda vägar har starkt bidragit till den allvarliga situation som nu råder. Det är betydligt billigare att bygga, driva och underhålla enskilda vägar jämfört med statliga. Därför är statsbidragen till enskilda vägar en viktig satsning speciellt för ett län som Kalmar län, anförs det. Kravet upprepas i motion 2003/04:T225 av Nils Fredrik Aurelius.

I motion 2003/04:T562 av Erling Bager m.fl. (fp) anförs att riksdagen bör göra ett uttalande om de enskilda vägarna. Deras ställning är hotad, anser man och avvisar framlagda förslag om sänkt procentnivå för anslaget till enskilda vägar. Motionärerna avvisar också de förslag, som diskuterades i bl.a. den s.k. BREV-utredningen, om att lågtrafikerade vägar som i dag är statliga skall föras över till det enskilda vägnätet. Det är bara ett sätt för staten att övervältra ansvaret på kommuner och enskilda. Det hindrar inte att man ändå kan hitta lokala lösningar, när det gäller driften av statliga vägar. Vägverket skulle

t.ex. kunna prova att lägga ut driften av de mindre trafikerade vägarna på föreningar bestående av boende och företag längs den aktuella vägen. Enligt motionärerna skulle minskade resurser till det enskilda vägnätet snabbt leda till betydande negativa effekter inte bara för glesbygden utan för landet i dess helhet.

I motion 2003/04:T560 av Johnny Gylling m.fl. (kd) krävs en ökning av anslaget till drift och byggande av enskilda vägar. Det är inte bara genom att fortsättningsvis hålla inne nödvändiga underhållsanslag som regeringen hotar vägnätets standard och därigenom den regionala utvecklingen. Genom att successivt avsäga sig ansvaret för vägarna på den svenska landsbygden riskerar regeringen att kraftigt försämra det som i dag är knappt acceptabla kommunikationsleder. Det finns stora risker med att, såsom en statlig utredning nyligen föreslog, överföra en stor mängd allmän väg till det enskilda vägnätet. Tryggheten i systemet hotar att försvinna, heter det. Vidare framhåller motionärerna de effektiviseringsvinster som kan göras genom en mer lokalt anpassad drift; former för detta behöver utvecklas. Staten förutsätts emellertid inte släppa det ekonomiska ansvaret. Motionärerna anser sammanfattningsvis att vägunderhållet bör förbättras genom höjda anslag, genom såväl ökade bidrag till enskilda väghållare som ökade resurser till Vägverket.

I motion 2003/04:T564 av Maud Olofsson m.fl. (c) sägs att 170 miljoner kronor mer per år än vad regeringen har föreslagit bör avsättas till anslaget Drift och byggande av enskilda vägar. Motionärerna framhåller det enskilda vägnätets stora betydelse för fast- och fritidsboende, turister, det rörliga friluftslivet, företag och hela näringsgrenar. Det är därför av största vikt att det enskilda vägnätet tillförsäkras de resurser som behövs för att ta igen eftersatt underhåll och för att framöver hålla en god standard. Härutöver kräver motionärerna att en nationell fond för oförutsedda händelser i det enskilda vägnätet inrättas. De betonar vikten av att skador snabbt åtgärdas vid t.ex. översvämningar som spolat bort broar. Fonden bör omfatta 70 miljoner kronor per år.

I motion 2003/04:T416 av Viviann Gerdin och Håkan Larsson (båda c) anser man att statsbidragen skall räknas upp i takt med kostnadsutvecklingen; för år 2004 skulle det bli till 760 miljoner kronor. Det enskilda vägnätet är en viktig del av Sveriges infrastruktur, framhåller de. En miljon människor använder enskilda vägar varje dag och tre miljoner resor genomförs på denna del av vägnätet varje dygn, anför det. Ett försämrat enskilt vägnät minskar möjligheten att förverkliga målsättningar om regional utveckling, är motionärernas slutsats.

I motion 2003/04:T316 av Jörgen Johansson (c) begärs ett höjt anslag till enskilda vägar. Ett bra och finmaskigt enskilt vägnät är en förutsättning för att kunna bedriva näringsverksamhet i landets alla delar. Beräkningar visar att en miljon människor använder detta vägnät varje dag. Av det svenska vägnätet representerar det enskilda vägnätet närmare 70 % av rikets hela vägnät. Det enskilda vägnätet är också en viktig fråga för att kunna öppna landskapet för

ett rörligt friluftsliv som omfattar alla. Inskränkningar via ”låsta vägar” skulle innebära ett stort ingrepp i allemansrätten.

Agne Hansson (c) anför i motion 2003/04:T482 att statligt stöd till kollektivtrafik i glesbygd i Kalmar län behövs. Riksdagen bör också göra ett uttalande om det allmänna ansvaret för enskild väghållning men också om ökade resurser till det enskilda vägnätet i Kalmar län. Han påminner om att Kalmar län har en av landets högsta andelar enskilda vägar. Det finmaskiga vägnätet utgör en viktig del av länets kommunikationer. Det är utomordentligt viktigt att det enskilda vägnätet tillförsäkras de resurser som behövs för att ta igen eftersatt underhåll och för att framöver hålla en god standard. Det betyder att anslagen till de enskilda vägarna måste höjas.

Motionen 2003/04:MJ406 av Birgitta Carlsson (c) gäller särskilt förhållandena i Skaraborg. En höjning av anslaget till enskilda vägar begärs. Motionären betonar det finmaskiga vägnätets betydelse för jordbruksnäringen och anser att staten inte ytterligare bör kunna skjuta över kostnader på landsbygdsboende som redan i dag höga kostnader vad gäller infrastrukturen. Det är viktigt att nivån på statsbidraget till enskilda vägar höjs, sägs det vidare.

I Värmland är det enskilda vägnätet lika stort som det allmänna vägnätet, påpekas i motion 2003/04:T501 av Berit Högman (s). I Klarälvdalen finns flera vägsamfälligheter som underhåller stora broar över Klarälven. Dessa broar kommer inom några år att ha ett stort renoverings- och förbättringsbehov, framhåller motionären. Dessa delar av Sverige är inte särskilt välbefolkade, vilket leder till mycket stora kostnader för enskilda boende inom vägsamfällighetens område. Motionären anser mot denna bakgrund att större och kostsamma underhållsobjekt, såsom större broar och färjor, skall finansieras i enlighet med den s.k. BREV-utredningens förslag.

I motion 2003/04:T523 av Göran Norlander och Agneta Lundberg (båda s) efterlyses ett uttalande av riksdagen om enskilda vägar. För många som bor på landsbygden har vägarna en stor betydelse för resor till och från arbete m.m. En mycket stor andel av vägnätet utgörs dock av enskilda vägar. Statsbidrag utgår till drift och underhåll men täcker endast en del av kostnaden. De boende längs enskilda vägar får förutom insatser i form av arbete utförda på vägen även betala en avgift till vägföreningen, en avgift som i många fall kan vara betungande. De enskilda vägarna har dessutom betydelse för friluftslivet genom att de används som transportled till stränder, skogar osv. Det är inte rimligt att en del av befolkningen skall betala nyttan av vägen, medan de allmänna vägarna finansieras av skattemedel. Det är i allra högsta grad orättvist, och staten bör ta ett större ansvar för det enskilda vägnätet.

I motion 2003/04:T524 Agneta Lundberg och Susanne Eberstein (båda s) betonar vikten av bidrag till enskilda vägar. Vårt vägnät är en viktig del i vår infrastruktur och har stor betydelse för t.ex. en kommun och ett läns utveckling. I Västernorrlands län är det enskilda vägnätet cirka dubbelt så långt som det allmänna vägnätet och är en viktig del av ”uppsamlingsnätet” för skogsindustrin. Skogsindustrins viktiga roll för vårt län och Sveriges utveckling är

självklar. Därför är det angeläget att vägnätet har en standard som möjliggör skogsindustrins transporter av råvaror till industrin.

Ansvaret för pumpanläggningar

Att ansvaret för pumpanläggning vid enskilda vägar överflyttas från enskilda väghållare till Banverket respektive Vägverket kräver Sten Tolgfors (m) i motion 2003/04:T221. Bakgrunden är att existerande enskilda vägar ofta hamnar under broar i samband med byggnation av nya järnvägar och vägar som byggs för att åstadkomma planskildhet. Detta leder i sin tur till att den enskilda vägen behöver dräneras genom en pumpanläggning. Ansvaret för drift och underhåll läggs i dessa fall på den enskilde väghållaren. Denne erhåller en engångsersättning för framtida skötsel av anläggningen. Motionären framhåller att skötseln av pumpanläggningen innebär betydande åtaganden för väghållaren i form av tid och kunskap, men även finansiellt.

Vissa färjelinjer

Färjeleden i Göteborgs södra skärgård fungerar som en allmän led och är central för skärgårdens och Göteborgs kommunikationer, anføres i motion 2003/04:T427 av Eva Flyborg (fp). Det är därför orimligt att färjeleden klassas som enskild och inte som allmän och att det skall vara så dyrt för skärgårdsbor att ta sig fram med färjorna, fortsätter hon. Det redovisas för ett beslut av regeringen år 1999, enligt vilket en annan färjeled – den mellan Hälsö och Nordöarna i Öckerö kommun – blev omklassificerad från enskild till allmän. Samma sak borde också gälla för färjeleden i Göteborgs södra skärgård, heter det.

Tobias Krantz (fp) anför i motion 2003/04:T252 att riksdagen bör ställa sig bakom förslaget om förändringar i regler som medger att färjetrafiken mellan Gränna och Visingsö klassas som allmän färjeförbindelse. Ett syfte är att huvudmannskapet övergår från kommunalt till statligt. Motionären pekar på att denna färjeförbindelse är av avgörande betydelse för de boende och näringslivet på Visingsö liksom för turisttrafiken.

Holmön med dess omgivande öar är Sveriges största naturskyddsområde i marin miljö, påpekas det i motion 2003/04:T300 av Gunilla Tjernberg (kd). Motionären vill att riksdagen uttalar sig om nödvändigheten av ett skyndsamt klarläggande av vem som skall vara huvudman för trafikförbindelsen mellan Holmön och fastlandet. Hon framhåller vidare att närheten till Umeå, ett av Sveriges fyra tillväxtområden, ger utvecklingsmöjligheter som bättre måste tas till vara.

Utskottets ställningstagande

Som framgår av redovisningen i det föregående svarar de enskilda vägarna för en betydande andel av det svenska vägnätet. De spelar också en viktig roll för tillgängligheten för såväl enskilda medborgare som för näringslivet. För glesbygden har de enskilda vägarna en särskilt stor betydelse. Mot den bak-

grunden är det angeläget att dessa vägar ges tillfredsställande förutsättningar, så att riksdagens transportpolitiska mål – såväl det övergripande målet som delmålen – uppfylls.

Utskottet vill mot den nu angivna bakgrunden instämma med motionärerna till den del deras förslag går ut på att regelverket och bidragssystemet avseende enskilda vägar skall främja trafiklösningar samt präglas av tydlighet och rättvisa.

Den s.k. BREV-utredningens slutbetänkande presenterades hösten 2001. Härefter har förslaget remitterats, och på vissa punkter har regeringen begärt kompletterande underlag från berörda myndigheter. Ett exempel är uppdraget våren 2003 till Vägverket att utveckla den ekonomiska styrningen av bidraget till drift och byggande av det enskilda vägnätet. Utgångspunkten för uppdraget var att upprätta och kvalitetssäkra det beslutsunderlag som krävs för att regeringen skall kunna bedöma kostnadsutvecklingen och anslagsbehovet för det statsbidragsberättigade enskilda vägnätet. En modell för hur den ekonomiska styrningen av bidraget till drift och byggande av det enskilda vägnätet kan göras skulle föreslås. Vidare skulle ett förslag läggas fram till prioritering mellan årligt och särskilt driftsbidrag; ett syfte skulle vara att vidmakthålla det tillståndsrelaterade värdet genom förebyggande åtgärder. Förslaget förutsätter en kartläggning av tillståndet för det bidragsberättigade enskilda vägnätet för att man skall kunna bedöma behovet av en eventuell omprioritering. Uppdraget redovisades till regeringen hösten 2003.

Utskottet konstaterar att beredningen av BREV-utredningens förslag nu har pågått under drygt två år. Det är visserligen angeläget att alla de frågor om enskilda vägar som varit föremål för överväganden inom bl.a. BREV-utredningen blir så väl genomlysta att de förslag som regeringen förväntas lägga fram vilar på en stabil grund. Bland de nu väckta motionerna återfinns emellertid några i vilka mer eller mindre akuta problem redovisas och som därmed kräver en mer skyndsam behandling.

En sådan fråga gäller ansvaret för pumpanläggningar. Enligt vad som erfariets bereder regeringen frågan, bl.a. genom att inhämta yttrande från Vägverket och Banverket. Utskottet utgår från att regeringen i sin beredning ger prioritet åt en lösning av denna fråga.

Frågan om förbindelserna med Holmön är – enligt vad som omtalats från Näringsdepartementet – under beredning hos Näringsdepartementet för en temporär lösning. Den långsiktiga frågan torde få behandlas i samband med beredningen av BREV-utredningens förslag eller i annat sammanhang.

Utskottet vill emellertid framhålla att utskottet står fast vid sin uppfattning att det inte kan bli aktuellt att föra över allmänna vägar till enskilda vägar på det mycket omfattande sätt som föreslås i BREV-utredningen. Utgångspunkten bör vidare vara att bidragsprocenten till de enskilda vägghållarna vidmakthålls i avvaktan på att slutlig ställning tas i frågan.

Mot bakgrund av vad utskottet har uttalat i det föregående avstyrks samtliga här behandlade motioner i berörd del. Motion 2003/04:T221 (m) med

förslag om pumpanläggningar torde emellertid bli tillgodosedda med vad utskottet nu har anfört.

Överlastavgift

Motionsförslag

Den som kör med ett för tungt fordon på en allmän väg drabbas av en kraftig överlastavgift, omtalas det i motion 2003/04:T408 av Claes Västerteg och Jan Andersson. Ett stort problem är att lagen (1972:435) om överlastavgift inte gäller enskilda vägar. I praktiken innebär detta att en åkare som ertappas med för tungt fordon på en enskild väg kan komma undan med ett förhållandevis litet bötesföreläggande, framhåller motionärerna. Väghållaren har samtidigt svårt att få skadestånd från åkaren eftersom bevisbördan ligger på väghållaren. I enlighet härmed hävdas att det finns behov av en ändring i lagen om överlastavgift i syfte att överträdelsen ger samma påföljd, oavsett var den brottsliga verksamheten ägt rum.

Utskottets ställningstagande

Som anförts i det föregående anser utskottet att vissa av de frågor om enskilda vägar som har aktualiserats genom motioner bör ges en prioriterad behandling.

Ytterligare en sådan fråga gäller olikheterna för olika slags väghållare som uppkommer genom bestämmelserna om överlastavgift, och som har väckts i motion 2003/04:T408 (c). Överlastavgift tas ut om bl.a. lastbil eller buss, som är konstruerad för en högsta hastighet som överstiger 30 kilometer i timmen, framförs på väg med högre axeltryck eller bruttovikt än som är tillåtet för fordonet, fordonståget eller vägen. Med väg avses i detta sammanhang allmän väg, gata eller annan allmän plats. Som påpekas i motionen gäller lagen således inte enskilda vägar. Detta innebär att väghållare för enskilda vägar kan drabbas av stora kostnader för att återställa vägar som förstörts av tung trafik medan den som förorsakat skadan riskerar endast en ringa påföljd. Utskottet delar motionärens uppfattning om att de skilda förutsättningarna för allmän väg och enskild väg är ett problem. Samtidigt är det viktigt att erinra om att frågan har långt vidare aspekter än som kan rättas till genom en ändring i lagen om överlastavgift: bl.a. inryms konstitutionella aspekter. Som har framgått i det föregående har regeringen låtit Vägverket utreda frågan. Utskottet utgår från att regeringen bereder denna fråga skyndsamt och återkommer till riksdagen med ett förslag som tillgodoser syftet med motionen.

Enligt vad utskottet har erfarit pågår beredningen av frågan om överlastavgifter inom Näringsdepartementet, bl.a. genom inhämtande av synpunkter från Riksförbundet enskilda vägar och Vägverket. Förslaget i motion 2003/04:T408 (c) torde bli tillgodosett med vad utskottet har anfört i detta sammanhang.

Öresundsförbindelsen

Bakgrund

I det avtal med Danmark som riksdagen beslutade om år 1991 (bet. 1990/91:TU31 bil. 3 art. 15) fastställdes att kostnaderna för Öresundsförbindelsen i sin helhet skall täckas av konsortiet genom särskilda trafikantavgifter. Som en övergripande utgångspunkt gäller att Öresundsbron syftar till att skapa förbättrade trafikförbindelser mellan Sverige och Danmark. Därmed åstadkommer man förutsättningar för ett förstärkt och utbyggt kulturellt och ekonomiskt samarbete samt för utvecklingen av en gemensam arbets- och bostadsmarknad i Öresundsregionen till gagn för båda stater. Tillkomsten av Öresundsbron syftar vidare till att främja en rationell och ändamålsenlig järnvägstrafik mellan länderna. Enligt avtalet gäller att trafikantavgifterna för Öresundsbron skall bestämmas självständigt av Øresundsbrokonsortiet.

I det ursprungliga avtalet mellan Sveriges och Danmarks regeringar om en fast förbindelse över Öresund ingår vidare ett tilläggsprotokoll. Enligt detta (punkt 3) skall nivån för färjetaxorna vid Helsingborg–Helsingör vara utgångspunkt för taxorna för vägtrafiken på bron.

Motionsförslag

I motion 2003/04:T233 av Tobias Billström och Carl-Axel Roslund (båda m) begärs att man från svensk sida skall agera med kraft för att åstadkomma en sänkning av priset för överfart på Öresundsbron. De hänvisar till en undersökning som OECD låtit genomföra; häri hade det framkommit att just det höga priset var ett allvarligt hinder för ökad integration i Öresundsregionen.

I motion 2003/04:T275 av Cristina Husmark Pehrsson (m) betonas vikten av att gällande, ursprungliga avtal hålls; syftet är att likvärdig konkurrens mellan bro och färja på Öresund skall garanteras även i fortsättningen. Det förslag om höjda farledsavgifter på färjetrafiken som en utredning lagt fram kritiserar av motionären; enligt hennes uppfattning skulle en effekt bli att trafiken mellan Helsingborg och Helsingör drabbas av mångmiljonbelopp i ökade kostnader för denna trafiklänk. Detta skulle i sin tur försvåra konkurrensen med brotrafiken på sträckan Malmö–Köpenhamn. Hon anser att ett ensidigt stöd till Öresundsbron – eller minskat stöd för färjetrafiken – gör att målet att säkra två transportlänkar över Öresund är i fara. Alla förslag som ensidigt försvårar för färjetrafiken och underlättar för broalternativet bör därför avvisas.

I motion 2003/04:T447 av Ulf Nilsson m.fl. (fp) sägs att de samhällsekonomiska fördelarna med nolltaxa respektive halverade avgifter på Öresundsbron bör utredas. Likaså bör möjligheterna till skattefinansiering av Öresundsbron utredas. Motionärerna hävdar att Öresundsbron har blivit en besvikelse för dem som hoppats på ökat utbyte mellan Sverige och Danmark, och ett skäl är de höga broavgifterna. Försöken med blygsamt sänkta avgifter under olika

perioder har visat att en avgiftssänkning kan vara ekonomiskt försvarbart, eftersom intäkterna vid lägre avgifter ökar, anför motionären. De anser vidare att det är positivt att försök med sänkta vägavgifter nu genomförs.

Ulf Nilsson m.fl. (fp) har även i motion 2003/04:T449 berört kostnaderna för resor över Öresundsbron, men här med en fokusering på studenternas situation. Motionärerna hänvisar till det samarbete som utvecklas mellan tolv universitet på båda sidor om Öresund under namnet Öresundsuniversitetet. Det går ut på att utöka utbyte och samarbete mellan studenter och forskare; det skall inte vara svårare att under studietiden växla mellan en dansk och en svensk högskola än det är att växla mellan olika universitet inom respektive land.

I motion 2003/04:T512 av Lars Lindblad (m) begärs ett uttalande av riksdagen om prissättningen av biltrafiken på Öresundsbron; de höga priserna för biltrafiken anges vara ett hot mot integrationen i regionen. Motionären kritiserar det förhållandet att prissättningen är reglerad i ett mellanstatligt avtal. I stället bör ansvaret för finansieringen av bron föras ned till Øresundsbrokonsortiet, som således bör ges rätten att självt avgöra den prisnivå som är lämplig för att optimala intäkter skall nås.

Utskottets ställningstagande

Frågan om avgifterna på Öresundsbron har tidigare behandlats av riksdagen; senaste gången hösten 2002 (bet. 2002/03:TU1). Utskottet har sedan dess inte ändrat uppfattning. Enligt gällande transportpolitiska principer är det inte statens uppgift att bestämma biljettpriserna. Utskottet konstaterar ånyo att broavgifterna skall utformas med beaktande av de riktlinjer som gemensamt har lagts fast av Danmark och Sverige. För en förändring av dessa grundläggande förutsättningar för prissättningen krävs ett nytt avtal med Danmark. Utskottet utgår från att Øresundsbrokonsortiet noga följer utvecklingen av trafiken och intäkterna av broavgifterna. Skulle det finnas skäl till förändringar är det konsortiet som har att ta initiativ till sådana. I detta sammanhang vill utskottet understryka det angelägna i att integrationen i Öresundsregionen utvecklas i positiv riktning, på så sätt som också var ett syfte med Öresundsförbindelsen. Mot den nu angivna bakgrunden avstyrks här aktuella motionsförslag.

Järnvägar

Utskottets förslag i korthet

Utskottet tillstyrker regeringens förslag om bl.a. låneram för Botniabanan, ekonomiska förpliktelser för Banverket samt finansiella befogenheter för affärsverket Statens järnvägar.

Utskottet avstyrker motionsförslag om att bolagisera Banverkets produktionsverksamhet med hänsyn till att Banverkets påbörjade arbete med konkurrensutsättning liksom avregleringens effekter först bör utvärderas. *Jämför reservation 5 (m).*

Avsnittets innehåll

I detta avnitt behandlar utskottet fyra budgetförslag från regeringen inom verksamhetsområdet Järnvägar (prop. 2003/04:1 utgiftsområde 22 punkterna 6–9). Regeringen föreslår att riksdagen

6. godkänner att regeringen för år 2004 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 15 000 000 000 kr för Botniabanan AB för den första, den andra och den tredje utbyggnadsetappen av Botniabanan mellan Nyland och Umeå,

7. bemyndigar regeringen att under år 2004 för ramanslaget 36:4 *Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter* ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför utgifter på högst 14 500 000 000 kr efter år 2004,

8. bemyndigar regeringen att under år 2004 för Botniabanan ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför utgifter på högst 25 000 000 000 kr efter år 2004,

9. bemyndigar regeringen att ge Statens järnvägar, samt de verksamheter som numera bedrivs i aktiebolag, finansiella befogenheter år 2004 i enlighet med vad regeringen förordar.

Vidare behandlar utskottet följande motion:

– 2003/04:T530 yrkande 8 av Elizabeth Nyström m.fl. (m).

Låneram för Botniabanan m.m.

Regeringens förslag

Byggandet av Botniabanan och upprustning av Ådalsbanan mellan Sundsvall och Umeå är av väsentlig regionalpolitisk betydelse. Riksdagen har lämnat

regeringen bemyndiganden att godkänna ett avtal om byggandet av Botniabanan mellan staten, Kramfors kommun, Örnsköldsviks kommun, Nordmalings kommun, Umeå kommun, Västernorrlands läns landsting och Västerbottens läns landsting (prop. 1997/98:62, bet. 1997/98:TU10, rskr. 1997/98:266). För ändamålet har ett bolag, Botniabanan AB, bildats. Botniabanan kostnadsberäknades i avtalet till 8 200 miljoner kronor i prisnivå den 1 januari 1997. Kostnaderna för utbyggnaden har efter avtalets ingång beräknats bli ca 1 500 miljoner kronor högre i prisnivå den 1 januari 2001. Utbyggnaden skall finansieras genom lån i Riksgäldskontoret som skall återbetalas på högst 25 år. Under återbetalningstiden skall Banverket årligen erlägga hyra för Botniabanan till Botniabanan AB. När hyrestiden löpt ut skall Banverket överta Botniabanan till en kostnad av 1 miljon kronor.

Utvidgad låneram

Riksdagen har för närvarande bemyndigat regeringen att ta upp lån inom en låneram på 12 050 miljoner kronor för Botniabanan. Denna låneram bör utvidgas så att den täcker finansieringen av hela Botniabanan mellan Nyland och Umeå. Regeringen bör därför bemyndigas att låta Riksgäldskontoret låna ut högst 15 000 miljoner kronor till Botniabanan AB för utbyggnaden av Botniabanan på hela sträckan Nyland–Umeå. Av den föreslagna låneramen avser 10 900 miljoner kronor produktionskostnader och 4 100 miljoner kronor finansiella kostnader och indexuppräkning.

Kostnadsberäkningen är gjord innan regeringen beslutade om tillåtlighet enligt miljöbalken för den avslutande etappen mellan Nordmaling och Umeå. Under hösten 2003 färdigställs en ny kostnadsberäkning för Botniabanan baserad på att alla tillåtlighetsbeslut har fattats. Det kan bli aktuellt för regeringen att återkomma till riksdagen i frågan om Botniabanans finansiering.

Sammanfattningsvis föreslår regeringen att regeringen får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 15 000 miljoner kronor för Botniabanan AB för den första, den andra och den tredje utbyggnadsetappen av Botniabanan mellan Nyland och Umeå.

Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

Den verksamhet som Banverket bedriver innebär att Banverket ingår långsiktiga avtal som medför ekonomiska förpliktelser för flera år framåt i tiden. I propositionen begärs mot denna bakgrund bemyndiganden om att ingå ekonomiska förpliktelser. För byggandet av Botniabanan begär regeringen bemyndigande på 25 000 miljoner kronor. Bemyndigandet avser dels produktionskostnaden om ca 15 000 miljoner kronor, dels den totala räntekostnaden under amorteringstiden om ca 10 000 miljoner kronor.

Utskottets ställningstagande

Kostnadsredovisning

Regeringen har i infrastrukturpropositionen år 2001 och budgetpropositionerna för åren 2002, 2003 och 2004 samt i tilläggsbudget för år 2003 behandlat olika frågor när det gäller organisation, planering och finansiering av järnvägsprojektet Botniabanan.

Av redovisningarna framgår bl.a. att regeringen bemyndigades i juni 1998 att godkänna ett avtal om byggandet av Botniabanan, från Nyland norr om Kramfors till Umeå via Örnsköldsvik. Byggandet av Botniabanan, som omfattar 19 mil järnväg med 140 broar och 25 kilometer tunnel, påbörjades hösten 1999.

Botniabanan kostnadsberäknades i avtalet till 8 200 miljoner kronor i prisnivå den 1 januari 1997.

Tillåtlighetsprövning enligt miljöbalken som trädde i kraft den 1 januari 1999 var inte förutsatt när avtalet om Botniabanan ingicks år 1997. I juni 2001 beslutade regeringen om tillåtlighet enligt miljöbalken för Botniabanans etapp 2 Nyland–Örnsköldsvik. I juli 2001 lämnade Botniabanan AB en rapport till regeringen om projektets fortskridande. Botniabanan AB beräknade att tidsplanen för färdigställande skulle komma att förlängas ca fem år för etapp 1 och ca tre år för etapperna 2 och 3.

Botniabanan AB:s rapport redovisar också en fördyring av projektet på i storleksordningen 1,5 miljarder kronor jämfört med den kostnadsberäkning som fanns vid tecknandet av Botniabaneavtalet år 1997. Enligt bolaget berodde kostnadsfördyringen till största delen på en mer omfattande planeringsprocess än vad som tidigare förutsatts. En bidragande orsak till detta har bl.a. varit miljölagstiftningens ändrade prövningsförfarande för järnvägsutbyggnader. Även ändrade normer för att bygga järnvägar hade bidragit till kostnadsfördyringen.

I budgetpropositionen för år 2002 tog regeringen upp behovet av ökade medel till utbyggnaden av Botniabanan och beräkningen av den hyra som Banverket skall betala fr.o.m. att banan tas i drift. Regeringen föreslog att finansieringen löstes för resterande utbyggnadsdel av Botniabanans etapp 1 mellan Örnsköldsvik och Husum, för etapp 2 mellan Nyland och Örnsköldsvik samt för fortsatt planeringsarbete. Regeringen borde därför bemyndigas att låta Riksgäldskontoret låna ut högst 10 400 miljoner kronor till Botniabanan AB. Riksdagen beslutade i enlighet med detta.

I maj 2002 beslutade regeringen om tillåtlighet enligt miljöbalken för Botniabanan etapp 3, delen Husum–Nordmaling, vilket inte inkluderats i av regeringen tidigare föreslagna låneramar för utbyggnaden av Botniabanan.

I budgetpropositionen för år 2003 begärde regeringen ett bemyndigande för byggandet av Botniabanan på 25 miljarder kronor. Bemyndigandet bestod av två delar. Bolaget Botniabanan AB fick av staten rätt att ta upp lån i Riksgäldskontoret för att finansiera utbyggnaden. Totalt beräknades byggkostnaden till ca 15 miljarder kronor, inkl. räntor under byggnadstiden, i prisnivå

2004. När Botniabanan är färdigställd skall Botniabanan AB hyra ut banan till Banverket. Hyreskostnaden skall motsvara räntekostnaden på hela den återstående skulden och det aktuella årets amortering på lånen. Lånen skall amorteras på 25 år. Med en antagen räntenivå på ca 5 % blir räntekostnaden under amorteringstiden ca 10 miljarder kronor. Denna kostnad, liksom amorteringar på lånen, kommer att belasta Banverkets anslag. Det begärda bemyndigandet avser dels produktionskostnader om ca 15 miljarder kronor, dels den totala räntekostnaden under amorteringstiden om ca 10 miljarder kronor. Riksdagen beslutade i enlighet med regeringens förslag.

I tilläggsbudget för år 2003 godkände riksdagen att regeringen får besluta om en låneram i Riksgäldkontoret om högst 12 050 miljoner kronor för Botniabanan AB för de första och andra etapperna mellan Örnsköldsvik och Husum respektive Nyland och Örnsköldsvik, för den tredje utbyggnadsetappen på delen Husum–Nordmaling samt för planeringsarbeten för den återstående delen av den tredje utbyggnadsetappen Nordmaling–Umeå.

I budgetpropositionen för år 2004 föreslår regeringen, som framgått, att riksdagen godkänner en låneram om högst 15 miljarder kronor för den första, andra och tredje utbyggnadsetappen av Botniabanan mellan Nyland och Umeå. Även ett bemyndigande om 25 miljarder kronor begärs, vilket avser – i likhet med år 2003 – dels produktionskostnader om 15 miljarder kronor, dels räntekostnader om 10 miljarder kronor.

Som framgått ovan är kostnadsberäkningen gjord innan regeringen beslutade om tillåtlighet enligt miljöbalken för den avslutande etappen mellan Nordmaling och Umeå. Under hösten 2003 färdigställs en ny kostnadsberäkning för Botniabanan baserad på att alla tillåtlighetsbeslut har fattats. Det kan bli aktuellt för regeringen att återkomma till riksdagen i frågan om Botniabanans finansiering.

Från och med år 2009 kommer Banverket att debiteras hyra för Botniabanan.

Ställningstagande

Utskottet vill framhålla att byggandet av Botniabanan utmed Norrlandskusten mellan Nyland och Umeå är av betydelse från såväl ett nationellt som regionalpolitiskt perspektiv. Det handlar bl.a. om betydligt kortare restider mellan orterna längs den aktuella sträckan som gör att arbetsmarknaden kan vidgas, att tillgängligheten till högre studier kan ökas och att näringslivet kan ges möjlighet till mer effektiva långväga godstransporter.

Utskottet anser det vara av största vikt att Botniabanan genomförs i enlighet med uppställda ekonomiska och tidsmässiga planer. Det rör sig om mycket omfattande belopp. Utskottet har därför nogsamt tagit del av regeringens utförliga redovisningar i bl.a. budgetpropositionerna för åren 2002, 2003 och 2004.

Utskottet förutsätter att regeringen även fortsättningsvis noggrant följer projektet och liksom hittills regelbundet återkommer till riksdagen med en

fortlöpande redovisning av framåtskridandet och det ekonomiska läget för byggandet av Botniabanan.

Utskottet har i övrigt inget att erinra mot vad regeringen i propositionen föreslår om låneram för Botniabanan AB eller bemyndigandet om ekonomiska förpliktelser rörande byggandet av Botniabanan.

Ekonomiska förpliktelser för Banverket

Regeringens förslag

Den verksamhet som Banverket bedriver innebär att Banverket ingår långsiktiga avtal innebärande ekonomiska förpliktelser för flera år framåt i tiden. Detta gäller både avtal om investeringar och avtal rörande drift och underhåll. Banverket har också regeringens uppdrag att lämna bidrag för olika ändamål. För att kunna planera sin verksamhet måste bidragstagaren normalt veta i förväg att bidraget kommer att betalas ut. I propositionen begär regeringen därför ett bemyndigande att ingå ekonomiska förpliktelser. Bemyndigandet bör avse all upphandlad verksamhet och alla bidrag där fleråriga avtal sluts och som inte faller under 13 § lagen (1996:1059) om statsbudgeten, detta oavsett om avtalen avser Banverkets interna resultatenheter eller externa leverantörer. För dessa ändamål begär regeringen ett bemyndigande om 14 500 miljoner kronor.

Utskottets ställningstagande

Utskottet har inget att erinra mot vad regeringen i propositionen föreslår om bemyndiganden rörande ekonomiska förpliktelser för ramanslaget 36:4 *Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter*.

Banverkets produktionsverksamhet

Motionsförslag

I motion 2003/04:T530 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) framhålls att en bolagisering av konkurrensutsatta verksamheter krävs för att tydliggöra Banverkets olika roller. En effektivisering och besparing är, enligt motionärernas mening, möjlig att uppnå genom att upphandla hela Banverkets produktion. Alla anläggnings- och underhållsarbeten skall då upphandlas i konkurrens. Staten bör som ägare av infrastrukturen utvecklas till att uppträda som en kompetent upphandlare av tjänster. Projektering och byggande bör upphandlas och byggas i konkurrens mellan marknadens aktörer (yrkande 8).

Utskottets ställningstagande

När utskottet behandlade ett liknande motionsyrkande om Banverkets produktionsverksamhet hösten 2002 (bet. 2002/03:TU1, s. 52) framhöll utskottet

bl.a. att genom ett beslut i Banverkets styrelse är delar av Banverkets produktion konkurrensutsatta sedan den 1 juli 2001. Banverkets verksamhet bygger på en tydlig rollfördelning mellan förvaltande och producerande enheter.

Utskottet vill återigen framhålla att Banverket sedan halvårsskiftet år 2001 handlar upp all projektering, ny- och ombyggnadsverksamhet i konkurrens i enlighet med bestämmelserna i lagen om offentlig upphandling. Det innebär att den verksamhet som bedrivs av Banverkets Projektering och Industridivisionen är fullt konkurrensutsatt. Utskottet vill erinra om att Banverket sedan den 1 juli 2002 även delvis upphandlar drift- och underhållsverksamheten på motsvarande sätt.

Utskottet delar motionärernas uppfattning om vikten av rationaliseringar och effektiviseringar för att vidmakthålla och utveckla järnvägsnätet. Utskottet har dock förståelse för att konkurrensutsättning av vissa marknader kan kräva särskilda hänsynstaganden när det gäller trafiksäkerhet, arbetsmiljö m.m. En stegvis utveckling av konkurrensutsättningen på sådana områden kan därför ge värdefull kunskap och erfarenhet, så att önskade effekter av en avreglering minimeras eller undviks. Utskottet vill i sammanhanget erinra om att för vissa delar av den i Storbritannien avreglerade järnvägssektorn har staten nyligen sett sig nödsakad att återta kontrollen.

Mot bakgrund av vad utskottet nu uttalat ser utskottet positivt på att regeringen uppmärksammat frågor om avregleringens effekter. Således har näringsminister Leif Pagrotsky den 27 augusti 2003 i svar på fråga (fr. 2002/03:1271) om en utvärdering av avregleringens effekter bl.a. anfört att regeringen anser det vara av värde att få en samlad bild av resultatet av de utvärderingar som gjorts över de avreglerade sektorerna och avser därför under hösten initiera att en sådan översyn görs.

Med hänsyn till vad utskottet ovan redogjort för anser utskottet att en konkurrensutsättning och bolagisering av Banverkets produktionsverksamhet i enlighet med vad som förordas i motionen inte kan tillstyrkas. Erfarenheter av Banverkets påbörjade konkurrensutsättning av vissa verksamheter liksom avregleringens effekter på andra statliga infrastrukturområden bör först utvärderas. Motion 2003/04:T530 (m) yrkande 8 avstyrks således.

Finansiella befogenheter för affärsverket Statens järnvägar

Regeringens förslag

Uppdraget för affärsverket Statens järnvägar är att förvalta den egendom och ansvara för den verksamhet som före utgången av 2000 ingick i affärsverket Statens järnvägars verksamhet och som inte överfördes till aktiebolag vid årsskiftet 2000/2001 eller som därefter avvecklats eller förts över till myndigheter eller aktiebolag. Den nuvarande personalen i affärsverket Statens järnvägar kommer att minska ytterligare under år 2003 till ca 110 personer.

I propositionen (prop. 2002/2003:86) Åtgärder för att stärka den finansiella ställningen i SJ AB föreslog regeringen bl.a. att SJ AB:s åtagande att förse Rikstrafiken med fordon tas bort på så sätt att fordon som används i av staten upphandlad trafik överlämnas till affärsverket Statens järnvägar, som hyr ut fordonen till Rikstrafikens operatörer.

Regeringen föreslår mot denna bakgrund att riksdagen bemyndigar regeringen att ge affärsverket Statens järnvägar finansiella befogenheter för 2004 i enlighet med vad som förordas i propositionen. Det gäller att få teckna underuthyrningsavtal avseende leasingkontrakt och placera medel enligt gällande finanspolicy.

Enligt riksdagsbeslut har Statens järnvägars hittillsvarande behov av medel täckts genom egen finansiering och upplåning på kapitalmarknaden, däribland hos Riksgäldskontoret. Riksdagen har tidigare årligen godkänt en finansieringsplan för Statens järnvägar. Efter omvandlingen till aktiebolag har regeringen ansett att långsiktig upplåning för de nya bolagen i princip helt bör ske på den öppna kreditmarknaden. Med tanke på den komplexa bolagiseringsprocessen har regeringen dock konstaterat att en omedelbar upplåning på den öppna kreditmarknaden skulle innebära en finansiell belastning och en ökad risk för det eller de nya aktiebolagen. Utlåning från Riksgäldskontoret till andra än affärsverk och statliga myndigheter kräver riksdagens godkännande.

Riksdagen har i budgetpropositionen för 2001 godkänt en låneram om totalt 16 000 miljoner kronor för affärsverket Statens järnvägar och de nya SJ-bolagens totala upplåning i och utanför Riksgäldskontoret under treårsperioden 2001–2003 och i samband därmed bemyndigat regeringen att besluta om hur denna skall fördelas. Låneramen var i augusti 2003 utnyttjad för leasing- och leaseholdåtaganden på 9 791 miljoner kronor och för lån i Riksgäldskontoret på 4 280 miljoner kronor dvs. till totalt 14 071 miljoner kronor. Riksdagen har genom beslutet avseende prop. 2002/2003:86 Åtgärder för att stärka den finansiella ställningen i SJ AB godkänt att SJ AB:s låneram i Riksgäldskontoret uppgår till 2 000 miljoner kronor 2004–2007. Med tanke på den komplexa bolagiseringsprocessen och att omstruktureringsarbetet har tagit längre tid än beräknat även för övriga nybildade bolag har regeringen konstaterat att bolagen haft svårigheter att finansiera sig på den öppna kreditmarknaden.

Regeringen föreslår därför att övriga bolag, dvs. Euromaint, Green Cargo, Jernhusen och Swedcarrier får en låneram i Riksgäldskontoret 2004 som uppgår till totalt 6 550 miljoner kronor. Regeringen föreslår vidare att den får riksdagens bemyndigande att fördela ramen mellan bolagen. Affärsverket Statens järnvägar föreslås få en låneram i Riksgäldskontoret på 1 700 miljoner kronor och en låneram för sina leasing- och leaseholdåtaganden på 10 000 miljoner kronor.

Staten ansvarar för de leasing- och leaseholdåtaganden avseende järnvägsmateriel som förvaltas av affärsverket Statens järnvägar och där materielen för närvarande hyrs av SJ AB, Green Cargo AB och Scandlines AB. Till följd av riksdagens beslut att stärka den finansiella ställningen i SJ AB kom-

mer uthyrning att ske från Statens järnvägar till ytterligare ett antal tågoperatörer. Statens järnvägar skall för statens åtagande betala en riskavspeglande avgift som fastställs av Riksgäldskontoret. För att täcka affärsverkets kostnader för denna tas en avgift ut av respektive berört bolag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet har inget att erinra mot vad regeringen i propositionen föreslår om bemyndiganden rörande finansiella befogenheter för Statens järnvägar, samt de verksamheter som numera bedrivs i aktiebolag.

Utskottet kan i övrigt konstatera att riksdagen våren 1996 beslutade om en ny budgetlag. Den nya lagen (1996:1059) om statsbudgeten medförde bl.a. att en ny modell infördes för statliga garantier. Syftet med den nya modellen är dels att göra verksamheten finansiellt självbärande så att risken för stora oförutsedda budgetbelastningar minimeras, dels att synliggöra de kostnader som de statliga garantierna utgör i form av finansiella risker. Detta syfte uppnås bl.a. genom att en riskbaserad avgift tas ut för varje garantiobjekt. Avgiften förs till en garantireserv i Riksgäldskontoret som kommer att belastas vid ett eventuellt infriande av garantin. Verksamheten förutsätts således bli finansiellt självbärande på lång sikt.

Sjöfart

Avsnittets innehåll

I detta avsnitt behandlar utskottet fyra budgetförslag från regeringen inom verksamhetsområdet Sjöfart (prop. 2003/04:1 utgiftsområde 22 punkterna 10–13). Regeringen föreslår att riksdagen

10. godkänner de ekonomiska målen för Sjöfartsverket och bemyndigar regeringen att fastställa utdelning och skattemotsvarighet för Sjöfartsverket i enlighet med vad regeringen förordar,

11. bemyndigar regeringen att för år 2004 ge Sjöfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar,

12. godkänner förslaget till investeringsplan för Sjöfartsverket för 2004–2006,

13. godkänner att 19 500 000 kronor av inflytande farledsavgifter år 2004 får lämnas i bidrag till Handelsflottans kultur- och fritidsråd.

Vidare behandlar utskottet följande 23 motioner med 32 yrkanden:

Investeringsplan för Sjöfartsverket

– 2003/04:T208 av Jörgen Johansson (c)

Handelsflottans kultur- och fritidsråd

– 2003/04:T530 yrkande 18 av Elizabeth Nyström m.fl. (m)

Sjöfartsstöd och internationell sjöfartspolitik

– 2003/04:T429 av Gunnar Andrén (fp)

– 2003/04:T493 av Claes Roxbergh och Ingegerd Saarinen (mp)

– 2003/04:T530 yrkande 13 av Elizabeth Nyström m.fl. (m)

– 2003/04:T562 yrkande 16 av Erling Bager m.fl. (fp)

– 2003/04:MJ408 yrkande 5 av Sven Gunnar Persson m.fl. (kd)

Handelssjöfartens kostnadsansvar m.m.

– 2003/04:T285 av Cecilia Magnusson och Anita Sidén (båda m)

– 2003/04:T299 av Annelie Enochson (kd)

– 2003/04:T322 av Catherine Persson (s)

– 2003/04:T366 av Joe Frans (s)

– 2003/04:T377 av Stefan Hagfeldt (m)

– 2003/04:T441 yrkandena 2, 4 och 5 av Johnny Gylling m.fl. (kd)

– 2003/04:T453 yrkande 4 av Peter Danielsson m.fl. (m)

– 2003/04:T530 yrkandena 16 och 17 av Elizabeth Nyström m.fl. (m)

– 2003/04:T544 av Billy Gustafsson och Louise Malmström (båda s)

Vänersjöfarten samt övrig insjö- och kustsjöfart

– 2003/04:T343 av Holger Gustafsson (kd)

– 2003/04:T397 av Peter Jonsson m.fl. (s)

– 2003/04:T436 av Carina Ohlsson (s)

- 2003/04:T441 yrkande 6 av Johnny Gylling m.fl. (kd)
- 2003/04:T495 av Jörgen Johansson och Birgitta Carlsson (båda c)
- 2003/04:T562 yrkande 4 av Erling Bager m.fl. (fp)
- 2003/04:T564 yrkande 42 av Maud Olofsson m.fl. (c)

Konkurrenssituationen i hamnar

- 2003/04:T530 yrkande 14 av Elizabeth Nyström m.fl. (m)
- 2003/04:T562 yrkande 17 av Erling Bager m.fl. (fp)

Fritidsbåtsregister

- 2003/04:T340 av Jan-Olof Larsson (s)
- 2003/04:T467 yrkande 1 av Karin Svensson Smith m.fl. (v)
- 2003/04:T511 av Anders Karlsson (s)

Karensdag för personal i inrikes sjöfart

- 2003/04:T386 av Marita Aronson (fp).

Ekonomiska mål m.m. för Sjöfartsverket

Utskottets förslag i korthet

Utskottet har ingen erinran mot regeringens förslag om ekonomiska mål för Sjöfartsverket eller bemyndiganden om fastställande av utdelning och skattemotsvarighet i enlighet med vad regeringen förordar.

Regeringens förslag

Sjöfartsverket skall verka för att de transportpolitiska målen uppnås. Detta skall ske på ett företagsekonomiskt sätt och inom ramen för en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning. Sjöfartsverket har ett räntabilitetskrav (som räknas på resultatet efter skattemotsvarighet) för perioden 2003–2005 om 3,5 %. Vidare skall verket ha en soliditet om minst 30 %. Som restriktion för prisökningar gäller att verkets farledsavgifter får öka med högst nettoprisindex räknat fr.o.m. år 1995.

Regeringen anser att med tanke på att verket genomför en samhällsekonomiskt viktig investering i farlederna in till Göteborgs hamn, vilket under en period kommer att ge högre kostnader och en sämre resultatutveckling för verket, är räntabilitetskravet om 3,5 % rimligt. Regeringen anser därför att räntabilitetskravet om 3,5 % även fortsättningsvis skall gälla, men med skillnaden att det bör gälla över en konjunkturcykel i stället för en treårsperiod. Skälet till denna förändring är att en konjunkturcykel är mer ändamålsenligt då verkets huvudintäkter är helt beroende av konjunkturutvecklingen. Det långsiktiga målet för nivån på räntabiliteten är att den skall vara före-

tagsekonomiskt motiverad, och därför avser regeringen att noggrant följa lönsamhetsutvecklingen hos Sjöfartsverket.

Regeringen föreslår vidare att det långsiktiga målet för soliditeten på lägst 30 % skall kvarstå och att farledsavgifterna får öka med högst nettoprisindex räknat fr.o.m. år 1995. Beträffande utdelningskravet anser regeringen att detta bör vara en tredjedel av vinsten, räknat som resultatet efter skattemotsvarighet.

Utdelning och skattemotsvarighet bör även fortsättningsvis fastställas slutligt av regeringen årligen i samband med bokslutet.

Regeringen lämnar också – i likhet med tidigare år – en redovisning av Sjöfartsverkets tvist med skattemyndigheten. Anledningen är att skattemyndigheten efter en skatterevision beslutat att sätta ned avdraget för ingående mervärdesskatt med 61,8 miljoner kronor för beskattningsåret 1997 och med 75,8 miljoner kronor för beskattningsåret 1998. Skattemyndigheten anser att uttag av farledsavgifter är en del av verkets myndighetsutövning och att det därför inte kan göras avdrag för ingående mervärdesskatt enligt mervärdesskattelagen. Länsrätten dömde i målet till Sjöfartsverkets fördel, men domen har överklagats till kammarrätten.

Beträffande Sjöfartsverkets avdrag för den ingående momsen avser regeringen, innan något ställningstagande görs, att avvakta utfallet av rättsprocessen.

Utskottets ställningstagande

Utskottet har ingen erinran mot regeringens förslag om ekonomiska mål för Sjöfartsverket eller bemyndiganden om fastställande av utdelning och skattemotsvarighet i enlighet med vad regeringen förordar. Förslagen tillstyrks därmed.

När det gäller Sjöfartsverkets tvist med skattemyndigheten har utskottet erfarit att kammarrätten fattat beslut i ärendet. Kamarrättens dom den 1 oktober 2003 innebär att kammarrätten delar skattemyndighetens bedömning att uttag av farledsavgifter är ett led i en myndighetsutövning. Därmed är den ingående mervärdesskatten för de verksamheter som finansieras genom farledsavgifter inte avdragsgill.

Utskottet konstaterar att oberoende av utgången av den pågående rättsliga processen torde de statsfinansiella konsekvenserna bli neutrala. Utskottet förutsätter därför att åtgärder kommer att vidtas för att hantera eventuella följder av rättsprocessens slutliga utfall. Det gäller dels den ackumulerade skulden på 560 miljoner kronor, dels hanteringen av den ingående mervärdesskatten i kommande mervärdesskattedeclarationer.

Finansiella befogenheter för Sjöfartsverket

Regeringens förslag

Regeringen föreslår att Sjöfartsverket bemyndigas att uppta lång- och kortfristiga lån inom en total ram av 350 miljoner kronor inom eller utanför Riksgäldskontoret under år 2004. Vidare föreslår regeringen att Sjöfartsverket får sätta in kassamässigt överskott på räntebärande konto i Riksgäldskontoret eller affärsbank.

Utskottets ställningstagande

Utskottet har ingen erinran mot regeringens förslag om finansiella befogenheter för Sjöfartsverket i enlighet med vad som anförs i propositionen. Förslaget tillstyrks följaktligen.

Investeringsplan för Sjöfartsverket

Utskottets förslag i korthet

Utskottet godkänner regeringens förslag till investeringsplan för Sjöfartsverket för perioden 2004–2006 och avstyrker motionsförslag med önskemål om en särskild investering i Södertälje kanal.

Regeringens förslag

Under rubriken Farleder/utmärkning redovisas investeringar i nya och förbättrade farleder, nybyggnad, ombyggnad och återanskaffning av fyrar, annan fast utmärkning, radionavigeringssystem samt el- och teleteknisk materiel och utrustning.

Regeringen redovisar i propositionen bl.a. att för investeringar i farleder till Göteborgs hamn tas 191 miljoner kronor upp under åren 2004 och 2005. Detta motsvarar etapp 1 och 2 i projektet Säkra farleder till Göteborg. För att vidmakthålla nuvarande standard i Trollhätte kanal under de närmaste 30 åren anser Sjöfartsverket att investeringar (betongförstärkningar m.m.) på totalt 500 miljoner kronor behöver göras. För åren 2004–2006 har tagits upp 30 miljoner kronor per år.

Investeringar i Södertälje kanal beräknas till 28 miljoner kronor och avser dammskydd samt utbyte av ledverk. Några av verkets mindre arbetsfartyg är ålderstigna och har begränsade sjöegenskaper samt erbjuder mindre goda bostads- och arbetsförhållanden. Sjöfartsverket beräknar därför att det behövs nyanskaffningar av tre farledsfartyg under perioden till en utgift om 50 miljoner kronor.

För sjöräddning har tagits upp investeringar om sammanlagt 0,9 miljoner kronor för nyanskaffning av helikopterflottar. Sjöfartsverket har beräknat att

under perioden 2004–2006 genomföra investeringar i sin IT-miljö med upp till 15 miljoner kronor och för teknisk service m.m. på 4,5 miljoner kronor.

Regeringen har inget att erinra mot investeringsplanens nivå eller inriktning.

Nedan lämnas ett sammandrag av Sjöfartsverkets investeringsplan för perioden 2004–2006.

Miljoner kronor	Totala utgifter för perioden 2004–2006	Beräknat för år 2004
Farleder/utmärkning	401,9	259,6
Lotsning	103,9	36,6
Sjöräddning	0,9	0,3
Utrustning för administration	15,0	5,0
Utrustning för teknisk service	3,9	1,3
Övrigt	0,6	0,6
Summa investeringar	526,2	303,4

Motionsförslag

I motion 2003/04:T208 av Jörgen Johansson (c) framhålls att Mälarens infart, via Södertälje sluss, har fungerat bra i 80 år genom en förutseende samhällsinsats år 1924. I dag uppfyller inte kanalen de krav som ställs på bredd och miljövänlig passage. Den tekniska utvecklingen inom fartygssektorn går mot såväl längre som bredare fartyg. Mälarsjöfartens omfattning är dock sådan att den inte kan styra utvecklingen, varför Mälarsjöfarten riskerar att upphöra om inte insatser görs för att förbättra slussens kapacitet. Ett generationsskifte sker för närvarande, vad gäller fartygen, vilket innebär att behovet av en utbyggnad av slussen brådskar.

En teknisk utredning, genomförd av Sjöfartsverket, visar att det är fullt möjligt och dessutom värdefullt att bygga ut den nuvarande slussen i Södertälje. De samhällsekonomiska studierna visar, enligt SIKAs beräkningsmodeller, att det är positivt att bygga ut slussen. Hindret för slussens utbyggnad anges vara statens krav på regional finansiering. Statens krav, via Sjöfartsverket, om en regional finansiering om 30 % gör projektet omöjligt att förverkliga då en sådan satsning skall konkurrera med andra verksamheter på kommunal och regional nivå.

Investeringarna för att bibehålla ett miljövänligt transportsystem, via våra vattenleder, är i storleksordningen 750 miljoner kronor, enligt motionären.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill erinra om att Sjöfartsverket på ett företagsekonomiskt sätt och inom ramen för en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar trans-

portförsörjning skall ansvara för att sjöfarten har tillgång till farleder med god framkomlighet och hög säkerhet året runt på samtliga svenska hamnar av betydelse.

Prioriteringar av sjöfartsinvesteringar ankommer således på Sjöfartsverket, som i fråga om Södertälje kanal har avsatt 28 miljoner kronor för bl.a. investeringar i dammskydd. Utskottet har tidigare uttalat att man bör söka utnyttja de goda möjligheter som finns att frakta stora lastkvantiteter via hamnar i Vänern, Mälaren och utmed våra kuster. Detta är angeläget för att kunna vidmakthålla och vidareutveckla Vänersjöfarten samt övrig insjö- och kustsjöfart. Utskottet kan konstatera att regeringen initierat åtgärder som bl.a. syftar till detta. Så t.ex. skall Godstransportdelegationen ta upp frågan om hur förutsättningarna för ett långsiktigt hållbart transportsystem för gods skall skapas, där naturligtvis sjöfarten kommer in som en viktig del. Utskottet vill vidare erinra om att vid vissa andra statliga farledsinvesteringar – som t.ex. farleden till Göteborg – förekommer regional medfinansiering.

Mot denna bakgrund har utskottet ingen erinran mot regeringens förslag att riksdagen godkänner förslaget till investeringsplan för Sjöfartsverket för perioden 2004–2006. Motion 2003/04:T208 (c) avstyrks därmed.

Handelsflottans kultur- och fritidsråd

Utskottets förslag i korthet

Utskottet tillstyrker regeringens förslag om bidrag till Handelsflottans kultur- och fritidsråd och avstyrker motionsförslag om att utveckla verksamheten. *Jämför reservation 6 (m).*

Regeringens förslag

Handelsflottans kultur- och fritidsråds (HKF) verksamhet har en inriktning som till stor del följer det som föreskrivs i ILO-konvention nr 163 om sjömäns välfärd till sjöss och i hamn (ratificerad av Sverige 1989). Hänsyn vid inriktningsbeslut måste därmed tas till en konvention som Sverige är bunden av till år 2011. Enligt vad som framkommit i utredningar utför HKF en kostnadseffektiv verksamhet och några synergivinster torde inte erhållas om man införlivade verksamheten i t.ex. Sjöfartsverket. Verksamhetens huvudsakliga inriktning och organisatoriska form bör därför tills vidare kvarstå.

Utrymmet för att tillföra verksamheten nya ekonomiska resurser är begränsade och omvärlden har förändrats varför en översyn av verksamheten i syfte att anpassa den till dessa förutsättningar måste göras. Översynen bör utgå från kraven i ILO-konventionen och behandla hur dessa krav kan tillgodoses med de offentliga och privata tjänster som i dag tillhandahålls av andra än HKF. I de fall krav finns på tjänster som inte kan tillgodoses på detta sätt bör dessa tillhandahållas av HKF. Översynen bör även utgå från att inga nya ekonomiska resurser, utöver dem som HKF har i dag, kommer att tillföras verksam-

heten. Innan denna översyn är klar föreslår regeringen att kravet på kostnads-
täckning skall öka och att avgifterna för tjänsterna därför skall täcka minst
25 % av kostnaderna för hela verksamheten.

Regeringen föreslår, mot bakgrund av kravet på ökade avgiftsintäkter och
att verksamheten genomfört ett rationaliseringsarbete, att bidraget till HKF
ökas med 1 miljon kronor per år. Efter denna höjning kommer det årliga
bidraget från Sjöfartsverket att uppgå till 19,5 miljoner kronor.

Motionsförslag

I motion 2003/04:T530 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) anförs att verksam-
heten i Handelsflottans kultur- och fritidsråd inrättades i en tid när förhållan-
dena i sjöfarten var helt annorlunda. Långa tider till sjöss och bortovaro från
hemorten var regel, och många sjömän saknade ett normalt socialt liv. Med
dagens avlösningssystem är förhållandena helt annorlunda.

Möjligheterna att delta i det sociala och kulturella livet på hemorten är i
dag inte sämre för sjömän än för många andra yrkesgrupper, och behovet av
denna verksamhet kan inte längre anses motivera den särställning som HKF
har, menar motionärerna. En avveckling av verksamheten innebär att de i
jämförelse med omvärlden höga svenska farledsavgifterna kan sänkas (yr-
kande 18).

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill erinra om att Handelsflottans kultur- och fritidsråds verksamhet
har en inriktning som till stor del följer det som föreskrivs i ILO-konvention
nr 163 om sjömäns välfärd till sjöss och i hamn (ratificerad av Sverige 1989).
Hänsyn vid inriktningsbeslut måste därmed tas till en konvention som Sverige
är bunden av till år 2011.

Som framgår av budgetpropositionen avser regeringen att göra en översyn
av Handelsflottans kultur- och fritidsråds verksamhet, bl.a. mot bakgrund av
förändringarna i omvärlden. Enligt regeringen bör översynen utgå från att
inga nya ekonomiska resurser, utöver dem som verksamheten har i dag,
kommer att tillföras verksamheten. Utskottet har ingen erinran mot denna
utgångspunkt. Några ställningstaganden i övrigt med anledning av motion
2003/04:T530 (m), anser utskottet inte vara påkallade.

Utskottet tillstyrker således regeringens förslag om bidrag till Handels-
flottans kultur- och fritidsråd i enlighet med vad regeringen förordar. Motion
2003/04:T530 (m) yrkande 18 avstyrks därmed.

Sjöfartsstöd och internationell sjöfartspolitik

Utskottets förslag i korthet

Utskottet konstaterar att en bred politisk samsyn finns om att de nationella stödprogrammen bör utvecklas i former som tryggar likvärdiga och rättvisa konkurrensvillkor. Utskottet framhåller också att – i likhet med tidigare gjorda uttalanden – det är angeläget att en gemensam syn utvecklas när det gäller näringspolitiskt stöd till sjöfart inom EU. Utskottet förutsätter därför att regeringen inom EU aktivt verkar för en ordning som säkerställer största möjliga konkurrensneutralitet. Utgångspunkten bör vara att inom ramen för ett samlat europeiskt kostnadsansvar uppnå ett långsiktigt hållbart transportsystem utan behov av statliga subventioner. Mot denna bakgrund avstyrks samtliga motionsförslag. *Jämför reservationerna 7 (m) och 8 (fp).*

Motionsförslag

I motion 2003/04:T429 av Gunnar Andrén (fp) ställs frågan om hur den svenska konkurrenskraften på världshaven skall kunna upprätthållas. Enligt motionären behövs en anpassning av förutsättningarna till villkor som gäller både inom EU:s ram och inom redarvärlden och på sjömanssidan, menar motionären. För att kunna ta ytterligare steg, och då handlar det inte bara om skatter utan än mer om tillförlitlighet, miljöhänsyn och sjösäkerhet, behöver Sveriges rederi- och sjöfartspolitik ses över och ändras så att svenska rederier och sjömän inte hamnar i ett sämre läge än utländska rederier och sjömän.

Mot denna bakgrund är det viktigt att Sverige har en framsynt rederi- och sjömanspolitik, anpassad inte minst till villkoren i övriga EU-länder. Motionären efterlyser kraftfullt ökat intresse och engagemang från Näringsdepartementet i fråga om svensk sjöfartspolitik.

I motion 2003/04:T493 av Claes Roxbergh och Ingegerd Saarinen (båda mp) anförs att riksdagen har beslutat om regeländringar som ger betydande förbättringar av de ekonomiska förutsättningarna för fartyg med svensk flagg, men problem kvarstår som bl.a. drabbar de mindre fartygen. Problemen är i stor utsträckning byråkratiska och svenska specialbestämmelser som avviker från EU-länderna i övrigt. Det finns starka skäl att se över dessa bestämmelser och kontrollera om de verkligen är ändamålsenliga.

I dag finns utomordentligt få fartyg under 3 000 brutto under svensk flagg trots att det är med dessa fartyg som kusttrafiken och en stor del av EU-trafiken skall drivas. Svenskflaggade fartyg under 3 000 brutto ges av Sjöfartsverket inskränkta geografiska fartområden. Oinskränkt fartområde på sätt som gäller för t.ex. holländsk och tysk flagg förkommer inte. Säkerhetsbemanningen under svensk flagg är, i motsats till t.ex. holländsk flagg, kopplad till fartområden – ju längre bort från Sverige, desto större säkerhetsbesättning

krävs även om det gäller korta resor i kustfart. Detta leder till att svensk flagg inte blir konkurrensmässig från kostnadssynpunkt.

Bostadskungörelsen var ursprungligen endast tänkt att gälla för färjor. Olyckligtvis kom kungörelsen, som innehåller regler om toaletter, uppehållsrum, telefonhytter m.m., att gälla alla fartyg. Bostadskungörelsen har ingen internationell motsvarighet, och dispenser kan inte lämnas utan godkännande från samtliga berörda fackliga huvudorganisationer.

I motion 2003/04:T530 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) anförs att de flesta europeiska länder har infört någon form av stöd för den egna sjöfartsnäringen. Dessa stöd har skapats med hänvisning till konkurrensen från bekvämlighetsregisterade rederier med lågkostnadsbesättningar. Europeiska unionen har fastställt ett tak som innebär att stödet inte får överstiga summan av skatter och sociala avgifter.

Sverige har till skillnad från de flesta andra länder valt att i stället för nettolön återbetala skatter och sociala avgifter till rederierna. Enligt motionärerna ger det svenska systemet en större kompensation än den vanliga lösningen med nettolöner. I motionen framhålls att regeringen bör verka för en ny sjöfartspolitik inom Europeiska unionen, en politik som utgår från Romfördragets portalparagraf, artikel 92, och som avvecklar de nationella stödprogrammen (yrkande 13).

I motion 2003/04:T562 av Erling Bager m.fl. (fp) framhålls bl.a. att svensk sjöfart under en rad av år har varit hotad av konkurrens från andra länder. Under senare år har situationen för näringen förbättrats. I och med att rederistödet försvunnit och ersatts med en s.k. nettolösning har viktiga steg tagits. Folkpartiet anser ändock att EU långsiktigt måste arbeta på att få bort alla särlösningar för branschen (yrkande 16).

I motion 2003/04:MJ408 av Sven Gunnar Persson m.fl. (kd) framhålls att bekvämlighetsflaggningen av fartyg utgör ett problem i miljöarbetet. Sverige bör verka för att bekvämlighetsflaggning avskaffas. För att uppnå detta är det nödvändigt att EU helhjärtat engageras för att förbjuda bekvämlighetsflaggningen. Så länge som bekvämlighetsflaggade fartyg finns kvar bör Östersjöländerna genom Helsingforsöverenskommelsen (Helcom) införa lämpliga regler för att begränsa bekvämlighetsflaggade fartygs tillträde till vatten och hamnar i Östersjön (yrkande 5).

Utskottets ställningstagande

När det gäller *sjöfartsstöd*, som tas upp i motionerna 2003/04:T429 (fp), 2003/04:T530 (m) och 2003/04:T562 (fp) vill utskottet inledningsvis erinra om att både regeringen och riksdagen vid flera tillfällen – senast hösten 2002 – har uttalat att det är angeläget att slå vakt om svensk sjöfartsnäring och att denna näring måste ges likvärdiga konkurrensvillkor gentemot våra närmaste konkurrentländer (bet. 2002/03:TU1).

Utskottet underströk då också den vikt som ett svenskt bibehållet sjöfartskunnande har för centrala svenska områden som sjösäkerhet och mil-

jöfrågor samt för Sveriges möjligheter att även fortsättningsvis vara en pådrivande kraft i det internationella arbetet inom dessa områden. Riksdagen har bl.a. mot denna bakgrund med bred majoritet ställt sig bakom det nya sjöfartsstödet som började tillämpas den 1 oktober 2001. Stödet innebär ett nettostöd genom att arbetsgivaren krediteras ett belopp som motsvarar skatteavdrag och arbetsgivaravgifter och omfattar både lastfartyg och passagerarfartyg i internationell trafik.

Det huvudsakliga motivet till att den nya stödformen infördes var att det skulle skapa förutsättningar för den svenska handelsflottan att konkurrera på likvärdiga villkor på sjöfarmsmarknaden. Av redovisningar till riksdagen har framgått att den svenska handelsflottans konkurrenskraft därefter förbättrats, vilket resulterat i bl.a. en ökad inflaggning till det svenska sjöfartsregistret. Utskottet har också på annan plats i detta betänkande ansett att det nuvarande rederistödet fyller en viktig funktion för att trygga och utveckla en svensk sjöfartsnäring.

När det gäller de nu aktuella motionsförslagen om bl.a. en avveckling av de nationella stödprogrammen vill utskottet framhålla – i likhet med tidigare gjorda uttalanden – att det är angeläget att en gemensam syn utvecklas när det gäller näringspolitiskt stöd till sjöfart inom EU. Utskottet förutsätter därför att regeringen inom EU aktivt verkar för en ordning som säkerställer största möjliga konkurrensneutralitet. Utgångspunkten bör vara att inom ramen för ett samlat europeiskt kostnadsansvar uppnå ett långsiktigt hållbart transportsystem utan behov av statliga subventioner.

Utskottet konstaterar därmed att en bred politisk samsyn finns om att de nationella stödprogrammen bör avvecklas i former som tryggar likvärdiga och rättvisa konkurrensvillkor. Mot denna bakgrund förutsätts yrkandena i motionerna 2003/04:T429 (fp), 2003/04:T530 (m) yrkande 13 och 2003/04:T562 (fp) yrkande 16 till huvudsaklig del bli tillgodosedda och avstyrks därmed.

I motion 2003/04:T493 (mp) tas frågan upp om *svenskflaggning av mindre fartyg*. Utöver vad utskottet ovan anfört om bl.a. att svensk sjöfartsnäring måste ges likvärdiga konkurrensvillkor med våra närmaste konkurrentländer vill utskottet erinra om att den internationella sjöfartsorganisationen (IMO) behandlar frågor om bl.a. sjösäkerhet och har till syfte att få till stånd internationella regler på dessa områden. IMO antog den 7 juli 1978 den s.k. STCW-konventionen (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers) som handlar om normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning. En reviderad STCW-konvention, som trädde i kraft den 1 februari 1997, innehåller bl.a. föreskrifter om minsta tillåtna vilotid för vakthavande befäl och vaktgående besättningsmän.

Utskottet har erfarit att Sverige följer den s.k. överlåtelseförordningen 613/91 om överflyttning av last- och passagerarfartyg mellan register inom gemenskapen, vilket innebär att fartyg som är byggda efter den 25 maj 1980 inte belastas av andra krav vad gäller sjösäkerhet, fribord och miljö än de som råder i övriga EU-länder när de flaggas in från ett annat EU-land. Den revidering av förordningen som nu planeras inom gemenskapen och som redovisas i

faktapromemoria 2003/04:FPM20 innebär i princip ingen ändring av den svenska tillämpningen. Den svenska ståndpunkten, som stöds av ett flertal länder, innebär bl.a. att överlåtelseförordningen även borde inkludera ILO-konvention nr 147 om regleringen av bl.a. arbets- och boendeförhållanden ombord på fartyg.

Utskottet vill också erinra om att på arbetsmiljösidan, inklusive kravet på bostäder, gäller att ett förhandlingsprotokoll, upprättat mellan arbetsgivare och arbetstagare, skall finnas innan Sjöfartsinspektionen tar ställning till eventuella dispenser. Det finns inget krav på att parterna skall vara överens för att Sjöfartsinspektionen skall kunna ge en dispens.

Utskottet anser i likhet med motionärerna att onödig byråkrati och avvikande specialbestämmelser för de olika EU-länderna på sikt bör undvikas. Utskottet kan samtidigt konstatera att olika synsätt och kulturer har utvecklats för sjöfartsnäringen inom EU-länderna. Utskottet utgår därför ifrån att regeringen verkar för att gemensamma synsätt utvecklas inom EU i de frågor som motionärerna nu tar upp som tryggar bl.a. höga krav när det gäller säkerhet och arbetsmiljö.

Med det anförda torde förutsättningar föreligga att syftet med motion 2003/04:T493 (mp) om likvärdiga konkurrensvillkor på sikt skall kunna bli tillgodosett. Motionen avstyrks därmed.

Frågan om *bekvämlighetsflaggade fartyg* tas upp i motion 2003/04:MJ408 (kd) yrkande 5.

När utskottet behandlade liknande motionsyrkanden hösten 2002 betonade utskottet vikten av att regelsystemet – syftande till bl.a. ökad sjösäkerhet och motverkande av social dumpning – är enhetligt och gällande för all sjöfart inom gemenskapen, oavsett i vilket land som fartyget är registrerat.

Utskottet anser att när det gäller åtgärder för att minska möjligheterna för fartyg under bekvämlighetsflagg att färdas över svenska farvatten och lägga till i svenska hamnar bör Sverige i EU samt separat för Östersjöländerna kraftfullt verka för att bekvämlighetsflaggningen begränsas inom EU:s vattenområden. I det sammanhanget vill utskottet även framhålla att genom att klassificera Östersjön som särskilt skyddat havsområde (PSSA) inom ramen för IMO:s riktlinjer ges ökade möjligheter för att vidta angelägna åtgärder för att öka säkerheten för miljö och människor. Efter Helsingforskommissionens (Helcom) ministermöte i Bremen i juni 2003 har Sverige tillsammans med Finland inbjudit samtliga intresserade parter till fortsatt samverkan i syfte att inkomma med en PSSA-ansökan till IMO inför dess miljökommittémöte i mars 2004.

Mot bakgrund av vad utskottet nu anför torde yrkande 5 i motion 2003/04:MJ408 (kd) därmed bli tillgodosett. Motionen avstyrks följaktligen i nu behandlad del.

Handelssjöfartens kostnadsansvar

Utskottets förslag i korthet

Utskottet anser att regeringen i allt väsentligt uppmärksammat de frågor som tas upp i motionerna om handelssjöfartens kostnadsansvar. Efter initiativ från riksdagen har en översyn av farledsavgifterna nyligen färdigställts. Utredningsdirektiv har vidare lämnats till Godstransportdelegationen om en mer övergripande prövning med parlamentariskt inflytande av kostnadsansvarets utformning. Bland annat mot den bakgrunden avstyrks motionsförslagen om handelssjöfartens kostnadsansvar. *Jämför reservationerna 9 (m, fp) och 10 (kd).*

Tillsyn över sjösäkerheten, lotsning, utmärkning av farleder, sjöräddning, isbrytning, skydd av miljön mot förorening från fartyg och sjökartläggning är för handelssjöfarten angelägna uppgifter som Sjöfartsverket svarar för. Sjöfartsverket skall på ett företagsekonomiskt sätt och inom ramen för en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning ansvara för att sjöfarten har tillgång till farleder med god framkomlighet och hög säkerhet året runt på samtliga svenska hamnar av betydelse. Finansieringen av verksamheten sker främst genom avgifter på handelssjöfarten. Sjöfartsverkets kostnader för bl.a. fritidsbåttrafiken finansieras över statsbudgeten.

Sedan den 1 januari 1998 tillämpas ett nytt system för sjöfartsavgifter som innebär att fyravgiften och farledsvaravgiften har slagits samman till en avgift benämnd farledsavgift. Lotsavgiften har betraktats, till skillnad från fyravgiften och farledsvaravgiften, som en betalning för en individuell utpekad tjänst i form av lotsning. Lotsavgiften ingår därför inte i den mer generella farledsavgiften, och dess konstruktion kvarstår oförändrad i det nya systemet. Farledsavgiften och lotsavgiften kallas tillsammans de allmänna sjöfartsavgifterna.

Motionsförslag

Farledsavgifter m.m.

I motion 2003/04:T285 av Cecilia Magnusson och Anita Sidén (båda m) anføres bl.a. att utredningen Nya farledsavgifter (Ds 2003:41) har föreslagit ändringar som enbart är en justering av nuvarande avgiftssystem och lever inte upp till de krav som bör kunna ställas. Ett beslut i linje med utredningsförslaget riskerar också att snedvrider konkurrensen mellan transportslagen och motverka utvecklingen av rationella, miljöanpassade och frekventa internationella sjötransporter. Motionärerna anser att förändringar av farledsavgifterna måste belysas i det sammanhang de verkar och ur ett totalt transportpolitiskt perspektiv i jämförelse med tåg- och landsvägstransporter.

I motion 2003/04:T299 av Annelie Enochson (kd) framhålls att det svenska avgiftssystemet för godstransporter i dag inte är trafikslagsneutralt. Avgifterna står inte i relation till respektive transportslags kostnader. Sjöfarten betalar proportionellt sett betydligt högre avgifter än bil och tåg.

EU:s beslut att styra över mer gods från lastbil till de mer miljövänliga transportslagen järnväg och sjöfart motverkas genom att staten via farledsavgifterna låter sjöfarten betala för andra kostnader än dem som har direkt anknytning till sjöfarten. Kravet på full kostnadstäckning för Sjöfartsverket måste tas bort. Det är inte rimligt att sjöfarten betalar kostnader som inte är sjöfartsrelaterade.

Sjöfartens avgifter bör sänkas så att svenska hamnar får möjlighet att konkurrera på lika villkor med andra länders hamnar och sjöfarten får konkurrensneutralitet gentemot andra transportslag.

I motion 2003/04:T322 av Catherine Persson (s) anförs att farledsavgifterna är inkomst till Sjöfartsverket och bidrar till att täcka Sjöfartsverkets faktiska kostnader för tillhandahållandet av Sjöfartsverkets tjänster. I en del andra länder är en myndighet motsvarande Sjöfartsverket inte intäktsfinansierad utan anslagsfinansierad. Det innebär således en annan konkurrenssituation för de länderna då näringen inte står för myndighetens kostnader utan i stället är det staten som betalar. Motionären anser att Sverige bör verka för att det inom Europa tillämpas samma finansiering (yrkande 1). I det sammanhanget bör regeringen överväga en annan finansiering av Sjöfartsverket (yrkande 2).

I samma motion anförs också att nuvarande avgiftssystem innebär konkurrensnackdel för sjöfarten gentemot andra transportslag. Redan de existerande avgifterna har medfört en snedvridning till fördel för Öresundsbron som på sikt kan komma att utarma sjötransportens verksamhet i Skåne. Utgångspunkten måste vara att försöka uppnå en konkurrensneutralitet mellan de olika transportslagen oavsett om det är på bro eller vatten (yrkande 3).

En modell för ett stegvist införande av gemensamma avgiftsprinciper för transportinfrastrukturer i EU påverkar infrastruktursavgifter konkurrensvillkoren på den inre marknaden och har betydelse för de internationella transporternas utveckling. Mot denna bakgrund bör samma grundläggande principer tillämpas för alla kommersiella transportslag i var och en av Europeiska unionens medlemsstater (yrkande 4).

I motion 2003/04:T441 av Johnny Gylling m.fl. (kd) anser Kristdemokraterna att statliga medel långsiktigt bör avsättas för att täcka en del av kostnaderna för sjöfartens infrastruktur. Det av Sjöfartsverket administrerade farledssystemet kan inte helt ut finansieras med avgifter. Staten har ett ansvar att stödja regionala satsningar och tillse att de stora godsstråken, som utgör möjliga alternativ till vägtrafiken, också blir kommersiellt gångbara alternativ.

För att utveckla sjöfarten genom en förbättrad infrastruktur anser Kristdemokraterna att Sjöfartsverkets planering för 2004–2015 bör ha sin utgångspunkt i att anslagsmedel avsätts för investeringar i farleder. I Kristdemokraternas budgetalternativ avsätts 50 miljoner kronor per år för detta ändamål från år 2005 (yrkande 5).

I motion 2003/04:T453 av Peter Danielsson m.fl. (m) anförs att en stor godsmängd transporteras genom Skåne via hamnarna och Öresundsbron varvid färje- och järnvägstransporter konkurrerar med varandra. I det sammanhanget är det viktigt att konkurrensneutralitet råder mellan olika transportsätt. I dag ges sjöfarten i Öresund och södra Östersjön, genom statliga avgifter, sämre konkurrensvillkor. Staten ger i dag järnvägstrafiken över Öresundsbron fördelar samtidigt som sjöfarten i denna del av Sverige missgynnas genom Sjöfartsverkets avgifter. Motionärerna menar att det inte är rimligt att staten, genom snedvriden avgiftspolitik, ger sjöfarten sämre konkurrensförutsättningar än andra transportslag, speciellt eftersom sjöfarten får anses vara minst miljöstörande med hänsyn till fraktad godsmängd (yrkande 4).

I motion 2003/04:T530 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) anförs bl.a. att en stor del av rederiernas anlöpskostnader utgörs av avgifter till Sjöfartsverket. Verket har efterhand fått kostnadsansvar för utgifter som inte har någon motsvarighet för Vägverket eller Banverket. Isbrytning, sjömätning, sjöräddning, lotsning och välfärdsråd är dryga kostnader som sjöfarten måste betala men som saknar motsvarighet för de landburna transportslagen. Till detta skall läggas statens avkastningskrav på Sjöfartsverkets kapital som gör Sjöfartsverket till ett av landets mest lönsamma ”transportföretag”. Denna kostnadsfördelning förekommer inte i andra närliggande länder och avgifterna för anlop av svensk hamn är därför ungefär dubbelt så höga som motsvarande kostnad i konkurrerande hamnar.

Genom Sjöfartsverkets taxekonstruktion riskerar stora delar av sjöfarten att slås ut. En anpassning av Sjöfartsverkets taxa till den samhällsekonomiska marginalkostnaden skulle innebära väsentligt lägre kostnader för sjötransporter och därmed också minskad belastning på väg- och järnvägsnäten. Det är av största vikt att de rationaliseringar som påbörjats inom Sjöfartsverket fullföljs (yrkande 16).

I två motioner tas frågor upp som rör den nyligen genomförda *översynen Nya farledsavgifter* (Ds 2003:41).

I motion 2003/04:T366 av Joe Frans (s) framhålls att Sverige bör värna om den ökade sjöfartsturismen i stället för att motverka den. Motionären menar att om det införs farledsavgifter i Sverige enligt Sjöfartsavgiftsutredningens förslag (Ds 2003:41) medför det risker för att kryssningsfartygen i stället slussas till andra hamnar i Östersjön som inte tar ut sådana avgifter.

Motionären framhåller att sjöfarten helt och hållet bär sina kostnader i Sverige. Kryssningstrafiken har hittills varit förskonad från farledsavgifterna eftersom trafiken betalar väl för sig till statskassan i form av momsintäkter som är mycket större än eventuella avgifter. Förslaget om farledsavgifter för kryssningstrafiken saknar en samhällsekonomisk analys som tar upp vilka effekter dessa avgifter kan komma att medföra när det gäller uteblivna turistintäkter.

I motion 2003/04:T441 av Johnny Gylling m.fl. (kd) anförs bl.a. att enligt rapporten (Ds 2003:41) Nya farledsavgifter betalar handelssjöfarten mer än de konkurrerande transportslagen – bil och järnväg – för sina marginalkostna-

der. Trots denna korrekta analys lämnas i rapporten förslag som har mötts av kritik från sjöfartsnäringsen på framför allt två punkter: dels lättar förslagen inte den totala avgiftsbördan för sjöfarten, dels väntas kryssningstrafiken till Sverige minska drastiskt om den belastas med avgifter.

Kristdemokraterna menar att Näringsdepartementets förslag inte kan genomföras rakt av utan att skada sjöfarten och turistnäringsen. Det är förvisso inte enkelt att inom ramen för Sjöfartsverkets ekonomiska ramar skapa ett helt rättvisande system som samtidigt lättar avgiftsbördan. Enligt Kristdemokraternas uppfattning bör frågan om avgiftssystemet överlämnas till Gods-transportdelegationen för vidare beredning och diskussion innan regeringen fattar beslut om förändringar (yrkande 2).

Lotsavgifter

I motion 2003/04:T377 av Stefan Hagfeldt (m) framhålls bl.a. att möjligheterna måste undersökas för att konkurrensutsätta lotsverksamheten i syfte att uppnå effektiviseringsmöjligheter. I detta sammanhang bör också hela Sjöfartsverkets verksamhetsform utredas. Motionären menar att en anslagsfinansierad verksamhet skulle vara av godo för sjöfarten samt skapa likvärdiga förutsättningar för de olika transportslagen. Vidare föreslås att prissättningen för lotstjänster bör baseras på de utförda tjänsternas innehåll, snarare än en rent tidsbaserad prissättning.

I motion 2003/04:T544 av Billy Gustafsson och Louise Malmström (båda s) framhålls bl.a. att Norrköpings hamn är en av landets största hamnar och att Norrköpings hamn har som mål att bli den mest betydelsefulla containerhamnen på ostkusten. Avgörande för att denna satsning och målsättning skall bli verklighet är att Norrköpings hamn har likvärdiga konkurrensvillkor med övriga hamnar. Oroande är därför att kostnaderna för lots under åren 1999–2003 har ökat med 120 %.

Dagens system medverkar till att snedvrیدا konkurrensen, eftersom avgiften för lotsningen till en inlandshamn är betydligt mycket högre än motsvarande tjänst till en hamn belägen vid kusten. Motionären anser att systemet medför att myndigheten styr konkurrensen mellan hamnarna med sin prissättning och sin monopolsituation och kräver en översyn av systemet med lotsavgifter, dess konstruktion och nivåer.

Finansiering av isbrytningen

I motion 2003/04:T441 av Johnny Gylling m.fl. (kd) tas bl.a. frågan upp om en långsiktig plan som stärker sjöfarten både som transportslag och som näring. En del i en sådan plan bör vara att få bort isbrytningen från farledsavgifterna. För att inte missgynna Norrlandskusten borde isbrytningen endast till en mycket liten del belasta sjöfartens avgifter. Regeringen borde tillsammans med Finland och Estland – som snart är unionsmedlem – utverka regionala EU-stöd för att hålla isen borta från farlederna (yrkande 4).

I motion 2003/04:T530 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) framhålls att kostnaden för isbrytning utgör en betydande del av Sjöfartsverkets budget och utgör större delen av verkets regionalpolitiska kostnad. Reglerna för isbrytarassistans tillkom för många år sedan när merparten av tonnage hade större behov av assistans än i dag. Reglerna premierar inte i tillräcklig omfattning investering i tonnage med bättre isegenskaper. På samma sätt som miljörabatt har införts i sjöfartstaxan för bättre miljöegenskaper bör modernt isbrytande tonnage premieras. Enligt motionärerna bör kostnadsansvaret för isbrytningen ingå i statens generella regionalpolitiska åtagande (yrkande 17).

Utskottets ställningstagande

När utskottet behandlade motionsyrkanden om handelssjöfartens kostnadsansvar hösten 2002 delade utskottet motionärernas uppfattning om kostnadsansvarets betydelse för sjöfartens fortsatta utveckling (bet. 2002/03:TU1). Utskottet anförde bl.a. att enligt gällande transportpolitiska principer har rättvisa konkurrensvillkor tillmätts en stor betydelse för utvecklingen av ett långsiktigt hållbart transportsystem. I en vitbok om den gemensamma transportpolitiken fram till år 2010 har också Europeiska kommissionen presenterat principerna för avgiftssättning av transportinfrastrukturen samt vikten av att förbättra förutsättningarna för sjöfarten i Europa och åstadkomma ett hållbart transportsystem.

Vid utskottsbehandlingen hösten 2002 anfördes också att mot bakgrund av EU:s vitbok och med anledning av motsvarande motionsförslag hösten 2001 har riksdagen som sin mening gett regeringen till känna att en översyn av farledsavgifterna snarast bör genomföras i syfte att skapa ett avgiftssystem som ger ett konkurrensneutralt förhållande mellan transportslagen och som motsvarar de marginalkostnadsprinciper som redovisas i EU:s vitbok.

Utskottet kan nu konstatera att översynen är genomförd och redovisad i juli 2003 i rapporten (Ds 2003:41) Nya farledsavgifter. Utredningens analys av sjöfartens avgiftsrelevanta marginalkostnader visar att färjornas avgifter endast täcker en mindre del av de miljökostnader de orsakar. Kryssningsfartyg, som i dag är undantagna farledsavgift, täcker inte heller sina kostnader. Annan, särskilt lågfrekvent trafik, tycks däremot betala mer än vad som är motiverat ur ett marginalkostnadsperspektiv. Förslaget innebär därför en omfördelning av avgifter så att färjor och kryssningsfartyg betalar mer, medan andra fartygstyper i motsvarande grad betalar mindre.

Främst i syfte att åstadkomma ett mer flexibelt och dynamiskt avgiftssystem föreslås vidare att den fartygsrelaterade farledsavgiften sänks. Utredningen föreslår att denna del av avgiften dock skall belasta fler anlöp samt att anlöpstaken skall räknas per kalendermånad i stället för som i det nuvarande systemet där de räknas per kalenderår. Den föreslår också en begränsning av rabattmöjligheterna och att de rabatter som ändå kommer att finnas tydligt måste redovisas.

Av rapporten framgår också, vid en jämförelse av hur de samhällsekonomiska marginalkostnaderna täcks för de olika transportslagen, att sjöfarten har

ett kostnadsansvar på 89 %, vägtrafiken 62–86 % och järnvägen 50 %. Sjöfarten täcker således inte sina samhällsekonomiska marginalkostnader fullt ut, men svarar för ett klart större kostnadsansvar än konkurrerande transportslag.

Utskottet har erfarit att Godstransportdelegationen (dir. 2002:98) i tilläggsdirektiv (dir. 2003:65) i april 2003 fått i uppdrag att analysera prissättningen på utnyttjande av infrastrukturen i syfte att uppnå konkurrensneutralitet mellan transportslagen. Till de delar av kommitténs arbetsområde som rör avgiftsfrågor skall en parlamentarisk referensgrupp knytas. Begreppet konkurrensneutralitet skall tolkas i ljuset av 1998 års transportpolitiska beslut. Det transportpolitiska beslutet lyfter fram ett transportslagsövergripande perspektiv. Det innebär bl.a. att det inte i första hand är transportslag, utan olika transportlösningar, som skall konkurrera mot varandra. Godstransportdelegationens arbete skall vara avslutat senast den 30 juni 2004.

När det gäller lotsavgifter kan vidare tilläggas att dessa höjdes den 1 juli 2003 med i genomsnitt 20 %. Syftet är att uppnå en ökad kostnadstäckning för denna tjänst och därigenom minska korssubventioneringen från farledsavgifterna.

Frågor om *finansiering av isbrytningen*, som mer specifikt tas upp i ett par motioner, vill utskottet erinra om att med EU-medlemskapet följer möjligheter att ansöka om finansiellt stöd inom området för Transeuropeiska nätverk – TEN. På sjöfartsområdet har Sverige fått stöd för bl.a. tekniska studier i samband med den senaste isbrytaranskaffningen. För närvarande pågår en revidering av riktlinjerna för TEN-stöd som bl.a. innebär förslag till en ny högprioriterad projektlista.

Utskottet har erfarit att förslaget bygger på ett utvidgat EU där de nya medlemsländerna ingår. Högnivålistan omfattar därför fler projekt än tidigare. Ett nytt koncept har tagits fram, det s.k. Motorways of the Sea, varav Motorways of the Baltic Sea föreslås som en del. Både Sverige och Finland stöder detta förslag. Sverige anser att stödet skall inriktas på infrastruktur och att isbrytningen är en viktig del i detta, liksom informationssystem till sjöfarten. Enligt förslaget skall investeringsstöd kunna beviljas med upp till 30 % för särskilt angelägna projekt.

Sammanfattningsvis anser utskottet att regeringen i allt väsentligt uppmärksammat de frågor som tas upp i motionerna om handelssjöfartens kostnadsansvar. Efter initiativ från riksdagen har en översyn av farledsavgifterna nyligen färdigställts. Utredningsdirektiv har vidare lämnats till Godstransportdelegationen om en mer övergripande prövning med parlamentariskt inflytande av kostnadsansvarets utformning. Därmed torde yrkandet om att överlämna frågan om avgiftssystemet till Godstransportdelegationen, i enlighet med vad som förordas i motion 2003/04:T441 yrkande 2, till huvudsaklig del bli tillgodosett. Motionen i nu behandlad del avstyrks därmed.

Utskottet anser i övrigt att resultatet av pågående beredningsarbete och förslag från regeringen måste föreligga innan riksdagen kan ta ställning till de frågor som aktualiserats i motionerna. Utskottet vill därutöver framhålla att

det arbete som nu drivs aktivt inom EU på bl.a. sjöfartsområdet ligger väl i linje med vad som efterfrågas i motionerna.

Motionerna 2003/04:T285 (m), 2003/04:T299 (kd), 2003/04:T322 (s), 2003/04:T366 (s) 2003/04:T377 (m), 2003/04:T441 (kd) yrkandena 4 och 5, 2003/04:T453 (m) yrkande 4, 2003/04:T530 (m) yrkandena 16 och 17 och 2003/04:T544 (s) avstyrks mot den bakgrunden.

Vänersjöfart samt övrig insjö- och kustsjöfart

Utskottets förslag i korthet

Utskottet framhåller – i likhet med tidigare uttalanden – att Vänersjöfarten är värdefull för Vänerregionen och att den träffade överenskommelsen om Vänersjöfarten ger möjligheter att trygga och utveckla Vänersjöfarten. Överenskommelsen visar att undertecknade parter är beredda till långtgående insatser för Vänersjöfartens utveckling i syfte att öka effektiviteten och att sänka kostnaderna för Vänersjöfarten. Utskottet ser positivt på att Göteborgs hamn avser att genomföra successiva sänkningar av passageavgifterna från och med år 2004. Utskottet förutsätter en fortsatt uppföljning av genomförandet och att regeringen för riksdagen redovisar vilka effekter som uppnåtts. Utskottet anser också bl.a. att kraftfulla insatser även bör göras för övrig insjö- och kustsjöfart. Motionsförslaget avstyrks. *Jämför reservation 11 (fp, kd, c).*

Motionsförslag

I motion 2003/04:T343 av Holger Gustafsson (kd) tas frågor om Vänersjöfartens ekonomiska villkor upp. Motionären pekar bl.a. på att sjöfarten är en viktig resurs för näringslivet runt Vänern och att godssjöfarten medverkar till att kraftigt avlasta väg- och järnvägsnätet i regionerna runt Vänern. Enligt motionären brådskar det med åtgärder som ger en ökad sjöfart på Vänern.

Mot den bakgrunden föreslås att Vänern skall erhålla EU-status som inre vattenväg (yrkande 1) och ekonomisk konkurrensneutralitet skapas mellan sjöfart, landsväg och järnväg (yrkande 2). Vidare föreslås att de energieffektiva och trafiksäkerhetsmässiga fördelarna med sjöfart på Vänern beaktas (yrkande 3) samt att regeringen har ett samordningsansvar för godstrafikens framtid på Vänern (yrkande 4).

I motion 2003/04:T397 av Peter Jonsson m.fl. (s) framhålls att Vänersjöfarten har stor regional- och miljöpolitisk betydelse. Vänersjöfarten är en viktig transportnäring och betydande godsvolymer transporteras till och från företag som är i stort behov av en väl fungerande Vänersjöfart. Motionärerna anser att det är viktigt att nu ta fram en långsiktig tillväxtstrategi för Vänersjöfarten, och att Västsveriges hamnar får utvecklas utifrån sina förutsättningar och specialområden.

I motion 2003/04:T436 av Carina Ohlsson (s) tas överenskommelsen av den 30 september 2002 mellan intressenterna av Vänersjöfarten upp. Motionären instämmer i förhandlingsmannens utsago om att Vänersjöfarten kan förbättras om alla bidrar. Överenskommelsen syftar till att förbättra villkoren, bl.a. att avgifter som fördrade Vänersjöfarten skulle reduceras. Enligt motionären har ännu inga sänkningar av detta slag börjat träda i kraft. I motionen framhålls att det är av yttersta vikt att de statliga och regionalpolitiska transportbidragen inte missgynnar Vänersjöfartens konkurrenssituation gentemot andra transportslag.

I motion 2003/04:T441 av Johnny Gylling m.fl. (kd) pekar Kristdemokraterna på den svenska kustsjöfartens och Vänersjöfartens behov av bättre villkor. Det är väsentligt att infrastrukturella förutsättningar för att utveckla Vänersjöfarten finns. Standarden på Trollhätte kanal utgör en sådan förutsättning. Staten bör garantera fortsatt drift av kanalen och tillse att nödvändiga underhållsarbeten kommer till stånd. Södertälje kanal har motsvarande betydelse för Mälarsjöfarten. Kristdemokraterna föreslår att regeringen snarast redovisar ett handlingsprogram för att förbättra villkoren för kustsjöfarten (yrkande 6).

I motion 2003/04:T495 av Jörgen Johansson och Birgitta Carlsson (c) framhålls att i Sverige har Mälar- och Vänersjöfarten varit en väsentlig del av transportsystemet. I Mälaren finns en av landets tre främsta styckegodshamnar, nämligen hamnen Västerås/Köping.

Enligt motionärerna finns det således en transportkultur i Mellansverige som är väl värd att utveckla, främst av miljöskäl, men även utifrån näringslivets behov i det inre av Mälardalen. Mot den bakgrunden bör statens stimulans kunna ske bl.a. genom förändring av farledsavgiften. Ett slopande av den godsrelaterade farledsavgiften för insjösjöfarten skulle på ett aktivt sätt stimulera utvecklingen av detta miljövänliga transportsystem.

I motion 2003/04:T562 av Erling Bager m.fl. (fp) framhålls att sjöfart är, speciellt för bulktransporter, en miljömässigt och ekonomiskt effektiv transportform. Folkpartiet anser att en del transporter kan lockas över till sjöfart under förutsättning att hamnar och lastsystem fortlöpande moderniseras. Det gäller särskilt inlandshamnar framför allt i Vänern och Mälaren, där sjötransporter utgör ett attraktivt och säkert alternativ till järnvägs- och lastbilstransport. Ett tankfartyg som går upp i Vänern via Göta älv motsvarar ca 40–45 tankbilar på väg. Folkpartiet vill genom en annorlunda kommunal hamnpolitik och en annan avgiftssättning stimulera insjöfarten. Regeringen bör hitta ett system så att insjö- och kustfart i Sverige kan öka och därmed tryggas (yrkande 4).

I motion 2003/04:T564 av Maud Olofsson m.fl (c) framhålls att sjöfarten på våra inre vattenvägar har en viktig roll i transportsystemet. Att gods transporteras på Vänern och Mälaren i stället för på lastbil är positivt från miljösynpunkt, eftersom det minskar slitage och trängsel på ett redan hårt belastat vägnät. Centerpartiet välkomnar den nyss tillkännagivna överenskommelsen

mellan berörda kommuner och Näringsdepartementet beträffande Vänersjöfarten. En översyn skall nu göras som syftar till att utveckla Vänersjöfarten och utveckla förhållandena för verksamheten så att konkurrensneutralitet med övriga transportslag uppnås. En parlamentarisk utredning bör omedelbart tillsättas som skall påbörja kartläggningen av rådande förhållanden och utifrån den föreslå åtgärder. Även kapaciteten i Södertälje- och Trollhättekanalerna måste säkerställas så att den kan utvecklas på ett positivt sätt. Bättre villkor för Väner- och Mälarsjöfarten är av stor vikt för näringslivet och miljön (yrkande 42).

Utskottets ställningstagande

Utskottet har i tidigare uttalanden bl.a. framhållit att Vänersjöfarten kan bidra till att uppnå de transportpolitiska målen enligt 1998 års riksdagsbeslut om ett tillgängligt transportsystem, en hög transportkvalitet, en säker trafik, en god miljö och en positiv regional utveckling (bet. 2002/03:TU1). Utskottet vidhåller den uppfattningen och är alltjämt övertygat om att man bör söka utnyttja de goda möjligheter som finns att frakta stora lastkvantiteter direkt via hamnar i Väner-, Mälaren och utmed våra kuster. Därigenom kan en väsentlig avlastning av väg- och järnvägsnäten uppnås.

I den senaste behandlingen av Vänersjöfarten hösten 2002 välkomnade också utskottet att regeringen tillsatt en särskild förhandlingsman för Vänersjöfarten (bet. 2002/03:TU1). Uppdraget till den särskilde förhandlingsmannen för Vänersjöfarten var att överväga åtgärder och lägga förslag i syfte att nedbringa kostnaderna för Vänersjöfarten. Arbetet resulterade i en överenskommelse om Vänersjöfarten som presenterades den 30 september 2002. Bakom överenskommelsen står de flesta kommunerna runt Väner-, Västra Götalandsregionen, Region Värmland, Göteborgs Hamn AB, Vänerhamn AB, Vänerens Seglationsstyrelse, Sjöfartsverket, olika näringslivsintressenter samt statens förhandlingsman.

I överenskommelsen föreslås en rad åtgärder som sammantaget skall sänka Vänersjöfartens kostnader och öka dess effektivitet. Huvuddragen i överenskommelsen är att Vänerhamn AB skall sänka verksamhetens kostnader med 20 % fram till juli 2005, att Göteborgs hamn verkar för att passageavgifterna avskaffas för in- och utgående sjöfart till Väner- och att Vänerens Seglationsstyrelsens verksamhet överförs till Sjöfartsverket. Den senare åtgärden beräknas kunna sänka kostnaderna för verksamheten inom sjötrafikområdet med 2–3 miljoner kronor. Vidare skall en treårig provverksamhet prövas med vidgat lotsdispensförfarande för sjötrafiken på Göta älv. Enligt överenskommelsen skall det nuvarande Vänerrådet ombildas till ett Näringslivsråd för Vänerregionen och för att främja sjöfartens utveckling inom regionen skall Västra Götalandsregionen tillsammans med Region Värmland tillskjuta ett engångsbelopp om 9 miljoner kronor.

En uppföljning av överenskommelsen har genomförts och rapporterats till regeringen den 29 augusti 2003. Det framgår bl.a. att en strukturplan och budget för åren 2003–1 juli 2005, som skall planeras utifrån en kostnads-

minskning med minst 20 %, har presenterats. Arbete pågår nu inom Vänerhamn AB för att fullfölja arbetet med att sänka kostnaderna. Resultatet av detta arbete kan inte slutligt utvärderas före den angivna tidpunkten den 1 juli 2005. Sjöfartsverket noterar att denna fråga har avgörande betydelse för att uppnå de med överenskommelsen avsedda kostnadssänkningarna för Vänersjöfarten.

Av uppföljningen framgår också att överenskommelsen om att Göteborgs hamn åtar sig att verka för att passageavgifterna avskaffas för in- och utgående sjöfart till Väneren ännu inte fullföljts. Lotsningsverksamheten har överförts till Sjöfartsverket från den 1 januari 2003. För att kunna nå de i överenskommelsen angivna besparingar på 2–3 miljoner kronor för övertagande av farledsservicen måste Sjöfartsverket och Seglationsstyrelsen finna en rationell form för att i fortsättningen driva farledsservicen under verkets huvudmannaskap. Det framgår också av uppföljningen att regeringen genom tilläggsdirektiv till Godstransportdelegationen har beslutat att utreda frågan om en konkurrensneutral infrastrukturprissättning i enlighet med överenskommelsen. Utskottet har på annan plats i betänkandet redogjort för Godstransportdelegationens tilläggsdirektiv (dir. 2003:65).

Sjöfartsverket har sedan årsskiftet tagit över lotsningsverksamheten på Väneren. Utskottet har erfarit att i avvaktan på att den så kallade Väneröverenskommelsen genomförs av samtliga parter, kommer verket tills vidare att tillämpa Sjöfartsverkets taxa för lotsavgifter också för Vänertrafiken. Någon höjning kommer däremot inte att genomföras för denna trafik i nuläget. En översyn av lotsavgifterna för trafiken på Mälaren kommer också att göras.

Utskottet vill framhålla, i likhet med tidigare uttalanden, att Vänersjöfarten är värdefull för Vänerregionen och att den träffade överenskommelsen ger möjligheter att trygga och utveckla Vänersjöfarten. Överenskommelsen visar att undertecknade parter är beredda till långtgående insatser för Vänersjöfartens utveckling i syfte att öka effektiviteten och att sänka kostnaderna för Vänersjöfarten.

Utskottet kan nu konstatera att visst arbete kvarstår för att fullfölja överenskommelsen, så att avsedda kostnadssänkningar för Vänersjöfarten kan uppnås.

Utskottet vill i sammanhanget framhålla att av lagen (1981:655) om vissa avgifter i allmän hamn framgår bl.a. att den som innehar en allmän hamn får ta ut avgifter utan att hamninnehavarens brygga, kaj eller liknande anordning anlöps eller utnyttjas. Rätten att ta ut avgift gäller endast inom det område där trafiken, enligt vad Sjöfartsverket fastställt, kan anses ha nytta av hamninnehavarens anordningar och tjänster. Enligt vad utskottet inhämtat bedömer Sjöfartsverket att verket – om skäl skulle föreligga – kan ändra tidigare beslut om fastställt område.

Utskottet har erfarit att vid avstämningen den 30 september 2003 av genomförandet av Väneröverenskommelsen har Göteborgs hamn uttalat sin avsikt att genomföra successiva sänkningar av passageavgifterna för in- och utgående sjöfart till Väneren fr.o.m. år 2004.

Utskottet ser positivt på detta och förutsätter en fortsatt uppföljning av genomförandet och att regeringen för riksdagen redovisar vilka effekter som har uppnåtts.

Utskottet vill återigen framhålla att det är angeläget att motsvarande samsyn och kraftfulla insatser kan göras för övrig insjö- och kustsjöfart. Utskottet förutsätter också att berörda parter aktivt verkar för att, i enlighet med de transportpolitiska målen, utveckla en effektiv och hållbar strategi för sjöfarten.

Mot bakgrund av vad utskottet uttalat torde syftet med motionerna 2003/04:T343 (kd), 2003/04:T397 (s), 2003/04:T436 (s), 2003/04:T441 (kd) yrkande 6, 2003/04:T495 (c), 2003/04:T562 (fp) yrkande 4 och 2003/04:T564 (c) yrkande 42 på sikt bli tillgodosedda. Motionerna i nu behandlad del avstyrks därmed.

Konkurrenssituationen i hamnar

Utskottets förslag i korthet

Utskottet anser att hamnarna har stor betydelse för den framtida utvecklingen på det transportpolitiska området. Med hänvisning till det pågående beredningsarbetet i Regeringskansliet och inom EU är utskottet inte berett att vidta någon åtgärd med anledning av väckta motionsförslag på området. Motionsförslagen avstyrks följaktligen. *Jämför reservation 12 (m, fp).*

Motionsförslag

I motion 2003/04:T530 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) framhålls att i många hamnar fortlever skräväsandet i form av stuverimonopolet, vilket leder till dyra stuveriorganisationer och orationella hanteringsmetoder. Inom EU finns numera krav på att även hamnverksamhet skall konkurrensutsättas. Det är olyckligt att regeringen i behandlingen av frågan om gemensamma regler för hamnar inom EU inte tydligt agerat för en snabb avveckling av de lokala monopolen. Kommunala hamnkostnader drabbar ensidigt sjötrafiken och det gällande stuverimonopolet har förhindrat, eller i varje fall försvårat, införandet av ny teknik, t.ex. självlossande båtar (yrkande 14).

I motion 2003/04:T562 av Erling Bager m.fl. (fp) pekar Folkpartiet på olika åtgärder för att förbättra sjöfartens konkurrenssituation. Enligt Folkpartiet måste bl.a. konkurrenssituationen i hamnarna bli bättre. EU har ställt sig bakom en rad förslag som skulle kunna förbättra konkurrensen i hamnarna. Denna politik måste bli verklighet också i Sverige. En företagspolitik som gör det lättare att starta och driva företag i Sverige skulle också underlätta för sjöfarten (yrkande 17).

Utskottets ställningstagande

När utskottet ingående behandlade hamnfrågorna hösten 2002 (bet. 2002/03:TU1) klargjorde utskottet att den transportpolitiska utvecklingen alltmer går i riktning mot att bygga upp transportkedjor där varje trafikslags fördelar tas till vara för att utveckla effektiva och hållbara transportsystem. Enligt utskottets mening innebar detta att hamnarna är av stor betydelse för den framtida utvecklingen. Eftersom ca 90 % av all export och import räknat i godsvolym utförs av sjöfarten har hamnarna en central funktion för gods-transportssystemet och därmed för tillväxten i landet.

Utskottet pekade också på regeringens direktiv (dir. 2002:98) till den nya Godstransportdelegation som tillsatts för att lägga fram ett heltäckande förslag till hur staten kan stimulera mer samhällsekonomiskt effektiva gods-transporter där man särskilt uppmärksammat terminaler och hamnar.

Utskottet vill i sammanhanget erinra om det förslag till direktiv som kommissionen i februari 2001 presenterat om marknadstillträde för hamntjänster. Förslaget skulle – om det antogs – innebära att procedurregler införs i syfte att garantera att alla tjänsteleverantörer får samma möjlighet att komma in på marknaden för hamntjänster. De hamntjänster som omfattas av direktivet är dels teknisk-nautiska tjänster såsom lotsning, bogsering och förtöjning, dels lasthanteringstjänster såsom stuveriarbete och andra typer av transporter inom terminalen, lagring, lastkonsolidering (samlastning) samt passagerartjänster såsom ombord- och landstigning.

Direktivet skulle vara tillämpligt på alla kusthamnar och kusthamnssystem som är belägna inom en medlemsstats territorium och öppna för allmän kommersiell sjöfart, förutsatt att hamnens årliga trafikvolym under de senaste tre åren inte underskridit 3 miljoner ton eller 500 000 passagerare. Direktivet har i november 2003 behandlats av EU-parlamentet i sin andra läsning. Den beräknade tidsplanen för ett ikraftträdande har varit år 2005.

Utskottet har efarit att vid EU-parlamentets omröstning den 20 november 2003 antogs inte direktivet om tillträde till marknaden för hamntjänster. Detta medför att genomförandet av hamndirektivet inte kan ske enligt den tidigare beräknade tidsplanen.

Med hänvisning till det pågående beredningsarbetet i Regeringskansliet och frågans fortsatta behandling inom EU är utskottet inte berett att vidta någon åtgärd med anledning av motionerna 2003/04:T530 (m) yrkande 14 och 2003/04:T562 (fp) yrkande 17. Motionerna avstyrks därmed i nu behandlad del.

Fritidsbåtsregister

Utskottets förslag i korthet

Utskottet anför att frågan om införandet av ett fritidsbåtsregister och krav på en ansvarsförsäkring m.m. bereds nu inom Regeringskansliet. Utskottet anser att resultatet av denna beredning bör avvakts och är inte berett att föreslå någon riksdagens åtgärd med anledning av motionerna om införandet av ett fritidsbåtsregister. Motionsförslagen avstyrks. *Jämför reservation 13 (v).*

Motionsförslag

Tre motioner tar upp frågan om ett fritidsbåtsregister. I två likalydande motioner föreslås införandet av ett register och en motion att införandet skall kopplas till en obligatorisk ansvarsförsäkring.

I motionerna 2003/04:T340 av Jan-Olof Larsson (s) och 2003/04:T511 av Anders Karlsson (s) framhålls bl.a. att det register som tidigare fanns och som var obligatoriskt var mycket uppskattat av många, inte minst av myndigheter såsom polis och kustbevakning. Deras arbete underlättades betydligt av att det fanns ett obligatoriskt register. Det obligatoriska registret var självfinansierat av båtägarna och innebar alltså ingen kostnad för staten.

Ett antal motioner om att införa ett båtregister har under senare år avslagits i riksdagen med motiveringen att det pågår en utredning i frågan. Det är angeläget att utredningen nu påskyndas, så att förutsättningarna för att införa ett register klarläggs.

I motion 2003/04:T467 av Karin Svensson Smith m.fl. (v) framhålls bl.a. att det i dag saknas ett obligatoriskt fritidsbåtsregister och en avgift för att finansiera de kostnader som fritidsbåtsverksamheten orsakar. Det ökade antalet olyckor med fritidsbåtar och den ökande miljöbelastningen från dessa båtar har ökat behovet av ett register och en ansvarsförsäkring. I dag är det i princip den yrkesmässiga sjöfarten som står för den kostnaden. Det finns ingen logisk anledning till att det skall vara så. Det är som om åkerinäringen skulle betala kostnaderna för bilmotorsporten. En skatt på fritidsbåtar har med mycket stor sannolikhet också den fördelen att den har en god fördelningspolitisk profil.

Ett obligatoriskt register har många fördelar både från säkerhets-, miljö- och stölskyddssynpunkt. Det har tidigare funnits ett allmänt register och ett nytt obligatoriskt register kan bygga på det som i dag administreras av Stölskyddsföreningen. Motionärerna anser att regeringen bör utreda frågan om att införa ett fritidsbåtsregister och att till detta koppla en obligatorisk ansvarsförsäkring (yrkande 1).

Utskottets ställningstagande

Utskottet har tidigare behandlat frågor om ett fritidsbåtsregister – senast hösten 2002 (2002/03:TU1) och då bl.a. redogjort för regeringens aviserade utredning på området.

Utskottet har nu erfarit att Sjöfartsverket i januari 2003 fick regeringens uppdrag att utreda förutsättningarna för ett fritidsbåtsregister. Sjöfartsverket skulle även undersöka i vilken omfattning fritidsbåtar omfattas av ansvarsförsäkring och särskilt belysa nyttan av ett fritidsbåtsregister ur ett sjösäkerhets- och ordningsperspektiv. Uppdraget redovisades till regeringen den 20 oktober 2003.

Av redovisningen framgår att Sjöfartsverket med stöd av polisen och Kustbevakningen anser att ett register kan underlätta sjöräddningens arbete och öka sjösäkerheten och ordningen till sjöss. Vad gäller försäkringsfrågan gör Sjöfartsverket antagandet att de flesta stöldbegärliga båtar redan är försäkrade. Men att båtar, som framförs i höga hastigheter i tätt trafikerade områden, kan få vara oförsäkrade är enligt verket inte rimligt.

En obligatorisk ansvarsförsäkring skulle enligt redovisningen i första hand inriktas på större och snabbare båtar. Ett register byggt på en sådan försäkring skulle ge polisen och Kustbevakningen större möjlighet att genomföra kontroll och efterspaningar i syfte att minska antalet stölder och lagöverträdelser. Den årliga kostnaden för ett statligt fritidsbåtsregister uppskattas till mellan 9 och 11 miljoner kronor, men någon närmare analys av möjlig registerförare har inte gjorts.

Vid sidan av frågan om ett register anser Sjöfartsverket att det finns anledning att aktualisera frågan om åldersgräns och behörighetskrav från sjösäkerhetssynpunkt. En obligatorisk utbildning med efterföljande förarbevis skulle bidra till riksdagens långsiktiga mål att halvera antalet allvarliga olyckor till sjöss fram till år 2007, menar Sjöfartsverket. Utskottet vill i det sammanhanget anföra att utskottet har för avsikt att under våren 2004 bereda frågor om sjösäkerhet. Frågor av det slag som Sjöfartsverket uppmärksammat kan då komma att aktualiseras.

Frågan om införandet av ett fritidsbåtsregister och krav på en ansvarsförsäkring m.m. bereds nu vidare inom Regeringskansliet. Utskottet anser att resultatet av denna beredning bör avvaktas och är inte berett att föreslå någon riksdagens åtgärd med anledning av motionerna om införandet av ett fritidsbåtsregister. Motionerna 2003/04:T340 (s), 2003/04:T511 (s) och 2003/04:T467 (v) yrkande 1 avstyrks därmed.

Karensdag för personal i inrikes sjöfart

Utskottets förslag i korthet

Utskottet anser att det inte finns anledning att påkalla initiativ från riksdagens sida med anledning av motionsförslaget om karensdag för personal i inrikes sjöfart. Motionsförslaget avstyrks.

Motionsförslag

I motion 2003/04:T386 av Marita Aronson (fp) anförs att en person som är anställd för arbete på svenskt fartyg och som under den tid han eller hon tjänstgör ombord har befattning på fartyget omfattas av sjömanslagen. Enligt 34 § sjömanslagen betalas lön för sjöman även om han eller hon är arbetsoförmögen på grund av sjukdom eller skada. Karensdag tillämpas inte. Det gör att bolag och enskilda som driver färjetrafik inomskärs måste betala sin personal även när den är sjuk.

Ekonomiskt innebär detta stora bekymmer för de bolag som driver sjöfart inomskärs mellan öar i skärgården. De konkurrerar ofta om personal som finns i kollektivtrafik på land, där dessa förmåner inte finns. För att jämställa personal som finns i trafik inom andra trafikslag bör karensdag införas även för sjöman som kör fartyg i inrikes fart.

Utskottets ställningstagande

Det får i första hand ankomma på berörda parter på arbetsmarknaden och regeringen att överväga eventuella förändringar av nuvarande lagstiftning med anledning av den motionsledes väckta frågan.

Utskottet anser att det inte finns anledning att påkalla initiativ från riksdagens sida med anledning av yrkandet i motion 2003/04:T386 (fp). Motionen avstyrks därmed.

Luftfart

Avsnittets innehåll

I detta avsnitt behandlar utskottet fyra förslag i proposition 2003/04:1 utgiftsområde 22 Kommunikationer inom verksamhetsområde Luftfart (punkterna 14–17). Regeringen föreslår att riksdagen

14. godkänner de ekonomiska målen för Luftfartsverket och bemyndigar regeringen att fastställa utdelning och skattemotsvarighet för Luftfartsverket i enlighet med vad regeringen förordar,

15. bemyndigar regeringen att för 2004 ge Luftfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar,

16. godkänner förslaget till investeringsplan för Luftfartsverket för 2004–2006,

17. godkänner att en uppdelning av Luftfartsverket sker och bemyndigar regeringen att genomföra ombildningen i enlighet med vad regeringen förordar.

Vidare behandlar utskottet följande motioner:

Delning av Luftfartsverket

– 2003/04:T530 yrkande 22 av Elizabeth Nyström m.fl. (m)

Privatisering av flygplatser m.m.

– 2003/04:T211 av Carl-Axel Johansson (m)

– 2003/04:T310 yrkande 5 av Johan Linander och Lars-Ivar Ericson (båda c)

– 2003/04:T453 yrkande 6 av Peter Danielsson m.fl. (m)

– 2003/04:T530 yrkande 20 av Elizabeth Nyström m.fl. (m)

– 2003/04:T562 yrkande 22 av Erling Bager m.fl. (fp)

– 2003/04:T564 yrkande 38 av Maud Olofsson m.fl. (c)

Avreglering och konkurrens inom luftfarten

– 2003/04:T530 yrkande 19 av Elizabeth Nyström m.fl. (m)

– 2003/04:T562 yrkande 19 av Erling Bager m.fl. (fp)

Slottidssystemet

– 2003/04:T213 av Carl-Axel Johansson (m)

– 2003/04:T562 yrkande 20 av Erling Bager m.fl. (fp)

Statens ägande i SAS

– 2003/04:T560 yrkande 13 av Johnny Gylling m.fl. (kd)

– 2003/04:T564 yrkande 39 av Maud Olofsson m.fl. (c)

Flygplatsavgifter

- 2003/04:T555 av Sylvia Lindgren och Anders Ygeman (båda s)

Flygplatskapacitet i Stockholmsområdet

- 2003/04:T215 av Tobias Billström (m)
- 2003/04:T235 av Torsten Lindström (kd)
- 2003/04:T297 av Nils Oskar Nilsson (m)
- 2003/04:T333 av Kerstin Lundgren (c)
- 2003/04:T461 yrkande 5 av Stefan Attefall m.fl. (kd)
- 2003/04:T530 yrkande 21 av Elizabeth Nyström m.fl. (m)
- 2003/04:T531 av Anna Lilliehöök (m)
- 2003/04:T556 av Sylvia Lindgren m.fl. (s)
- 2003/04:T560 yrkande 14 av Johnny Gylling m.fl. (kd)
- 2003/04:T564 yrkande 37 av Maud Olofsson m.fl. (c)
- 2003/04:N341 yrkande 4 av Marietta de Pourbaix-Lundin m.fl. (m)

Regionala flygplatser

- 2003/04:T253 av Tobias Krantz (fp)
- 2003/04:T455 av Maria Öberg m.fl. (s)
- 2003/04:T562 yrkande 21 av Erling Bager m.fl. (fp)
- 2003/04:T564 yrkande 36 av Maud Olofsson m.fl. (c)
- 2003/04:Ub397 yrkande 6 i denna del av Hans Backman m.fl. (fp)

Säkerhet under flyguppvisningar

- 2003/04:T402 av Marie Engström (v)

Ekonomiska mål och finansiella befogenheter för Luftfartsverket

Utskottets förslag i korthet

Utskottet föreslår att riksdagen godkänner regeringens förslag till ekonomiska mål för Luftfartsverket. Vidare förordar utskottet att regeringen ges föreslagna bemyndiganden att fastställa utdelning och skattemotsvarighet samt finansiella befogenheter för Luftfartsverket.

Regeringens förslag

I budgetpropositionen föreslår regeringen att följande ekonomiska mål och restriktioner skall gälla för Luftfartsverket.

- Soliditeten bör under 2004 ligga på 20 %.
- Efter 2004 bör soliditeten uppgå till lägst 25 %.
- Räntabiliteten bör uppgå till 8 % av eget kapital efter skatt.
- Prisrestriktionen för Luftfartsverkets avgifter skall vara oförändrad under 2004, vilket innebär att trafikavgifterna, exklusive undervägsavgifter, securityavgifter och bulleravgifter, i genomsnitt får öka med högst nettoprisindex, mätt fro.m. 1993.
- Utdelningskravet skall vara en tredjedel av vinsten, räknad som resultatet efter skattemotsvarighet.

Regeringen föreslår vidare att utdelning och skattemotsvarighet även i fortsättningen fastställs slutligt av regeringen årligen i samband med att bokslutet fastställs.

Angående Luftfartsverkets finansiella befogenheter föreslår regeringen att Luftfartsverket under 2004 skall få rätt att

- ta upp lån i och utanför Riksgäldskontoret inom en total ram på 8 000 miljoner kronor,
- teckna aktier eller ge aktieägartillskott till LFV Holding AB inom en ram på 150 miljoner kronor,
- teckna borgensförbindelser för krediter till förmån för dotterbolaget LFV Holding AB inom en total ram på 60 miljoner kronor,
- placera kassamässigt överskott i bank, i statsreglerade och hos motpart med kreditvärdighet motsvarande kategori K1 enligt Nordisk Ratings system eller motsvarande samt på räntebärande konto i Riksgäldskontoret,
- lämna likvid säkerhet vid utställandet av derivatinstrument inom en ram på 2 000 miljoner kronor.

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar att flygtrafikens minskning sedan 2001 har inneburit reducerade avgiftsintäkter för Luftfartsverket samt att verket är inne i en period av kostsamma investeringar. Sammantaget har dessa faktorer påverkat verkets resultat negativt. Luftfartsverkets ekonomiska mål och finansiella befogenheter har justerats något bl.a. med anledning av detta. I behandlingen av tilläggsbudgeten i den ekonomiska vårpropositionen för 2002 beslutade riksdagen om en höjning av Luftfartsverkets låneram från 6 miljarder till 8 miljarder och i behandlingen av budgetpropositionen för 2003 beslutade riksdagen om ett tillfälligt sänkt mål för Luftfartsverkets soliditet från 25 procent till 20 procent. I budgetpropositionen redovisar regeringen att Luftfartsverkets ekonomiska mål inte nåtts under 2002 och gör bedömningen att målen inte kommer att nås under de närmaste åren; utskottet gör samma bedömning.

Mot bakgrund av att de ekonomiska målen är långsiktiga menar utskottet dock att det inte i nuläget finns anledning att göra några förändringar av

dessa. Regeringens förslag tillstyrks därför i denna del. Utskottet har inte heller något att erinra om regeringens förslag om bemyndigande att fastställa utdelning och skattemotsvarighet samt finansiella befogenheter för Luftfartsverket. Även dessa förslag tillstyrks följaktligen.

Luftfartsverkets investeringsplan

Utskottets förslag i korthet

Utskottet föreslår att riksdagen godkänner förslag till investeringsplan för Luftfartsverket.

Regeringens förslag

Regeringen föreslår att riksdagen godkänner förslag till investeringsplan för Luftfartsverket åren 2004–2006. Investeringsplanen enligt budgetpropositionen återfinns i nedanstående tabell.

Investeringsplan för Luftfartsverket

Miljoner kronor

	Total kostnad under perioden	Prognos 2003	Plan 2004	Plan 2005	Plan 2006
Terminalåtgärder					
Arlanda	1 410	810	475	125	–
Tredje banan	210	50	110	50	–
MATS inkl. CUP	510	85	325	100	–
Övriga projekt	3 270	755	690	925	900
Summa investeringar	5 400	1 700	1 600	1 200	900
Lån i RGK	860	860			
Investeringsbidrag	95	30	30	20	15
Egna medel	4 445	810	1 570	1 180	885
Övrig finansiering	–	–	–	–	–
Summa finansiering	5 400	1 700	1 600	1 200	900

Under den senaste femårsperioden har Luftfartsverkets investeringar uppgått till 10,6 miljarder kronor. Luftfartsverket föreslår en investeringsnivå under perioden 2004–2006 på sammanlagt 3 700 miljoner kronor. De största investeringarna under planeringsperioden görs på Arlanda flygplats. Investeringsutgiften för hela MATS-projektet (Modernisering av flygtrafikledningssystemet) som beräknas avslutat 2005 är beräknad till 2 miljarder kronor. Utbyggnaden av terminalområde Syd har skjutits på framtiden på grund av det svaga efterfrågeläget. Däremot kommer terminal Nordprojektet huvudsakligen bestående av Pir F och ny centralbyggnad att färdigställas. Investeringsutgifterna för projektet, som påbörjades 2000, beräknas totalt uppgå till knappt

6 miljarder kronor. Investeringarna inriktas på ersättningsanskaffningar, åtgärder för att säkerställa flygsäkerheten och åtgärder som skall leda till miljöförbättringar. Utrymmet för kommersiella investeringar är mycket begränsat under planeringsperioden. Enbart sådana investeringar som visar mycket god lönsamhet kommer att genomföras. De stora investeringar som genomförs medför kraftigt ökade kapitalkostnader. Totalt förväntas avskrivnings- och räntekostnader stiga med drygt 500 miljoner kronor t.o.m. 2006. Av periodens investeringar bedöms cirka tre fjärdedelar kunna finansieras med egna medel.

Utskottets ställningstagande

Utskottet har ingen erinran mot vad regeringen anför om investeringsplan för Luftfartsverket. Regeringens förslag tillstyrks alltså.

Delning av Luftfartsverket

Utskottets förslag i korthet

Utskottet tillstyrker regeringens förslag om en delning av Luftfartsverket och bemyndigar regeringen att genomföra ombildningen i enlighet med vad regeringen förordar. Vidare förutsätter utskottet att regeringen för riksdagen redovisar sina överväganden i det fortsatta arbetet med en delning av Luftfartsverket. Ett motionsförslag om bolagisering av Luftfartsverkets produktionsdel avstyrks. *Jämför reservation 14 (m).*

Bakgrund

Luftfartsverket är ett affärsdrivande verk med sju huvuduppgifter, däribland att främja utvecklingen av den civila luftfarten, ansvara för drift och utveckling av statens flygplatser för civil luftfart och att utöva tillsyn över flygsäkerheten för den civila luftfarten.

Luftfartsverket fullgör sina uppgifter genom tre roller, vilka också återspeglas i organisationsstrukturen:

- Produktionsrollen innebär drift och utveckling av statens flygplatser samt ansvar för flygtrafiktjänst i Sverige.
- Säkerhetsrollen innebär normgivning och tillsyn inom ramen för Luftfartsinspektionen.
- Sektorsrollen innebär en myndighetsutövande och trafikpolitisk roll för luftfartssektorn i dess helhet.

Regeringens förslag

Regeringen föreslår att riksdagen godkänner att en uppdelning av Luftfartsverket sker, där den nya myndigheten skall omfatta nuvarande Luftfartsin-

spektionen och avdelningen Luftfart och samhälle samt övriga funktioner som är av klar myndighetskaraktär. Det kvarvarande affärsverket skall driva de statliga flygplatserna, flygtrafiktjänsten och annan verksamhet som har koppling till affärsverksamhet. Regeringen föreslår vidare att riksdagen bemyndigar regeringen att genomföra ombildningen i enlighet med vad regeringen förordar.

Motionsförslag

I motion 2003/04:T530 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) yrkande 22 framhålls att systemet med en sammanhållen statlig organisation för den civila luftfarten återfinns endast i Sverige, Norge och Finland. Enligt motionärernas mening bör statens roll begränsas till att omfatta sektors- och säkerhetsrollen. Luftfartsverket bör följaktligen delas så att produktionsuppgiften och myndighetsuppgiften blir åtskilda samtidigt som produktionsuppgiften bolagiseras.

Utskottets ställningstagande

Utskottet delar den av regeringen i budgetpropositionen framförda uppfattningen att Luftfartsverkets sammanhållna organisationsstruktur är olämplig. De verksamheter som bedrivs, dvs. myndighets- respektive produktionsverksamheter, har olika syften och förutsättningar. I sin roll som myndighet är Luftfartsverket i dag inte fristående till sin egen roll som marknadsaktör, vilket skapar trovärdighets- och effektivitetsproblem för verket både i sin roll som myndighet och som marknadsaktör. Utskottet tillstyrker därför regeringens förslag i denna del. Utskottet konstaterar samtidigt att regeringens förslag till delning inte klargör viktiga frågor som t.ex. organisation och finansiering samt konsekvenserna för ekonomiska mål. Utskottet förutsätter därför att den aviserade redovisningen i nästa års budgetproposition ger en samlad bild av reformens utformning och konsekvenser.

Vad gäller förslag om bolagisering och privatisering av Luftfartsverkets affärsdrivande del menar utskottet att förslaget inte är motiverat. Det avstyrks följaktligen.

Privatisering av flygplatser m.m.

Utskottets förslag i korthet

Utskottet avstyrker motionsförslag om privatisering av flygplatser med hänvisning till vikten av att bibehålla ett sammanhållet flygplatssystem. Vad gäller ett utökat samarbete mellan flygplatserna Kastrup och Sturup ser utskottet i likhet med föregående år positivt på ett sådant men anser inte att frågan bör föranleda något initiativ från riksdagen. Motionsförslag i denna fråga avstyrks följaktligen. *Jämför reservationerna 15 (m, fp) och 16 (c).*

Motionsförslag

Den positiva utvecklingen i Öresundsregionen kommer att leda till ett växande behov av flygplatskapacitet. Carl-Axel Johansson (m) efterlyser i motion 2003/04:T211 ett utökat samarbete mellan Malmös och Köpenhamns flygplatser för att möta denna utveckling. För att möjliggöra detta föreslås en privatisering av Sturups flygplats.

Även i motion 2003/04:T453 av Peter Danielsson m.fl. (m) yrkande 6 anges att utvecklingen i Öresundsregionen kommer att medföra en expansion för flygtrafiken samt att ett utökat samarbete mellan Kastrup och Sturup är ett sätt att möta den ökade efterfrågan på flygplatskapacitet. Motionärerna föreslår mot denna bakgrund att en privatisering av Sturup och en järnvägsförbindelse mellan Sturup och Kastrup utreds.

I motion 2003/04:T530 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) yrkande 20 föreslås att Arlanda, Landvetter och Sturup privatiseras.

Erling Bager m.fl. (fp) föreslår i motion 2003/04:T562 yrkande 22 att delar av Luftfartsverket säljs. Som ett första steg bör vissa av de större flygplatserna delprivatiseras, enligt motionärerna.

Johan Linander och Lars-Ivar Ericson (båda c) förordar i motion 2003/04:T310 ett starkare samarbete mellan Skåneregionens flygplatser och Kastrup. Detta kan ske exempelvis genom ett samägande mellan Sturup och Copenhagen Airport, menar motionärerna.

Maud Olofsson m.fl. (c) pekar i motion 2003/04:T564 på en internationell trend som innebär att alltfler flygplatser privatiseras helt eller delvis. Motionärerna anser att Arlanda, Landvetter och Sturup lämpar sig väl för en delprivatisering och att delförsäljningar av dessa flygplatser skulle inbringa rejäla summor till statskassan, medel som i sin tur bör användas för att genomföra vissa angelägna nyinvesteringar i den svenska infrastrukturen.

Utskottets ställningstagande

Vid åtskilliga tillfällen tidigare har utskottet avvisat motionsförslag om privatisering av utpekade statliga flygplatser, senast under hösten 2002 (bet.

2002/03:TU1). Därvid har utskottet framhållit bl.a. att luftfartens infrastruktur måste betraktas som ett sammanhållet system, där en flygplats förutsätter en annan. Utskottet har inte ändrat uppfattning i denna fråga. Enligt utskottets uppfattning har staten ett ansvar för att detta system hålls samman även i framtiden; det medger en resultatutjämnning mellan de få flygplatser som ger överskott och de många som, betraktade var och en för sig, går med förlust. En förändring som innebär att de lönsamma delarna av systemet bryts ut och privatiseras kan därför inte förordas. Med hänvisning till vad som här anförts avstyrks de i detta avsnitt behandlade motionsyrkandena.

Vad gäller frågan om ett utökat samarbete mellan flygplatserna i Skåne-regionen och flygplatsen Kastrup ser utskottet i likhet med föregående år positivt på ett sådant. Malmö–Sturup har goda utvecklingsmöjligheter och kan bidra aktivt till att skapa en effektiv trafikförsörjning i den aktuella regionen. Vad gäller en järnvägsförbindelse mellan Sturup och Kastrup konstaterar utskottet att en förstudie, finansierad till hälften av Luftfartsverket, Region Skåne och vissa kommuner och till hälften av EU, nyligen genomförts. Projektet har anmälts till Banverket, men ingår inte i myndighetens förslag till framtidsplan. Utskottet förutsätter vidare att ett närmare samarbete mellan de båda flygplatserna kan utvecklas framöver oberoende av ägandeformer. Enligt utskottets mening finns det därför ingen anledning att ta några initiativ i frågan och föreslår följaktligen att riksdagen avslår motionsyrkanden om ett utökat samarbete mellan Skåne-regionens flygplatser och Kastrup.

Avreglering och konkurrens inom luftfarten

Utskottets förslag i korthet

Utskottet föreslår att riksdagen avslår två motionsyrkanden om avreglering och konkurrens inom luftfarten. Utskottet hänvisar till att frågan är föremål för utredningar och överväganden inom flera instanser. *Jämför reservation 17 (m, fp).*

Bakgrund

Den 1 juli 1992 avreglerades det svenska inrikesflyget. Inrikesmarknaden domineras dock fortfarande av SAS tillsammans med Skyways. Flygmarknadens beroende av utvecklingen inom andra branscher blev tydlig under det gångna året. Det minskade resandet har tvingat de sedan länge etablerade flygbolagen till stora nedskärningar. Däremot har de s.k. lågprisbolagen visat en positiv utveckling på mindre flygplatser i närheten av storstadsregionerna på den internationella marknaden.

Mot bakgrund av den bristfälliga konkurrensen på inrikesflygmarknaden gav regeringen den 31 maj 2001 Luftfartsverket i uppdrag att göra en kartläggning av marknadssituationen för inrikesflyget och hur den påverkar må-

len för regional- och transportpolitiken samt att lämna förslag till åtgärder. Luftfartsverket har redovisat uppdraget och konstaterar bl.a. att flygbolagens bonusprogram utgör ett påtagligt inträdeshinder för nya aktörer och hämmar en effektiv konkurrens på inrikesflygmarknaden.

Regeringen gav den 13 juni 2002 Konkurrensverket i uppdrag att utreda de konkurrens- och konsumentmässiga effekterna av att begränsa flygbolagens tillämpning av bonusprogram på den svenska inrikesmarknaden samt att lämna förslag till åtgärder. Konkurrensverket har den 9 april 2003 redovisat uppdraget till regeringen. I slutsatserna avråds regeringen från att vidta mer långsiktiga åtgärder, såsom särslagstiftning, för att ytterligare begränsa tillämpningen av flygbolagens bonusprogram. Utredningen remissbehandlas under sommaren/hösten 2003.

Även de europeiska konkurrensmyndigheterna har uppmärksammat frågan. Inom nätverket European Competition Authorities (ECA) har arbetsgrupper tillsatts för att diskutera och utbyta erfarenheter om konsekvenserna av bl.a. slottidssystemet, sammanslagningar, samarbetsavtal och allianser samt tillämpningen av konkurrenslagstiftningen. De nationella myndigheterna inom nätverket har även enats om vissa riktlinjer för informationsutbyte: riktlinjerna som avser utbyte av information om fattade beslut, notifieringar av samarbetsavtal, allianser och koncentrationer samt utredningar avseende karteller och missbruk av dominerande ställning. Riktlinjerna anger när och på vilket sätt myndigheterna utbyter information. Avsikten med riktlinjerna är att förbättra tillämpningen av konkurrensreglerna på flygsektorn.

Motionsförslag

I motion 2003/04:T530 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) yrkande 19 argumenteras för en påskyndad liberaliseringstakt av luftfarten, såväl inom EU som på den marknad som utgörs av USA och EU. Vidare menar motionärerna att det inom EU bör bli möjligt att överta aktiemajoriteter i andra länders flygbolag, vilket skulle innebära att kopplingen mellan de nationella bolagen och den egna staten skulle upphöra.

I motion 2003/04:T562 av Erling Bager m.fl. (fp) yrkande 19 framhålls de positiva effekterna av liberaliseringen av luftfarten. Enligt motionärerna karaktäriseras marknaden dock ännu av en brist på konkurrens där SAS har en alltför dominerande ställning, vilket har lett till orimligt höga biljettpreiser på de sträckor där konkurrens saknas jämfört med de sträckor som är konkurrensutsatta. Tendenser till kartellbildning inom flygsektorn har också förekommit, enligt motionärerna.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis erinra om att ett syfte med avregleringen av inrikesflyget år 1992 var att konkurrensen skulle öka och därmed leda till sänkta priser och ett bättre utbud. Utskottet konstaterar emellertid att marknaden alltjämt domineras av de sedan länge etablerade flygbolagen. Utvecklingen på

internationell nivå går mot bildandet av stora allianser samt uppköp och sammangående av flygbolagen.

Bristande konkurrens och tendenser till kartellbildningar inom luftfarten är en fråga som i första hand regleras av generell konkurrenslagstiftning. Enligt vad utskottet erfarit har berörda myndigheter i såväl Sverige som övriga Europa uppmärksammat frågan, vilket resulterat bl.a. i det ovan nämnda samarbetet mellan europeiska konkurrensmyndigheter som utmynnat i en överenskommelse om när och på vilket sätt myndigheterna utbyter information i syfte att förbättra tillämpningen av konkurrensreglerna på flygsektorn. Utskottet konstaterar vidare att regeringen uppmärksammat frågan och låtit Konkurrensverket utreda de konkurrens- och konsumentmässiga effekterna av att begränsa flygbolagens tillämpning av bonusprogram på den svenska inrikesmarknaden samt att lämna förslag till åtgärder.

Utskottet konstaterar således att frågan är föremål för utredningar och överväganden inom flera instanser och utgår från att den drivs vidare på lämpligt sätt. Därmed avstyrks motionerna 2003/04:T530 (m) och 2003/04:T562 (fp) i här berörda avseenden.

Slottidssystemet

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen bör avslå motionsförslag om slottidssystemet. Utskottet hänvisar bl.a. till tidigare ställningstagande och pågående beredningsarbete. *Jämför reservation 18 (m och fp).*

Bakgrund

Rådets förordning (EEG) nr 95/93 om gemensamma regler för fördelning av ankomst- och avgångstider (s.k. slottider) vid flygplatser inom gemenskapen har till syfte att säkerställa att befintlig kapacitet vid överbelastade flygplatser utnyttjas effektivt och fördelas till lufttrafikföretag på ett rättvist, icke-diskriminerande och öppet sätt. I den s.k. slotsförordningen, som är bindande för medlemsländerna, slås fast att slottider vid en bristsituation skall fördelas av en särskild samordnare på flygplatsen, som skall agera på ett icke-diskriminerande och opartiskt sätt. Tillgång till attraktiva slottider är en konkurrensfördel för flygbolagen. Förordningen medger möjlighet att tilldela regionalpolitiskt motiverad flygtrafik och nytillträdande lufttrafikföretag rimliga slottider.

Slotsförordningen har emellertid kritiserats för att den – i strid med sitt syfte – snarare hämmar flygbolagens konkurrensförmåga och begränsar tillträdet till flygplatserna för nya flygbolag. Det råder t.ex. osäkerhet om vem som ytterst sett disponerar slottiderna. Formellt anses det vara flygplatserna, men i realiteten är det flygbolagen som har kommit att styra fördelningen. På

starkt överbelastade flygplatser bygger fördelningen på principen om hävdvunna rättigheter (ibland kallad grandfather's rights).

Under år 2001 presenterade kommissionen ett ändringsförslag (KOM (2001) 335) med ett tydliggörande och en skärpning av reglerna i syfte att säkerställa att begränsad kapacitet vid överbelastade flygplatser används fullt ut och så flexibelt som möjligt, bl.a. för att främja konkurrensen. Förslaget innebär huvudsakligen en teknisk anpassning av regelverket i form av åtgärder avseende bl.a. samordnarens roll, ankomst- och avgångstidernas rättsliga ställning, fördelningskriterier, definition av nytillträdande lufttrafikföretag samt kontroll av efterlevnad av regler. Kommissionens förslag har genomgått en första läsning i Europaparlamentet. För närvarande pågår en beredning av förslagen med inriktningen att rådet skall fatta beslut i frågan under 2003.

Utredningar

Konkurrensverket konstaterar i en utredning, Start- och landningstider inom flyget (Rapport 2001:7), att bristen på start- och landningstider på Arlanda och Bromma skapar konkurrensproblem inom flyget. Nya flygbolag får inte tillräckligt attraktiva flygtider, vilket gör det svårt för dem att etablera sig på marknaden, framhålls det i utredningen. Konkurrensverket anser att reglerna enligt nu gällande slotsförordning kan användas mer effektivt. Följande föreslås. Samordnare, som fördelar slottider måste ha en helt oberoende ställning. Den som klagat på tilldelningen av slottider bör kunna vända sig till en tredje, opartisk part för medling. Dessutom bör kontrollen av att flygbolagen verkligen utnyttjar sina tilldelade slottider skärpas. Små och medelstora flygbolags önskemål om slottider bör tillgodoses före dominerande aktörers. Andra möjligheter till fördelning av slottider bör också utredas, sägs det i rapporten.

Motionsförslag

Carl-Axel Johansson (m) anger i motion 2003/04:T213 att dagens system för fördelning av slottider till olika flygbolag inte fungerar tillfredsställande eftersom nya bolag har svårt att tillskansa sig attraktiva tider. Motionären förespråkar i stället ett system med fördelning genom auktionsförfarande, vilket på marknadsmässiga grunder ger alla bolag samma chans att få attraktiva slottider.

I motion 2003/04:T562 av Erling Bager m.fl. (fp) yrkande 20 framhålls vikten av att Luftfartsverket som myndighet inte agerar konkurrenshämmande genom att ge bättre start- och landningstider till SAS. Motionärerna föreslår vidare att handel med slottider införs på Arlanda flygplats.

Utskottets ställningstagande

På många flygplatser uppstår problem med att flygbolagens efterfrågan på start- och landningstider är större än tillgången under högtrafik. I Sverige och flertalet länder tilldelas sådana slottider på grundval av administrativa princi-

per. I motionerna förs fram att sådana slottider i stället skall fördelas genom handel, t.ex. genom ett auktionsförfarande.

Då frågan behandlades i utskottet hösten 2002 konstaterades att ett arbete pågår inom ramen för EU för att utveckla slottidssystemet samt att Sverige har ställt sig positivt till förslaget i stora delar, t.ex. när det gäller stärkning av samordnarens roll och principen om dess oberoende ställning. Utskottet utgick ifrån att regeringen – i samband med revideringen av slotsförordningen – söker säkerställa att det enligt EG-rätten även i framtiden är möjligt att tilldela regionalpolitiskt motiverad flygtrafik och nytillträdande lufttrafikföretag rimliga slottider på för Sverige godtagbara villkor. Utskottet har inte ändrat uppfattning i denna fråga.

Vidare angav utskottet som sin uppfattning att inriktningen när det gäller slottidssystemet bör vara att åstadkomma ett effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen och utveckla en väl fungerande flygtrafik, där den regionala trafikförsörjningen tillgodoses i tillräcklig utsträckning samt att det är viktigt att nyetablerade flygbolag ges rimliga möjligheter att konkurrera med de sedan länge etablerade bolagen; här är attraktiva slottider av strategisk betydelse. Utskottet står fast vid denna tidigare uttalade uppfattning och ser det som angeläget att frågan nu får en snar lösning inom ramen för EG:s regelsystem. I det fortsatta utredningsarbetet bör trängselprissättning samt handel och ett eventuellt auktionsförfarande prövas och konsekvenserna belysas. Mot den bakgrunden förutsätter utskottet att de förslag som är – eller kommer att bli – resultatet av olika utredningsarbeten om bl.a. slottider också genomförs på sätt som här har förespråkats. Med hänvisning till det anförda saknas anledning till åtgärd från riksdagens sida. Därmed avstyrks motion 2003/04:T213 (m) och motion 2003/04:T562 (fp) i nu behandlade delar.

Statens ägande i SAS

Utskottets förslag i korthet

Utskottet avstyrker motioner om en försäljning av statens ägarandel i SAS. Utskottet hänvisar till tidigare ställningstagande. *Jämför reservation 19 (m, fp, kd, c).*

Motionsförslag

I motion 2003/04:T560 av Johnny Gylling m.fl. (kd) yrkande 13 efterfrågas en översyn av statens ägande i SAS. Enligt motionärerna är det olyckligt att staten både beslutar om spelreglerna och är ägare till en av aktörerna på marknaden. För det aktuella företaget och dess anställda är det utan tvekan bättre med andra ägare än staten, bl.a. med tanke på eventuella behov av kapitaltillskott, fortsätter motionären.

I motion 2003/04:T564 av Maud Olofsson m.fl. (c) yrkande 39 anfördes att det inte finns anledning att av transportpolitiska skäl behålla ett statligt ägande i

SAS. Staten bör därför, när konjunkturen så tillåter, sälja ut sina ägarandelar i detta företag. Enligt motionärerna kommer förändringen att förbättra SAS möjligheter att utvecklas på en internationell konkurrensutsatt marknad.

Utskottets ställningstagande

Utskottet erinrar om att frågan om statens ägande i SAS har behandlats av riksdagen ett flertal gånger. Den senaste gången, hösten 2002 (bet. 2002/03:TU1), hänvisade utskottet till riksdagens beslut år 1997. Detta innebär att regeringen bemyndigades att besluta om en minskning av statens ägarandel i bolaget inom ramarna för en gemensam skandinavisk politik för ägar-engagemang i SAS (prop. 1996/97:126, bet. 1996/97:TU9, rskr. 1996/97:232). Bemyndigandet begränsades till förändringar som innebär en minskning av statens röstetal till lägst motsvarande 35 %. Motivet för begränsningen var att denna andel krävdes för att staten som ägare skulle kunna förhindra beslut som krävde kvalificerad majoritet, bl.a. ändringar i bolagsordningens bestämmelser om s.k. verksamhetsföremål.

Utskottet konstaterar ytterligare en gång att bemyndigandet inte har utnyttjats. Utskottet vidhåller också att det inte finns skäl för riksdagen att ändra sitt beslut från år 1997. Motionerna 2003/04:T560 (kd) och 2003/04:T564 (c) yrkande 39 avstyrks följaktligen i denna del.

Flygplatsavgifter

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen bör avslå motionsförslag om en ändring av flygplatsernas avgiftssystem. Utskottet hänvisar till pågående och aviserad utredning av frågan. *Jämför reservation 20 (v).*

Motionsförslag

I motion 2003/04:T555 av Sylvia Lindgren och Anders Ygeman (båda s) uppmärksammas att vissa flygbolag har kunnat få lägre flygplatsavgifter än andra genom att spela ut olika flygplatser mot varandra. Motionärerna menar att flygplatsavgifterna skall användas till att täcka flygplatsernas kostnader och efterfrågar tydligare regler inom området.

Utskottets ställningstagande

Utskottet instämmer i den av motionären framförda meningen att flygplatsavgifterna skall täcka flygplatsernas kostnader, men vill samtidigt betona att dagens system med resultatutjämnning mellan flygplatser har en viktig funktion, då det är en förutsättning för att kunna bibehålla landets mindre flygplatser.

Utskottet konstaterar vidare att regeringen i budgetpropositionen anger att Luftfartsverket under 2002 påbörjade en prisstudie som syftar till att se över det befintliga avgiftssystemet och vidareutveckla det för att bättre kunna anpassa det till nuvarande marknadsförutsättningar. Det anges även att regeringen har för avsikt att i samband med uppdelningen av Luftfartsverket genomföra en utvärdering av avgiftssystemet i syfte att anpassa avgifterna till den nya organisationen. Då frågan för närvarande är under utredning anser utskottet inte att något uttalande från riksdagens sida är erforderligt. Motion 2003/04:T555 (s) avstyrks därför.

Flygplatskapacitet i Stockholmsområdet

Utskottets förslag i korthet

Utskottet anser att Stockholm, som landets huvudstad, måste tillförsäkras goda flygförbindelser samt att Arlanda måste kunna fylla sin funktion som nav i det svenska flygplatssystemet. Utskottet konstaterar samtidigt att frågan om flygplatskapacitet i Stockholmsregionen för närvarande bereds i Regeringskansliet. Med hänvisning till detta beredningsarbete avstyrks motionsförslag i ämnet. *Jämför reservationerna 21 (m, fp), 22 (v, c, mp) och 23 (kd).*

Bakgrund

Stockholmsberedningen

Stockholmsberedningen har i enlighet med sina kommittédirektiv till regeringen överlämnat delbetänkandet Tillräcklig flygplatskapacitet i Stockholm–Mälardalen (SOU 2003:33). I delbetänkandet konstaterar Stockholmsberedningen att det är av nationellt intresse att Stockholm–Mälardalens flygtrafikutbud utvecklas så att en hög nationell och regional tillgänglighet kan upprätthållas. Enligt Stockholmsberedningen finns det förutsättningar att uppnå en tillräcklig flygplatskapacitet i regionen fram t.o.m. 2030, under förutsättning att vissa insatser görs. Det anges att en fjärde rullbana kommer att behövas på Arlanda, troligtvis omkring 2020–2025, samt att mark bör reserveras för en femte bana för att skapa handlingsfrihet för utvecklingen av flygplatsens rullbanekapacitet på mycket lång sikt. Angående miljövillkoren för Arlanda anges att rimligheten och utformningen av dessa bör ses över, och att inriktningen skall vara att se dessa i ett nationellt perspektiv. Vidare anförts att en tillräcklig flygplatskapacitet inte kan uppnås efter 2011 ifall Bromma flygplats läggs ned då avtalet mellan Luftfartsverket och Stockholms stad löper ut. Vidare anges att Bromma kan avvecklas utan allvarliga men för regionen och landet endast om flygtransportarbetet kan utföras på en alternativ citynära flygplats i Stockholms län. Denna bör lokaliseras till den södra delen av länet. Stockholmsberedningen gör bedömningen att det politiska

läget kräver att frågan bereds på ett uttryckligt regeringsmandat och föreslår därför att regeringen, med beaktande av frågans nationella och regionala näringspolitiska betydelse, uppdrar åt en för uppgiften särskilt utsedd kommission att om möjligt ta fram ett förslag till en citynära flygplats som kan hantera huvuddelen av det flyg som i dag trafikerar Bromma. Stockholmsberedningens förslag har remissbehandlas.

Motionsförslag

I motion 2003/04:T215 av Tobias Billström (m) anges att Bromma flygplats har en särskild betydelse för affärsflyget och även för lättare reguljärt flyg, inte minst mellan Skåne och Stockholm. Motionären finner mot denna bakgrund att det är betydelsefullt på många sätt – inte minst för Skåne – att Bromma flygplats får leva vidare.

Nils Oskar Nilsson (m) kräver i motion 2003/04:T297 att flygplatskapacitet för s.k. småflyg skall inbegripas i behovet av förbättrad infrastruktur i Stockholmsregionen, främst eftersom tillgången till sådan flygplatskapacitet är en förutsättning för ett väl fungerande näringsliv. Mot denna bakgrund argumenterar motionären för att bankapaciteten för småflyget skall finnas kvar på Tullinge.

I motion 2003/04:T530 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) yrkande 21 framhålls betydelsen av Bromma flygplats för det s.k. allmänflyget, dvs. skolflyg, hobbyflyg och affärsflyg. Enligt motionärerna är tillgången till flygplatskapacitet för affärsflyg en förutsättning för näringslivet, inte minst i en tillväxtregion som Stockholm. Bromma måste därför finnas kvar.

Anna Lilliehöök (m) säger i motion 2003/04:T531 att Bromma flygplats erbjuder resenärer från hela landet ett komplement till Arlanda och ett enkelt sätt att ta sig till Stockholm. Bromma är därmed en viktig länk i kommunikationerna till och från Stockholm och en nödvändig förutsättning för att regionen skall fortsätta att utvecklas som tillväxtregion. Följaktligen bör Bromma finnas kvar, menar motionären.

I Stockholms konkurrenssituation gentemot andra huvudstäder i Europa spelar affärsflyget en central roll, anförs i motion 2003/04:N341 av Marietta de Pourbaix-Lundin m.fl. (m). Motionärerna motsätter sig därför en nedläggning av Bromma flygplats. Vidare anförs att Arlanda måste byggas ut ytterligare och att kommunikationerna mellan södra Stockholm och Arlanda måste stärkas.

Torsten Lindström (kd) anger i motion 2003/04:T235 att det i framtiden kommer att behövas ytterligare flygplatskapacitet i Stockholm, bl.a. som en följd av en befarad nedläggning av Bromma och tillväxten av flygtrafiken till och från Stockholmsregionen. En lösning på detta är enligt motionären att göra flygplatsen Stockholm–Västerås till regionalt och nationellt nav i flygtrafiken.

I motion 2003/04:T461 av Stefan Attefall m.fl. (kd) yrkande 5 anförs att flygtrafiken i Sverige kommer att utvecklas snabbt, vilket kommer att ställa höga krav på flygets infrastruktur. För att kunna möta den ökade efterfrågan på flygkapacitet bör Luftfartsverket få i uppdrag att parallellt planera för en fjärde bana på Arlanda samtidigt som förutsättningarna för en ny flygplats undersöks vidare. Bromma bör avvecklas först när ny likvärdig kapacitet finns tillgänglig.

I motion 2003/04:T560 av Johnny Gylling m.fl. (kd) yrkande 14 hänvisas till en bedömning från EU-kommissionen om att flygtrafiken kommer att fördubblas vart 10:e–14:e år. Mot denna bakgrund är det enligt motionärerna viktigt att regeringen vidtar åtgärder för att långsiktigt trygga flygplatskapaciteten i Stockholmsregionen, bl.a. genom att Luftfartsverket ges goda möjligheter att ta fram planeringsunderlag för ytterligare bankapacitet.

Kerstin Lundgren (c) föreslår i motion 2003/04:T333 att staten skall medverka till att Brommaflyget avvecklas så snart som möjligt, främst för att frigöra utrymme för bostadsbyggande och för att skapa goda förutsättningar för utvecklingen av det aktuella området, som i dag utsätts för allt högre bullernivåer. Problemet med tillgång till nödvändig flygplatskapacitet föreslås lösas bl.a. genom en utveckling av kommunikationerna till Skavsta.

Maud Olofsson m.fl. (c) är i motion 2003/04:T564 positiva till en nedläggning av Bromma flygplats. Motionärerna anför vidare att det växande behovet av flygtrafik i Stockholms- och Mälardalsområdet bör täckas genom att Skavsta utvecklas som det naturliga alternativet. Även Västerås flygplats har enligt motionärerna förutsättningar att utvecklas.

Sylvia Lindgren m.fl. (s) pekar i motion 2003/04:T556 på de buller och miljöproblem som orsakas av Bromma flygplats. En avveckling av flygplatsen är därför det enda rimliga, menar motionärerna. Vidare anförs att en avveckling av flygplatsen kommer att frigöra väl behövd mark för bostadsbyggande.

Utskottets ställningstagande

Frågan om flygplatskapacitet i Storstockholmsområdet har behandlats vid ett flertal tillfällen av riksdagen, senaste gången hösten 2002. Utskottet har gjort bedömningen att det på flertalet svenska flygplatser under överskådlig tid finns förutsättningar för ökad flygtrafik utan större problem med trängsel men att flygplatserna i Storstockholmsområdet har kapacitetsbrist, till stor del som en följd av funktionen som nav för både den inrikes och den utrikes flygtrafiken. Mot denna bakgrund har utskottet uttalat som sin mening att Stockholm, som landets huvudstad, måste tillförsäkras goda flygförbindelser. Härutöver har utskottet angett att Arlanda måste kunna fylla sin funktion som nav i det svenska flygplatssystemet.

Utskottet står fast vid sin tidigare uttalade uppfattning. Utskottet konstaterar samtidigt att Stockholmsberedningens slutsatser nu överlämnats till regeringen och varit föremål för remissbehandling. Med hänvisning till angivna utgångspunkter och pågående beredningsarbete avstyrker utskottet de mot-

ionsförslag som behandlas i detta avsnitt. Utskottet förutsätter att regeringen återkommer till riksdagen och redovisar sin bedömning av hur nödvändig flygplatskapacitet skall kunna åstadkommas i Stockholmsregionen.

Regionala flygplatser

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen föreslås avslå motionsyrkanden om regionala flygplatser. Utskottet hänvisar till av regeringen och myndigheter vidtagna åtgärder samt aviserade utredningar. *Jämför reservation 24 (fp, c).*

Motionsförslag

I motion 2003/04:T253 av Tobias Krantz (fp) hänvisas till medieuppgifter om att Luftfartsverket överväger att sluta driva några av verkets 19 flygplatser. Motionären, som har erfarit att Jönköpings flygplats kan vara i farozonen, pekar på betydelsen av denna flygplats för en region som just nu präglas av tillväxt och framtidstro, och anför att en väl fungerande flygtrafik i hela landet är en angelägen transportpolitisk målsättning.

I 2003/04:T562 av Erling Bager m.fl. (fp) yrkande 21 påpekas att de regionala flygplatserna på många håll, inte minst i glesbygd, spelat en stor roll för kontakten med övriga Sverige. Motionärerna föreslår därför att driftsbidraget till de regionala flygplatserna höjs något, i avvaktan på ett nytt system för stödet.

I motion 2003/04:T564 av Maud Olofsson m.fl. (c) yrkande 36 betonas att möjligheten att ta sig mellan alla delar av landet med internationell eller nationell trafik är oerhört viktig för såväl näringsliv, den offentliga sektorn som privatpersoner. Enligt motionärerna måste staten därför ta ansvar för ett nätverk av flygplatser, framför allt i regioner med mindre befolkningsunderlag. Detta kan ske på olika sätt, såsom genom ägande av eller driftsbidrag till flygplatser, eller upphandling av flygtrafik.

Maria Öberg m.fl. (s) framhåller i motion 2003/04:T455 betydelsen av flygtransporter i hela landet samt att detta gäller inte minst Norrlands inland. Motionärerna anser därför att staten måste ta ett helhetsansvar för en väl fungerande flygtrafik i landets alla regioner och att driftsbidraget till småflygplatserna måste finnas kvar i någon form.

I motion 2003/04:Ub397 av Hans Backman m.fl. (fp) yrkande 6 uppmärksammas de regionala flygplatsernas betydelse för Norrlands inland. Enligt motionärerna bör stödet till de regionala flygplatserna höjas eftersom de ökade securitykostnaderna utgör en ekonomisk belastning som är proportionellt högre för mindre än för större flygplatser.

Utskottets ställningstagande

Flygtransportssystemet skall, i enlighet med de av riksdagen beslutade transportpolitiska målen, främja en positiv regional utveckling genom att dels utjämna skillnader i möjligheterna för olika delar av landet att utvecklas, dels motverka nackdelar av stora transportavstånd. På många håll spelar de regionala flygplatserna därför en stor roll för kontakten med övriga Sverige. Dessa flygplatser kommer även framöver att vara av stor betydelse.

Med anledning av de motionsledes framförda förslagen om regionala flygplatser och flygtrafik i glesbygd vill utskottet peka på ett antal åtgärder som vidtagits i syfte att uppnå detta mål.

- Under år 2001 fick Luftfartsverket i uppdrag att tillsammans med kommuner, länsstyrelser och Glesbygdsverket ta fram underlag för att utifrån ett regionalpolitiskt perspektiv kunna genomföra upphandlingar av vissa flyglinjer. Underlaget presenterades för regeringen, som på grundval härav fattade beslut om införande av allmän trafikplikt på tio linjer. Rikstrafiken har i samverkan med Luftfartsverket ansvarat för upphandlingen, som beslutats i augusti 2002. Av regeringens budgetproposition för 2004 framgår att Rikstrafiken upphandlat flygtrafik för sammanlagt 21 miljoner kronor under 2002. Rikstrafiken har fått i uppdrag att, i samråd med bl.a. Luftfartsverket, ta fram ett analysverktyg för inrättande av allmän trafikplikt. Uppdraget slutredovisades i januari 2003.
- I januari 2002 uppdrog regeringen åt Rikstrafiken att utreda den långsiktiga flygtrafikförsörjningen i Norrland. Tidpunkt för utredningens genomförande angavs inte men har nu utsatts till den 1 mars 2004 efter att den senaste upphandlingen av den s.k. Lapplandsbuketten på 2,5 år inte har kunnat avslutas på grund av kraftigt budgetöverskridande. I stället skall en upphandling av trafik med avtal intill slutet av mars 2005 genomföras. Våren 2004 måste ny upphandling ske enligt ett önskvärt effektivare trafikupplägg sådant det förmodas utformas i utredningen.
- Luftfartsverket och Svenska Kommunförbundet har gjort en utvärdering av driftsbidraget till kommunala flygplatser, bl.a. för att belysa hur stor del av driftsunderskottet hos respektive flygplats som täcks av bidraget. Av utredningens slutsatser konstateras att i genomsnitt 49 % av de regionala flygplatsernas driftsunderskott täcks av det statliga stödet till regionala flygplatser.
- I budgetpropositionen för 2004 anges att regeringen, som en del i en generell översyn av hur transportpolitiskt motiverade insatser genomförs, har för avsikt att i ett större sammanhang se över stödet till flygplatserna. I denna översyn kommer såväl nuvarande stöd till luftfartssektorn som statens stöd till andra trafikslag att behandlas med syftet att uppnå långsiktigt hållbara förutsättningar för statligt stöd till transportsystemet.

Mot denna bakgrund hänvisar utskottet till redan vidtagna eller aviserade åtgärder och anser att motionsförslagen 2003/04:T455, 2003/04:T562 yr-

kande 21 och 2003/04:T564 yrkande 36 blir helt eller delvis tillgodosedda. Dessa avstyrks följaktligen.

Vad gäller motionsförslag om befarade nedläggningar av flygplatser menar utskottet att en väl fungerande flygtrafik är en angelägen transportpolitisk målsättning. Tillskapandet, bevarandet eller nedläggningar av enskilda flygplatser är dock beslut som måste fattas och omprövas utifrån överväganden om utveckling och behov i transportsystemet. Det finns därför inte anledning för utskottet att i detta sammanhang ta något initiativ i frågan. Motion 2003/04:T253 avstyrks därför.

När det gäller kostnadsfördyringar för ökade securitykostnader, dvs. kostnader för säkerhetsskydd, förväntas regeringen under 2004 lämna förslag till riksdagen om luftfartsskydd. Med hänvisning till att frågan är under beredning avstyrker utskottet motion 2003/04:Ub397 yrkande 6 i nu behandlad del.

Säkerhet under flyguppvisningar

Utskottets förslag i korthet

Med hänvisning till polismyndighetens ansvar avstyrker utskottet en motion om ändring av regelverket för flyguppvisningar.

Motionsförslag

I motion 2003/04:T402 av Marie Engström (v) efterlyses en översyn av regelverket för flyguppvisningar i syfte att öka tryggheten och säkerheten för åskådarna till dessa. Att uppvisningar i dag görs ovanför tätbebyggda områden vittnar enligt motionären om att regelverket inte är tillfredsställande när det gäller att garantera människors säkerhet.

Utskottets ställningstagande

Enligt Luftfartslagen (1957:297) gäller bl.a. att regeringen får föreskriva att det krävs tillstånd för flyguppvisningar, flygtävlingar och annan luftfartsverksamhet av särskild art. Frågor om sådana tillstånd prövas av den myndighet regeringen bestämmer. I luftfartsförordningen (1986:171) anges att avancerade flygningar och fallskärmshopp som sker över eller i omedelbar närhet av tätbebyggda samhällen eller större folksamlingar, andra flyguppvisningar samt flygtävlingar som kan antas vara av större intresse för allmänheten inte får anordnas utan tillstånd av polismyndigheten.

Utskottet avstyrker motionsförslag 2003/04:T402 (v) med hänvisning till aktuell myndighets ansvar inom området.

Interregional kollektiv persontrafik

Avsnittets innehåll

I detta avsnitt behandlar utskottet följande förslag (punkt 18) inom verksamhetsområde Interregional kollektiv persontrafik i proposition 2003/04:1 utgiftsområde 22 Kommunikationer.

Regeringen föreslår att riksdagen bemyndigar regeringen att under 2004 för ramanslaget 36:12 *Rikstrafiken: Trafikupphandling* ingå ekonomiska förpliktelser under 2005–2010 som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför utgifter på högst 3 950 000 000 kr.

Vidare behandlar utskottet följande motioner:

Övergripande frågor och riktlinjer om kollektivtrafik

- 2003/04:T391 av Anne Marie Brodén (m)
- 2003/04:T425 av Barbro Feltzing (mp)
- 2003/04:T438 av Gunilla Wahlén m.fl. (v)
- 2003/04:T483 av Maria Larsson (kd)
- 2003/04:T499 av Kerstin Engle (s)
- 2003/04:T543 yrkande 1 av Reynoldh Furustrand m.fl. (s)
- 2003/04:T564 yrkandena 32–34 av Maud Olofsson m.fl. (c)
- 2002/03:N347 yrkande 4 av Sven Gunnar Persson (kd)

Kollektivtrafik i glesbygd

- 2003/04:T407 av Håkan Larsson och Viviann Gerdin (båda c)
- 2003/04:T482 yrkande 1 av Agne Hansson (c)
- 2003/04:T549 yrkandena 13–14 av Agneta Lundberg m.fl. (s)
- 2003/04:T564 yrkande 35 av Maud Olofsson m.fl. (c)

Flygtrafik till Norrland

- 2003/04:T260 av Anna Grönlund (fp)
- 2003/04:Ub397 yrkande 6 i denna del av Hans Backman m.fl. (fp)

Färjetrafik till Gotland m.m.

- 2003/04:T224 av Nils Fredrik Aurelius (m)
- 2003/04:T392 yrkande 1 av Helena Bargholtz (fp)

Färdtjänst

- 2003/04:T313 yrkande 2 av Birgitta Sellén och Margareta Andersson (båda c)

- 2003/04:T321 av Cathrine Persson (s)
- 2003/04:T365 av Jeppe Johnsson och Ulla Löfgren (båda m)
- 2003/04:T404 av Gustav Fridolin (mp)
- 2003/04:T492 av Kerstin-Maria Stalin och Gustav Fridolin (båda mp)
- 2003/04:T559 av Kerstin Heinemann m.fl. (fp)
- 2003/04:So642 yrkandena 12–14 av Chatrine Pålsson m.fl. (kd).

Bakgrund

Ansvar för kollektivtrafiken

För den lokala och regionala kollektiva persontrafiken skall det enligt lagen (1997:734) om ansvar för viss kollektiv persontrafik i varje län finnas länstrafikansvariga. De länstrafikansvarigas uppgifter skall handhas av en trafikhuvudman.

Huvudansvaret för den lokala och regionala kollektivtrafiken ligger på länets kommuner och landsting gemensamt, vilka via sina trafikhuvudmän finansierar och planerar trafiken. I Stockholms län är landstinget länstrafikansvarigt och i Gotlands län är kommunen ansvarig. Landstinget och kommunerna i övriga län kan dock komma överens om att antingen landstinget eller kommunerna i länet skall vara länstrafikansvariga. Även regionförbund förekommer som länstrafikansvariga.

Trafikhuvudmännen upphandlar normalt den lokala och regionala trafiken av olika operatörer som ansvarar för att ett visst trafikutbud produceras.

Statens ansvar för den lokala och regionala kollektivtrafiken avser primärt lagstiftning och finansiering av viss infrastruktur. Till detta kan läggas det ansvar som olika myndigheter har ålagts för delar av kollektivtrafiken. Detta gäller t.ex. Banverket, Vägverket och Luftfartsverket inom deras respektive områden.

För den interregionala kollektiva persontrafiken inrättades år 1999 en ny myndighet, Rikstrafiken. Enligt sin instruktion skall Rikstrafiken verka för utveckling och samordning av den interregionala kollektiva persontrafiken samt för att de transportpolitiska målen uppnås. Vidare skall Rikstrafiken följa kollektivtrafikens utveckling och särskilt kartlägga brister i den interregionala kollektiva persontrafiken.

Rikstrafiken skall vidare svara för statens upphandling av transportpolitiskt motiverad interregional kollektiv persontrafik som inte upprätthålls i trafikhuvudmännens regi och där det saknas förutsättningar för kommersiell drift. Rikstrafiken skall också genom överläggningar med övriga berörda parter främja frivilliga samverkanslösningar, verka för att information, tidtabeller och biljettsystem för kollektiv persontrafik samordnas, verka för att handikappanpassningen av kollektiva färdmedel samordnas mellan samtliga trafikslag, verka för att jämställdhetsaspekter beaktas inom kollektivtrafikområdet, ansvara för administrationen av transportstödet till Gotland samt fastställa

taxor och turplaner för sådan linjesjöfart på Gotland för vilken transportstöd lämnas.

Kollektivtrafikkommittén

I maj 2001 tillsatte regeringen en kommitté (dir. 2001:1) med uppgift att utifrån ett konsument- och helhetsperspektiv

identifiera, analysera och beskriva kollektivtrafikens problem och möjligheter,

formulera mål och visioner,

föreslå förändringar av organisation, regelverk och dylikt av betydelse för kollektivtrafikens utveckling och ett ökat kollektivt resande.

I december 2001 överlämnades ett delbetänkande, Kollektivtrafik med människan i centrum (SOU 2001:106), i form av en lägesrapport. Ett slutbetänkande, Kollektivtrafik med människan i centrum (SOU 2003:67), överlämnades den 10 juli 2003.

Kollektivtrafikkommittén anger i slutbetänkandet att kollektivtrafiken bör ses som ett strategiskt medel att uppnå såväl transportpolitiska som andra viktiga samhällsmål. Kommittén befarar dock att ökade kostnader för trafik-huvudmännen, i kombination med landstings och kommuners ansträngda finansiella situation, kan leda till höjda taxor och neddragningar i trafiken, vilket i sin tur kan leda till minskat kollektivt resande. Mot denna bakgrund presenterar kommittén ett antal förslag som syftar till att skapa en attraktivare och effektivare kollektivtrafik och därmed på lång sikt ett ökat kollektivt resande. Nedan ges en kort sammanfattning av dessa förslag.

Samordnade informations- och biljettsystem. Kommittén efterfrågar bl.a. standardiserad trafik- och trafikstörningsinformation, ett nationellt färdplaneringssystem, ett gemensamt telefonnummer till all kollektivtrafik och ett gemensamt betalkort.

Ett förbättrat konsumentskydd. Kommittén anser att konsumentskyddet för kollektivresenärer bör förstärkas. För att uppnå detta behövs en bred och samlad strategi, där ett civilrättsligt reglerat resenärsskydd utgör en grundläggande del. Kommittén lämnar även förslag till sådan lagstiftning.

Samordning av all kollektivtrafik i trafiksvaga områden ett villkor för statligt stöd. Kommittén föreslår att ett tillfälligt statligt stöd skall utgå för samordning av linjetrafik och andra samhällsbetalda transporter, exempelvis färdtjänst.

Bättre metoder att beakta kollektivtrafikens nytta. Kommittén anser att dagens samhällsekonomiska kalkyler inte beaktar kollektivtrafikens nyttoaspekter på ett tillfredsställande sätt och föreslår därför att dessa kalkyler kompletteras med andra metoder, exempelvis multikriteria-analys, samt att trafikhuvudmännen formulerar sina mål och följer upp dessa i samhällsnyttotermer.

Svår ekonomisk situation för trafikhuvudmännen och deras ägare. Mot bakgrund av ökade kostnader och kollektivtrafikansvarigas dåliga ekonomi

föreslås ett utökat statligt stöd till kollektivtrafiken samt att dagens regionalpolitiska medel och en större del av den statliga investeringsramen skall kunna användas för kollektivtrafikändamål.

Förändrade skatteregler får fler att åka kollektivt. Kommittén föreslår att regeringen låter utreda möjligheterna att låta arbetsgivare subventionera anställdas resor med kollektivtrafik och möjligheterna att beskatta eller avgiftsbelägga fria parkeringsplatser i storstadsområden. Vidare efterfrågas en utredning av ett system för reseavdrag mellan bostad och arbetsplats oavsett färdmedel.

Utveckla formerna för konkurrens och upphandling. Kommittén anser att systemet med upphandling av kollektivtrafik i princip fungerar tillfredsställande men att det kan utvecklas för att skapa utrymme för nya lösningar. Rätt till omförhandling av fleråriga kontrakt bör övervägas och i de fall skolbussar, färdtjänst, linjetrafik och sjukresor ingår i ett samlat system bör det vara möjligt att upphandla denna trafik samlat.

Vidga huvudmännens ansvar och styr mot de transportpolitiska målen. Enligt kommittén fungerar dagens ansvarsfördelning inom området i stort sett bra men vissa förändringar efterfrågas även på detta område. Näringsdepartementet bör utveckla och förstärka sitt helhetsansvar. Förutsättningarna för en gemensam regionindelning inom Vägverket och Banverket bör utredas. En kollektivtrafikdelegation bör inrättas som kan bistå regeringen med underlag och tjäna som forum för ökad samverkan mellan kollektivtrafikens aktörer. Lagen (1997:734) om ansvar för viss kollektivtrafik bör revideras så att kopplingen till de transportpolitiska målen stärks och så att trafikhuvudmännen ges möjlighet att ta ett bredare ansvar, inklusive exempelvis skolskjutsar. Kommittén föreslår vidare att lagens fokusering på linjetrafik tas bort samt att kollektivtrafikansvariga ges rätt att bilda storregionala trafikhuvudmän över länsgränserna för hela eller delar av trafiken.

Program för kompetensförsörjning samt forskning och utveckling. Kommittén ser en fortsatt forsknings-, utvecklings-, demonstrations- och utbildningsprocess som en förutsättning för fortsatt utveckling av kollektivtrafiken. Vinnova bör i samarbete med andra aktörer inom kollektivtrafiken ta fram ett program på detta område. Kompetensen hos personalen bör ökas genom bättre rekrytering och utbildning.

Remissvar på Kollektivtrafikkommitténs slutbetänkande skall lämnas den 1 mars 2004. Den långa remisstiden förklaras av att Regeringskansliet gjort bedömningen att det finns fördelar med att remissinstanserna ges möjlighet att göra en samlad bedömning av förslagen i detta slutbetänkande och förslagen i slutbetänkanden från Järnvägsutredningen och Färdtjänstutredningen.

Stockholmsberedningen

I december 2000 tillsatte regeringen (dir. 2000:96) en kommitté med uppdrag att lämna förslag på insatser som förbättrar transportsystemet inom Stockholms län men också transportmöjligheterna mellan Stockholm och övriga

Mälardalen, övriga landet samt internationellt. Kommittén, som antagit namnet Stockholmsberedningen, skall arbeta med syftet att utveckla transportsystemet på ett för regionen och hela landet miljömässigt, socialt och samhälls-ekonomiskt hållbart sätt. Kommittén skall inledningsvis också göra en problemanalys av transportsituationen samt utarbeta en målbild som skall ligga till grund för en långsiktig utvecklingsstrategi. Med utgångspunkt i utvecklingsstrategin skall kommittén lämna förslag till åtgärder i transportsystemet. Enligt direktiven skall kommittén föreslå insatser för att uppnå

- ökad samordning mellan de olika trafikslagen och ökad effektivitet i det befintliga transportsystemet,
- en tillräcklig spårkapacitet,
- ökad satsning på kollektivtrafiken,
- en tillräcklig vägkapacitet mellan norra och södra Stockholmsregionen,
- minskning av de negativa effekterna av biltrafiken,
- förbättringar av transportsystemet som leder till att det skapas fler platser attraktiva för etableringar av bostäder och arbetsplatser,
- en tillräcklig flygplatskapacitet.

Kommittén har lagt fram två delbetänkanden. I juni 2001 presenterades Transportsystemet i Stockholmsregionen (SOU 2001:51) och i januari 2002 presenterades Långsiktig utvecklingsstrategi för transportsystemet i Stockholm–Mälardalsregionen (SOU 2002:11). Den slutliga redovisningen av uppdraget skall vara klar senast den 31 december 2003.

Övergripande frågor och riktlinjer om kollektivtrafiken

Utskottets förslag i korthet

Utskottet anser att kollektivtrafiken är ett viktigt medel i arbetet med att uppnå det övergripande transportpolitiska målet om ett långsiktigt hållbart transportsystem. Med hänvisning främst till pågående beredning av Kollektivtrafikkommitténs förslag avstyrks motionsförslag om bl.a. ökande incitament för kollektivt resande, samordning av kollektivtrafiken, statligt stöd till kollektivtrafik och ett mer enhetligt taxesytem i Mälardalsområdet. *Jämför reservationerna 25 (m) och 26 (c).*

Motionsförslag

Enligt nuvarande lagstiftning är det endast primärkommuner och landsting som kan utöva ägarskap över kollektivtrafiken i ett län. Anne Marie Brodén (m) argumenterar i motion 2003/04:T391 för att även s.k. samverkansorgan skall kunna utöva ägande över trafikhuvudmannen och därmed ta ett större

helhetsgrepp över den regionala utvecklingen av kollektivtrafiken än vad som är möjligt i dagsläget.

Sven Gunnar Persson (kd) efterlyser i motion 2002/03:N347 yrkande 4 ett mer enhetligt taxeyesystem i Mälardalsregionen eftersom kostnaderna för resor från olika orter med samma avstånd till Stockholm varierar orimligt mycket. Motionärerna menar att Stockholmsberedningen därför bör ges i tilläggsdirektiv att utreda taxeyesystemet i Mälardalen.

Koldioxidutsläppen utgör i dag ett av de största miljöhoten. Mot denna bakgrund argumenterar Maria Larsson (kd) i motion 2003/04:T483 för åtgärder som främjar kollektivtrafiken och därmed minskar bilismen. En sådan åtgärd är enligt motionären att ge företag möjlighet att subventionera resor med kollektivtrafik, genom att införa ett ”rikskupongsystem” för denna.

I motion 2003/04:T564 av Maud Olofson m.fl. (c) framhålls att kollektivtrafiken är en viktig del av ett hållbart transportsystem samt att en ökad andel kollektivtrafik kan bidra till uppfyllelsen av såväl de transportpolitiska målen som andra politiska mål som välfärd och sysselsättning. Det är därför enligt motionärerna viktigt med en väl fungerande kollektivtrafik med fasta avgångstider och täta avgångar som samtidigt tar hänsyn till olika gruppers olika förutsättningar att utnyttja densamma (yrkande 32).

Vidare anför motionärerna att det investeringsstöd som i dag utgår för spårfordon i kollektivtrafik borde omfatta även bussar i kollektivtrafik som drivs med alternativa drivmedel. Enligt motionärerna hade detta främjat såväl introduktionen av miljövänligare bussar som kollektivtrafiken i de delar av landet där denna i huvudsak består av busstrafik (yrkande 33).

Motionärerna är även av meningen att det är nödvändigt med en bättre helhetssyn på kollektivtrafiken, en helhetssyn som är transportslagsövergripande och som tar hänsyn till att kollektivtrafiken är både en regional och en lokal fråga. Enligt motionärerna borde åtgärder i den lokala kollektivtrafiken vara berättigade till statsstöd ur den statliga planeringsramen som avsätts för åtgärder i det regionala transportsystemet (yrkande 34).

Att resa kollektivt är såväl trafiksäkert som miljövänligt, anför Kerstin Engle (s) i motion 2003/04:T499. Det ligger därför i samhällets intresse att öka incitamenten för att välja kollektivtrafiken, menar motionären som samtidigt pekar på de möjligheter till avdrag som finns för dem som arbetspendlar med bil.

Reynoldh Furustrand m.fl. (s) uppmärksammar i motion 2003/04:T543 att Mälardalens olika län har utvecklat olika taxepolitik samt att detta kan sända olyckliga signaler till trafikanten. Motionärerna anser bl.a. att enhetliga och låga taxor är väsentliga delar i en satsning på en utvecklad kollektivtrafik i området.

Barbro Feltzing (mp) efterfrågar i motion 2003/04:T425 en utredning av eventuella fördelar med ett riksresekort för kollektivtrafiken. Motionären anser att ett sådant hade främjat kollektivtrafiken och därmed fått positiva effekter bl.a. på miljön samtidigt som det minskat trycket på vägnätet.

I motion 2003/04:T438 av Gunilla Wahlén m.fl. (v) efterfrågas en bättre samordning av transportutbudet för att gagna konsumenten, bl.a. mot bakgrund av att konsumenter upplever det som svårt att få överblick över alla resealternativ. Motionärerna hänvisar till en undersökning som visar att en sådan samordning hade gynnat kollektivtrafiken och resandet och därmed även turismen och den regionala tillväxten.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis klargöra att kollektivtrafiken är ett viktigt medel i arbetet med att uppnå det övergripande transportpolitiska målet om ett långsiktigt hållbart transportsystem. Det är därför med oro utskottet konstaterar att kollektivtrafikens andel av det totala transportarbetet inte ökat under senare år samt att Kollektivtrafikkommittén befarar att ökade kostnader för trafikhusvårdsmännen, i kombination med ägarnas ansträngda ekonomiska situation framöver, kan leda till taxehöjningar och minskad trafik. Utskottet delar därför den i flera motioner framförda uppfattningen att kollektivtrafiken måste bli attraktivare och effektivare för att kunna bidra till uppfyllelsen av de transportpolitiska målen. Det är därför med tillfredsställelse utskottet konstaterar att Kollektivtrafikkommittén i det till regeringen överlämnade slutbetänkandet Kollektivtrafik med människan i centrum föreslagit ett antal åtgärder i denna riktning. Med hänvisning till frågans vikt förutsätter utskottet att regeringen snarast möjligt återkommer till riksdagen med en redovisning av sin bedömning i de frågor som uppmärksammas i detta avsnitt.

Utskottet övergår därefter till att behandla ett antal motionsledes framförda förslag om mer specifika åtgärder inom området.

Stimulans för kollektivt resande

Kollektivt resande är i många fall ett alternativ till andra färdssätt. Då de olika färdssättens andel av det totala transportarbetet i hög grad beror på de ekonomiska incitament som finns för att välja det ena eller andra alternativet, måste en diskussion om de ekonomiska incitamenten vara en naturlig del i arbetet med att öka kollektivtrafikens konkurrenskraft. Utskottet konstaterar att Kollektivtrafikkommittén har framfört förslag i denna riktning. Även i motionerna 2003/04:T483 (kd) och 2003/04:T499 (s) föreslås åtgärder med samma syfte. Med hänvisning till pågående beredning av Kollektivtrafikkommitténs slutbetänkande avstyrker utskottet dessa motioner och förutsätter att regeringen i samband med ovan begärda redovisning återkommer till riksdagen i frågan.

Samordning av kollektivtrafiken

Vad gäller motionsyrkanden om att förbättra samordningen av kollektivtrafiken har utskottet tidigare (bet. 2002/03:TU1) uttalat som sin mening att det är angeläget att de olika trafikföretagens informationssystem kopplas ihop så att konsumenterna lättare kan hitta de förbindelser som bäst motsvarar deras

behov. Ett effektivt interregionalt kollektivtrafiksystem förutsätter en samverkan så att biljettbokningsfunktionerna underlättas och att resenärerna kan boka biljett för hela resan oberoende av hur många operatörer som finns på marknaden. I detta sammanhang vill utskottet betona vikten av att ett effektivt gemensamt biljettsystem snarast utvecklas. Utskottet kan konstatera att Rikstrafiken enligt sin instruktion skall verka för samordning av den interregionala kollektiva persontrafiken. Genom överläggningar med berörda parter kan Rikstrafiken bl.a. främja frivilliga samverkanslösningar samt verka för att information, tidtabeller och biljettsystem för kollektiv persontrafik samordnas.

I detta sammanhang vill utskottet även påminna om det arbete som bedrivits inom projektet Hela resan, ett trafikslagsövergripande projekt med syftet att öka tillgängligheten till kollektivtrafiken. Rikstrafiken har inom detta projekt drivit krav på bokningssamarbete genom ett särskilt datagränssnitt, redovisat ett förslag till ett enda telefonnummer för upplysning om kollektivtrafiken och lanserat en Internetportal med övergripande information om hela trafiksektorn. Utskottet vill även erinra om den verksamhet som bedrivs av Samtrafiken i Sverige AB. Samtrafiken syftar till att lämna information – främst genom Internet – till de resenärer som behöver göra byten mellan olika trafikföretag för att nå resmålet. Bolaget, som bildades år 1993, ägs gemensamt av SJ, Tågkompaniet, BK Tåg, Connex, Arlanda Express, Destination Gotland och samtliga länstrafikföretag.

De i detta avsnitt behandlade motionsförslagen om ett riksresekort och om att samverkansorgan skall kunna utöva ägandet av trafikhuvudmannen har till syfte att ytterligare förbättra samordningen inom kollektivtrafiken. Utskottet konstaterar att förslag med liknande innebörd presenterats även av Kollektivtrafikkommittén och välkomnar att frågan uppmärksammas. Då utskottet inte vill förekomma pågående beredning av frågan avstyrks motionerna. Utskottet förutsätter att regeringen i samband med ovan begärda redovisning av sina överväganden inom området återkommer till riksdagen med en redovisning av sin bedömning även i denna fråga.

Statligt stöd till kollektivtrafiken

Mot bakgrund av att transportpolitiskt motiverad interregional kollektiv persontrafik inte alltid är möjlig att driva på kommersiella grunder upphandlar Rikstrafiken ett antal interregionala kollektiva persontrafiklinjer. Den regionala och lokala kollektivtrafiken upprätthålls på motsvarande sätt, fast med stöd från den regionala och lokala nivån.

Det motionsledes framförda förslaget om att den lokala kollektivtrafiken bör vara berättigad till statsstöd ur den statliga planeringsramen är i samma linje som det av Kollektivtrafikkommittén framförda förslaget om ett utökat statligt stöd till kollektivtrafiken samt att dagens regionalpolitiska medel och en större del av den statliga investeringsramen skall kunna användas för kollektivtrafikändamål. Utskottet vill avvakta regeringens beredning av frågan

och avstyrker motionsförslaget med hänvisning till ovan begärda redovisning av regeringens övervägande inom området.

Med anledning av motionsförslag om att det investeringsstöd som i dag utgår för spårfordon i kollektivtrafik borde omfatta även bussar i kollektivtrafik som drivs med alternativa drivmedel vill utskottet erinra om att det investeringsstöd som fr.o.m. 2004 utgår för spårfordon i kollektivtrafik i infrastrukturpropositionen motiverades utifrån att de senaste åren visat att anskaffningen av rullande materiel ej skett i samma takt som moderniseringen av järnvägen och att detta inneburit en samhällsekonomisk förlust då infrastrukturen inte utnyttjas fullt ut. Då detta argument inte kan anföras för att bidraget borde omfatta även bussar avstyrks förslaget.

Taxesystemet i Mälardalsområdet

Angående motionsförslag om taxesystemet i Stockholm bör nämnas att motioner med liknande innebörd behandlades av utskottet senast i utskottets betänkande 2002/03:TU3 Transportpolitik. Motionsförslagen avstyrktes med hänvisning till Stockholmsberedningens och Kollektivtrafikkommitténs arbete. Ett av Kollektivtrafikkommitténs förslag är att det skall vara möjligt att skapa storregionala trafik huvudmän för ökad samordning över länsgränserna i vissa frågor, vilket kan vara ett sätt att förbättra samordningen av kollektivtrafiken över länsgränserna. Med hänvisning till pågående beredning av kollektivtrafikfrågor inom regeringen och Stockholmsberedningen avstyrks motionsförslaget.

Kollektivtrafik i glesbygd

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen föreslås avslå motionsyrkanden om kollektivtrafik i glesbygd. Utskottet hänvisar till vidtagna åtgärder och pågående beredningsarbete. *Jämför reservation 27 (c).*

Motionsförslag

Håkan Larsson och Viviann Gerdin (båda c) hävdar i motion 2003/04:T407 att en kraftig nedrustning av kollektivtrafiken för närvarande pågår i glesbygden, bl.a. som en följd av minskat statligt stöd, höjda drivmedelsskatter och kommunernas och landstingens pressade ekonomi. Staten måste därför medverka till att göra det ekonomiskt möjligt för länstrafikbolagen att utveckla i stället för avveckla verksamheten. Vidare föreslås dels att ett engångsbelopp utbetalas till länstrafikbolagen för att möjliggöra samordning av samhällsfinansierad trafik, dels att ett permanent driftsbidrag för verksamheten utbetalas.

I motion 2003/04:T564 yrkande 35 av Maud Olofsson m.fl. (c) framhålls att kollektivtrafiken har en stor betydelse i landets glesbygd och att neddragning-

ar i kollektivtrafiken i dessa områden drabbar såväl den bofasta befolkningen som turismen. Staten, som har ansvaret för en väl fungerande infrastruktur i hela landet, måste därför göra det ekonomiskt möjligt för länstrafikbolagen att utveckla sin verksamhet, allt enligt motionärerna.

I motion 2003/04:T482 av Agne Hansson (c) uppmärksammas kollektivtrafiken i Kalmar. Motionären befarar att drastiska nedskärningar av denna kan bli följden av bl.a. minskade statliga anslag och högre skatter på drivmedel. Ökade anslag till kollektivtrafik i glesbygd, bl.a. i Kalmar i län, efterfrågas därför.

I motion 2003/04:T549 av Agneta Lundberg m.fl. (s) framhålls kollektivtrafikens betydelse för utvecklingen i glesbygd. Ökade statliga anslag till Rikstrafikens upphandlingar av interregional kollektivtrafik efterfrågas mot denna bakgrund. Vidare kräver motionärerna att staten hittar ett system som innebär att kollektivtrafik kan upprätthållas på olönsamma linjer som är viktiga ur ett regionalpolitiskt perspektiv.

Utskottets ställningstagande

Utskottet instämmer med motionärerna om angelägenheten av tillfredsställande transportmöjligheter även i glesbygd. Kollektivtrafik är en del av samhällsservicen, och människor skall inte tvingas flytta på grund av brister i transportsystemet.

Utskottet noterar att regeringen i årets budgetproposition uppmärksammat att kollektivtrafiken i glesbygd kan drabbas av kommuners och landstings ansträngda finansiella situation. Mot denna bakgrund ser regeringen det som angeläget att kollektivtrafiken i glesbygd kan bibehållas och anvisar därför, i avvaktan på beredningen av Kollektivtrafikkommitténs förslag, 10 miljoner kronor till stöd för kollektivtrafik i de fyra nordliga länen.

Utskottet vill även påpeka att Kollektivtrafikkommittén i sitt ovan refererade slutbetänkande föreslagit ett antal åtgärder med särskild inriktning mot glesbygdens trafikförsörjning. Med hänvisning till vidtagna åtgärder och pågående beredningsarbete avstyrker utskottet därför i detta avsnitt behandlade motioner. Utskottet förutsätter att regeringen återkommer till riksdagen med sin bedömning av, och förslag till åtgärder med anledning av, Kollektivtrafikkommitténs slutsatser.

Flygtrafik till Norrland

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen bör avslå motioner om flygtrafik till Norrland. Utskottet förutsätter att regeringen vidtar lämpliga åtgärder med anledning av en nyligen utförd utredning av Rikstrafikens verksamhet.

Motionsförslag

Att Norrbotten är ett län som är helt beroende av fungerande flygtrafik framhålls i motion 2003/04:T260 av Anna Grönlund (fp). Motionären anser att upphandlingen av denna trafik inte fungerat tillfredsställande och efterlyser därför en utredning av hur kontinuitet i upphandlingen av sådan flygtrafik kan uppnås samt om Rikstrafiken är rätt huvudman att utföra denna upphandling.

I motion 2003/04:Ub397 av Hans Backman m.fl. (fp) yrkande 6 sägs att Rikstrafikens upphandlingar av flygtrafik till Norrland i dagsläget inte är tillfredsställande bl.a. med avseende på kontinuitet. Rimliga prisnivåer, bra tidtabell, kontinuitet och dialog med näringsliv och invånare i regionen är nödvändigt för att flygtrafiken på Norrland skall kunna fylla sin funktion.

Utskottets ställningstagande

En av Rikstrafikens uppgifter är att upphandla transportpolitiskt motiverad interregional kollektiv persontrafik som inte upprätthålls i trafikhuvudmännens regi och där det saknas förutsättningar för kommersiell drift. Dessa upphandlingar utgör ett omfattande ekonomiskt åtagande för staten. Sammantaget ställer detta höga krav på att upphandlingarna utförs på ett kostnadseffektivt sätt och i enlighet med de av riksdagen beslutade transportpolitiska målen.

De i detta avsnitt behandlade motionerna antyder att Rikstrafiken inte på ett tillfredsställande sätt utfört den uppgift man ålagts. Utskottet vill i detta sammanhang uppmärksamma att Statskontoret nyligen på regeringens uppdrag utrett Rikstrafikens verksamhet men även regeringens styrning av myndigheten (Rikstrafiken – liten myndighet med stort ansvar, rapport 2003:25).

Enligt utredarnas mening finns det utrymme för förbättringar av såväl Rikstrafikens verksamhet som av regeringens styrning av myndigheten. Utskottet förutsätter att regeringen vidtar lämpliga åtgärder med anledning av rapporten och avstyrker mot denna bakgrund de i detta avsnitt behandlade motionsförslagen.

Färjetrafik till Gotland m.m.

Utskottets förslag i korthet

Utskottet avstyrker motioner om färjetrafik till Gotland m.m.

Bakgrund

Antalet resenärer i Gotlandstrafiken uppgick under år 2002 till omkring 1,4 miljoner passagerare, vilket är något fler än året dessförinnan. Godsvolymen, som har varierat något över tiden, har under de senaste åren ökat. Enligt vissa bedömningar kan man räkna med en årlig tillväxt av trafikvolymen på mellan 2 och 4 %. Trafiken har de senaste åren bedrivits dels med konventionella

färjor, dels med en höghastighetsfärja. Under högsäsong har trafiken förstärkts med en godsferja. Under 2003 ersätts de konventionella färjorna av två nya stora färjor

Linjesjöfarten på Gotland subventioneras på två sätt.

Det ena är det statliga transportstödet till färjetrafiken på Gotland, varigenom både person- och godstrafiken subventioneras. För detta ändamål gör staten en upphandling av färjetrafiken. Det rederi som har upphandlats har – i realiteten – getts en monopolställning genom lagen (1996:19) om begränsning av rätten att bedriva linjesjöfart på Gotland med tillhörande förordning (1997:748). Förordningen gäller den som utför regelbundna sjötransporter mellan Gotland och svensk hamn belägen utanför Gotland (1 §). Den som utför regelbundna sjötransporter mellan Gotland och svensk fastlandshamn måste anlöpa fastlandshamnen minst fem gånger per vecka året runt (2 §).

Det andra är ett system som ligger utanför den statliga budgeten och genom vilket det enbart är godstrafiken som subventioneras. Systemet består av en kombination av två inslag, en högstprisreglering och det s.k. Gotlandstillägget. Bestämmelserna om högstprisregleringen finns i lagen (2000:1377) med bemyndigande om utjämning av taxor för vissa lastbilstransporter (taxeutjämningslagen). Den innebär att transportförmedlingsföretagens taxor för godstransporter till och från Gotland skall motsvara taxan för en transport av motsvarande längd i övriga landet. Som kompensation till transportförmedlingsföretagen för deras merkostnader får de uppbära ett frakttillägg, Gotlandstillägget. Detta uppgår för närvarande till 0,4 % av värdet på alla inrikes fjärrtransporter med lastbil. En viss osäkerhet råder om hur mycket Gotlandstillägget inbringar; enligt en beräkning uppgår det till 35–40 miljoner kronor per år. Samtidigt finns en uppfattning som ifrågasätter Gotlandstilläggets relevans genom att transportpriset numera fastställs på marknadsekonomiska grunder utan några fastställda prislistor.

Utredning

Frågan om trafiken på Gotland har genom åren varit föremål för ett stort antal utredningar. Den senaste kom till stånd genom regeringens beslut i december 2000 om direktiv för en förhandlad helhetslösning för Gotlandstrafiken. Uppdraget gick ut på att genom förhandlingar med berörda parter finna och förankra en acceptabel lösning.

Utredningen lämnade sitt betänkande (SOU 2001:66) Garanterad transportstandard för Gotland till regeringen i augusti 2001. I detta föreslogs sammanfattningsvis att riksdagen skulle besluta om en garanterad transportstandard för Gotland enligt de närmare förslagen i utredningen. Denna garanterade transportstandard avsågs gälla fullt ut senast den 1 januari 2003. Bland de mer preciserade åtgärderna ingick avskaffandet av det s.k. Gotlandstillägget kombinerat med en sänkning av längdmetertaxan för gods. Vidare skulle högstprisförordningen slopas senast den 1 januari 2003. Uppgiften att – senast från den 1 januari 2003 – genomföra sänkningen av längdmetertaxan för gods i Gotlandstrafiken till 40 kr skulle åläggas Rikstrafiken, som skulle tillföras

29 miljoner kronor för detta. Ytterligare ett inslag i utredningens förslag var att länsstyrelsen i Gotlands län skulle tilldelas 1 miljon kronor år 2002 för att stimulera samverkan mellan företag på Gotland i fråga om köp och uppläggning av transporter.

Tidigare behandling i riksdagen

Riksdagen beslutade 1996 (prop. 1995/96:44, bet. 1995/96:TU7, rskr. 1995/96:99) att Gotlandstillägget skulle avvecklas med en tredjedel per år över en treårsperiod samt att lagen (1979:1035) med bemyndigande om utjämning av taxor för vissa lastbilstransporter (taxeutjämningslagen) skulle upphöra att gälla vid utgången av 1998. I avvaktan på en långsiktig lösning av frågan om transportstöd till och från Gotland har dock upphävandet av taxeutjämningslagen skjutits upp, genom riksdagsbeslut, år från år. Det var dock inte lämpligt att fortsätta att göra ändringar i lagen eftersom detta skapar en komplicerad författningsstruktur. En ny lag (2000:1377) med bemyndigande om utjämning av taxor för vissa lastbilstransporter ersatte därför 1979 års lag i avvaktan på att frågorna avseende formerna för ett stöd till transporter till och från Gotland långsiktigt kan lösas.

Hösten 2001 noterade trafikutskottet med tillfredsställelse i det av riksdagen godkända betänkandet (prop. 2001/02:1, bet. 2001/02:TU1) att förslagen i utredningen Garanterad transportstandard för Gotland låg i linje med vad utskottet tidigare hade förordat. Vidare välkomnade utskottet att utredaren tagit som en utgångspunkt för sitt förslag ett uttalande i den regionalpolitiska utredningens slutbetänkande (SOU 2000:87). Där sades att utredningen såg det som rimligt att bibehålla en strävan att kostnaderna för transporter till fastlandet skall motsvara kostnaderna för vägtransporter. Utredarens ståndpunkt var att den föreslagna sänkningen av längdmetertaxan skulle neutralisera de merkostnader som Gotland har till följd av ö-läget.

Vidare framhöll utskottet att utredaren hade lagt fram ett flertal intressanta förslag, vilka också var under beredning i Regeringskansliet. Utskottet sade sig dela utredningens och motionärernas uppfattning att det var angeläget att det framtida stödet till Gotlandstrafiken nu fick en långsiktig lösning, som medger förutsägbarhet för alla berörda. Frågan om Gotlandstrafiken, betonade utskottet, borde inte ytterligare fördröjas, och utskottet utgick från att den av utredaren angivna tidsramen blev riktninggivande för regeringen. I avvaktan på regeringens förslag ansåg utskottet att något uttalande av riksdagen inte var erforderligt.

Hösten 2002 konstaterade utskottet att regeringen redovisat sin bedömning att ytterligare frist behövs innan mer konkreta förslag läggs fram för riksdagen samt att resultatet av såväl de nya färjornas inverkan på fraktkostnaderna som av samarbetsprojektet bör avvaktas. Regeringen förklarade samtidigt sin avsikt att återkomma till riksdagen beträffande en avveckling av Gotlandstillägget. Utskottet noterade denna bedömning och utgick från att regeringens förslag i denna fråga skulle föreläggas riksdagen under år 2003.

Regeringens bedömning

I budgetpropositionen för 2004 anger regeringen att en avveckling av Gotlandstillägget i dag kan uppskattas kosta ca 60 miljoner kronor samt att Rikstrafiken som ansvarar för Gotlandstrafiken kommer att ha en mycket ansträngd budgetsituation de närmaste åren. Enligt regeringen finns det därmed inte någon möjlighet att rymma dessa extra kostnader inom ramarna för tillgängliga anslagsmedel. Det finns heller inget finansiellt utrymme i statsbudgeten att utöka Rikstrafikens ramanslag med ytterligare medel. Utrymmet för omprioriteringar är också i princip obefintligt.

Av budgetpropositionen framgår vidare att regeringen i allt väsentligt stöder de förslag som redovisas i betänkandet Garanterad transportstandard för Gotland. Regeringen bedömer dock att det åtminstone under den kommande femårsperioden inte kommer att finnas utrymme att genomföra de förslag vad gäller sänkning av längdmetertaxan och avveckling av Gotlandstillägget som redovisas i betänkandet. Regeringen föreslår därför att dessa åtgärder skjuts på framtiden och att Gotlandstillägget behålls tills vidare. Regeringens långsiktiga målsättning är dock även fortsättningsvis att Gotlandstillägget skall avvecklas när det ekonomiska utrymmet finns.

Motionsförslag

Nils Fredrik Aurelius (m) pekar i motion 2003/04:T224 på Ölands attraktionskraft som turismål under sommaren och argumenterar för ett stöd till färjeförbindelser mellan fastlandet och Öland samt mellan Öland och Gotland. Ett sådant stöd hade enligt motionären ytterligare ökat regionens attraktionskraft samtidigt som det avlastat hårt trafikerade vägsträckor.

Motion 2003/04:T392 av Helena Bargholtz (fp) handlar om färjetrafiken till och från Gotland. Då denna trafik enligt motionären är av stor vikt för tillväxten och välfärden på Gotland måste en lösning av dagens problem med denna prioriteras. Enligt motionären bör Gotlandstillägget avvecklas och kostnaderna för transporter till och från Gotland sänkas så att de motsvarar transportkostnader på fastlandet.

Utskottets ställningstagande

Frågan om transporterna till och från Gotland har under årens lopp varit föremål för ett stort antal utredningar och överväganden inom regeringen och riksdagen. Utskottet noterade i betänkande 2001/02:TU1 med tillfredsställelse att de förslag som presenterades i utredningen Garanterad transportstandard för Gotland låg i linje med vad utskottet tidigare förordat om avskaffande av systemet med Gotlandstillägget m.m. Som framgått i det föregående har även regeringen i årets budgetproposition angett som sin mening att den i allt väsentligt stöder utredarens förslag. Enligt regeringens bedömning kommer det dock inte under den kommande femårsperioden att finnas utrymme att ge-

nomföra de förslag vad gäller sänkning av längdmetertaxan och avveckling av Gotlandstillägget som redovisats i utredningsbetänkandet.

Utskottet noterar denna bedömning och utgår från att regeringen återkommer till riksdagen så fort förutsättningar finns för att lösa frågan. Mot den nu angivna bakgrunden är utskottet inte berett att nu tillstyrka motion 2003/04:392 (fp) som gäller avskaffande av systemet med Gotlandstillägget m.m.

Angående förslag om färjelinje mellan Öland och Gotland bör nämnas att samma förslag behandlats av utskottet vid ett antal tillfällen, senast i utskottets betänkande 2002/03:TU1. Vid detta tillfälle konstaterade utskottet att det här finns två motstående intressen, nämligen intresset av att få rimliga förutsättningar för upprätthållande av bastrofiken året runt – som är statligt subventionerad – och intresset av att öka turismen genom etablering av nya färjeförbindelser under högsäsong. Vidare konstaterades att det inte finns några legala hinder för linjesjöfart mellan Öland och Gotland men att en ny färjeförbindelse under högsäsong kan medföra ett inkomstbortfall för den statligt subventionerade trafiken. Utskottet har inte ändrat uppfattning i denna fråga. Motion 2003/04:T224 (m) avstyrks därmed med hänvisning till tidigare ställningstagande.

Ekonomiska förpliktelser för trafikupphandling

Utskottets förslag i korthet

Utskottet föreslår att riksdagen godkänner regeringens förslag om ekonomiskt bemyndigande för Rikstrafiken.

Regeringens förslag

Ramanslaget 36:12 *Rikstrafiken: Trafikupphandling* finansierar statens upphandling av transportpolitiskt motiverad interregional kollektiv persontrafik.

Rikstrafiken bör enligt regeringens mening få sluta upp till fem år långa trafikeringsavtal. Regeringen föreslår därför att riksdagen bemyndigar regeringen att under 2004, i fråga om ramanslaget 36:12 *Rikstrafiken: Trafikupphandling*, ingå ekonomiska förpliktelser som omfattar högst fem år under perioden 2005–2010 och som, inklusive tidigare gjorda åtaganden, innebär utgifter på högst 3 950 000 000 kr (i budgetpropositionen anges beloppet 3 950 000 kr; detta är en felskrivning).

Utskottets ställningstagande

Utskottet har ingen erinran mot regeringens förslag om bemyndigande att ingå ekonomiska förpliktelser. Utskottet förutsätter, i likhet med föregående år, att regeringen fortsättningsvis kommer att ange vilka beräkningsgrunder som ligger bakom det begärda bemyndigandet på högst 3 950 000 000 kr. Förslaget tillstyrks därmed.

Färdtjänst

Utskottets förslag i korthet

En väl fungerande färdtjänst är enligt utskottets mening en förutsättning för att det transportpolitiska delmålet om ett tillgängligt transportsystem skall kunna uppnås. Motionsförslag om färdtjänsten uppmärksammar viktiga frågor men avstyrks med hänvisning till att regeringen förutsätts återkomma till riksdagen med sin bedömning av Färdtjänstutredningens förslag.

Bakgrund

Under 1960-talet började kommunerna att frivilligt anordna färdtjänst, och 1970 fanns färdtjänst i ett hundratal av landets då 850 kommuner. 1980 hade färdtjänst inrättats i samtliga kommuner, men det var först 1982, då socialtjänstlagen trädde i kraft, som färdtjänst blev en lagfäst rättighet. Färdtjänsten expanderade snabbt. Vid årsskiftet 1981/82 hade 295 000 personer tillstånd och vid årsskiftet 1989/90 hade antalet ökat till 445 000, dvs. 5,2 % av befolkningen. Från mitten av 90-talet har antalet tillstånd minskat, och då färdtjänstlagen trädde i kraft uppgick antalet till 419 000. Vid årsskiftet 2000/01 hade antalet sjunkit.

Dagens bestämmelser om färdtjänst och riksfärdtjänst

Riksdagen beslutade i oktober 1997 om nya lagar avseende färdtjänst och riksfärdtjänst. Den nya lagstiftningen innebär ett nytt synsätt; från att ha varit en fråga om bistånd betraktas färdtjänst numera som en form av kollektivtrafik som bidrar till en tillfredsställande trafikförsörjning även för funktionshindrade. Enligt lagen om färdtjänst (1997:736) och lagen om riksfärdtjänst (1997:735) är det kommunen som svarar för att färdtjänst och riksfärdtjänst anordnas. Kommunen har emellertid möjlighet att överlåta ansvaret för färdtjänsten till huvudmannen för kollektivtrafiken i länet. Lagbestämmelserna i övrigt gäller tillstånd till färdtjänst, avgift, återkallelse av tillstånd, handläggning av ärenden och överklaganden. Lagstiftningen trädde i kraft den 1 januari 1998.

Utredningar

I samband med sin behandling av lagförslagen om färdtjänst föreslog trafikutskottet riksdagen att hos regeringen begära en allsidig och noggrann utvärdering av färdtjänsten. Bland annat borde man undersöka om reglerna för ledsagare hade fått en tillfredsställande utformning och hur väl statsbidraget hade fungerat när det gäller att anpassa kollektivtrafiken och den fysiska miljön till de funktionshindrades behov. Riksdagen anslöt sig till utskottets förslag.

I enlighet härmed gav regeringen uppdrag till en rad myndigheter. Dessa har sedermera sammanställts av Vägverket, som också har presenterat rap-

porter i ämnet. Bland annat med utgångspunkt i Vägverkets slutsatser i rapporterna 2000:103, 2001:43, 2001:86 och 2001:95 beslutade regeringen hösten 2002 att tillsätta en utredning om vissa färdtjänstfrågor (dir. 2002:108).

Den särskilde utredaren överlämnade sitt slutbetänkande till stratsrådet Ulrica Messing den 30 oktober 2003. Utredningen uppmärksammar ett antal problem. I det följande redogörs för några av utredarens slutsatser och förslag.

Inledningsvis gör utredaren bedömningen att det är svårare att få tillstånd till färdtjänst nu än det var att få ett sådant tillstånd enligt den tidigare socialtjänstlagen samt att detta beror på att socialtjänstlagens helhetssyn, dvs. att individens totala situation skulle beaktas vid prövningen, saknar motsvarighet i lagen om färdtjänst. Bland annat mot denna bakgrund föreslås ett antal åtgärder.

Kvalitet och personal. Utredaren föreslår införande av en bestämmelse om kvalitet på färdtjänst samt att bedömningen av om det råder god kvalitet inom färdtjänsten bör baseras bl.a. på att tillståndshavaren bemöts på ett korrekt sätt, att transporten av den enskilde sker på ett trafiksäkert sätt, att det föreligger skäliga hämtningstider, att fordon kommer i tid osv. I samma sammanhang föreslås bestämmelser om personalens kompetens.

Ledsagare. Utredaren föreslår att tillstånd till ledsagare under resa med färdtjänst skall beviljas inte bara om behov av ledsagare föreligger under resan utan även om behovet föreligger i samband med resan, eftersom det kan uppkomma situationer där den som beviljats färdtjänst eller riksfärdtjänst ändå inte kan resa, exempelvis på grund av att han eller hon endast har behov av ledsagare efter resan och inte under denna.

Medresenär. Utredaren har erfarit att inte alla kommuner och trafik huvudmän tillåter att ett tillstånd till färdtjänst även omfattar en medresenär. Eftersom det enligt utredaren är uppenbart att det kan uppkomma stora svårigheter för en funktionshindrad att fullgöra exempelvis sin föräldraroll om man inte får ta med egna barn i färdtjänsten föreslås en särskild bestämmelse, av vilken framgår att om det är skäligt att den som söker tillstånd till färdtjänst skall ha sällskap på resorna av en eller flera medresenärer, skall tillståndet gälla även för denna eller dessa.

Begränsning av antalet resor. Ett tillstånd till färdtjänst får enligt 9 § lagen om färdtjänst i skälig omfattning förenas med föreskrifter om bl.a. hur många resor tillståndet omfattar. I förarbetena till lagen om färdtjänst (prop. 1996/97:115 s. 52 f. och 79) uttalas dock att nödvändiga resor, som t.ex. resor till och från arbetet eller skolan, inte skall begränsas till antalet. Enligt utredningens uppfattning bör begreppet nödvändiga resor omfatta mer än endast resor till arbete eller skola och kommunen samt att resor som är av väsentlig betydelse för den enskilde får begränsas till antalet endast om det är skäligt.

Villkor. Utredningen anser att det bör föreskrivas att tillstånd till färdtjänst kan förenas med individuella villkor, vilka tar hänsyn till den enskildes funktionshinder och de behov som följer av funktionshindret. Detta är rimligt

eftersom vissa villkor såsom t.ex. särskild förare kan vara en förutsättning för att den funktionshindrade över huvud taget skall kunna genomföra sin resa.

Motionsförslag

Jeppe Johnsson och Ulla Löfgren (båda m) efterlyser i motion 2003/04:T365 en tydligare färdtjänstlag som tar hänsyn till funktionshindrades behov av flexibilitet, mot bakgrund av att personer med funktionshinder enligt handlingsplanen "Från patient till medborgare" skall ha möjlighet att vara delaktiga i samhället på samma villkor som andra medborgare.

Chatrine Pålsson m.fl. (kd) menar i motion 2003/04:So642 (yrkande 12) att färdtjänsten skall vara ett likvärdigt alternativ till kollektivtrafiken. För att uppnå detta skall kostnaden för färdtjänst med kollektivtrafikstandard vara densamma som för kollektivtrafik, samtidigt som färdtjänsten måste hålla utsatta tider och det ges möjlighet att medta ledsagare eller barn. Motionärerna yrkar vidare att det måste vara möjligt att överklaga socialtjänstens beslut om färdtjänst.

Kerstin Heinemann m.fl. (fp) pekar i motion 2003/04:T559 på ett antal områden där dagens färdtjänstlag enligt motionärerna inte är tillfredsställande. Det gäller svårigheter att få ha ledsagare med sig under resan, svårigheter för funktionshindrade som studerar på annan ort att få tillgång till färdtjänst samt kommunens möjligheter att ransonera färdtjänstresor, en möjlighet som i vissa kommuner utnyttjas i hög utsträckning med beklagansvärda följder. Vidare anser motionärerna att kommunens möjlighet att lägga över beslutet om vem som är berättigad till färdtjänst på trafikbolag skall tas bort. Mot denna bakgrund efterfrågas en parlamentarisk utredning av bl.a. de frågeställningar som tagits upp.

Synskadade är ofta beroende av färdtjänst för att tryggt och säkert nå fram till olika resmål. Färdtjänst för synskadade måste därmed erkännas som en nödvändig ersättning för de färd sätt som seende kan använda sig av, menar Birgitta Sellén och Margareta Andersson (båda c) i motion 2003/04:T313. De begränsningar som finns för utnyttjande av färdtjänst, bl.a. med avseende på tillåtelse att medta ledsagare, måste därför tas bort.

I motion 2003/04:T321 efterfrågar Catherine Persson (s) ett förtydligande av färdtjänstlagen för att garantera personer med funktionshinder goda kommunikationer. Motionären menar att delar av dagens färdtjänstlag är för allmänt formulerade, vilket öppnar för fria tolkningar som kan leda till försämringar för personer med funktionshinder och att tillämpningen inte är densamma i hela landet.

I motion 2003/04:T404 av Gustav Fridolin (mp) pekas på behovet av en tydligare färdtjänstlag som tar hänsyn till synskadade ungdomars speciella behov av flexibilitet, mot bakgrund av att personer med funktionshinder enligt handlingsplanen "Från patient till medborgare" skall ha möjlighet att vara delaktiga i samhället på samma villkor som andra medborgare.

Kerstin-Maria Stalin och Gustav Fridolin (båda mp) menar i motion 2003/04:T492 att förutsättningarna för ett friare resande för de rullstolsburna bör ses över, mot bakgrund av att rullstolsburna ofta tvingas anpassa sina aktiviteter utifrån när det är möjligt att bli transporterade med färdtjänst. Dessutom måste ofta färdtjänsten beställas i förtid.

Utskottets ställningstagande

I föregående års budgetbetänkande (bet. 2002/03:TU1) behandlades bl.a. följande frågor med anknytning till färdtjänsten.

- Gällande regelverks öppningar för olikartad tillämpning i olika kommuner
- Inskränkningar av skilda slag i rätten till färdtjänst
- Möjligheten att kunna ta med ledsagare, medresenär eller eget barn
- Särskilda gruppers speciella behov
- Möjligheten att överklaga beslut om färdtjänst.

Ett enigt utskott angav som sin mening att färdtjänsten är ett prioriterat område. Vidare anfördes att utskottet är medvetet om de problem som finns inom färdtjänstsystemet, bl.a. att man i tillämpningen av regelsystemet tenderar att bli okänslig för de speciella förutsättningar som färdtjänstbehövande har. Vidare anfördes att man, samtidigt som hänsyn tas till att färdtjänsten är en transportform bland andra, måste beakta att verksamheten skall vara uttryck för en social omsorg.

En väl fungerande färdtjänst är enligt utskottets mening en förutsättning för att det transportpolitiska målet om ett tillgängligt transportsystem skall kunna uppnås. Utskottet konstaterar därför med tillfredsställelse att den särskilde utredare som på regeringens uppdrag utrett frågan lämnat förslag som behandlar de frågor som utskottet tidigare uppmärksammat. Med hänvisning till frågans stora betydelse för viktiga grupper i samhället förutsätts att regeringen skyndsamt för riksdagen lägger fram de förslag som är föranledda av utredningsarbetet och av här behandlade motioner. Mot denna bakgrund avstyrks samtliga nu aktuella motionsförslag om färdtjänst.

Forskning och analys

Utskottets förslag i korthet

Utskottet föreslår att riksdagen godkänner regeringens förslag om Statens haverikommissionens förvaltningskostnader. Utskottet förutsätter vidare att regeringen följer utvecklingen inom transportforskningsområdet och vidtar de åtgärder som är nödvändiga för att sådan transportforskning som är av strategisk betydelse i arbetet för att uppnå de transportpolitiska målen utförs.

Avsnittets innehåll

I detta avnitt behandlar utskottet följande förslag (punkt 19) inom verksamhetsområde Forskning och analys i proposition 2003/04:1 utgiftsområde 22 Kommunikationer.

19. Regeringen föreslår att riksdagen godkänner vad regeringen förordar om Statens haverikommission.

Bakgrund

Verksamhetsområdet omfattar forskning och analys inom transport- och kommunikationsområdet. Ansvariga myndigheter är Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI), Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA) samt Statens haverikommission (SHK).

I budgetpropositionen anges att fortsatt forsknings- och analysarbete krävs för att konkretisera transportpolitikens mål liksom för att ytterligare förbättra målstyrning och måluppföljning. Vidare anføres att det är viktigt att den förestående storsatsningen på transportinfrastruktur följs av utveckling av moderna verktyg, bl.a. i form av goda prognos- och planeringsmetoder, samt att det krävs fortlöpande analyser av prissättning av infrastruktur användning. Regeringen konstaterar även att förmågan att utveckla och nyttiggöra innovationer är viktig för att de transportpolitiska målen skall nås men också för att åstadkomma ekonomisk tillväxt i allmänhet. Innovationsperspektivet, som berör många olika politikområden och ställer krav på fördjupat samarbete över sektorsgränser, är en viktig del vid analysen av de områden som nämnts ovan, men åtgärder krävs också inom transportforskning, teknisk utveckling och utbildning, sägs det vidare.

Regeringen hänvisar även till slutsatserna i Godstransportdelegations- och Kollektivtrafikkommitténs slutbetänkanden, där särskilda områden utpekats som viktiga för vidare forskning.

Regeringens förslag

Haverikommissionen disponerar inget eget anslag. Regeringen beslutar om en ram för myndighetens förvaltningskostnader. För 2003 har ramen fastställts till 13,53 miljoner kronor.

Regeringen anser att förvaltningskostnaderna för budgetåret 2004 får uppgå till högst 14 miljoner kronor. Regeringen avser att i 2004 års regeringsbrev för Haverikommissionen fastställa fördelningen av förvaltningskostnaderna för de fem betalande myndigheternas andelar enligt följande tabell.

Luftfartsverket	60 %
Sjöfartsverket	10 %
Banverket	5 %
Försvarsmakten	10 %
Statens räddningsverk	15 %

Utskottets ställningstagande

Utskottet har inget att erinra mot regeringens förslag om Statens haverikommissionens förvaltningskostnader; förslaget tillstyrks följaktligen.

Vad gäller inriktningen på och behovet av transportforskningen har utskottet i samband med bildandet av Vinnova framhållit att transportforskningen är av strategisk betydelse (1999/2000:TU1y). Utskottet förutsatte därvid att den verksamhet som Kommunikationsforskningsberedningen (KFB) bedrev med en sammanhållen transportforskning i huvudsak skulle komma att övertas av Vinnova. Utskottets har vid senare tidpunkter (senast i betänkande 2001/02:TU2 Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem) vidhållit denna uppfattning.

Utskottet vill återigen understryka att transportforskningen har en strategisk betydelse i arbetet med att uppnå de transportpolitiska målen. De övergripande transportpolitiska målen och principerna måste därför återspeglas i inriktningen på transportforskningen. Det innebär att transportforskningen dels skall ta fram underlag för åtgärder som krävs för att uppnå de av riksdagen fastställda målen på transportområdet, dels skall skapa handlingsberedskap inför problem som inte kan förutses i dag och bygga upp en kompetens och kunskapsbas inför framtiden. Samtidigt kan utskottet konstatera att överföringen av forskningsmedel från KFB inneburit en förskjutning mot en inriktning där innovationsperspektivet blivit allt viktigare samtidigt som ansvaret för transportforskningen i högre grad delats upp på ett antal aktörer och därmed fragmenterats. Detta framgår bl.a. i den av Vinnova beställda utredningen av hur transportforskningen påverkas av den nya myndighetsorganisationen som gäller för finansiering av transportforskning (VR 2003:7). Utskottet förutsätter mot denna bakgrund att regeringen kontinuerligt följer utvecklingen inom detta område och vidtar de åtgärder som är nödvändiga för att sådan transportforskning som är av strategisk betydelse i arbetet för att

uppnå de transportpolitiska målen utförs. Av betydelse är vidare att forskningsmiljöer kan byggas upp med god kunskaps- och kompetensbas inför framtiden. Enligt utskottets mening är det vidare angeläget att regeringen i samband med den årliga resultatuppföljningen i nästa års budgetproposition redovisar hur en långsiktig transportpolitiskt inriktad forskningsverksamhet kan upprätthållas.

Politikområde 37 IT, elektronisk kommunikation och post

Mål- och resultatfrågor

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen bör godkänna vad utskottet anfört om mål- och resultatfrågor för politikområde IT, elektronisk kommunikation och post. Det innebär att fortsatta insatser förutsätts göras för att utveckla mål- och resultatstyrningen inom området, bl.a. genom överväganden om utveckling av mål samt behov av resultatindikatorer och omvärldsanalyser.

Omfattning

Politikområdet omfattar informationsteknik, elektronisk kommunikation, post samt bl.a. grundläggande kassaservice.

Mål

Bakgrund

Inom politikområdet är målhierarkin utformad på följande sätt:

- Övergripande mål.
- Målet för elektronisk kommunikation, det IT-politiska målet, det postpolitiska målet samt målet för den grundläggande kassaservicen.
- Målet för verksamhetsområden.
- Målet för verksamhetsgrenar.

Inom politikområdet har riksdagen beslutat om följande fyra mål:

- Målet för IT-politiken är att Sverige som första land skall bli ett informationssamhälle för alla (prop. 1999/2000:86, bet. 1999/2000:TU9, rskr. 1999/2000:256).
- Målet för sektorn elektronisk kommunikation är att enskilda och myndigheter skall få tillgång till effektiva och säkra elektroniska kommunikationer; att de elektroniska kommunikationerna skall ge största möjliga utbyte

när det gäller urvalet av överföringstjänster samt deras pris och kvalitet; att Sverige i ett internationellt perspektiv skall ligga i framkant i dessa avseenden; att de elektroniska kommunikationerna skall vara hållbara, användbara och tillgodose framtidens behov (prop. 2002/03:110, bet. 2002/03:TU6, rskr. 2002/03:228).

- Målet för postpolitiken är att det skall finnas en posttjänst av god kvalitet i hela landet som innebär att alla kan ta emot brev och andra adresserade försändelser som väger högst 20 kg; att det skall finnas en möjlighet för alla att få sådana försändelser befordrade till rimliga priser samt försäkrade och kvitterade av mottagaren; att enstaka försändelser skall befordras till enhetliga priser (prop. 1997/98:127, bet. 1997/98:TU13, rskr. 1997/98:304).
- Målet för den grundläggande kassaservicen är att alla i hela landet skall ha möjlighet att verkställa och ta emot betalningar till enhetliga priser (prop. 2001/02:34, bet. 2001/02:TU1, rskr. 2001/02:125).

I budgetpropositionen för 2001 (prop. 2000/01:1) presenterade regeringen resultatet av det utvecklingsarbete kring den ekonomiska styrningen som bedrivits. Som ett första steg i införandet av en mer renodlad verksamhetsbaserad struktur i budgetpropositionen beslutade regeringen att den statliga verksamheten skall delas in i politikområden och att det för varje politikområde skall fastställas ett eller flera mål. Som mål för politikområdet IT, tele och post angavs att alla skall ha tillgång till en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar infrastruktur och därtill hörande samhällstjänster. Målet som bygger på de ovan nämnda riksdagsbesluten har inte explicit underställts riksdagen för beslut.

Regeringen har delat in politikområdet i verksamhetsområdena elektronisk kommunikation, post och kassaservice, vilka i sin tur har delats in i verksamhetsgrenar. För dessa verksamhetsområden och verksamhetsgrenar har regeringen beslutat om mål och återrapporteringskrav.

Utskottets ställningstagande

Regeringen lämnar i budgetpropositionen inga förslag om nya eller ändrade mål för politikområdet. Inte heller har motionsledes förts fram förslag till ändrade överordnade mål för området. Utskottet ser mot denna bakgrund ingen anledning att i detta sammanhang ta initiativ till några förändringar av dessa.

I sammanhanget kan dock erinras om det utredningsarbete som nyligen inlemts på postområdet för att bl.a. se över statens insatser när det gäller olika postfrågor och den grundläggande kassaservicens utformning. I enlighet med tidigare riksdagsbeslut har nyligen en omfattande utredning slutförts om den svenska IT-politiken av Institutet för tillväxtpolitiska studier (ITPS). I studien En lärande IT-politik för tillväxt och välfärd uppmärksammas ett antal frågeställningar som är av betydelse för utformningen av politiska mål inom IT-området. Rapporten betonar inledningsvis att en god användning av IT i företag, i kommunala förvaltningar, inom vården, och i hemmen måste bli ett

verktyg för att klara av de utmaningar mot tillväxt och välfärd som den demografiska utvecklingen medför. Vidare anför, angående det politiska målet om att Sverige skall bli ett informationssamhälle för alla, att detta enligt ITPS även fortsatt bör vara riktmärket för den långsiktiga IT-politiken, men att denna vision måste kopplas till olika politik- och användningsområden samtidigt som en prioritering görs inom ramen för detta övergripande riktmärke genom att regeringen pekar ut aspekter av särskild vikt. I studien behandlas bl.a. frågan om huruvida det nuvarande IT-målet om ett informationssamhälle för alla är ett realistiskt mål.

Utskottet menar även att det inom ramen för de av riksdagen beslutade målen för området är angeläget med ett fortsatt utvecklingsarbete för att konkretisera innebörden av målen. Enligt utskottet är det inte i alla fall lämpligt att ha ett definitivt mål med angiven nivå av tillgång till kommunikationer som skall ha uppnåtts vid någon viss tidpunkt eftersom vad som anses vara effektiva och säkra kommunikationer och vad som anses ge den bästa möjliga kombinationen av urval, pris och kvalitet förändras över tiden. Enligt utskottets mening är det dock, även i de fall målen inte formuleras i termer av vad som skall ha uppnåtts en viss tidpunkt, viktigt att ett utvecklingsarbete bedrivs för att förbättra möjligheterna att göra en meningsfull uppföljning av effekterna av de statliga insatserna inom området, bl.a. genom att orsakssambanden mellan statliga insatser och uppnådda resultat klarläggs. Vidare anser utskottet att det bör övervägas huruvida det omfattande offentliga engagemanget som nyligen initierats för radiokommunikation för ökad säkerhet och trygghet bör återspeglas i målgreppsbilden.

Resultat

Regeringens redovisning och resultatbedömning

Regeringen redovisar sammanfattningsvis följande resultatinformation och gör följande bedömningar i årets budgetproposition.

Det IT-politiska målet

I förhållande till det IT-politiska målet redovisar regeringen bl.a. att utbyggnaden av IT-infrastruktur fortgår. Möjligheten att ansöka om skattereduktion för höga anslutningskostnader har utnyttjats i begränsad omfattning (år 2002 totalt 1 500 beviljade ansökningar). Antal kilometer med nät av fiber och radio har under år 2002 ökat med knappt 10 % till 175 000 km. Andelen tätorter där det finns ett områdesnät i någon del av tätorten utgör drygt hälften av landets tätorter. Sex kommuner saknar helt områdesnät. En rikscentral för IT-incidentrapportering (Sveriges IT-incidentcentrum) är i drift sedan årsskiftet 2002/2003. Antalet privata kunder som var uppkopplade till Internet via någon form av anslutning med högre överföringskapacitet uppgick till 654 000, vilket motsvarar 15 % av samtliga hushåll. Sverige ligger enligt

regeringen långt framme inom de flesta områden som omfattas av Europeiska kommissionens handlingsplan e-Europa 2002, jämfört med övriga länder inom EU.

Regeringen gör bedömningen att Sverige är på god väg att uppnå det IT-politiska målet med avseende på möjligheten för den enskilde att utnyttja Internet via telefonnätet. Mer kvalificerade användningar är dock ännu inte allmänt tillgängliga för den enskilde. Det är ännu för tidigt att med säkerhet säga om vidtagna åtgärder har bidragit till att målet om ett informationssamhälle för alla är på väg att uppnås. De åtgärder som vidtas inom ramen för IT-politiken och utbyggnaden av IT-infrastruktur med hög överföringskapacitet kommer att medverka till att IT:s möjligheter utnyttjas på ett aktivt sätt. De problem som regeringen tidigare pekat på när det gäller nedgången i investeringstakten kvarstår dock fortfarande. Eftersom IT-politiken bygger på samverkan med marknadskrafterna får detta påtagliga effekter. När det gäller tillit är det fortfarande för tidigt att bedöma hur den nya ansvarsfördelningen i Sverige för informationssäkerhetsområdet har påverkat området som helhet.

Målet för sektorn elektronisk kommunikation

I förhållande till målet för sektorn elektronisk kommunikation redovisar regeringen bl.a. följande resultat av statens insatser inom politikområdet. Införandet av förval för lokalsamtal har inverkat på den svenska telemarknaden. Under 2002 ökade antalet förvalskunder med 8 % till 1 535 000. TeliaSonerars marknadsandel av trafikintäkterna minskade från 64 % år 2001 till 57 % år 2002. Marknaden för mobila teletjänster kännetecknas alltså av konkurrensproblem.

Regeringen bedömer att den utveckling som skett under föregående år och de åtgärder som Post- och telestyrelsen vidtagit har medverkat till att uppfylla målen. Genom den nya lagen om elektronisk kommunikation har ett framtidsanpassat ramverk etablerats. Statliga åtgärder har medverkat till att underlätta för funktionshindrade personer att utnyttja olika teletjänster.

Det postpolitiska målet

I förhållande till det postpolitiska målet redovisar regeringen bl.a. att Posten AB (publ) har en särställning på den svenska postmarknaden på grund av sin dominans samt åläggandet att tillhandahålla en samhällsomfattande posttjänst. Enligt kvalitetsmätningar år 2002 kom 95,3 % av de försändelser som lämnats in för övernattbefordran fram över natt och 99,8 % inom tre arbetsdagar.

Regeringens bedömning är att de åtgärder som vidtagits har bidragit till att upprätthålla en marknad med en fungerande postdistribution. Detta har medfört att alla har haft tillgång till postservice enligt målen. Statliga åtgärder har bidragit till att underlätta för personer med funktionshinder att utnyttja posttjänsterna och att kommunicera med omvärlden.

Målet för den grundläggande kassaservicen

När det gäller målet för den grundläggande kassaservicen redovisar regeringen bl.a. att Svensk Kassaservice AB tillhandahåller kassaservice i hela landet. Antalet hushåll år 2002 som hade kassaservice endast två till fyra dagar i veckan var 1 187. Antalet kassatransaktioner minskar årligen med ca 15–20 %.

Regeringen bedömer att Posten har uppfyllt åtagandena och att en god grundläggande kassaservice upprätthålls i hela landet. Statliga åtgärder har bidragit till att underlätta för personer med funktionshinder att utnyttja kassatjänster.

Utskottets ställningstagande

Resultat

Regeringen lämnar inte någon sammanfattande, övergripande bedömning av resultatet för politikområdet IT, elektronisk kommunikation och post som helhet. Däremot lämnar regeringen bedömningar för de olika delarna. Enligt regeringens bedömning är det ännu för tidigt att med säkerhet säga om de åtgärder som vidtagits inom IT-området har bidragit till att målet ett informationssamhälle för alla är på väg att uppnås. När det gäller resultaten inom områdena elektronisk kommunikation, post och grundläggande kassaservice gör regeringen bedömningen att åtgärderna har medverkat till att uppfylla målen.

De redovisade resultaten för år 2002 av statens insatser inom politikområdet har enligt utskottets bedömning bidragit till en fortsatt utveckling mot de mål inom politikområdet som riksdagen har beslutat om. Angående posttjänster och grundläggande kassaservice vill utskottet understryka vikten av att den tillgodoser de funktionshindrades berättigade krav på en god postservice. Utskottet återkommer till denna fråga under avsnittet posttjänster och grundläggande kassaservice. Av regeringens resultatredovisning framgår dock att det ännu är för tidigt att med säkerhet säga om de åtgärder som vidtagits inom IT-området har bidragit till att målet ett informationssamhälle för alla är på väg att uppnås. Mot bakgrund av detta är enligt utskottets bedömning fortsatta och intensifierade insatser angelägna för att klarlägga bl.a. effekterna av olika åtgärder för målen inom politikområdet.

Resultatredovisning

Utskottet har vid olika tillfällen pekat på behovet av fortsatt utvecklingsarbete i syfte att få ett relevant beslutsunderlag för riksdagens beslut om statsbudgeten. Utskottet har även framfört att det bör finnas en bedömning av i vilken utsträckning som målen har uppnåtts och, om de inte har uppnåtts, vad som är orsaken till detta samt att utskottet är berett att aktivt delta i utvecklingsarbetet genom att precisera informationsbehov och krav på beslutsunderlag (bet.

2000/01:TU1). Det är enligt utskottets bedömning önskvärt att utvecklingsarbetet när det gäller att redovisa och tydligt bedöma resultatet av gjorda insatser drivs vidare inom Regeringskansliet, gärna i en fortsatt dialog med utskottet. Regeringen och riksdagen har ett delat ansvar för att vidareutveckla styrningen inom området. I det följande redogörs för några områden som enligt utskottet bör uppmärksammas i detta sammanhang.

Tydlighet i resultatredovisningen

Budgetpropositionens avsnitt om resultatbedömning innehåller dels regeringens redovisning av verksamhetens resultat, dels regeringens analys och bedömning av de redovisade resultaten samt vilka slutsatser regeringen drar utifrån denna bedömning. Utskottet vill lyfta fram vikten av att tydligt skilja dessa båda delar av resultatbedömningen.

Det är viktigt att den första delen i resultatbedömningen – redovisningen av uppnådda resultat – ger objektiva fakta och statistik som kan tjäna som ett gemensamt underlag och en utgångspunkt för det politiska samtalet. Utifrån en sådan gemensam verklighetsbild kan utskottet sedan ta fram sin bedömning av de uppnådda resultaten av statens insatser. Det är härvid viktigt att regeringen tydligt redovisar vad resultatinformationen avser. Som ett exempel kan nämnas frågan hur man kan mäta resultatet av de medel som anslås för grundläggande kassaservice i förhållande till det mål som riksdagen har beslutat om, dvs. att ”alla i hela landet skall ha möjlighet att verkställa och ta emot betalningar till enhetliga priser”.

I den andra delen av resultatbedömningen – analysen – är det viktigt att regeringen bl.a. lyfter fram förklaringsfaktorer till resultatutvecklingen.

Behov av resultatindikatorer

När det gäller den fortsatta redovisningen av resultat vill utskottet peka på behovet av att regeringen tar fram och redovisar konkreta resultatindikatorer. Detta är enligt utskottets bedömning ett viktigt steg i den fortsatta utvecklingen av mål- och resultatstyrningen inom politikområdet.

Utskottet vill i detta sammanhang även betona vikten av att regeringen redovisar för riksdagen utifrån vilka resultatindikatorer måluppfyllelsen fortsättningsvis kommer att bedömas. En sådan redovisning till riksdagen bör innehålla en diskussion där fördelar och nackdelar med olika indikatorer vägs.

Jämförelser över tid

För att ge bättre beslutsunderlag och underlätta riksdagens möjligheter till egna bedömningar av måluppfyllelse bör budgetpropositionen enligt utskottets bedömning kunna utvecklas med avseende på att i större utsträckning innehålla resultatinformation som speglar resultatens utveckling över flera år. Sådana uppgifter kan med fördel redovisas i tabellform.

Internationella jämförelser

Utskottet har tidigare pekat på behovet av att jämföra tjänster, priser och kvalitet mellan olika länder, t.ex. när det gäller elektronisk kommunikation. I årets budgetproposition lämnar regeringen viss sådan information, bl.a. om kostnader för telefontjänster i olika länder. Enligt utskottets bedömning skulle sådan jämförande information kunna byggas ut till att omfatta fler delar inom politikområdet.

Omvärldsanalys

Inför det fortsatta utvecklingsarbetet vill utskottet peka på vikten av att regeringen tydligare redovisar vad som är faktiska resultat av statens insatser inom politikområdet och vad som är att betrakta som en omvärldsanalys. Båda dessa delar utgör betydelsefullt underlag för riksdagens beslut om verksamhet och finansiering, men det är viktigt att dessa redovisas under tydliga rubriker. När det gäller den fortsatta redovisningen av händelser i omvärlden är det viktigt att knyta dessa till regeringens bedömningar av konsekvenserna för statens insatser inom området.

Anslag m.m.

Avsnittets innehåll

I detta avsnitt behandlar utskottet regeringens och motionärernas förslag till medelsanvisningar m.m. för budgetåret 2004 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer vad gäller politikområdet IT, elektronisk kommunikation och post. Det regeringsförslag som behandlas är

23. för budgetåret 2004 anvisar anslagen under utgiftsområde 22 Kommunikationer i enlighet med regeringens förslag i *bilaga 3*.

Vidare behandlar utskottet följande fem motioner vad gäller politikområdet IT, elektronisk kommunikation och post:

- 2003/04:T510 av Sven Bergström m.fl. (c),
- 2003/04:T532 av Elizabeth Nyström m.fl. (m),
- 2003/04:T560 yrkande 18 av Johnny Gylling m.fl. (kd),
- 2003/04:T562 yrkande 28 av Erling Bager m.fl. (fp),
- 2003/04:Fi240 yrkande 27 av Lars Leijonborg m.fl. (fp).

Post- och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter

Tusental kronor

Anslag 2003	Regeringens förslag	m	fp	kd	c
11 941	6 710	–	–	–1 000	+5 000

Post- och telestyrelsen (PTS) är en till största delen avgiftsfinansierad myndighet. Det innebär att PTS själv förfogar över de avgifter som tas ut av operatörerna. Avgiftsintäkterna för år 2003 beräknas uppgå till 208 miljoner kronor. För finansiering av bl.a. styrelsens förvaltningskostnader för upphandling av samhällsättaganden (handikappåtgärder och uppgifter inom totalförsvaret) har inrättats ett anslag 37:1 *Post- och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter*. Under anslaget finansieras även vissa projekt och uppdrag i syfte att förverkliga delar av den IT-politiska inriktningen avseende tillit samt myndighetens verksamhet vad gäller kvalificerade elektroniska signaturer.

För nästa budgetår föreslår regeringen en neddragning av anslaget till 6,7 miljoner kronor med hänvisning till behovet av att finansiera uppbyggnaden av ett gemensamt radiokommunikationssystem. Kristdemokraterna anser att anslaget som en del i allmänt effektiviseringskrav bör minskas med ytterligare 1 miljon kronor jämfört med regeringens förslag. Centerpartiet förordar däremot att anslaget återställs och beräknar för ändamålet en anslagsökning med 5 miljoner kronor.

Upphandling av samhällsätaganden

Tusental kronor

Anslag 2003	Regeringens förslag	m	fp	kd	c
145 484	153 484	–	–	–	–

Från anslaget 37:2 *Upphandling av samhällsätaganden* finansieras upphandling av verksamheter med syftet att trygga funktionshindrades tillgång till effektiva telekommunikationer, posttjänster samt grundläggande kassaservice. Anslaget får också användas för att tillgodose funktionshindrades tillgång till sådana produkter och tjänster inom telekommunikationsområdet som kräver hög överföringshastighet (bredband). Under ärendets beredning i riksdagen har utskottet erfarit att inte bara upphandling av verksamheter avseende funktionshindrades behov finansieras från anslaget utan även ersättning till sådana verksamheter. Regeringen (Näringsdepartementet) har anmält sin avsikt att senare återkomma till riksdagen med förslag till ändring av ramanslagets benämning. Regeringen bedömer att den nuvarande inriktningen av upphandlingen inom ramen för anslaget täcker behovet för personer med funktionshinder och föreslår ett anslag på 153 miljoner kronor.

Ersättning till Posten AB (publ) för grundläggande kassaservice

Tusental kronor

Anslag 2003	Regeringens förslag	m	fp	kd	c
400 000	400 000	–400 000	–	–	–

Staten ansvarar för att det skall finnas en grundläggande kassaservice i hela landet, innebärande att alla kan verkställa och ta emot betalningar till enhetliga priser. Statens ansvar regleras i lagen (2001:1276) om grundläggande kassaservice och säkerställs genom den verksamhet som Posten bedriver. Regeringen föreslår att anslaget 37:3 *Ersättning till Posten AB (publ) för grundläggande kassaservice* år 2004 bestäms oförändrat till 400 miljoner kronor.

Moderata samlingspartiet framhåller att riksdagens krav att tillhandahålla kassaservice är rimligt men att det är långt ifrån givet att det är Posten AB som skall tillhandahålla tjänsten eller hur kassatjänsten skall utformas. Moderaterna motsätter sig därför förslaget och kräver att kraven på postal kassaservice definieras till omfattning och innehåll, att korrekta anbudshandlingar upprättas och att upphandling genomförs med iakttagande av de regler som gäller för offentlig upphandling enligt svensk lag och gemenskapsrätten. Anslaget till kassaservice bör alltså upphöra i sin nuvarande form, enligt motionärerna.

Ersättning till SOS Alarm Sverige AB för alarmeringstjänst enligt avtal

Tusental kronor

Anslag 2003	Regeringens förslag	m	fp	kd	c
144 000	144 000	–	–	–	–

Anslaget 37:4 *Ersättning till SOS Alarm Sverige AB för alarmeringstjänst enligt avtal* föreslås i enlighet med på tilläggsbudget i samband med budgetpropositionen höjas med 6 miljoner kronor till 144 miljoner kronor för innevarande år. Det ökade medelsbehovet hänfördes delvis till fortsatta övergångsproblem med 112-numret, kostnadsökningar för felringningar, löner m.m. I årets budgetproposition föreslås att anslaget tas upp med samma belopp, dvs. 144 miljoner kronor.

Informationsteknik: Telekommunikation m.m.

Tusental kronor

Anslag 2003	Regeringens förslag	m	fp	kd	c
25 000	13 250	–	–	–3 000	–

Anslaget 37:5 *Informationsteknik: Telekommunikation m.m.* används bl.a. för att finansiera utredningar och projekt som bidrar till att förverkliga regeringens IT-politik liksom olika utvärderingar av IT-politiken. Dessutom har från anslaget finansierats IT-kommissionens verksamhet. Under treårsperioden 1999–2001 förstärktes anslaget med 25 miljoner kronor.

För nästa budgetår beräknar regeringen medelsbehovet till drygt 13 miljoner kronor. Minskningen förklaras bl.a. av en omförelse av medel för att finansiera uppbyggnaden av ett gemensamt radiokommunikationssystem för skydd och säkerhet, PTS verksamhet inom området kvalificerade elektroniska signaturer och ökade utgifter för Radio- och TV-verket med anledning av ny lagstiftning om elektronisk kommunikation m.m. Kristdemokraterna föreslår i sin motion en ytterligare besparing om 3 miljoner kronor på anslaget jämfört med regeringens förslag.

Gemensam radiokommunikation för skydd och säkerhet

Tusental kronor

Anslag 2003	Regeringens förslag	m	fp	kd	c
7 350	192 000	–	–	–	–

Anslaget avser att delvis finansiera utbyggnad, driftsbidrag och förvaltning av ett gemensamt radiokommunikationssystem för skydd och säkerhet. Regeringen bedömer att anskaffningen av infrastrukturen samt driftsbidraget till användarna delvis bör finansieras genom detta anslag. För 2004 föreslås att 192 miljoner kronor anvisas för ändamålet.

Av budgetpropositionen framgår att medelsanvisningen finansieras genom att medel omförs från åtta anslag, nämligen Tullverket, Polisorganisationen, Materiel, anläggningar samt forskning och teknikutveckling, Civilt försvar, Post- och telestyrelsen: Förvaltningskostnader, Upphandling av samhällsåtgärdanden, Informationsteknik: Telekommunikation m.m. och Generellt statsbidrag till kommuner och landsting. Totalt anges att regeringen har avsatt 2,3 miljarder kronor för utbyggnaden av radiokommunikationssystemet.

IT-infrastruktur: Regionala transportnät m.m.

Tusental kronor

Anslag 2003	Regeringens förslag	m	fp	kd	c
446 000	450 000	–	–450 000	–450 000	–450 000

Anslaget inrättades budgetåret 2000. Under detta anslag avsätts under perioden 2000 till 2004 sammanlagt 2 000 miljoner kronor. Anslaget avser främst att täcka utgifter för det statliga stödet till kommuner och länsstyrelser för anläggande av ortssammanbindande telenät m.m. Anslaget skall vidare täcka en del av de administrativa kostnader för verksamhet som Riksskatteverket och Skattemyndigheterna bedriver med stöd av lagen (2000:1380) om skatte-reduktion för utgifter för vissa anslutningar för tele- och datakommunikation.

Tre partier, nämligen Folkpartiet, Kristdemokraterna och Centerpartiet, avvisar anslagsberäkningen. Kristdemokraterna motiverar sitt ställningstagande med dels principiell invändning mot att staten har tagit på sig ett för stort ansvar, vilket lett till att marknaden delvis avstår från investeringar, dels till de stora outnyttjade statliga resurser som redan reserverats för att stimulera bredbandsutbyggnaden. Centerpartiet hänvisar i sin motion till partiets utgångspunkt att utbyggnad av bredband i stället bör ske genom bildandet av ett statligt bredbandsbolag finansierat genom intäkter från statliga utförsäljningar.

Utskottets ställningstagande till förslag till anslag inom politikområdet IT, elektronisk kommunikation och post

Utskottet konstaterar att regeringen tidigare i höst har beslutat att tillsätta en särskild utredare med uppdrag att utreda ny reglering av postverksamhet samt behovet av statliga insatser för den grundläggande kassaservicen. Enligt utskottets mening bör riksdagen mot denna bakgrund och vikten av att trygga en grundläggande postal kassaservice avslå förslaget om slopad ersättning till Posten AB för den grundläggande kassatjänsten.

Inte heller i övrigt har utskottet några invändningar mot regeringens anslagsberäkningar och redovisade ändamål för medelsanvändningen inom politikområdet IT, tele och post. Av ställningstagandet följer att utskottet avstyrker Moderaternas, Folkpartiets, Kristdemokraternas och Centerpartiets motioner i motsvarande delar.

IT, elektronisk kommunikation och post

Utskottets förslag i korthet

Utskottet föreslår att regeringen för bl.a. upphandling av samhälls-åtaganden och för gemensam radiokommunikation bemyndigas att ingå ekonomiska förpliktelser i enlighet med vad som föreslagits i propositionen. Vidare bör riksdagen godkänna förslaget till investeringsplan för det gemensamma radiokommunikationssystemet; det totala beloppet är beräknat till 2,3 miljarder kronor. Likaså bör riksdagen godkänna omdisponering av medel inom IT-infrastruktursatsningen.

När det gäller frågan om det nya gemensamma radiokommunikationssystemet utgår utskottet från att regeringen verkar för en så bred anslutning till systemet som möjligt och förutsätter att regeringen säkerställer att alla statliga myndigheter i den primära användarkretsen är med från början när systemet tas i drift.

Utskottet upprepar sin vid tidigare tillfällen redovisade ståndpunkt om vikten av att utbyggnaden av 3 G-nätet genomförs i enlighet med det mål och tillståndsvillkor som har satts upp. Mot bakgrund av vad som redovisats om förestående utvärdering av utbyggnadstakten men också om möjligheterna till en ny, digital teknik för glesbygden, finner utskottet inte någon anledning till åtgärd. Utskottet utgår från att ett ersättningssystem för NMT skall vara på plats samtidigt som NMT mönstras ut.

Vidare välkomnar utskottet den nyligen tillkallade utredningen om en ny reglering av postverksamhet och behov av statliga insatser för den grundläggande kassaservicen. Så vitt utskottet kan bedöma kommer flertalet av de berörda motionsförslagen att bli prövade inom ramen för utredningens uppdrag.

Samtliga motionsförslag avstyrks. *Jämför reservationerna 28 (m, fp, kd), 29 (m), 30 (fp) och 31 (v).*

Avsnittets innehåll

I detta avsnitt behandlar utskottet tre förslagspunkter i budgetpropositionen för år 2004 inom politikområdet IT, elektronisk kommunikation och post. Regeringen föreslår att riksdagen

20. bemyndigar regeringen att under 2004 för ramanslaget 37:2 *Upphandling av samhällsåtaganden* ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför utgifter på högst 210 000 000 kr under åren 2005–2008,

21. godkänner förslaget till investeringsplan för ett gemensamt radiokommunikationssystem för 2004–2009,

22. bemyndigar regeringen att under 2004 för ramanslaget 37:6 *Gemensam radiokommunikation för skydd och säkerhet* ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför utgifter på högst 2 126 000 000 kronor under åren 2005–2009.

Härutöver behandlas ett förslag om omdisponering av medel inom IT-infrastruktursatsningen. Denna förslagspunkt har av misstag bortfallit ur propositionens avsnitt 1 Förslag till riksdagsbeslut. Förslaget med motivering återfinns däremot i avsnitt 10 Politikområde IT, elektronisk kommunikation och post. Enligt förslaget föreslås riksdagen godkänna vad regeringen förordar om omdisponering av medel inom IT-infrastruktursatsningen.

Vidare behandlar utskottet förslag i följande 21 motioner:

Investeringsplan för gemensamt radiokommunikationssystem

– 2003/04:Fö268 yrkandena 6 och 7 av Else-Marie Lindgren m.fl. (kd),

Utbyggnaden av mobil telefoni

– 2003/04:T243 av Maria Öberg och Kristina Zakrisson (båda s),

– 2003/04:T249 av Ola Sundell (m),

– 2003/04:T283 av Lars-Ivar Ericson (c),

– 2003/04:T291 av Sinikka Bohlin och Ann-Kristine Johansson (båda s),

– 2003/04:T307 av Agneta Lundberg och Göran Norlander (båda s),

– 2003/04:T456 av Carin Lundberg och Karl Gustav Abramsson (båda s),

– 2003/04:N328 yrkandena 15 och 23 delvis av Maud Olofsson m.fl. (c)

– 2003/04:Bo262 yrkande 9 av Lotta N Hedström (mp),

Enhetliga nummerområden

– 2003/04:T210 av Carl-Axel Johansson (m),

– 2003/04:T387 av Lennart Kollmats (fp),

– 2003/04:T423 av Birgitta Carlsson (c),

Taxesättning för telefoni

– 2003/04:T549 yrkande 11 av Agneta Lundberg m.fl. (s),

Uppdelning och försäljning av Posten AB

– 2003/04:T288 yrkande 1 av Per Bill och Gunnar Axén (båda m),

Postservice och grundläggande kassaservice

- 2003/04:T251 av Tobias Krantz och Gunnar Nordmark (båda fp),
- 2003/04:T271 av Helena Bargholtz (fp),
- 2003/04:T288 yrkande 2 av Per Bill och Gunnar Axén (båda m),
- 2003/04:T372 av Ingegerd Saarinen m.fl. (mp),
- 2003/04:T497 av Ulla Hoffmann m.fl. (v),
- 2003/04:T549 yrkande 12 av Agneta Lundberg m.fl. (s),
- 2003/04:T558 av Marie Nordén m.fl. (s),
- 2003/04:T562 yrkande 23 av Erling Bager m.fl. (fp) och
- 2003/04:N289 yrkande 3 av Margareta Andersson och Birgitta Carlsson (båda c).

Omdisponering av medel inom IT-infrastruktursatsningen

Regeringens förslag

Av den totala ramen på 3,2 miljarder, som avsatts för att anlägga IT-infrastruktur med hög överföringskapacitet, har till kommunerna fördelats 1,2 miljarder kronor för stöd till områdesnät och 0,4 miljarder för stöd till stomnät. Återstoden, 1,6 miljarder kronor, har reserverats för skattereduktion för höga anslutningskostnader. Dessa medel har emellertid inte utnyttjats i beräknad omfattning. Regeringen föreslår därför att en viss del av medlen i stället får disponeras av kommunerna för att stimulera den fortsatta bredbandsutbyggnaden. Förslaget innebär att 250 miljoner kronor för år 2004 och 250 miljoner kronor för år 2005 – som således har avsatts för skattereduktion för höga anslutningskostnader – omdisponeras till att användas av kommunerna för att anlägga IT-infrastruktur med hög överföringskapacitet.

Riksdagen föreslås således godkänna vad regeringen förordar om omdisponering av medel inom IT-infrastruktursatsningen.

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar att möjligheten att ansöka om skattereduktion för höga anslutningskostnader endast har utnyttjats i begränsad omfattning. Av redovisningen framgår att antalet beviljade ansökningar under år 2002 uppgick till 1 500, vilket motsvarade drygt 10 miljoner kronor. Under första halvåret 2003 har drygt 2 100 ansökningar beviljats; detta motsvarar omkring 7 miljoner kronor.

Utskottet har ingen erinran mot vad regeringen anfört om omdisponering av medel inom infrastruktursatsningen; förslaget tillstyrks.

Ekonomiska förpliktelser för upphandling av samhällsåtaganden

Regeringens förslag

I budgetpropositionen föreslås att regeringen bemyndigas att under år 2004, i fråga om ramanslaget 37:2 *Upphandling av samhällsåtaganden*, ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför utgifter på högst 210 miljoner kronor under åren 2005–2008 (punkt 20). Bemyndigandet avser att finansiera upphandling av verksamheter i syfte att trygga funktionshindrades behov av effektiva elektroniska kommunikationer, posttjänster och grundläggande kassaservice. Dessutom finansieras viss utrednings- och uppföljningsverksamhet från anslaget. Regeringen bedömer att nuvarande inriktning av upphandlingen inom ramen för anslaget täcker behovet för personer med funktionshinder.

Som har redovisats tidigare i betänkandet gäller ramanslaget inte bara upphandling av verksamheter avseende funktionshindrades behov utan även annan ersättning till sådana verksamheter. Regeringen (Näringsdepartementet) har anmält sin avsikt att senare återkomma till riksdagen med förslag till ändring av ramanslagets benämning.

Utskottets ställningstagande

Utskottet tillstyrker regeringens förslag om upphandling av samhällsåtaganden.

Investeringsplan för gemensamt radiokommunikationssystem

Regeringens förslag

Riksdagen har i tillkännagivanden till regeringen pekat på behovet av ett gemensamt radiokommunikationssystem för samhällsviktiga användare, såsom Polisen, Kustbevakningen, Tullverket, Försvarsmakten, kommunal räddningstjänst och ambulanssjukvård. Frågan har utretts av utredningen Radiokommunikation för effektiv ledning (RAKEL), som i betänkandet Trygga medborgare – säker kommunikation (SOU 2003:10) föreslagit att ett sådant system upphandlas.

För att möjliggöra inledandet av en sådan upphandling under år 2003 beslutade riksdagen våren 2003 om ett nytt ramanslag 37:6 *Gemensam radiokommunikation för skydd och säkerhet* under utgiftsområde 22 Kommunikationer och om anvisande av medel. I budgetpropositionen föreslås nu medel under detta anslag för delfinansiering av utbyggnad, driftsbidrag och förvaltning av systemet; denna del har trafikutskottet behandlat tidigare i detta betänkande.

I budgetpropositionen föreslås vidare att riksdagen godkänner förslaget till investeringsplan för ett gemensamt radiokommunikationssystem för åren 2004–2009 (punkt 21). Den första etappen 2004–2006 finansieras helt med anslag, den andra etappen 2007–2009 finansieras med lån i Riksgäldskontoret.

Tidigare behandling i riksdagen

Trafikutskottet behandlade våren 2003 anknytande frågor i sitt yttrande till finansutskottet (2002/03:TU4y) Utgiftsområde 22 Kommunikationer – tilläggsbudget för år 2003 samt gemensamt radiokommunikation för trygghet och säkerhet. Trafikutskottet tillstyrkte delvis förslag av Riksdagens revisorer avseende ett gemensamt radiokommunikationssystem jämte motioner i ämnet. Finansutskottet delade (bet. 2002/03:FiU21) trafikutskottets bedömning avseende revisorerernas förslag. Samtidigt noterades att revisorerernas förslag låg väl i linje med fortsatt arbete med systemet, såsom det förutsatts av RAKEL. Finansutskottet förutsatte därmed att regeringen i sina kommande förslag till riksdagen skulle komma att beakta revisorerernas förslag. Vidare utgick finansutskottet från att en fortlöpande uppföljning av utbyggnaden, anslutningen, kostnaderna och realiserade fördelar med systemet skulle komma att redovisas för riksdagen. De behandlade motionsförslagen kunde, enligt finansutskottets mening, därmed till väsentlig del förutses bli tillgodosedda.

Motionsförslag

I motion 2003/04:Fö268 av Else-Marie Lindgren m.fl. (kd) begärs ett tillkännagivande av riksdagen som går ut på att regeringens plan för upphandling och genomförande av ett nytt radiokommunikationssystem inte är acceptabel. Vidare kräver motionärerna ett riksdagsuttalande om behovet av ett modernt och gemensamt kommunikationssystem som kan hantera både text och bild i digital form. El, tele och data tillhör kategorin samhällsviktig infrastruktur, konstaterar motionärerna och framhåller samtidigt att de olika infrastruktursystemen är beroende av varandra. Vikten av en kontinuerlig utvärdering och analys av sårbarheten i de samhällsviktiga tekniska infrastruktursystemen utifrån en helhetssyn betonas i motionen.

Utskottets ställningstagande

Utskottet delar motionärernas bedömning om vikten av en effektiv ledningsförmåga. Enligt utskottets mening framstår dock tidsplanen för utbyggnad av det gemensamma systemet som rimlig. Vad gäller systemets funktionalitet konstaterar utskottet att val av system görs genom den upphandling som Försvarets materielverk (FMV) för närvarande genomför i samverkan med RAKEL. Avgörande är därvid de krav som har tagits fram i samarbete med de tilltänkta användarna för systemet, dvs. polis, räddningstjänst m.fl. Valet av system baserar sig således på bedömningar från de aktörer som skall använda

systemet och som i sina uppdrag har ansvar för medborgarnas skydd och säkerhet.

I detta sammanhang vill utskottet särskilt betona vikten av att det gemensamma radiokommunikationssystemet för skydd och säkerhet kommer i gång i enlighet med tidsplanen och med avseende på de användare för vilka systemet är avsett. Utskottet utgår således från att regeringen verkar för en så bred anslutning till systemet som möjligt och förutsätter att regeringen säkerställer att alla statliga myndigheter i den primära användarkretsen är med från början när systemet tas i drift.

Härutöver påminner utskottet om riksdagens tidigare uttalande, nämligen att en fortlöpande uppföljning av utbyggnaden, anslutningen, kostnaderna och realiserade fördelar med systemet bör redovisas för riksdagen.

Med vad som nu har sagts tillstyrker utskottet regeringens förslag till investeringsplan. Motion 2003/04:Fö268 av Else-Marie Lindgren m.fl. (kd) avstyrks i berörda delar.

Ekonomiska förpliktelser för gemensamt radiokommunikationssystem

Regeringens förslag

För att möjliggöra att avtal vid upphandling av infrastrukturen kan tecknas för flera år i taget bör regeringen kunna göra ekonomiska åtaganden.

I budgetpropositionen föreslås att regeringen bemyndigas att under år 2004 för ramanslaget 37:6 *Gemensam radiokommunikation för skydd och säkerhet* ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför utgifter på högst 2 126 miljoner kronor under åren 2005–2009.

Utskottets ställningstagande

Utskottet tillstyrker regeringens förslag om ekonomiska förpliktelser för gemensamt radiokommunikationssystem.

Utbyggnaden av mobil telefoni

Bakgrund

För mobil telefoni finns bl.a. följande system.

NMT (Nordisk Mobil Telefoni) är ett analogt mobiltelefonsystem från början av 1980-talet (den s.k. första generationens mobiltelefoni). Det är det system som för närvarande ger den bästa yttäckningen i landet, i synnerhet i glesbygd och skogsbruksområden. De täckningskrav som i dag ställs på NMT-tjänsten, 95 % av landets yta, beslutades mot bakgrund av vikten av god tillgänglighet

och regional balans. Tillståndet för halva 450-bandet har förlängts till år 2007.

GSM (Global System for Mobile Communication) är ett digitalt mobiltelefon-system som introducerades 1992 (den andra generationens mobiltelefoni). Med GSM kan data, fax och e-post överföras. Kravet för GSM vid första licensgivningen innebar en täckning av alla orter med över 10 000 invånare och Europavägar i Sverige. Vidare möjliggörs s.k. roaming. Det innebär att man kan använda sin GSM-telefon överallt där det finns GSM-nät; kravet är att den operatör hos vilken man har tecknat sitt abonnemang har roamingavtal med de andra ländernas operatörer.

GPRS (General Packet Radio Service) är en vidareutveckling av GSM som introducerades år 2001 (kallas ibland generation 2,5). Den gör det möjligt att inom GSM-systemen erbjuda s.k. paketbaserade tjänster. Abonnenten kan till en låg kostnad vara kontinuerligt ansluten till det fasta telenätet, eftersom samtalsavgiften debiteras bara för den tid (antalet paket) som radioförbindelsen utnyttjas för trafik.

UMTS (Universal Mobile Telecommunications System) introduceras under år 2004 (den tredje generationens mobiltelefoni, 3 G). Hastigheten är cirka 40 gånger större jämfört med GSM, vilket innebär att man med 3 G – förutom ljud och text – även kan skicka och ta emot grafik, rörliga bilder och använda andra avancerade tjänster, exempelvis sådana som är baserade på användarens position. De operatörer som meddelats tillstånd för 3 G har gjort utfästelser om en täckning på 8 860 000 personer, vilket motsvarar 99,98 % av befolkningen, vid tiden för tillståndsgivningen år 2000.

Redovisning från Post- och telestyrelsen

Upplysningar och synpunkter har inför utskottet lämnats i detta ärende av Post- och telestyrelsens (PTS) generaldirektör Nils Gunnar Billinger. Härvid har framkommit bl.a. följande.

Inledningsvis redovisades för *förhållandena i dag*. För GSM gäller att alla operatörer täcker mer än de krav som uppställdes av staten vid licensgivningen. Det innebär ändå att det finns områden som saknar täckning. För 3 G-täckningen har PTS gjort en simulering med utgångspunkt i tillståndsvillkoren och kommit fram till en bild som är snarlik GSM-täckningen; även här finns alltså stora områden utan täckning. I januari 2004 inleder PTS mätningar av den faktiska 3 G-täckningen. Vidare skall 3 G-operatörerna senast den 1 mars rapportera till PTS om hur tillståndsvillkoren har uppfyllts. Skulle de inte vara uppfyllda ges en respit om minst fyra veckor för rättelse. Om det vid en ny utvärdering visar sig att de fortfarande inte är uppfyllda har PTS möjlighet att utfärda föreläggande förenat med vite.

Härefter berördes möjliga *åtgärder för att öka täckningen*.

En åtgärd gäller 450-bandet. Under senare tid har den snabba teknikutvecklingen drivits vidare, bl.a. genom ökad bithastighet. PTS överväger att avsätta hela eller delar av ett frekvensutrymme om 2x1,8 MHz i 450 MHz-

bandet till ett nationellt tillstånd för ett *digitalt* mobiltelefoninät. Fördelen med 450 MHz-bandet är att en basstation kan täcka ett större område jämfört med högre frekvensband, t.ex. GSM. Ju lägre frekvenser radiovågorna har, desto längre utbredning har de. Det betyder att det behövs färre master. Samtidigt kommer man att kunna utnyttja befintliga master för NMT-nätet. I mitten av oktober 2003 hade intresseanmälningar inkommit från tretton företag. Flertalet av dem har valt teknik som antingen är definierad som 3 G (egentligen IMT-2000 på global nivå) eller som ”3 G-liknande”. Intresseanmälningarna kommer att ligga till grund för PTS beslut om dels vad frekvensutrymmet skall användas till, dels hur det skall fördelas. Själva tillståndsförfarandet kommer att genomföras enligt lagen om elektronisk kommunikation som trädde i kraft den 25 juli 2003. Utlysningen av tillståndet är planerad till första halvåret 2004.

Andra åtgärder gäller GSM-nätet. Ett sätt är härvid att komplettera GSM med nya basstationer. Enligt beräkningar av Kungliga Tekniska högskolan (KTH) skulle det krävas ca 200 sådana i Sverige, bl.a. i skogsterräng, till en sammanlagd kostnad av 200–400 miljoner kronor. Ytterligare exempel är ändring av programvaran eller utvecklande av antenntekniken.

Tidigare behandling i riksdagen

Utskottet behandlade våren 2003 motionsförslag av motsvarande innebörd. I sitt av riksdagen godkända betänkande (bet. 2002/03:TU6) anförde utskottet sammanfattningsvis följande.

Beträffande utbyggnadstakten för tredje generationens mobiltelefoni (3 G) konstaterades att de problem som tagits upp i motionerna, även innefattande elektromagnetisk strålning, hade uppmärksammats. Utskottet förutsatte att de åtgärder som bedöms nödvändiga för en fortsatt miljömässigt och samhällsekonomiskt ansvarsfull utbyggnad av 3 G skulle kunna vidtas. Motionerna avstyrktes därmed.

Även med en hög grad av befolkningstäckning finns dock betydande landområden som riskerar att sakna en tillfredsställande mobiltelefon-täckning. Utskottet vill därför understryka vikten av att det finns en god täckning i hela landet och erinra om att det enligt tidigare riksdagsbeslut har förutsatts att regeringen följer frågan och vid behov tar de initiativ som erfordras. Något särskilt uttalande i frågan från riksdagens sida därutöver anser utskottet inte vara motiverat. Även dessa motioner avstyrktes.

Motionsförslag

En heltäckande digital infrastruktur är ett sätt att skapa förutsättningar för tillväxt i hela landet, sägs det inledningsvis i motion 2003/04:N328 av Maud Olofsson m.fl. (c). Däri begärs ett uttalande av riksdagen om dels 3 G-utbyggnaden, dels en möjlighet till s.k. roaming. Motionärerna kritiserar regeringens IT-satsningar för att snarast ha förvärrat den sociala och regionala klyvningen i landet. Många kommuner har inte de ekonomiska möjligheterna

att garantera en utbyggnad av bredband i hela kommunen. I sin tur leder detta till att kommunen blir ett mindre attraktivt område att bosätta sig i och svårare för företag att starta och bedriva verksamhet. Det är viktigt att de operatörer som fått tillstånd för utbyggnad av 3 G i Sverige också lever upp till sina åtaganden i fråga om nätkapacitet och täckning i hela landet. Staten bör inte tveka att ingripa om löftena inte förverkligas. Motionärerna kräver samtidigt att de äldre kommunikationssystemen inte tas bort innan de nya nått fullgod täckning. I motionen framhålls också vikten av god mobiltelefon-täckning för svensk skogsindustri.

Lars-Ivar Ericson (c) efterlyser i motion 2003/04:T283 åtgärder för att möjliggöra mobil kommunikation även på landsbygden. Det har blivit så naturligt med mobiltelefoner att många inte tänker på att mobiltelefonin inte fungerar i vissa delar av Sverige. Det gäller inte bara Norrland; även områden i södra Sverige saknar täckning för mobiltelefoni, påpekas det. Motionärer uttrycker oro för att övergången till 3 G-näten kan komma att innebära ytterligare försämring när det gäller täckningen. Detta kan drabba lantbruks- och skogsbruksnäringarna, räddningstjänsten och turistnäringen. Staten har ett viktigt ansvar på de områden där allmänna intressen inte kan tillgodoses av marknaden.

Likaså i motion 2003/04:T249 av Ola Sundell (m) förespråkas tillgång till mobil kommunikation främst för de areella näringarna. Han är kritisk mot att de nya systemen endast kommer att täcka områden där människor bor – och i bästa fall ”korridorer” längs de större vägarna. Vidare åberopar han experter som anser att möjligheten att kommunicera i skogsterräng utanför basernas omedelbara närhet kommer att vara i stort sett obefintlig på grund av att de höga radiofrekvenserna har dåliga vågutbredningsegenskaper när de träffar vegetation. Marknaden kommer inte att tillgodose glesbygdens behov. Motionärens slutsats är att det krävs statlig upphandling eller särskilda förpliktelser för operatörer.

Samma tema återfinns i motion 2003/04:T291 av Sinikka Bohlin och Ann-Kristine Johansson (båda s). Riksdagen föreslås förespråka fullgoda alternativ till de mobila tjänsterna i glesbygden. Satsningarna har gjorts och görs inom folktäta områden i stället för yta. Detta drabbar dem som bor i glesbygd och vissa näringar, såsom skogsbruket och rennäringen. Den nya generationens mobiltelefoni, 3 G, är inte heller en lösning i detta avseende anser de och framhåller vikten av att regeringen finner fullgoda alternativ för glest bebyggda områden och för berörda skogliga näringar.

I motion 2003/04:T307 av Agneta Lundberg och Göran Norlander (båda s) anförs att riksdagen bör uttala sig till förmån för kommunikationsmöjligheter med mobiltelefon från inlandet och glesbygden. Dessvärre fungerar inte nätet lika bra i inlandet och glesbygden. Ur ett trygghetsperspektiv är detta förkastligt, hävdas det. Ett fungerande mobiltelefonnät är också en förutsättning för att effektivt kunna utöva yrkesverksamhet. Ur ett regionalpolitiskt perspektiv är detta mycket viktigt.

Även i motion 2003/04:T456 av Carin Lundberg och Karl Gustav Abramsson (båda s) hävdas att mobiltelenäten inte fungerar tillfredsställande. Många människor är numera beroende av mobiltelefonen, både privat och i arbetet. Därför är det angeläget att alla har samma möjlighet att nyttja den och ett fullt utbyggt mobiltelenät krävs. Stora delar av Norrland, främst i dess inland, saknar täckning. Inte minst allvarligt är det när man tänker på den funktion ett fungerande mobiltelefonnät fyller vid akuta olyckor eller andra situationer då snabb kontakt med omvärlden är viktig. För postbefordran finns målsättning om "över-natten-befordran". Den inriktning som verkar gälla för närvarande, nämligen att vi som bor i dessa glesbebyggda trakter förväntas ha antenner på våra bilar, är diskriminerade. Dagens täckningsgrad utestänger också tillfälliga besökare som dristat sig till att ha anlitat andra operatörer än Telia. Ett mål för täckning av mobiltelefoni bör utarbetas snarast med innebörden att "Hela landet skall kunna använda mobiltelefoner".

Maria Öberg och Kristina Zakrisson (båda s) tar i motion 2003/04:T243 upp frågan om mobiltelefoni i fjällen. De betonar att Norrbotten, som är ett stort län med långa avstånd, är beroende av hur kommunikationerna fungerar. När det gäller mobiltelefoni finns det stora områden där mobiltelefonitjänster inte går att använda alls. För de fast boende i fjällområdet är fungerade mobiltelefoni en daglig nödvändighet. Det gäller även andra, såsom de som arbetar med fjällsäkerhet och turisterna. Det nuvarande NMT 450-systemet måste finnas kvar i avvaktan på att ett heltäckande system kommer till stånd heter det.

Oro för strålning från mobilantennor m.m. kommer till uttryck i motion 2003/04:Bo262 av Lotta N Hedström (mp). Här krävs att ett moratorium för utbyggnad av tredje generationens mobiltelefoninät i Sverige inleds omedelbart i avvaktan på de åtgärder som föreslagits i motionen. Master för 3 G-nätet byggs nu ut över hela landet utan hänsyn till miljöbalkens bestämmelser eller försiktighetsprincipen, sägs det. Motionären åberopar en holländsk s.k. dubbelblindsstudie från hösten 2003, genom vilken man skulle ha konstaterat ett direkt samband mellan strålning från basstationer för 3 G och upplevda symtom av olika slag.

Utskottets ställningstagande

Utbyggnadstakten för 3 G

Enligt utskottets uppfattning är etableringen av 3 G-nätet en viktig del av strävan att åstadkomma ett informationssamhälle för alla. Detta förutsätter i sin tur att en så stor del av Sverige som möjligt får ta del av den nya IT-infrastrukturens möjligheter. IT och telekom är fortfarande en av de långsiktigt viktigaste tillväxtbranscherna. Under år 2003 har det förekommit uppgifter om vissa svårigheter när det gäller utbyggnaden; bl.a. har berörda operatörer ansökt hos PTS om uppskov. Några sådana har emellertid inte beviljats

med hänvisning till operatörernas utfästelser om täckning och utbyggnadstakt vid tillståndsgivningen.

Som har framgått har PTS i uppdrag att varje år för riksdagen redovisa hur utbyggnaden fortskrider och vilka åtgärder som kan behöva vidtas. Härutöver avses PTS i mars 2004 följa upp tillståndshavarnas utfästelser och vidta lämpliga åtgärder för att säkerställa efterlevnaden. Som har framgått har en redogörelse härom lämnats inför utskottet av generaldirektören för PTS.

Mobiltelefon täckning i glesbygd

Även med en hög grad av befolkningstäckning finns dock betydande landområden som riskerar att sakna en tillfredsställande mobiltelefon täckning. Utskottet har i tidigare sammanhang betonat vikten av att hela landet – geografiskt sett – får tillgång till mobil kommunikation, inte bara städer och tätorter. Utskottet står fast vid denna ståndpunkt.

Som redovisats löper det förlängda tillståndet för det analoga mobiltelefonnätet (NMT 450) ut år 2007. NMT är det enda nät som för närvarande är landstäckande; det täcker alltså även delar av Sverige som saknar GSM-täckning.

Det är med tillfredsställelse som utskottet noterar att det finns förutsättningar för ett ersättningssystem för NMT. Utskottet utgår från att ett sådant ersättningssystem för NMT skall finnas på plats samtidigt som NMT-systemet mönstras ut. I det sammanhanget vill utskottet betona vikten av att konkurrensförutsättningarna mellan berörda operatörer inte rubbas. Utskottet förutsätter att regeringen noga följer denna fråga.

Strålning från mobilantenn m.m.

Utskottet konstaterar inledningsvis att utbyggnaden av 3 G innebär att kommunerna i sin prövning av bygglov bl.a. måste göra en avvägning mellan olika intressen. Master som behöver byggas för att få avsedd infrastruktur kan påverka natur- och kulturmiljö. Dessutom finns hälsoaspekter att beakta till följd av strålningen från mobiltelesystemens elektromagnetiska fält (EMF).

Myndighetsansvaret i fråga om EMF ligger formellt hos Statens strålskyddsinstitut (SSI). En samrådsgrupp bestående av myndigheter som berörs av frågor om EMF har inrättats. Frågan om en mer strukturerad form av inbördes ansvarsfördelning har diskuterats, bl.a. i rapporten PTS sektorsansvar – miljöfrågor (PTS-ER-2002:12).

Den studie till vilken det hänvisas i motionen har titeln ”Effekter av radiofrekvensfälten hos globala kommunikationssystem på välbefinnandet och kognitiva funktioner hos mänskliga subjekt, med och utan subjektiva besvär”. Den genomfördes vid det holländska forskningsinstitutet TNO Physics and Electronics Laboratory. I denna undersöktes dels 36 personer som själva anser sig överkänsliga för strålningen från GSM-nätet, dels en lika stor grupp som inte är det. Socialstyrelsen har sagt sig ha för avsikt att granska studien.

Som utskottet i tidigare sammanhang har betonat är det angeläget att eventuella risker med elektromagnetisk strålning uppmärksammas vid utbyggnaden av mobiltelefoninätet. Utskottet anser det viktigt att ta människors oro på allvar. I sammanhanget bör nämnas att motioner om strålning från mobiltelesystem förutses bli behandlade våren 2004 av miljö- och jordbruksutskottet.

Sammanfattande bedömning

Utskottet upprepar sin vid tidigare tillfällen redovisade ståndpunkt om vikten av att utbyggnaden av 3 G-nätet genomförs i enlighet med det mål och tillståndsvillkor som har satts upp. Mot bakgrund av vad som har redovisats om förestående utvärdering avseende utbyggnadstakten, men också om möjligheterna till en ny, digital teknik för glesbygden, finner utskottet inte någon anledning för riksdagen att vidta någon åtgärd till följd av motionsyrkandena i dessa frågor. De avstyrks således. Utskottet är inte heller berett att tillstyrka förslaget i motion 2003/04:Bo262 av Lotta N Hedström (mp) om ett moratorium för utbyggnaden av 3 G; även det avstyrks.

Enhetliga nummerområden

Post- och telestyrelsens utredningar om nummerplan m.m.

Regeringen uppdrog genom regleringsbrevet för budgetåret 1998 åt Post- och telestyrelsen ((PTS) att senast den 31 december 1998 redovisa principer för en ny nummerplan, inklusive överväganden om riktnummerområden. Gällande nummerplan har vissa brister, bl.a. genom att möjligheter till tjänsteutveckling och full nummerportabilitet begränsas.

Nuvarande struktur för telefoninummerplanen, med indelning i 264 nummerområden, bör behållas ytterligare en tid. Det långsiktiga målet är däremot att införa en sluten plan, alltså utan nummertagning för lokalsamtal. Härigenom möjliggörs att fasta och mobila tjänster – och kombinationer av dem – kan omfattas av samma nummerserier. En ny nummerplan skall också uppfylla krav på konkurrensneutralitet och användarvänlighet.

Härefter har PTS fortsatt arbetet på att ta fram en långsiktigt hållbar övergripande struktur för den svenska nummerplanen för telefoni. Den 31 januari 2002 redovisade således PTS rapporten Telefonnummer på framtida marknader. Här upprepades ståndpunkten att den öppna planen i det fasta telenätet bör bestå under överskådlig framtid och med befintlig riktnummerindelning. Ett skäl är att användare och operatörer vill behålla de upplevda fördelarna som information om pris, lokal nummertagning och geografisk information i den befintliga nummerstrukturen. De fördelar som en sluten plan skulle föra med sig har visat sig mindre angelägna för användare och operatörer. PTS bedömer att det inte finns anledning att ändra denna ståndpunkt inom den närmaste tioårsperioden.

Motionsförslag

Skåne län är föremål för förslag i motion 2003/04:T210 av Carl-Axel Johansson (m). Det framhålls att Stockholm och Stockholms län är ett enhetligt riktnummerområde för fast telefoni med ett enda riktnummer. Skåne län har ett flertal olika riktnummerområden, och motionären anser att möjligheterna att göra Skåne län till ett enhetligt riktnummerområde 04 bör utredas.

På motsvarande sätt förordas Halland som är ett riktnummerområde i motion 2003/04:T387 av Lennart Kollmats (fp). I Sverige är det länen/regionerna som utgör basen för arbetsmarknad, sjukvård, offentlig service, utbildning och infrastruktur – inte minst beträffande telekommunikationer. I Stockholm kan 1,6 miljoner människor och alla företag nå varandra med lokalsamtal. I vår del av Sverige är det inte ovanligt med flera riktnummerområden per kommun. I vissa fall, t.ex. i Kungsbacka, finns tre olika riktnummer, sägs det. Att ringa till våra centrala länsmyndigheter blir för det stora flertalet samtal till annat riktnummerområde. Nuvarande system där varje kommun är ett eget riktnummerområde eller har flera riktnummer inom området är ett föråldrat och krångligt system från den tid då telekommunikationen var avsevärt mindre och samtalen geografiskt mer koncentrerade. Nu har en ny tid kommit, och det är dags att även anpassa områdesindelningen för riktnummer till denna nya tid, är budskapet.

Skaraborg, slutligen, som ett enda riktnummerområde förespråkas i motion 2003/04:T423 av Birgitta Carlsson (c). När man ser telefonkatalogens omfång vad gäller Stockholmsområdet kan man konstatera att de med riktnummer 08 är betydligt fler än vad vi är som har 12 olika riktnummer i Skaraborg. Att ha så många olika riktnummer upplevs inte som rationellt. Det är dessutom ofta så att man kan bo i en kommun men ha riktnummer till en annan eftersom gränsdragningarna mellan kommunen och riktnummerområdet inte alltid är desamma.

Utskottets ställningstagande

Som har framgått i det föregående har PTS genomfört två utredningar under senare år när det gäller frågan om nummerplan. Bedömningen att nuvarande öppna system bör behållas under åtminstone den närmaste tioårsperioden står fast. Den anges grunda sig på synpunkter från användare och teleoperatörer. Utskottet, som för sin del saknar skäl att göra någon annan bedömning, vill peka på att varje nummerändring medför kostnader och besvär för användarna och operatörerna. Mot den bakgrunden anser utskottet att varje förändring måste vara väl motiverad.

Enligt utskottets uppfattning är det svårt att bedöma telemarknadens utveckling. Detta medför i sin tur svårigheter att uppskatta vilket framtida behov av nummerkapacitet som finns, såväl när det gäller antalet operatörer på marknaden som utvecklingen av ny teknik och nya tjänster. Någon ändring av riktnummerindelningen på det sätt som föreslås i motionerna ter sig mot denna bakgrund inte motiverad. De avstyrks alltså.

Taxesättning för telefoni

Motionsförslag

I motion 2003/04:T549 av Agneta Lundberg m.fl. (s) betonas att staten bör verka för att teletaxorna så långt möjligt görs avståndsoberoende. Målet måste vara att skapa ett ”rundare Sverige” på alla kommunikationsområden.

Utskottets ställningstagande

Enligt den nya lagen om elektronisk kommunikation utgör den fasta telefoni-tjänsten en s.k. samhällsomfattande tjänst, som skall tillhandahållas till överkomliga priser. I lagens förarbeten anfördes (prop. 2002/03:110) att alltför stora prisvariationer mellan regioner eller mellan olika marknadssegment i tillhandahållandet av mer eller mindre likvärdiga tjänster inte borde accepteras och att genomsnittspriser borde vara styrande. Samtidigt framhölls att den dominerande operatören måste tillåtas möta konkurrensen i de områden där konkurrensen är hårdast och att geografiska variationer i taxorna borde tillåtas. I sammanhanget sade sig regeringen inte för tillfället se något skäl att föreskriva om generell prisreglering vad gäller användningen av allmänt tillgängliga telefoni-tjänster till en fast anslutningspunkt.

När det gäller *abonnemangsavgiften* för fast telefoni kan konstateras att TeliaSonera inte tillämpar några geografiska prisvariationer. När det härefter gäller *samtalsavgiften* kan konstateras att flertalet telefonioperatörer redan tillämpar en enhetlig taxa för alla samtal inom Sverige, dvs. avgiften är samma för lokalsamtal (inom riktnummerområdet) som för s.k. Sverigesamtal (utanför riktnummerområdet).

PTS har enligt lagen om elektronisk kommunikation en möjlighet att vidta särskilda åtgärder gentemot en aktör med betydande inflytande på en slutkundsmarknad. En förutsättning är bedömningen att konkurrensen inte är effektiv och att andra åtgärder enligt lagen bedöms vara otillräckliga. En sådan åtgärd kan vara att den som har dominerande ställning på marknaden åläggs ett ”pristak”, dvs. ett visst högsta pris.

Med vad nu har sagts finner utskottet inte skäl för någon riksdagens åtgärd med anledning av motionen, som sålunda avstyrks i nu behandlad del.

Uppdelning och försäljning av Posten AB

Motionsförslag

I motion 2003/04:T288 av Per Bill och Gunnar Axén (båda m) krävs en uppdelning och försäljning av Posten AB. Posten är ett statligt monopolföretag som försöker strypa all form av konkurrens. Dessutom riskerar företaget att bryta mot postlagen i flera avseenden, sägs det; en omorganisation gör att Posten inte klarar av att dela ut brev fem dagar i veckan.

Utskottets ställningstagande

Utskottet behandlade samma förslag hösten 2002 (bet. 2002/03:TU1). Vid denna tidpunkt sade sig utskottet inte dela motionärernas uppfattning om en uppdelning och försäljning av Posten AB och ansåg att riksdagen borde avslå motionen. Detta blev sedermera också riksdagens beslut.

Utskottet ser inte något skäl till ändrat ställningstagande i detta avseende. Motionen i här berört avseende avstyrks med hänvisning till det anförda.

Postservice och grundläggande kassaservice

Postservice

Enligt det *postpolitiska målet*, fastslaget i postlagen (1993:1684) skall det finnas en posttjänst av god kvalitet i hela landet som innebär att alla kan ta emot brev och andra adresserade försändelser som väger högst tjugo kilo. Det skall finnas en möjlighet för alla att få sådana försändelser befordrade till rimliga priser samt försäkrade och kvitterade av mottagaren. Dessutom skall enstaka försändelser befordras till enhetliga priser.

Enligt postlagen krävs tillstånd för att bedriva postverksamhet. Sådant tillstånd får förenas med villkor om skyldighet för tillståndshavaren att tillhandahålla en s.k. *samhällsomfattande posttjänst*. En samhällsomfattande posttjänst innefattar just de krav på postverksamheten som det postpolitiska målet beskriver. Posten är den operatör i landet som enligt sina tillståndsvillkor skall tillhandahålla en samhällsomfattande posttjänst. Det utgår inte någon ersättning från staten till Posten för detta. Post- och telestyrelsen (PTS) är tillsynsmyndighet för efterlevnaden av postlagen. År 1997 fick PTS ett sektorsansvar på postområdet, som innebär att myndigheten bl.a. skall följa utvecklingen på postområdet och bevaka att posttjänsten motsvarar samhällets behov. PTS har däremot ingen konkurrensfrämjande roll; det är Konkurrensverket som är central myndighet för konkurrensfrågor. Både konkurrenslagstiftningen och postlagstiftningen är tillämpliga på postmarknaden för att säkerställa att en fungerande marknad uppnås.

I postförordningen (1993:1709) sägs att den som tillhandahåller en samhällsomfattande posttjänst inte får höja *normalportot* per kalenderår mer än förändringen i konsumentprisindex. Denna form av pristak infördes 1997 och syftet är att skydda konsumenter, främst de grupper som inte har något alternativ till Posten, mot alltför kraftiga prishöjningar. Samtidigt skall pristaket ge Posten utrymme att ta ut ett pris som motsvarar kostnaderna för tjänsten.

Enligt postlagen skall befordran av *adresserade tidningar och tidskrifter* ske till kostnadsbaserade priser, eftersom den ingår som en del i den samhällsomfattande posttjänsten.

Grundläggande kassaservice

Det politiska målet för den grundläggande kassaservicen är att alla i hela landet skall ha möjlighet att verkställa och ta emot betalningar till enhetliga priser.

Bestämmelse om kassaservice fanns tidigare i postlagen om att det skulle finnas en kassaservice i hela landet. Statens ansvar säkerställdes genom ett avtal mellan staten och Posten, vari Posten påtog sig skyldigheten att tillhandahålla en grundläggande kassaservice till alla kunder i hela landet. I mars 1998 ansåg regeringen att det fanns anledning att tillsätta en särskild utredare med uppgift att överväga olika alternativ till den gällande ordningen, och i december 1998 överlämnade Betalserviceutredningen sitt betänkande Kassaservice (SOU 1998:159). Utredningens förslag innebar förenklat att kassaservicen inte längre skulle vara en statlig angelägenhet utan skötas av marknaden. Länsstyrelsen skulle dock kunna stödja kassaservicen på regional nivå där så behövdes. I budgetpropositionen för 2001 (prop. 2000/01:1) informerades dock riksdagen om att regeringen inte avsåg att genomföra Betalserviceutredningens förslag. Som ett led i den vidare beredningen av frågan utarbetades inom Regeringskansliet (Näringsdepartementet) promemorian Grundläggande kassaservice. Därefter fattade regeringen den 11 oktober 2001 beslut om proposition om grundläggande kassaservice som ligger till grund för den nu gällande lagen (prop. 2001/02:34, bet. 2001/02:TU1, rskr. 2001/02:125).

Lagen (2001:1276) om grundläggande kassaservice (kassaservicelagen) trädde i kraft den 1 januari 2002. Av lagen följer att det är det statligt ägda bolag som också har till uppgift att genomföra röstmottagning enligt 11 kap. vallagen (1997:157) som skall tillhandahålla en grundläggande kassaservice. Hänvisningen syftar på Posten AB och det är i dag Postens dotterbolag Svensk Kassaservice AB som sköter kassaservicen och agerar som ombud för de banker som bolaget har avtal med. Bankerna står enligt bankrörelselagen (1987:617) under tillsyn av Finansinspektionen. PTS har således ingen tillsynsfunktion över kassaservicen som sådan men skall enligt kassaservicelagen och förordningen (1997:401) med instruktion för Post- och telestyrelsen bevaka att kassaservicen motsvarar samhällets behov.

Svensk Kassaservice använder sig av ett distributionsnät för sina tjänster som på de allra flesta ställen är skilt från postservicen. Kassaservice tillhandahålls genom ett antal serviceställen över hela landet, varav en del är egna kontor och en del är hos samarbetande företag. Därutöver erbjuds också kassaservice genom lantbrevbärare.

Svensk Kassaservice erbjuder delvis samma tjänster som banksektorn med den avgörande skillnaden att bolaget inte bedriver någon egen bankverksamhet med kontoföring utan endast agerar ombud för de banker som bolaget har slutit avtal med. De tjänster som tillhandahålls är betalning av räkningar, kontantuttag samt insättningar och uttag på konton. Det finns i dag ett flertal alternativ till Svensk Kassaservice, t.ex. banker, dagligvarukedjor med kassa-

hantering genom kontokort, bankomater, betalkort, telefon- och Internetbank, autogiro och giro.

Staten betalar en ersättning om 400 miljoner kronor per år till Posten för att bolaget skall tillhandahålla kassaservicen. Denna ersättning avser att täcka underskottet för de serviceställen som inte är kommersiellt motiverade och där det inte heller finns andra alternativ. Svensk Kassaservice har därutöver ett bokfört underskott om ca 260 miljoner kronor för år 2002.

Posten har under år 2003 beslutat att vidta åtgärder för att uppnå ett nollresultat i kassaserviceverksamheten år 2005. Åtgärderna innebär bl.a. stängningar av kontor, personalneddragningar, prishöjningar och omförhandlingar av avtal om ersättning från banker. Enligt Posten kommer dessa åtgärder endast att underlätta lösning på kort sikt; i ett längre perspektiv förutser Posten att kostnaderna kommer att öka.

PTS utredning om den grundläggande kassaservice som tillhandahålls av Posten AB

PTS har av regeringen getts i uppdrag att göra en lägesbeskrivning av den grundläggande kassaservicen som tillhandahålls av Posten AB samt en analys av om Posten AB uppfyller de krav på kassaservice som ställs i lagen om grundläggande kassaservice. Av rapporten, som presenterades hösten 2003, framgår sammanfattningsvis följande.

PTS gör den tolkningen av lagstiftarens krav på omfattningen av den grundläggande kassaservicen att den i första hand skall tillgodose behovet av att utföra enklare betaltjänster över disk, där andra aktörer av någon anledning inte tillgodoser detta. Trots att efterfrågan på manuella betaltjänster (kassatjänster) trendmässigt minskar bedömer PTS att det finns grupper som särskilt efterfrågar och har behov av grundläggande kassaservice där andra aktörer inte svarar för sådan service. Dessa grupper är främst:

- Pensionärer som saknar löne- eller annat bankkonto.
- Funktionshindrade som inte kan utnyttja automatiserade betaltjänster och som inte har personlig assistent eller annan person som kan hjälpa dem med sådana ärenden.
- Asylsökande som för närvarande får daglig ersättning utbetalad via Svensk Kassaservice.
- Småföretag i glesbygd som inte omfattas av något centralt avtal som inkluderar hämtning och uppräknings av dagskassor.
- Personer som av någon anledning nekas en bankrelation där betalningstjänster kopplas till inlåningskontot.

För att bedöma om servicen svarar mot de krav som kan ställas med ledning av lagen om grundläggande kassaservice har PTS angett ett antal servicekriterier. Dessa är geografisk tillgänglighet, öppethållande, fysisk tillgänglighet, tjänsteutbud samt prissättning. Vid en utvärdering av i vilken utsträckning

kriterierna uppfylls finner PTS att den grundläggande kassaservice, som Posten tillhandahåller i dag, med god marginal tillgodoser lagens krav.

Utredning om postverksamhet och om grundläggande kassaservice

Regeringen har nyligen beslutat om direktiv om en ny reglering av postverksamhet och behov av statliga insatser för den grundläggande kassaservicen (dir. 2003:117). Särskild utredare är Susanne Lindh, chef för Vägverkets Region Skåne.

Utredaren skall redovisa ett delbetänkande om den grundläggande kassaservicen senast den 1 maj 2004 och ett slutbetänkande med resterande del av uppdraget senast den 1 november 2004.

Ny reglering av postverksamhet

Utredaren skall göra följande.

- En övergripande *beskrivning av postmarknadens utveckling* och olika marknadssegment vad beträffar bl.a. dess aktörer, tjänster, priser, volymer, geografiska förhållanden och teknisk påverkan samt marknadsandelar. Beskrivningen skall om möjligt inbegripa utvecklingstendenser. I beskrivningen skall även ingå en sammanfattning av den pågående utvecklingen inom EU och de nordiska länderna.
- En *samhällsekonomisk analys av liberaliseringen av postmarknaden*. Därvid bör analyseras effekterna med avseende på prisnivåer, tillgänglighet, servicenivå och tillträdet av nya företag på marknaden. Förekommande skillnader i effekterna för olika regioner i landet skall uppmärksammas, liksom effekter för gles- och landsbygdsområden.
- Utifrån den samhällsekonomiska analysen skall *eventuella brister i nuvarande lagstiftning* som hindrar att marknaden utvecklas i önskvärd riktning utredas.
- Utvärdera *ansvariga myndigheters* nuvarande tillämpning av lagstiftningen, deras inbördes uppdelning av ansvaret för postmarknaden och myndigheternas aktivitet på området för att därvid utreda om nuvarande ordning är ändamålsenlig och kostnadseffektiv.
- Även utvärdera eventuella ytterligare faktorer som kan ha hindrat eller påverkat marknadens utveckling.

På detta underlag skall följande utföras.

- Analysera *det politiska målet för postområdet* och – vid behov – föreslå förändringar av detta. Den lagstiftning som behövs för att säkerställa att målet nås skall anges. Kund- och konsumentperspektivet skall vara vägledande för eventuellt förslag.

- Bedöma *behovet av en förändrad myndighetsorganisation* och i sådant fall föreslå en lämplig uppdelning av myndighetsansvaret samt de förändrade befogenheter som kan följa av detta.

Ett särskilt ställningstagande och eventuellt framläggande av förslag skall göras beträffande följande.

- En bestämmelse för *reglering av eftersändning* av adresserade försändelser.
- En förändring av *definitionen av postverksamhet* i 3 § postlagen om marknadens utveckling så kräver.
- Möjligheter för operatörer att få *tillgång till delar av den dominerande operatörens distributionsnät*.
- En *konkurrensfrämjande roll för Post- och telestyrelsen* på postområdet.

I postlagstiftningen skall särskilt följande behandlas.

- Analysera *prisregleringen* vad gäller enstaka övernattbefordrade frimärkta brev som väger upp till 500 gram.
- Definiera vilka *skyddsvärda grupper i samhället som har behov av ett pristak* och föreslå en ändamålsenlig konstruktion av pristaket.
- Beskriva konsekvenserna av en *eventuell avveckling av prisregleringen*. Om förslaget ger upphov till sådana negativa ekonomiska konsekvenser för den aktör som träffas av regleringen att kompensation bör övervägas, skall även förslag lämnas till hur denna kan utformas.
- Beskriva och analysera marknaden för *befordran av tidningar och tidskrifter* i Sverige, inklusive kostnader och priser för distributionen och göra en jämförelse med de övriga nordiska länderna. Möjligheterna till samdistribution av adresserade tidningar och tidskrifter och övriga adresserade försändelser skall särskilt analyseras. Om det är lämpligt skall förändringar i regelverket föreslås för att skapa förutsättningar för samdistribution.
- Ta ställning till och – om lämpligt – föreslå en bestämmelse i postlagen som medför att ett *tillstånd kan återkallas* av tillsynsmyndigheten om operatören inte bedriver någon postverksamhet.

Behov av statliga insatser för den grundläggande kassaservicen

Det övergripande målet skall vara att finna en lösning som är godtagbar i ett samhällsekonomiskt och konkurrensrättsligt perspektiv och som tillgodoser rimliga krav på tillgänglighet.

Utredaren skall göra följande.

- Analysera och bedöma *samhällets behov av och kostnader för en grundläggande kassaservice* historiskt sett, i dag och i framtiden. Även en re-

dovisning för utvecklingen av kostnader och intäkter under de senaste fem åren.

- Utifrån denna bedömning ta ställning till *om staten skall fortsätta att ha ansvar* i nuvarande omfattning för den grundläggande kassaservicen.
- Om så anses vara fallet – bedöma om det skall vara *Posten* som bör tillhandahålla kassaservicen i landet *eller*, om lämpligt, föreslå *en annan lösning* och den lagstiftning som lösningen kräver.
- Om det anses att *Posten* – helt eller delvis – även i fortsättningen bör tillhandahålla kassaservicen, *analysera statens nuvarande krav på Posten* och lägga fram förslag om de framtida formerna för hur tillhandahållandet av kassaservicen skall säkerställas. Vidare skall anges vilken lagstiftning som krävs för ändamålet. Även kostnaderna för att uppfylla de aktuella behoven skall bedömas. Kostnaderna skall redovisas med fördelning på olika tjänster och regioner i landet.

Särskild ställning skall tas i följande frågor.

- Behovet av en *begränsning av statens ansvar* för kassaservicen till de orter där det inte är kommersiellt motiverat att bedriva kassaserviceverksamhet och där det inte heller finns några alternativ.
- Problemen med *dagskassehantering i gles- och landsbygd* och föreslå åtgärder för att lösa dessa problem.
- Behovet och utformningen av en ändamålsenlig *tillsyn* och bevakning av samhällets behov av grundläggande kassaservice.

I övrigt ingår bl.a. följande i uppdraget.

- Föreslå *nya mål* – i den mån utredningen lägger fram förslag som står i strid med de befintliga politiska målen för post- och kassaservice.
- Ta hänsyn till möjligheterna för allmänheten att kunna *förtidsrösta (post-rösta)*; uppdraget (dir. 2003:37) till 2003 års vallagskommitté i denna fråga skall beaktas.
- Ta upp de *ytterligare frågor* som utredaren anser behöver övervägas inom ramen för uppdraget.

Motionsförslag

Allmänt om statens ansvar för servicenivån

I motion 2003/04:T562 av Erling Bager m.fl. (fp) efterlyses en utvärdering av *Posten AB:s* omorganisation. Postmarknaden har avreglerats och alltmer utsatts för konkurrens under senare år. På många orter finns flera aktörer som delar ut och distribuerar post. Detta är positivt, och denna utveckling måste få fortsätta, sägs det. Det är viktigt att *Posten AB* inte utnyttjar sin dominerande ställning på postmarknaden genom att via prissättning m.m. konkurrera ut

konkurrerande bolag. Det är också viktigt att postlagen följs noga även på den avreglerade postmarknaden, så att en post- och kassaservice kan upprätthållas i hela landet på lika villkor. Regeringen bör samtidigt driva på i EU, så att avregleringen av postmarknaden genomförs i fler länder. I dag kan t.ex. en monopolist i ett annat EU-land gå in och ta andelar på den svenska marknaden, medan svenska postaktörer inte har denna möjlighet i andra länder.

I motion 2003/04:T251 av Tobias Krantz och Gunnar Nordmark (båda fp) framförs synpunkter om Postens ansvar för en rimlig servicenivå och infrastruktur i hela landet. En central del av denna service är brevtjänst, framför allt på landsbygden och mindre orter. Både för enskilda och för företag på dessa orter är det viktigt att veta att brev man postar når mottagaren nästa dag och omvänt att man snabbt kan nås av brev eller paket. Inom Posten har tankar förts fram om att lägga ned åtminstone en av postterminalerna utmed Södra stambanan. Såväl postterminalen i Alvesta som i Nässjö har nämnts, anför motionärerna men anser att den tanken måste avvisas. Nedläggning av någon av dessa terminaler skulle leda till att orter i Småland, Blekinge och Öland inte längre skulle ha den postservice som beskrivs ovan. Det skulle drabba orter som redan i dag vidkänns befolkningsminskning och utflyttning.

Posten AB får allt svårare att få ekonomin att gå ihop, konstateras i motion 2003/04:T497 av Ulla Hoffmann m.fl. (v) . Motionärerna begär att regeringen tydliggör vad som bör ingå i postens samhällsuppdrag och utreder förutsättningarna för att ge full kostnadstäckning för detta. I dag utmanas Posten främst från två håll, nämligen dels från företag som tagit andelar i folktäta områden, dels av den nya tekniken i form av elektronisk post och betaltjänster, sägs det. Anslagsutvecklingen visar att Posten, som tidigare var självfinansierad, nu behöver ta allt större budgetandel i anspråk. För att komma till rätta med allmänhetens förtroende och postens ekonomiska problem krävs grundläggande förändringar. Vidare begärs att den aviserade utvärderingen av Posten även innefattar förutsättningarna för återinförande av monopol för distribution av brev. Marknadsanpassningar får inte leda till att den postala samhällsservicen försämras. Även förutsättningarna för lika konkurrensvillkor när det gäller distribution av brev och paket bör ingå i utredningen, fortsätter motionärerna. Slutligen krävs ett uttalande av riksdagen av innebörden att den rikstäckande kassaservicen – trots att en allt mindre del av svenskarna använder sig av Svensk Kassaservice – är berättigad.

På motsvarande sätt betonas i motion 2003/04:T549 av Agneta Lundberg m.fl. (s) att staten även fortsättningsvis måste ta ansvar för att upprätthålla en god postservice med en väl fungerande betalnings- och kassaservice i hela landet. Människors behov av postens tjänster har förändrats mycket snabbt under senare år, heter det. Elektronisk post och annan ny teknik tar över alltmer.

Portofrågor

I motion 2003/04:T288 av Per Bill och Gunnar Axén (båda m) begärs att Posten AB inte skall tillåtas att höja portot. De hänvisar till att Posten AB nyligen har aviserat en portohöjning med 10 %. Tills vidare bör Posten emellertid inte beviljas genomföra en sådan åtgärd. Enligt vad motionärerna anför är det billigare att sända ett brev från t.ex. Spanien eller Litauen till Sverige än det är att skicka ett vykort från Södertälje till Mönsterås. Alla andra europeiska länder har lägre porto än Sverige, hävdar de.

I motion 2003/04:T271 av Helena Bargholtz (fp) anser motionären att man bör återinföra den tidigare modellen för ett enhetligt porto i Norden. Den 1 januari 2002 höjde Posten AB portot för ett helt vanligt brev till våra grannländer i Norden och Baltikum från 6 till 8 kr. Detta är tvärt emot all strävan till ökad integrering, anför motionären. Det hänvisas till att föreningen Norden redan på 1950-talet genomdrev att portot för inrikes brev också skulle gälla för post till de nordiska grannländerna. Genom bolagiseringen av Posten kom Danmark emellertid att betraktas som ett "utland"; portot för att sända ett brev över Öresund blev högre än motsvarande försändelse till Kiruna. Portot i Finland till Sverige är billigare än tvärtom. Sverige är med i EU. Sverige säger sig alltså arbeta för regionernas utveckling, men i detta avseende agerar vi i motsatt riktning, anser motionären.

Samdistribution av post och tidningar i glesbygd

I motion 2003/04:T372 av Ingegerd Saarinen m.fl. (mp) begärs att regeringen låter utreda en lagändring för att öka möjligheterna till samdistribution av tidningar och post i glesbygd. Även befolkningen i glesare bebodda delar av landet bör, som andra, kunna få sin tidning på morgonen, sägs det. I vissa delar av landet distribueras tidningen med posten. Om kravet på övernattbefordran av post i vissa glesbygdsområden slopades, skulle det i dessa delar av landet öppna möjligheterna för en bättre samordning mellan postutdelning och tidningsdistribution. Posten skulle kunna delas ut på morgonen tillsammans med tidningen, och bilarna skulle slippa köra dubbla turer.

Postservice i matvarubutiker m.m.

Enligt vad som sägs i motion 2003/04:T558 av Marie Nordén m.fl. (s) bör Postens samarbetspartner, såsom jourbutiker och bensinstationer, kunna utföra sina postala uppgifter enligt avtalet, så att deras kunder slipper pornografi eller sexistiskt material när de köper frimärken eller hämtar paket. Kvinnor skall inte behöva möta sexistiska tidningar och filmer hos ett statligt bolags utvalda samarbetspartner då man utför sina postärenden. Motionärerna säger sig vara medvetna om att det under löpande avtalsperiod inte går att ställa nya krav på Postens samarbetspartner. Inför nästkommande avtalsförhandlingar bör krav uppställas i enlighet med vad som förordas i motionen, sägs det.

Tillgänglighet för personer med funktionshinder

Ansvar för handikapptillgängligheten vid Postens serviceställen bör i högre utsträckning vila på Posten, anför det i motion 2003/04:N289 av Margareta Andersson och Birgitta Carlsson (båda c). På många ställen fungerar lanthandeln som utlämningsställe för paket och pengar, framhåller motionärerna. Då finns ofta krav på en större handikappanpassning än vad den lille lanthandlaren mäktar med ekonomiskt. Innebörden i motionärernas förslag är att tillgänglighet för funktionshindrade personer är ett samhällsansvar.

Utskottets ställningstagande

Riksdagen behandlade hösten 2002 (bet. 2002/03:TU1) en rad motionsförslag med anknytning till frågan om postservice. De gällde bl.a. utvärdering av Posten AB, statens ansvar, postservice och gemensamt nordiskt porto. Sammanfattningsvis sade sig utskottet utgå från att regeringen noga följer utvecklingen av postservicen i landet och utvärderar de förändringar som nyligen skett och sker inom Posten AB. Inom ramen för den årliga resultatredovisningen för riksdagen förutsätts en avrapportering av hur det postpolitiska målet om en posttjänst av god kvalitet i hela landet uppfylls. Utskottet ansåg – mot bakgrund av vad som redovisats – att det inte var nödvändigt med något särskilt initiativ från riksdagens sida; syftet med flertalet motionsförslag förutsattes dock bli helt eller delvis tillgodosett.

Utskottet välkomnar den nyligen tillsatta utredningen om en ny reglering av postverksamhet och behov av statliga insatser för den grundläggande kassaservicen.

Det kan konstateras att många av de frågeställningar som utskottet har behandlat vid tidigare tillfällen och de som nu har aktualiserats motionsvägen kommer att tas upp och analyseras av utredaren. Såvitt utskottet kan bedöma kommer flertalet av de nu berörda motionsförslagen att bli prövade inom ramen för utredningens uppdrag. I detta sammanhang vill utskottet särskilt erinra om den möjlighet som utredaren har att ta upp de ytterligare frågor som utredaren anser behöver övervägas inom ramen för uppdraget.

Beträffande tillgängligheten för funktionshindrade har generaldirektören för PTS inför utskottet lämnat en redogörelse om hur frågorna hanteras. Härvid framkom att Handikappombudsmannen (HO) har det primära ansvaret för att kartlägga brister i lokaler där post- eller kassaservice bedrivs. Likaså är det HO som – vid uppdagad bristande tillgänglighet – förhandlar för att problemen skall undanröjas. Skulle man inte nå en godtagbar lösning är det HO:s ansvar att ta upp frågan med PTS. Under år 2002 har 18 klagomål avseende postservicen anmälts till PTS. Utskottet vill i detta sammanhang erinra om att funktionshindrades behov av bl.a. posttjänster och grundläggande kassaservice finansieras över det särskilda anslaget 37:2 *Upphandling av samhällsättaganden*. Utskottet vill – återigen – understryka vikten av att postservicen utvecklas i former som tillgodoser de funktionshindrades berättigade krav på en god postservice. Enligt utskottets uppfattning är särskilt tillgängligheten

för funktionshindrade i fråga om posttjänster och grundläggande kassaservice en fråga som kan förutsättas bli uppmärksammas av utredaren.

Beträffande problemet med pornografi och sexistiskt material har utskottet erfarit att PTS inte tolkar det som sitt uppdrag att inom ramen för sin tillsynsverksamhet beakta denna aspekt. Utskottet utgår emellertid från att även denna fråga kan inrymmas i utredningsuppdraget.

Vidare har utskottet inhämtat att frågan om samdistribution av inte bara adresserade utan även oadresserade tidningar och tidskrifter ingår i uppdraget för utredaren.

Med hänvisning till vad nu har anförts anser utskottet inte att någon riksdagens åtgärd är behövlig. Här behandlade motionsförslag avstyrks alltså.

Anslag m.m. inom utgiftsområde 22 Kommunikationer

Utskottets förslag i korthet

Utskottet föreslår att riksdagen för budgetåret 2004 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer anvisar anslag enligt regeringens förslag. Det innebär att 28,5 miljarder kronor fördelas till olika ändamål inom utgiftsområdet, varav merparten till byggande och underhåll av vägar och järnvägar. Ställningstagandet innebär att samtliga motionsförslag om alternativa anslagsberäkningar (m, fp, kd, c) avstyrks.

Utskottet har i tidigare avsnitt under behandlingen av politikområdena Transportpolitik respektive IT, elektroniska kommunikationer och post redovisat regeringens och motionärernas förslag till ekonomiska förutsättningar för budgetåret 2004. Utskottet har därvid redogjort för sina ställningstaganden för de olika anslagen. Av detta följer att utskottet anser att riksdagen för budgetåret 2004 bör anvisa anslag under utgiftsområde 22 Kommunikationer i enlighet med regeringens förslag. Utskottets förslag till medelsanvisningar redovisas i *bilaga 2*.

Utskottet har heller ingen erinran mot propositionens förslag att regeringen får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret på högst 1 410 miljoner kronor för genomförande av prioriterade låneprojekt, respektive 1 591 miljoner kronor för genomförande av prioriterade järnvägsprojekt. Vidare tillstyrks att de återstående amorteringarna som skulle ha betalats 2004 och 2005 avseende de lånefinansierade vägprojekten väg E 18/20 delen Örebro–Arboga, väg E 4 delen Stora Åby–Väderstad, väg E 22 delen Söderåkra–Hossmo samt väg E 4 trafikplats Hallunda inte betalas under 2004 och 2005 utan senareläggs till 2005 och 2006. Slutligen har utskottet ingen erinran mot att riksdagen godkänner att regeringen för 2004 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 11 900 000 000 kr för Banverket för investeringar i eldrifts- och teleanläggningar, telenätsutrustning, projekteringslager, rörelsekapital samt för vissa investeringar i Stockholmsområdet 1983, enligt avtal mellan staten och Stockholms läns landsting,

Med de motiveringar som redovisats i det föregående avstyrker utskottet motionerna 2003/04:T510 (c), 2003/04:T532 (m), 2003/04:T560 yrkande 18 (kd), 2003/04:T562 yrkande 28 (fp) och 2003/04:Fi240 yrkande 27 (fp).

Reservationer

Utskottets förslag till riksdagsbeslut och ställningstaganden har föranlett följande reservationer. I rubriken anges inom parentes vilken punkt i utskottets förslag till riksdagsbeslut som behandlas i avsnittet.

1. Mål- och resultatfrågor för politikområde Transportpolitik (punkt 1)

av Elizabeth Nyström (m), Jan-Evert Rådström (m) och Björn Hamilton (m).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att utskottets förslag under punkt 1 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservation 1. Därmed bifaller riksdagen motion

2003/04:T530 yrkandena 1 i denna del och 2 i denna del av Elizabeth Nyström m.fl. (m)

och avslår motionerna

2003/04:T562 yrkande 1 av Erling Bager m.fl. (fp) och

2003/04:T564 yrkande 1 av Maud Olofsson m.fl. (c).

Ställningstagande

Alla analyser av transportsystemets framtida behov måste grundas på realistiska antaganden om utvecklingen. De undersökningar som finns tillgängliga talar sitt tydliga språk. Det är i allra högsta grad på vägarna belastningen framöver kommer att öka.

Av Godstransportdelegationens omfattande genomgång och analys av godstransporternas utveckling framgår bl.a. att man inte bör överdriva de volymmässiga förväntningarna på överföringen av gods från vägtrafik till järnväg och sjöfart. Trots detta väljer regeringen att göra en annan bedömning, vilken presenterades i den senaste infrastrukturpropositionen. Som framhålls i motion 2003/04:T530 (m) bör mot denna bakgrund en omfördelning ske av medel mellan väg- och järnvägsinvesteringar.

Konkurrens är det effektivaste medlet för att uppnå fungerande kollektiva, samverkande trafiklösningar. Det är en tydlig trend att olika trafikslag, t.ex. bil, buss och järnväg, samverkar för att uppnå gemensamma mål. Marknaden för transporter från dörr till dörr växer snabbt. Det ligger därför i transportföretagens intresse att erbjuda lösningar där olika transportslag blir ett konkurrensmedel för att locka till sig nya kunder.

Förändringarna inom transportnäringen kommer i framtiden att föda nya typer av företag och förbättra lönsamheten för andra företag. Det finns exempel på godssidan som visat att en samverkan mellan lastbil, järnväg och båt är

framgångsrika. De framtida transportköparna kommer därmed inte att bry sig om på vilket sätt produkten tar sig till kunden, utan mera intressera sig för att den tar sig fram i exakt rätt tid, och på billigast och miljömässigt bästa sätt.

Detta ställer emellertid krav på att staten som ägare och planerare av infrastruktur agerar med såväl framförhållning som medvetenhet om vilka krav som ställs för att de olika transportslagen skall kunna samverka på bästa möjliga sätt. För att t.ex. sjöfarten skall kunna utnyttjas optimalt krävs knutpunkter, s.k. hubbar, som möjliggör en effektiv omlastning mellan de olika transportslagen. En övergripande och långsiktig studie över behoven på detta område bör genomföras.

2. Mål- och resultatfrågor för politikområde Transportpolitik (punkt 1)

av Erling Bager (fp) och Runar Patriksson (fp).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att utskottets förslag under punkt 1 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservation 2. Därmed bifaller riksdagen motion

2003/04:T562 yrkande 1 av Erling Bager m.fl. (fp)

och avslår motionerna

2003/04:T530 yrkandena 1 i denna del och 2 i denna del av Elizabeth Nyström m.fl. (m) och

2003/04:T564 yrkande 1 av Maud Olofsson m.fl.

Ställningstagande

Folkpartiet liberalerna anser att trafikpolitiken skall ha som mål att bidra till:

– ökad tillväxt

– förbättrad miljö

– ökad trafiksäkerhet

En trafikpolitik, som bygger på ökad konkurrens mellan såväl olika trafikföretag som mellan trafikslagen, som skapar goda förutsättningar för företagens behov av godstransporter och som ökar människors möjlighet att färdas till och från sitt arbete, ger goda förutsättningar för ökad tillväxt.

En trafikpolitik, där trafikslagen på lika villkor bär sina kostnader inklusive de miljömässiga, där människor i befolkningstäta regioner erbjuds en väl fungerande spårbunden kollektivtrafik, där flaskhalsar som skapar omfattande dagliga kö- och utsläppsproblem byggs bort och där utvecklande av nya mer miljömässiga transportmedel uppmuntras, ger goda förutsättningar för en förbättrad miljö.

En trafikpolitik, som får fler människor i de befolkningstäta regionerna att välja en väl fungerande kollektivtrafik, där vägarna görs säkrare genom att tät mötande biltrafik separeras, där utvecklandet av säkrare fordon uppmuntras,

och där trafikanterna visar mer hänsyn och respekt för såväl varandra som för de regler som gäller i trafiken, ger goda förutsättningar för en ökad trafiksäkerhet.

3. Mål- och resultatfrågor för politikområde Transportpolitik (punkt 1)

av Sven Bergström (c).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att utskottets förslag under punkt 1 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservation 3. Därmed bifaller riksdagen motion

2003/04:T564 yrkande 1 av Maud Olofsson m.fl.

och avslår motionerna

2003/04:T530 yrkandena 1 i denna del och 2 i denna del av Elizabeth Nyström m.fl. (m) och

2003/04:T562 yrkande 1 av Erling Bager m.fl. (fp).

Ställningstagande

Centerpartiets vision om framtidens transportsystem bygger på att transportsystemet skall bidra till att skapa goda förutsättningar för utveckling i hela landet. Transportsystemet skall medverka till tillväxt och företagande samtidigt som det inte får omöjliggöra kommande generationers möjlighet till att förverkliga sina livsprojekt. Trafikens negativa miljöpåverkan måste hanteras på ett grundläggande och omfattande sätt. Vi måste ställa om till ett grönt transportsystem. Centerpartiet vill se ett väl utvecklat transportsystem med säkra, miljövänliga och tillgängliga transporter där det övergripande målet skall vara att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet.

Framtidens transportsystem bör enligt vår mening bygga på olika transportmedel som utgör länkar i en helhet och där målet är att helheten optimeras. Det innebär att de olika statliga verken inte enbart får tänka utifrån sitt eget verks transportmedel. Ett sammanhållet transportsystem är viktigt för att underlätta arbetsresor, rekreationsresor och inte minst godstransporter. Om möjligheten att lätt och smidigt resa med kollektiva transportmedel försvåras är risken stor att biltrafiken ökar, vilket ytterligare belastar våra vägar samt miljön. Olika trafikslag måste utnyttjas och komplettera varandra på korta och långa distanser. Vägtransporter, järnväg, sjöfart och flyg skall alla ses som integrerade delar i ett och samma kommunikationssystem. Ett ändamålsenligt nyttjande av olika trafikslag i förening med högt ställda miljökrav innebär också att hela trafiksektorns miljöbelastning kan minska.

4. Enskilda vägar m.m. (punkt 9)

av Elizabeth Nyström (m), Erling Bager (fp), Johnny Gylling (kd), Jan-Evert Rådström (m), Runar Patriksson (fp), Sven Bergström (c) och Björn Hamilton (m).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att utskottets förslag under punkt 9 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som framförs i reservation 4. Därmed bifaller riksdagen motionerna

2002/03:T206 av Nils Fredrik Aurelius (m),

2003/04:T221 av Sten Tolgfors (m),

2003/04:T225 yrkande 3 av Nils Fredrik Aurelius (m),

2003/04:T252 av Tobias Krantz (fp),

2003/04:T300 av Gunilla Tjernberg (kd),

2003/04:T316 av Jörgen Johansson (c),

2003/04:T416 av Viviann Gerdin och Håkan Larsson (c),

2003/04:T427 av Eva Flyborg (fp),

2003/04:T482 yrkandena 2 och 3 av Agne Hansson (c),

2003/04:T501 av Berit Högman (s),

2003/04:T523 av Göran Norlander och Agneta Lundberg (s),

2003/04:T524 av Agneta Lundberg och Susanne Eberstein (s),

2003/04:T530 yrkande 3 av Elizabeth Nyström m.fl. (m),

2003/04:T560 yrkande 6 av Johnny Gylling m.fl. (kd),

2003/04:T562 yrkande 12 av Erling Bager m.fl. (fp),

2003/04:T564 yrkandena 16 och 17 av Maud Olofsson m.fl. (c),

2003/04:MJ406 yrkande 3 av Birgitta Carlsson (c),

2003/04:N344 yrkande 6 av Catharina Elmsäter-Svärd m.fl. (m).

Ställningstagande

Enligt vår uppfattning är de enskilda vägar som är öppna för allmänhet och näringsliv en mycket viktig del av vår gemensamma infrastruktur. Det är också den uppfattning som framförs i de motioner som har väckts om enskilda vägar.

Det är viktigt att påminna sig att en så stor del som 70 % av det svenska vägnätet består av enskilda vägar. De har avgörande betydelse för möjligheten att leva och bo på landsbygden. De är också av stort värde för bl.a. turist- och skogsindustrierna. Även för jakt, fiske och friluftsliv är de enskilda vägarna en förutsättning. En miljon människor använder de enskilda vägarna varje dag.

Vi anser att det är ett stort bekymmer att villkoren under de senaste tio åren har försämrats för väghållarna av enskilda vägar på en rad områden. Av de enskilda vägarna är det ungefär en fjärdedel som uppbär statliga bidrag. När det offentligas ansvar för infrastrukturen brister blir följderna allvarliga, inte minst när det innebär att kostnaderna för gemensam infrastruktur vältras över på ett fåtal enskilda personer. Statsbidragen för drift och underhåll av

enskilda vägar halverades mellan åren 1995 och 1996 och är fortfarande mycket låga. Statsmakten har inte levt upp till ambitionen att väghållare av enskilda vägar normalt skall få ersättning för drift och underhåll motsvarande 70 % av den beräknade kostnaden. Ersättningen för nyinvesteringar och byggande av enskilda vägar har i princip upphört. Det enskilda vägnätet omfattas inte av ersättningsystemet för miljöinsatser och trafiksäkerhetshöjande åtgärder. Kostnaden för vinterunderhåll har till följd att skatteväxling och prisutveckling ökat dramatiskt. Efterblivet underhåll och reparationer av broar har skapat en kapitalförstöring som enligt Vägverket kräver extra anslag motsvarande 330 miljoner kronor. Listan är dessvärre lång.

För att förhindra ytterligare försämringar av de enskilda vägarna anser vi att anslaget bör höjas. En sådan höjning skall användas för satsningar på ökad bärighet och på en ökning av de generella bidragen till de enskilda vägarna. Ansvaret för broar – vilka ofta är kostnadskrävande – på enskilda vägar bör överföras till staten.

Avseende skärgårdstrafiken och färjetrafiken i övrigt som påtalats i motionerna anser utskottet att regeringens hantering har dragit ut alltför långt i tiden. Det är angeläget att regeringen nu vidtar åtgärder så att de påtalade olikartade villkoren och oklarheterna i övrigt får en skyndsam lösning.

Genom ett uttalande till regeringen av den innebörd som här har redovisats blir motionerna tillgodosedda. De tillstyrks alltså.

5. Banverkets produktionsverksamhet (punkt 15)

av Elizabeth Nyström (m), Jan-Evert Rådström (m) och Björn Hamilton (m).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att utskottets förslag under punkt 15 borde ha följande lydelse:
Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som framförs i reservation 5. Därmed bifaller riksdagen motion 2003/04:T530 yrkande 8 av Elizabeth Nyström m.fl. (m).

Ställningstagande

Vi anser att en bolagisering av konkurrensutsatta verksamheter krävs för att tydliggöra Banverkets olika roller. En effektivisering och besparing är möjlig att uppnå genom att upphandla hela Banverkets produktion. Alla anläggnings- och underhållsarbeten skall då upphandlas i konkurrens. Staten bör som ägare av infrastrukturen utvecklas till att uppträda som en kompetent upphandlare av tjänster. Projektering och byggande bör upphandlas och byggas i konkurrens mellan marknadens aktörer.

6. Handelsflottans kultur- och fritidsråd (punkt 17)

av Elizabeth Nyström (m), Jan-Evert Rådström (m) och Björn Hamilton (m).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att utskottets förslag under punkt 17 borde ha följande lydelse:
Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som framförs i reservation 6. Därmed bifaller riksdagen motion 2003/04:T530 yrkande 18 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) och avslår proposition 2003/04:1 utgiftsområde 22 punkt 13.

Ställningstagande

Verksamheten vid Handelsflottans kultur- och fritidssråd (HKF) inrättades i en tid när förhållandena i sjöfarten var helt annorlunda. Långa tider till sjöss och bortovaro från hemorten var regel, och många sjömän saknade ett normalt socialt liv. Med dagens avlösningssystem är förhållandena helt annorlunda.

Vi anser att möjligheterna att delta i det sociala och kulturella livet på hemorten i dag inte är sämre för sjömän än för många andra yrkesgrupper, och behovet av denna verksamhet kan inte längre anses motivera den särställning som HKF har. En avveckling av verksamheten innebär att de i jämförelse med omvärlden höga svenska farledsavgifterna kan sänkas.

7. Sjöfartsstöd och internationell sjöfartspolitik (punkt 18)

av Elizabeth Nyström (m), Jan-Evert Rådström (m) och Björn Hamilton (m).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att utskottets förslag under punkt 18 borde ha följande lydelse:
Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som framförs i reservation 7. Därmed bifaller riksdagen motion 2003/04:T530 yrkande 13 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) samt avslår motionerna 2003/04:T429 av Gunnar Andrén (fp), 2003/04:T493 av Claes Roxbergh och Ingegerd Saarinen (mp), 2003/04:T562 yrkande 16 av Erling Bager m.fl. (fp) och 2003/04:MJ408 yrkande 5 av Sven Gunnar Persson m.fl. (kd).

Ställningstagande

De flesta europeiska länder har infört någon form av stöd för den egna sjöfartsnäringsen. Dessa stöd har skapats med hänvisning till konkurrensen från bekvämlighetsregisterade rederier med lågkostnadsbesättningar. Europeiska unionen har fastställt ett tak som innebär att stödet inte får överstiga summan av skatter och sociala avgifter. Sverige har till skillnad från de flesta andra länder valt att i stället för nettolön återbetala skatter och sociala avgifter till rederierna. Personalen behåller därmed alla sociala förmåner trots att de avgifter som förmånerna baseras på aldrig inbetalas. Därutöver utbetalas till kommunerna de kommunalskattemedel som aldrig influtit till statskassan.

Det svenska systemet ger därför en större kompensation än den vanliga lösningen med nettolöner.

Mot bakgrund av det anförda anser vi att regeringen bör verka för en ny sjöfartspolitik inom Europeiska unionen, en politik som utgår från Romfördragets portalparagraf, artikel 92, och som avvecklar de nationella stödprogrammen.

8. Sjöfartsstöd och internationell sjöfartspolitik (punkt 18)

av Erling Bager (fp) och Runar Patriksson (fp).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att utskottets förslag under punkt 18 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som framförs i reservation 8. Därmed bifaller riksdagen motionerna

2003/04:T429 av Gunnar Andrén (fp) och

2003/04:T562 yrkande 16 av Erling Bager m.fl. (fp) samt

avslår motionerna

2003/04:T493 av Claes Roxbergh och Ingegerd Saarinen (mp),

2003/04:T530 yrkande 13 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) och

2003/04:MJ408 yrkande 5 av Sven Gunnar Persson m.fl. (kd).

Ställningstagande

För att kunna upprätthålla den svenska konkurrenskraften på världshaven behövs en anpassning av förutsättningarna både till villkor som gäller inom EU:s ram och inom redarvärlden och på sjömanssidan. För att kunna ta ytterligare steg, och då handlar det inte bara om skatter utan än mer om tillförlighet, miljöhänsyn och sjösäkerhet, anser vi att Sveriges rederi- och sjöfartspolitik behöver ses över och ändras så att svenska rederier och sjömän inte hamnar i ett sämre läge än utländska rederier och sjömän.

Mot denna bakgrund anser vi att det är viktigt att Sverige har en framsynt rederi- och sjömanspolitik, anpassad inte minst till villkoren i övriga EU-länder. Vi efterlyser kraftfullt ökat intresse och engagemang från Näringsdepartementet i fråga om svensk sjöfartspolitik. I och med att rederistödet försvunnit och ersatts med en s.k. nettolösning har viktiga steg tagits. Vi anser ändock att EU långsiktigt måste arbeta på att få bort alla särlösningar för branschen.

9. Handelssjöfartens kostnadsansvar (punkt 19)

av Elizabeth Nyström (m), Erling Bager (fp), Jan-Evert Rådström (m), Runar Patriksson (fp) och Björn Hamilton (m).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att utskottets förslag under punkt 19 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som framförs i reservation 9. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2003/04:T285 av Cecilia Magnusson och Anita Sidén (båda m), 2003/04:T377 av Stefan Hagfeldt (m), 2003/04:T453 yrkande 4 av Peter Danielsson m.fl. (m) och 2003/04:T530 yrkandena 16 och 17 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) samt avslår motionerna 2003/04:T299 av Annelie Enochson (kd), 2003/04:T322 av Catherine Persson (s), 2003/04:T366 av Joe Frans (s), 2003/04:T441 yrkandena 2, 4 och 5 av Johnny Gylling m.fl. (kd) och 2003/04:T544 av Billy Gustafsson och Louise Malmström (båda s).

Ställningstagande

I rapporten (Ds 2003:41) Nya farledsavgifter föreslås ändringar som enbart är en justering av nuvarande avgiftssystem och som inte lever upp till de krav som bör kunna ställas. Ett beslut i linje med utredningsförslaget riskerar också att snedvrider konkurrensen mellan transportslagen och motverka utvecklingen av rationella, miljöpassade och frekventa internationella sjötransporter. Vi anser att förändringar av farledsavgifterna måste belysas i det sammanhang de verkar och ur ett totalt transportpolitiskt perspektiv i jämförelse med tåg- och landsvägstransporter. En anpassning av Sjöfartsverkets avgifter till den samhällsekonomiska marginalkostnaden skulle innebära väsentligt lägre kostnader för sjötransporter och därmed också minskad belastning på väg- och järnvägsnäten.

Vi anser att möjligheterna måste undersökas för att konkurrensutsätta lotsverksamheten i syfte att uppnå effektiviseringsmöjligheter. I detta sammanhang bör också hela Sjöfartsverkets verksamhetsform utredas. En anslagsfinansierad verksamhet skulle vara till godo för sjöfarten, samt skapa likvärdiga förutsättningar för de olika transportslagen. Vi anser också att prissättningen för lotstjänster bör baseras på de utförda tjänsternas innehåll, snarare än en rent tidsbaserad prissättning.

Kostnaden för isbrytning utgör en betydande del av Sjöfartsverkets budget och den större delen av verkets regionalpolitiska kostnad. Reglerna för isbrytarassistans tillkom för många år sedan när merparten av tonnaget hade större behov av assistans än i dag. Reglerna premierar inte i tillräcklig omfattning investering i tonnage med bättre isegenskaper. På samma sätt som miljörabatt har införts i sjöfartstaxan för bättre miljöegenskaper bör modernt isbrytande tonnage premieras. Vi anser att kostnadsansvaret för isbrytningen bör ingå i statens generella regionalpolitiska åtagande. Vi anser också att regeringen tillsammans med Finland och Estland – som snart är unionsmedlem – borde utverka regionala EU-stöd för att hålla isarna borta från farlederna.

10. Handelssjöfartens kostnadsansvar (punkt 19)

av Johnny Gylling (kd).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att utskottets förslag under punkt 19 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som framförs i reservation 10. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2003/04:T299 av Annelie Enochson (kd) och 2003/04:T441 yrkandena 2, 4 och 5 av Johnny Gylling m.fl. (kd) samt avslår motionerna 2003/04:T285 av Cecilia Magnusson och Anita Sidén (båda m), 2003/04:T322 av Catherine Persson (s), 2003/04:T366 av Joe Frans (s), 2003/04:T377 av Stefan Hagfeldt (m), 2003/04:T453 yrkande 4 av Peter Danielsson m.fl. (m), 2003/04:T530 yrkandena 16 och 17 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) och 2003/04:T544 av Billy Gustafsson och Louise Malmström (båda s).

Ställningstagande

Vi anser att statliga medel långsiktigt bör avsättas för att täcka en del av kostnaderna för sjöfartens infrastruktur. Det av Sjöfartsverket administrerade farledssystemet kan inte helt ut finansieras med avgifter. Vi anser också att staten har ett ansvar att stödja regionala satsningar och tillse att de stora godsstråken, som utgör möjliga alternativ till vägtrafiken, också blir kommersiellt gångbara alternativ. En del i en sådan plan bör vara att få bort isbrytningen från farledsavgifterna. Vi anser att regeringen tillsammans med Finland och Estland – som snart är unionsmedlem – borde utverka regionala EU-stöd för att hålla isen borta från farlederna.

Med anledning av förslagen i den nyligen genomförda översynen Nya farledsavgifter (Ds 2003:41) välkomnar vi att frågan om avgiftssystemet överlämnas till Godstransportdelegationen för vidare beredning och diskussion innan regeringen fattar beslut om förändringar.

11. Vänersjöfart samt övrig insjö- och kustsjöfart (punkt 20)

av Erling Bager (fp), Johnny Gylling (kd), Runar Patriksson (fp) och Sven Bergström (c).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att utskottets förslag under punkt 20 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som framförs i reservation 11. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2003/04:T343 av Holger Gustafsson (kd), 2003/04:T441 yrkande 6 av Johnny Gylling m.fl. (kd), 2003/04:T495 av Jörgen Johansson och Birgitta Carlsson (båda c), 2003/04:T562 yrkande 4 av Erling Bager m.fl. (fp) och 2003/04:T564 yrkande 42 av Maud Olofsson m.fl. (c) samt avslår motionerna

2003/04:T397 av Peter Jonsson m.fl. (s),
2003/04:T436 av Carina Ohlsson (s).

Ställningstagande

Sjöfarten på våra inre vattenvägar har en viktig roll i transportsystemet. Att gods transporteras på Vätern och Mälaren i stället för på lastbil är positivt ur många aspekter, bl.a. minskar slitage och trängsel på ett redan hårt belastat vägnät. Vi anser att Vänersjöfarten samt övrig insjö- och kustsjöfart har behov av bättre villkor. Det är väsentligt att infrastrukturella förutsättningar finns för att utveckla Vänersjöfarten. Vi välkomnar därför den överenskommelsen som berörda kommuner och Näringsdepartementet träffat beträffande Vänersjöfarten. Kapaciteten i Södertälje- och Trollhättekanalerna måste också säkerställas. Staten bör garantera fortsatt drift av kanalerna och tillse att nödvändiga underhållsarbeten kommer till stånd.

Vi anser att en del transporter kan lockas över till sjöfart under förutsättning att hamnar och lastsystem fortlöpande moderniseras. Det gäller särskilt inlandshamnar, framför allt i Vätern och Mälaren, där sjötransporter utgör ett attraktivt och säkert alternativ till järnvägs- och lastbilstransport. Genom en annorlunda kommunal hamnpolitik och en annan avgiftssättning kan sjöfarten stimuleras. Ett slopande av den godsrelaterade farledsavgiften för insjösjöfarten skulle på ett aktivt sätt stimulera utvecklingen av detta miljövänliga transportsystem.

Vi anser vidare att regeringen snarast bör redovisa ett handlingsprogram för insjö- och kustsjöfarten som även inkluderar förbättrade villkor för Vänersjöfarten.

12. Konkurrenssituationen i hamnar (punkt 21)

av Elizabeth Nyström (m), Erling Bager (fp), Jan-Evert Rådström (m),
Runar Patriksson (fp) och Björn Hamilton (m).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att utskottets förslag under punkt 21 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som framförs i reservation 12. Därmed bifaller riksdagen motionerna
2003/04:T530 yrkande 14 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) och
2003/04:T562 yrkande 17 av Erling Bager m.fl. (fp).

Ställningstagande

I många hamnar fortlever skråväsendet i form av stuverimonopolet vilket leder till dyra stuveriororganisationer och orationella hanteringsmetoder. Inom EU finns numera krav på att även hamnverksamhet skall konkurrensutsättas. Det är olyckligt att regeringen i behandlingen av frågan om gemensamma regler för hamnar inom EU inte tydligt agerat för en snabb avveckling av de lokala monopolen. Kommunala hamnkostnader drabbar ensidigt sjötrafiken

och det gällande stuverimonopolet har förhindrat, eller i varje fall försvårat, införandet av ny teknik, t.ex. självlossande båtar.

Vi anser att konkurrenssituationen i hamnarna måste bli bättre. EU har ställt sig bakom en rad förslag, som skulle kunna förbättra konkurrensen i hamnarna. Denna politik måste bli verklighet också i Sverige. En företagspolitik som gör det lättare att starta och driva företag i Sverige skulle också underlätta för sjöfarten.

13. Fritidsbåtsregister (punkt 22)

av Karin Svensson Smith (v).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att utskottets förslag under punkt 22 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som framförs i reservation 13. Därmed bifaller riksdagen motionerna

2003/04:T340 av Jan-Olof Larsson (s),

2003/04:T467 yrkande 1 av Karin Svensson Smith m.fl. (v) och

2003/04:T511 av Anders Karlsson (s).

Ställningstagande

I dag saknas ett obligatoriskt fritidsbåtsregister och en avgift för att finansiera de kostnader som fritidsbåtverksamheten orsakar. Det ökade antalet olyckor med fritidsbåtar och den ökande miljöbelastningen från dessa båtar har ökat behovet av register och en ansvarsförsäkring. I dag är det i princip den yrkesmässiga sjöfarten som står för den kostnaden. Vi anser att det inte finns någon logisk anledning till att det skall vara så. Det är som om åkerinäringen skulle betala kostnaderna för bilmotorsporten. Vi anser också att en skatt på fritidsbåtar med mycket stor sannolikhet också har den fördelen att den har en god fördelningspolitisk profil.

Ett obligatoriskt register har många fördelar både ur säkerhets-, miljö- och stöldskyddssynpunkt. Det har tidigare funnits ett allmänt register, och ett nytt obligatoriskt register kan bygga på det som i dag administreras av Stöldskyddsföreningen.

14. Delning av Luftfartsverket (punkt 26)

av Elizabeth Nyström (m), Jan-Evert Rådström (m) och Björn Hamilton (m).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att utskottets förslag under punkt 26 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som framförs i reservation 14. Därmed bifaller riksdagen motion

2003/04:T530 yrkande 22 av Elizabeth Nyström m.fl. (m)

och avslår

regeringens proposition 2002/03:1 utgiftsområde 22 punkt 17.

Ställningstagande

En uppdelning av Luftfartsverket har länge varit en nödvändighet då principiella skäl talar emot en sammanblandning av myndighetsuppgifter och affärsverksamhet eller beställare och utförare i samma organisation. Det finns också en risk att de privata aktörer som konkurrerar med Luftfartsverkets produktionsuppgift missgynnas. En naturlig del av denna uppdelning är att bolagisera och privatisera affärsverksamheten, dvs. produktionsdelen, dels eftersom det inte är statens uppgift att ägna sig åt denna typ av verksamhet, dels eftersom mycket talar för att den inte bedrivs på bästa och effektivaste sätt inom staten. Den internationella utvecklingen är att alltfler länder realiserar fördelarna med bolagiserade och privatiserade flygplatser och även en helt eller delvis privatiserad flygtrafiktjänst. Regeringens förslag innebär att Sverige återigen hamnar efter i utvecklingen. Riksdagen bör ge regeringen detta till känna.

15. Privatisering av flygplatser m.m. (punkt 27)

av Elizabeth Nyström (m), Erling Bager (fp), Jan-Evert Rådström (m),
Runar Patriksson (fp) och Björn Hamilton (m).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att utskottets förslag under punkt 27 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som framförs i reservation 15. Därmed bifaller riksdagen motionerna

2003/04:T211 av Carl-Axel Johansson (m),

2003/04:T453 yrkande 6 av Peter Danielsson m.fl. (m),

2003/04:T530 yrkande 20 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) och

2003/04:T562 yrkande 22 av Erling Bager m.fl. (fp)

samt avslår motionerna

2003/04:T310 yrkande 5 av Johan Linander och Lars-Ivar Ericson (båda c)
och

2003/04:T564 yrkande 38 av Maud Olofsson m.fl. (c).

Ställningstagande

Enligt vår uppfattning saknas det bärkraftiga skäl för att flygplatser skall vara i statlig ägo. Tvärtom kan privatägda flygplatser agera på marknadsmässiga villkor och därmed få förbättrade möjligheter att hävda sig i en allt hårdare konkurrens. För Sturups flygplats finns det dessutom särskilda skäl som talar för en privatisering eftersom det underlättat ett för regionen viktigt och transportpolitiskt motiverat samarbete mellan flygplatserna Sturup och Kastrup. Ett annat – och angeläget – skäl för privatisering av statliga flygplatser är att man härigenom skulle kunna få in kapital som kan användas för infrastrukturu-

rinvesteringar. Även en delprivatisering kan vara tänkbar, åtminstone i ett första skede. De flygplatser som i första hand bör komma i fråga är Arlanda, Landvetter och Sturup, som alla tre genom sin storlek och sina lägen har goda möjligheter till lönsamhet. Regeringen bör snarast förelägga riksdagen ett förslag med detta innehåll.

16. Privatisering av flygplatser m.m. (punkt 27)

av Sven Bergström (c).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att utskottets förslag under punkt 27 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som framförs i reservation 16. Därmed bifaller riksdagen motionerna

2003/04:T310 yrkande 5 av Johan Linander och Lars-Ivar Ericson (båda c) samt

2003/04:T564 yrkande 38 av Maud Olofsson m.fl. (c)

och avslår motionerna

2003/04:T211 av Carl-Axel Johansson (m),

2003/04:T453 yrkande 6 av Peter Danielsson m.fl. (m),

2003/04:T530 yrkande 20 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) och

2003/04:T562 yrkande 22 av Erling Bager m.fl. (fp).

Ställningstagande

Runt om i världen privatiseras eller delprivatiseras flygplatser, vilket visar på att det är en möjlig handlingsväg. Även i Sverige har privatiseringar ägt rum. Stockholm-Skavsta flygplats ägs till exempel till 90 % av brittiska TBI. I England är de sju största flygplatserna privatägda till 100 %. Ägare är British Airport PLC. Vidare kan nämnas att 49 % av Kastrup är privatägt, 30 % av Wiens flygplats är privatägd och 60 % av Düsseldorfs flygplats. I Australien är de stora flygplatserna uthyrda på 50 år till privata ägare. Detta är långt ifrån alla exempel, men de visar tydligt på den pågående trenden.

I Sverige äger staten genom Luftfartsverket 19 flygplatser samt har ägarintresse i ytterligare 2. Av dessa flygplatser är Arlanda överlägset störst vad gäller antalet passagerare, flygrörelser och godshantering. Jag anser att Arlanda, Landvetter och Sturup lämpar sig väl för en delprivatisering. Därmed kan kapital frigöras till infrastrukturprojekt runt om i landet. Samtidigt är det viktigt att betona att staten genom Luftfartsverket har ett viktigt ansvar för att hålla samman landet vad gäller möjlighet att trafikera även de flygplatser som inte genererar vinst.

Således bör enligt min mening möjligheten att släppa in privata aktörer som delägare användas, utan att för den skull sälja hela statliga flygplatser. En sådan utveckling skulle också öppna nya möjligheter, då staten många gånger inte har möjlighet att stå för de investeringar som är nödvändiga för att en

flygplats skall utvecklas på ett positivt sätt. För Sturups flygplats finns det särskilda skäl som talar för att släppa in privat kapital. Det underlättar ett för regionen viktigt och transportpolitiskt motiverat samarbete mellan flygplatserna Sturup och Kastrup. Regeringen bör snarast förelägga riksdagen ett förslag med detta innehåll.

17. Avreglering och konkurrens inom luftfarten (punkt 28)

av Elizabeth Nyström (m), Erling Bager (fp), Jan-Evert Rådström (m),
Runar Patriksson (fp) och Björn Hamilton (m).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att utskottets förslag under punkt 28 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som framförs i reservation 17. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2003/04:T530 yrkande 19 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) och 2003/04:T562 yrkande 19 av Erling Bager m.fl. (fp).

Ställningstagande

Konkurrensen inom det svenska inrikesflyget är fortfarande bristfällig på grund av en rad olika etableringshinder. Den avreglering som genomfördes i branschen år 1992 har inte gett tillräckligt resultat. Det är angeläget att åtgärder av olika slag vidtas för att konkurrensen inom flyget skall komma till stånd, inte minst genom att möjligheten för lågprisföretag att etablera sig på marknaden underlättas. Arbetet med en fortsatt liberalisering av luftfarten måste även omfatta åtgärder som syftar till en liberalisering på internationell nivå och då särskilt av den marknad som utgörs av EU och USA. Det bör ankomma på regeringen att vidta åtgärder i detta syfte.

18. Slottidssystemet (punkt 29)

av Elizabeth Nyström (m), Erling Bager (fp), Jan-Evert Rådström (m),
Runar Patriksson (fp) och Björn Hamilton (m).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att utskottets förslag under punkt 29 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som framförs i reservation 18. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2003/04:T213 av Carl-Axel Johansson (m) och 2003/04:T562 yrkande 20 av Erling Bager m.fl. (fp).

Ställningstagande

Frågan om slottidssystem måste få en snar lösning. Det är inte tillfredsställande att någon konkret åtgärd ännu inte har vidtagits trots att frågan har utretts i olika sammanhang under lång tid. Det är viktigt att Luftfartsverket som myndighet inte agerar konkurrenshämmande, t.ex. genom att ge bättre

start- och landningstider till SAS och andra flygbolag som dominerar marknaden. Nyetablerade flygbolag får svårt att erhålla attraktiva slottider. Visserligen är det möjligt i dag för flygbolagen att byta slottider med varandra, men det är inte troligt att ett flygbolag byter bort attraktiva slottider till konkurrerande eller nystartade flygbolag.

Vi anser att inriktningen i arbetet med en vidareutveckling av slottidssystemet skall vara att åstadkomma ett effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen och utveckla en väl fungerande flygtrafik, där de nyetablerade flygbolagen ges rimliga möjligheter att konkurrera med de sedan länge etablerade bolagen samtidigt som den regionala trafikförsörjningen tillgodoses i tillräcklig utsträckning. I syfte att uppnå ett effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen, en väl fungerande flygtrafik och möjligheter för mindre etablerade flygbolag att få tillgång till attraktiva slottider bör alternativ prissättning i högtrafikstid samt handel och ett eventuellt auktionsförfarande av slottider prövas. För att den regionala trafikförsörjningen skall tillgodoses i tillräcklig utsträckning måste det dock i detta system finnas möjlighet att göra undantag utifrån regionalpolitiskt motiverade överväganden. Utskottet har tidigare uttalat behov av att åtgärder vidtas av regeringen. Trots detta blir frågan olöst. Detta bör ges regeringen till känna. Därmed tillstyrks motionerna 2003/04:T213 (m) och 2003/04:T562 (fp) i de här behandlade delarna.

19. Statens ägande i SAS (punkt 30)

av Elizabeth Nyström (m), Erling Bager (fp), Johnny Gylling (kd), Jan-Evert Rådström (m), Runar Patriksson (fp), Sven Bergström (c) och Björn Hamilton (m).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att utskottets förslag under punkt 30 borde ha följande lydelse:
Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som framförs i reservation 19. Därmed bifaller riksdagen motionerna
2003/04:T560 yrkande 13 av Johnny Gylling m.fl. (kd) och
2003/04:T564 yrkande 39 av Maud Olofsson m.fl. (c).

Ställningstagande

Luftfartsmarknaden är i dag inte densamma som då SAS bildades för mer än ett halvt sekel sedan. Tillväxten inom luftfarten i kombination med avregleringen av marknaden innebär att bolaget sedan länge arbetar på en avreglerad marknad som karakteriseras av hård internationell konkurrens. Dagens situation, där allianser med andra flygbolag är ett måste för att överleva, är bara den senaste delen av utvecklingen.

Nu när marknaden för flygtrafik är avreglerad går det inte längre att motivera statens ägande i SAS av transportpolitiska skäl. SAS är ett bolag bland andra som agerar utifrån affärsmässiga överväganden. I de fall transportpoli-

tiskt motiverad flygtrafik inte kan upprätthållas på marknadsmässiga grunder får i stället upphandling, genom Rikstrafiken, äga rum.

Staten bör därför, när konjunkturen så tillåter, sälja ut sina ägarandelar i SAS. Medel från försäljningen kan användas till att amortera på statsskulden eller till angelägna investeringar i infrastrukturen. Detta bör ges regeringen till känna.

20. Flygplatsavgifter (punkt 31)

av Karin Svensson Smith (v).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att utskottets förslag under punkt 31 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som framförs i reservation 20. Därmed bifaller riksdagen motion 2003/04:T555 av Sylvia Lindgren och Anders Ygeman (båda s).

Ställningstagande

Under det gångna året har det varit en viss turbulens kring enskilda flygplatsers hantering av avgiftssystemen gentemot flygbolagen. Vissa bolag har kunnat få lägre avgifter än andra och ofta har detta skett efter det att bolaget i fråga spelat ut olika flygplatser mot varandra.

Det är inte rimligt att de olika flygbolagen inte konkurrerar på lika villkor eftersom detta strider mot den transportpolitiska principen att varje trafikslag skall bära sina egna kostnader. Dessa avgifter kan alltså inte tillåtas användas av enskilda flygplatser som ett subventionsmedel för att locka till sig flygbolag från andra flygplatser i landet.

Det måste finnas tydliga regler för vad som är tillåtet och vad som inte är tillåtet i de affärsdrivande verkens dagliga verksamhet. Riksdagen bör som sin mening ge regeringen till känna vad som anförs om att flygplatsavgifterna skall användas till att täcka flygplatsernas kostnader och att flygplatser inte får bidra till diskriminerande villkor i samband med uttag av flygplatsavgifter. Motion 2003/04:T555 (s) tillstyrks följaktligen.

21. Flygplatskapacitet i Stockholmsområdet (punkt 32)

av Elizabeth Nyström (m), Erling Bager (fp), Jan-Evert Rådström (m),
Runar Patriksson (fp) och Björn Hamilton (m).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att utskottets förslag under punkt 32 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som framförs i reservation 21. Därmed bifaller riksdagen motionerna

2003/04:T215 av Tobias Billström (m),

2003/04:T530 yrkande 21 av Elizabeth Nyström m.fl. (m),

2003/04:T531 av Anna Lilliehöök (m) och

2003/04:N341 yrkande 4 av Marietta de Pourbaix-Lundin m.fl. (m)
 samt avslår motionerna
 2003/04:T297 av Nils Oskar Nilsson (m),
 2003/04:T235 av Torsten Lindström (kd),
 2003/04:T333 av Kerstin Lundgren (c),
 2003/04:T461 yrkande 5 av Stefan Attefall m.fl. (kd),
 2003/04:T556 av Sylvia Lindgren m.fl. (s),
 2003/04:T560 yrkande 14 av Johnny Gylling m.fl. (kd) och
 2003/04:T564 yrkande 37 av Maud Olofsson m.fl. (c).

Ställningstagande

Genom avregleringen av inrikesflyget 1992 blev det möjligt även för bolag utanför SAS-sfären att starta inrikestrafik till och från Stockholm. Bromma fick därigenom en viktig funktion. Härmed gavs möjligheter för olika flygbolag att erbjuda nya produkter som inte de etablerade flygbolagen på Arlanda bjöd ut. Därmed gavs alternativ att välja mellan. Denna nya framväxande flygverksamhet på Bromma har på ett påtagligt sätt bidragit till att priserna har pressats till nytta för flygresenärer.

I framtiden kommer en tillfredsställande flygplatskapacitet att vara en förutsättning för att Stockholmsregionen skall kunna fortsätta att utvecklas. I detta sammanhang utgör Bromma flygplats på många sätt ett viktigt komplement till Arlanda. Genom att det s.k. allmänflyget lokaliseras till Bromma ges Arlanda möjlighet att maximera utnyttjandet av den tunga kommersiella luftfarten, samtidigt som affärsflyget erbjuds en citynära flygplats, vilket är av avgörande betydelse för Stockholms framtida utveckling som tillväxtregion. Vi menar därför att Bromma flygplats inte bör avvecklas. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

22. Flygplatskapacitet i Stockholmsområdet (punkt 32)

av Claes Roxbergh (mp), Karin Svensson Smith (v), Sven Bergström (c) och Mikael Johansson (mp).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att utskottets förslag under punkt 32 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som framförs i reservation 22. Därmed bifaller riksdagen motion
 2003/04:T556 av Sylvia Lindgren m.fl. (s),
 bifaller delvis motionerna
 2003/04:T333 av Kerstin Lundgren (c) och
 2003/04:T564 yrkande 37 av Maud Olofsson m.fl. (c)
 samt avslår motionerna
 2003/04:T215 av Tobias Billström (m),
 2003/04:T235 av Torsten Lindström (kd),
 2003/04:T297 av Nils Oskar Nilsson (m),

2003/04:T461 yrkande 5 av Stefan Attefall m.fl. (kd),
 2003/04:T530 yrkande 21 av Elizabeth Nyström m.fl. (m),
 2003/04:T531 av Anna Lilliehöök (m),
 2003/04:T560 yrkande 14 av Johnny Gylling m.fl. (kd) och
 2003/04:N341 yrkande 4 av Marietta de Pourbaix-Lundin m.fl. (m).

Ställningstagande

Bromma flygplats är förhållandevis liten men den orsakar betydande buller- och miljöproblem, vilka uppmärksammades redan för 60 år sedan. Ytterligare ett problem är att de undermåliga kommunikationerna till flygplatsen skapar trängsel och långa bilköer. Bromma måste därför avvecklas då det avtal Luftfartsverket och Stockholms stad har undertecknat beträffande Bromma flygplats går ut år 2011.

Den mark som frigörs vid denna avveckling kan då användas för välbehövligt bostadsbygge. Vad som ovan anförs bör ges regeringen till känna. Därmed tillstyrks motion 2003/04:T556 (s). Motionerna 2003/04:T333 (c) och 2003/04:T564 yrkande 37 (c) tillstyrks delvis.

23. Flygplatskapacitet i Stockholmsområdet (punkt 32)

av Johnny Gylling (kd).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att utskottets förslag under punkt 32 borde ha följande lydelse:
 Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som framförs i reservation 23. Därmed bifaller riksdagen motion 2003/04:T560 yrkande 14 av Johnny Gylling m.fl. (kd) och avslår motionerna
 2003/04:T215 av Tobias Billström (m),
 2003/04:T235 av Torsten Lindström (kd),
 2003/04:T297 av Nils Oskar Nilsson (m),
 2003/04:T333 av Kerstin Lundgren (c),
 2003/04:T461 yrkande 5 av Stefan Attefall m.fl. (kd),
 2003/04:T530 yrkande 21 av Elizabeth Nyström m.fl. (m),
 2003/04:T531 av Anna Lilliehöök (m),
 2003/04:T556 av Sylvia Lindgren m.fl. (s),
 2003/04:T564 yrkande 37 av Maud Olofsson m.fl. (c) och
 2003/04:N341 yrkande 4 av Marietta de Pourbaix-Lundin m.fl. (m).

Ställningstagande

En väl fungerande luftfart är en förutsättning för Sveriges ekonomiska och sociala utveckling. Även om flygtrafiken sedan terrorattackerna den 11 september 2001 minskat finns det en samstämmighet om att flygets utveckling åter kommer att ta fart, att detta kommer att ställa högre krav på infrastrukt-

turen samt att det för Sveriges del först och främst handlar om en framtida brist på flygplatskapaciteten i Stockholm.

Det är därför viktigt att Luftfartsverket ges goda möjligheter att ta fram planeringsunderlag för ytterligare kapacitet på Arlanda.

Det är också angeläget att ett alternativ finns till Arlanda i framtiden. Inriktningen måste vara att Bromma avvecklas eftersom närheten till Stockholm innebär problem med buller, utsläpp och en ökad olycksrisk. Avvecklandet av Bromma kräver dock en ny flygplats. Riksdagen bör ge regeringen till känna att regeringen snarast måste vidta åtgärder för att långsiktigt trygga flygplatskapacitet i Stockholmsregionen.

24. Regionala flygplatser (punkt 33)

av Erling Bager (fp), Runar Patriksson (fp) och Sven Bergström (c).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att utskottets förslag under punkt 33 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som framförs i reservation 24. Därmed bifaller riksdagen motionerna

2003/04:T562 yrkande 21 av Erling Bager m.fl. (fp) och

2003/04:T564 yrkande 36 av Maud Olofsson m.fl. (c)

och avslår motionerna

2003/04:T253 av Tobias Krantz (fp),

2003/04:T455 av Maria Öberg m.fl. (s) och

2003/04:Ub397 yrkande 6 av Hans Backman m.fl. (fp).

Ställningstagande

Möjligheten att med flyg ta sig mellan olika delar av landet är oerhört viktig för såväl näringsliv, den offentliga sektorn som privatpersoner. Detta gäller inte minst i glesbygdsområden. På många håll har de regionala flygplatserna spelat en stor roll för kontakten med övriga Sverige. Vi anser att dessa flygplatser även framöver kommer att vara av stor betydelse. Staten måste därför ta ansvar för ett nätverk av flygplatser, framför allt i de regioner som har litet befolkningsunderlag. Vad som ovan anförts bör ges regeringen tillkänna.

25. Övergripande frågor och riktlinjer om kollektivtrafik (punkt 35)

av Elizabeth Nyström (m), Jan-Evert Rådström (m) och Björn Hamilton (m).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att utskottets förslag under punkt 35 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som framförs i reservation 25. Därmed bifaller riksdagen motion

2003/04:T391 av Anne Marie Brodén (m)

och avslår motionerna
 2002/03:N347 yrkande 4 av Sven Gunnar Persson (kd).
 2003/04:T425 av Barbro Feltzing (mp),
 2003/04:T438 av Gunilla Wahlén m.fl. (v),
 2003/04:T483 av Maria Larsson (kd),
 2003/04:T499 av Kerstin Engle (s),
 2003/04:T543 yrkande 1 av Reynoldh Furustrand m.fl. (s) och
 2003/04:T564 yrkandena 32–34 av Maud Olofsson m.fl. (c).

Ställningstagande

I flera län har man valt att utnyttja den möjlighet som riksdagen givit att flytta över ansvaret för den regionala utvecklingen till s.k. samverkansorgan genom att låta dessa ta över uppgifter som tidigare låg på länsstyrelsen eller i vissa fall landstinget och de länsvisa kommunförbunden. Vi anser att det skall vara möjligt att låta samverkansorganen ta över även ägandet av trafikhuvudmannen, allt för att dessa skall kunna ta det helhetsgrepp över den regionala utvecklingen som såväl staten som kommuner och landsting avsåg när möjligheten skapades. Enligt vår mening bör vidare även en primärkommun, i de fall den önskar, kunna vara trafikhuvudman för hela eller delar av sin lokala kollektivtrafik.

Riksdagen bör därför genom ett tillkännagivande begära att regeringen snarast skall återkomma till riksdagen med förslag i enlighet med vad som ovan anförts.

26. Övergripande frågor och riktlinjer om kollektivtrafik (punkt 35)

av Sven Bergström (c).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att utskottets förslag under punkt 35 borde ha följande lydelse:
 Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som framförs i reservation 26. Därmed bifaller riksdagen motion
 2003/04:T564 yrkandena 32–34 av Maud Olofsson m.fl. (c)
 och avslår motionerna
 2002/03:N347 yrkande 4 av Sven Gunnar Persson (kd).
 2003/04:T391 av Anne Marie Brodén (m)
 2003/04:T425 av Barbro Feltzing (mp),
 2003/04:T438 av Gunilla Wahlén m.fl. (v),
 2003/04:T483 av Maria Larsson (kd),
 2003/04:T499 av Kerstin Engle (s) och
 2003/04:T543 yrkande 1 av Reynoldh Furustrand m.fl. (s).

Ställningstagande

En hög andel kollektivt resande förbättrar förutsättningarna att nå de transportpolitiska målen eftersom kollektivtrafiken är miljövänlig, trafiksäker och kan minska trängseln på vägnätet. Kollektivtrafiken bidrar även till ökad välfärd, regional utveckling och jämlikhet genom att göra samhället tillgängligt så att människor kan nå arbetsplatser, skolor och service. Vi anser att det är av stor betydelse att kollektivtrafiken, även om beläggningen är låg, kan anpassas så att människor kan utnyttja den till både skol- och arbetsresor samt ta del av nöjen och aktiviteter under kvällar och helger. God tillgänglighet är viktig för att främja ökat resande med kollektivtrafiken.

Det är även nödvändigt med en bättre helhetssyn på kollektivtrafiken samt att statsmakterna har en positiv syn på kollektivt resande inte bara med tåg, utan även med buss som står för den största delen av det kollektiva resandet. Den lokala kollektivtrafiken är lika viktig som den regionala kollektivtrafiken för att den negativa resandeutvecklingen skall kunna vändas och de transportpolitiska målen skall kunna förverkligas. Vi föreslår därför att länen/regionerna skall ha ett större inflytande över hur medlen i länsplanerna används och att åtgärder i den lokala kollektivtrafiken bör kunna bli berättigade till statsbidrag ur den statliga planeringsram som avsätts för åtgärder i det regionala transportsystemet.

En angelägen åtgärd är att låta det investeringsstöd, som i dag endast omfattar spårburen trafik, även gälla för bussar som drivs med alternativa drivmedel. De uppnådda vinsterna med detta skulle vara såväl bättre förutsättningar för kollektivtrafiken som en större marknad för alternativa bränslen och motorer.

27. Kollektivtrafik i glesbygd (punkt 36)

av Sven Bergström (c).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att utskottets förslag under punkt 36 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som framförs i reservation 27. Därmed bifaller riksdagen motionerna

2003/04:T407 av Håkan Larsson och Viviann Gerdin (båda c),

2003/04:T482 yrkande 1 av Agne Hansson (c), och

2003/04:T564 yrkande 35 av Maud Olofsson m.fl. (c)

och avslår motion

2003/04:T549 yrkandena 13 och 14 av Agneta Lundberg m.fl. (s).

Ställningstagande

Kollektivtrafiken har stor betydelse i glesbebyggda delar av landet. En nedrustning av kollektivtrafiken riskerar att påskynda befolkningskoncentrationen inom regionerna i ett läge när det annars finns förutsättningar för att vända flyttströmmarna.

I dag tvingas länstrafiken i många län, på grund av regeringens tidigare beslut, dra ned på sin verksamhet, minska turtätheten och lägga ner linjer.

Statens måste därför, genom att göra det ekonomiskt möjligt för länstrafikbolagen att utveckla och inte avveckla sin verksamhet, ta ansvar för att en rimlig kollektivtrafik skall kunna upprätthållas i glesbygder, såväl vad gäller den interregionala trafiken som vad gäller trafik inom länen.

Vad som ovan anförs om statens ansvar för en fungerande kollektivtrafik i glesbygd bör ges regeringen till känna.

28. Investeringsplan för gemensamt radiokommunikationssystem (punkt 45)

av Elizabeth Nyström (m), Erling Bager (fp), Johnny Gylling (kd), Jan-Evert Rådström (m), Runar Patriksson (fp) och Björn Hamilton (m).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att utskottets förslag under punkt 45 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som framförs i reservation 28. Därmed bifaller riksdagen motion 2003/04:Fö268 yrkandena 6 och 7 av Else-Marie Lindgren m.fl. (kd).

Ställningstagande

Vi anser det finns skäl att uppmärksamma såväl den utdragna upphandlingen som vikten av modernitet i det tilltänkta systemet för gemensam radiokommunikation.

Ledningsförmågan i det nya krisberedskapssystemets alla olika verksamheter, myndigheter och aktörer är av avgörande betydelse för att säkerställa kapaciteten att hantera svåra påfrestningar på samhället. Många aktörer har ansvar för vår säkerhet såsom Försvarsmakten, polis, räddningstjänst tullverk, hälso- och sjukvård, kommuner och el- och vattendistributörer. För att de samlade insatserna skall bli effektiva och för att vårt moderna men sårbara samhälle skall ha en god beredskap krävs det en god och snabb kommunikation såväl inom en organisation som mellan de samverkande organisationerna. Vi kristdemokrater och moderater menar att det ytterst handlar om människors säkerhet och att ett enhetligt nationellt och modernt kommunikationssystem kan rädda liv. Det nya kommunikationssystemet bör också ta sikte på att kunna utnyttjas internationellt inte minst inom gränsområden. Genom samordning mellan länder kan såväl ekonomiska som funktionella fördelar vinnas.

Efter många års försening för att få till stånd ett gemensamt radiokommunikationssystem för skydd och säkerhet har regeringen nu presenterat ett förslag. Desvärre innebär förseningen att systemet inte kommer att kunna vara i full drift förrän 2009. Förseningen är anmärkningsvärd men än värre är den bristande redovisningen av systemets funktionalitet och modernitet. Det är viktigt att säkerställa att systemet är modernt och kan leva upp till de krav som kommer att ställas när det tas i drift. Vidare är oklarheten fortfarande stor

kring de slutliga kostnaderna och risken finns att de kommunala åtaganden som kommer att krävas blir stora. Övervältringen av kostnader från stat till lokala aktörer kan komma att riskera nyttan av systemet. Att ett framtida modernt system för samhällets skydd och säkerhet kommer att kunna hantera både tal, text och bild i digital form i hela landet anser vi vara en självklarhet.

29. Uppdelning och försäljning av Posten AB (punkt 50)

av Elizabeth Nyström (m), Jan-Evert Rådström (m) och Björn Hamilton (m).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att utskottets förslag under punkt 50 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som framförs i reservation 29. Därmed bifaller riksdagen motion 2003/04:T288 yrkande 1 av Per Bill och Gunnar Axén (båda m).

Ställningstagande

Vi anser att Posten AB bör delas upp och privatiseras. Posten är ett monopol-företag som enligt vår mening försöker strypa all form av konkurrens. Omorganisationen av Posten har dessutom medfört att Posten inte klarar av att leverera den service som krävs enligt postlagen, såsom att dela ut brev fem dagar i veckan. Enligt vår mening bör motion 2003/04:T288 av Per Bill och Gunnar Axén (båda m) i denna del bifallas av riksdagen.

30. Postservice och grundläggande kassaservice (punkt 51)

av Erling Bager (fp) och Runar Patriksson (fp).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att utskottets förslag under punkt 51 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som framförs i reservation 30. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2003/04:T271 av Helena Bargholtz (fp) samt 2003/04:T562 yrkande 23 av Erling Bager m.fl. (fp), och avslår motionerna 2003/04:T251 av Tobias Krantz och Gunnar Nordmark (fp), 2003/04:T288 yrkande 2 av Per Bill och Gunnar Axén (båda m) 2003/04:T372 av Ingegerd Saarinen m.fl. (mp), 2003/04:T497 av Ulla Hoffmann m.fl. (v), 2003/04:T549 yrkande 12 av Agneta Lundberg m.fl. (s), 2003/04:T558 av Marie Nordén m.fl. (s) och 2003/04:N289 yrkande 3 av Margareta Andersson och Birgitta Carlsson (båda c).

Ställningstagande

Såsom sägs i motion 2003/04:T271 av Helena Bargholtz (fp) bör den tidigare modellen för ett enhetligt porto i Norden återinföras. Den 1 januari 2002 höjde Posten AB portot för ett helt vanligt brev till våra grannländer i Norden och Baltikum från 6 till 8 kronor. Portot för att sända ett brev över Öresund blev högre än motsvarande försändelse till Kiruna. Portot i Finland till Sverige är billigare än tvärtom. Detta är tvärt emot all strävan till ökad integrering mellan regionerna. Frågan om gemensamt nordiskt porto bör särskilt uppmärksammas i den pågående utredningen om postservice m.m. Motionsförslaget tillstyrks alltså.

31. Postservice och grundläggande kassaservice (punkt 51)

av Karin Svensson Smith (v).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att utskottets förslag under punkt 51 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som framförs i reservation 31. Därmed bifaller riksdagen motion 2003/04:T497 av Ulla Hoffmann m.fl. (v) och avslår motionerna 2003/04:T271 av Helena Bargholtz (fp), 2003/04:T251 av Tobias Krantz och Gunnar Nordmark (fp), 2003/04:T288 yrkande 2 av Per Bill och Gunnar Axén (båda m), 2003/04:T372 av Ingegerd Saarinen m.fl. (mp), 2003/04:T549 yrkande 12 av Agneta Lundberg m.fl. (s), 2003/04:T558 av Marie Nordén m.fl. (s), 2003/04:T562 yrkande 23 av Erling Bager m.fl. (fp) och 2003/04:N289 yrkande 3 av Margareta Andersson och Birgitta Carlsson (båda c).

Ställningstagande

Jag anser att staten som ägare måste ta ett större ansvar för Posten och Svensk kassaservice. För att komma till rätta med de ekonomiska problemen och allmänhetens förtroende krävs grundläggande förändringar. Jag ställer mig positiv till den pågående utredningen av Posten. Dock anser jag att den inte har fått i uppdrag att ta upp alla de frågor som jag vill ha belysta. Dessa frågor framkommer av Vänsterpartiets motion. En fråga som jag särskilt vill peka på är icke önskade miljökonsekvenser som är en följd av Postens uppstyckning. Fler serviceställen och kassaservice samt postcenter som ligger utspridda leder till ökade transporter. Att t.ex. hämta och leverera paket till ett större antal serviceställen resulterar i ett större transportarbete och därmed större miljöpåverkan. På samma sätt har transportarbetet ökat när konkurrerande operatörer i storstäderna delar ut post åt samma kunder. För att nå det klimatmål som riksdagen satt upp måste transportvolymerna minska drastiskt –

inte öka. Därför reserverar jag mig på denna punkt till förmån för Vänsterpartiets motion 2003/04:T497.

Särskilda yttranden

Utskottets beredning av ärendet har föranlett följande särskilda yttranden. I rubriken anges inom parentes vilken punkt i utskottets förslag till riksdagsbeslut som behandlas i avsnittet.

1. Öresundsförbindelsen (punkt 11)

av Elizabeth Nyström (m), Jan-Evert Rådström (m) och Björn Hamilton (m).

Vi anser – i likhet med de moderata motionärerna – att de höga priserna för biltrafiken innebär att integrationen i Öresundsregionen inte kan utvecklas på ett tillväxtfrämjande sätt. Genom att föra ned ansvaret för finansieringen av bron till Öresundsbrokonsortiet skulle förutsättningarna öka för att den prisnivå som är lämplig för optimala intäkter skall nås.

2. Vänersjöfart samt övrig insjö- och kustsjöfart (punkt 20)

av Elizabeth Nyström (m), Jan-Evert Rådström (m) och Björn Hamilton (m).

Den 30 september 2002 presenterades en överenskommelse om Vänersjöfarten. En rad konkreta åtgärder presenterades i syfte att sänka Vänersjöfartens kostnader och öka dess effektivitet. Tyvärr har inte alla delar i överenskommelsen uppfyllts. Särskilt olyckligt är det att frågan om Göteborgs hamns passageavgifter inte enligt vår mening hanterats i enlighet med överenskommelsen. Göteborgs hamn skall enligt överenskommelsen verka för att passageavgifterna avskaffas. Det är enligt vår mening angeläget att infriandet av överenskommelsens samtliga delar påskyndas.

3. Färjetrafik till Gotland (punkt 38)

av Elizabeth Nyström (m), Erling Bager (fp), Johnny Gylling (kd), Jan-Evert Rådström (m), Runar Patriksson (fp), Sven Bergström (c) och Björn Hamilton (m).

Det är angeläget att en långsiktig och tillfredsställande lösning för Gotlands- trafikerna nu kommer till stånd. Frågan har utretts gång på gång utan att regeringen har presenterat något förslag för riksdagen. Den senaste utredningen – med ett förslag om en garanterad transportstandard för Gotland – innehåller många intressanta förslag, särskilt det som gäller det tidigare riksdagsbeslutet om ett avskaffande av Gotlandstillägget samt en sänkning av längdmeter- taxan. Ett par av förslagen har visserligen genomförts, men detta har samtidigt bidragit till att frågan förhalas ytterligare i Regeringskansliet. Regeringen anger i budgetpropositionen för 2004 att den i allt väsentligt stöder de förslag som redovisas i betänkandet Garanterad transportstandard för Gotland men att

det under den kommande femårsperioden inte kommer att finnas utrymme att genomföra de förslag vad gäller sänkning av längdmetertaxan och avveckling av Gotlandstillägget som redovisas i betänkandet. Regeringen föreslår därför att dessa åtgärder skjuts på framtiden och att Gotlandstillägget behålls tills vidare. Detta innebär att företagandet på Gotland blir lidande, eftersom fasta spelregler är en oundgänglig förutsättning för att näringslivet skall kunna verka och utvecklas.

4. Färjetrafik till Gotland (punkt 38)

av Karin Svensson Smith (v).

Gotland har, precis som resten av landet, rätt till en långsiktigt hållbar transportförsörjning i enlighet med de av riksdagen beslutade transportpolitiska målen. Staten har här, liksom i resten av landet, det övergripande ansvaret. Frågan om hur detta skall åstadkommas har nu varit föremål för diskussioner och överväganden såväl i regeringen som i riksdagen, utan att en lösning kommit till stånd.

Då inriktningen måste vara att transporter till och från Gotland skall likställas med motsvarande transporter på land, både i kvalitets- och kostnads-termer, är det enda rimliga att Vägverket, som har sektorsansvaret för vägarna på fastlandet, även övertar ansvaret för transporterna till och från Gotland. Konsekvensenligt bör kostnaderna för transporterna till och från Gotland finansieras inom den ram som Vägverket har för att vidmakthålla vägnätet.

5. Färdtjänst (punkt 39)

av Erling Bager (fp) och Runar Patriksson (fp).

Från Folkpartiet liberalernas sida har vi haft allvarliga invändningar mot regeringens direktiv till den utredning om färdtjänstfrågor som helt nyligen lämnat sitt betänkande. Direktivens inriktning skilde sig i hög grad från vad trafikutskottet anförde vid behandlingen av färdtjänstmotioner vid riksmötet 2000/01. Liberala och andra motioner hade då lagt tonvikten vid de problem som drabbar enskilda människor som till följd av hög ålder, svår sjukdom eller funktionshinder är beroende av färdtjänst. Detsamma gällde utskotts- betänkandet i den del som gällde färdtjänst. I regeringens direktiv lades däremot tonvikten på kommunernas och trafikhuvudmännens fordringar angående behandlingen av personuppgifter och på möjligheten att utan upphandling samordna beställningar och färdtjänst.

Det kan nu konstateras att betänkandet, som inte förelåg vid riksdagens allmänna motionstid, innehåller ett beslutsunderlag i ett antal av de frågor som utskottet tidigare uppmärksammat med anledning av motioner från ledamöter i flera partier. I betänkandet finns avsevärt mer av sådana förslag än vad direktiven förutsatte. Detta är värdefullt.

Det som i motioner framförts om bl.a. möjligheter att ta med ledsagare och barn vid färdtjänstresor synes i väsentliga delar vara tillgodosett i utredarens

förslag. En del frågor om färdtjänst måste därmed kunna bli föremål för riksdagsbeslut i vår eller allra senast vid nästa riksmöte.

Man måste nu kunna utgå från att regeringen skyndsamt till riksdagen lägger fram de förslag som är föranledda av utredningsarbetet – och av motsvarande delar i de i detta betänkande behandlade motionerna.

Med hänsyn till att det nämnda betänkandet lagts fram så nyligen som den 30 oktober, och att inga remissvar nu föreligger, är det mest lämpligt att behovet av en parlamentarisk utredning, som tas upp i motionen 2003/04:T559, närmare bedöms då utfallet av remissförfarandet kan överblickas. Det kan då också närmare bedömas vilka delar av de här behandlade motionerna (s, m, fp, kd, c och mp) som kan bli tillgodosedda med ett riksdagsbeslut enligt utredarens förslag och vad som kan motivera ett fördjupat utredningsarbete. Med hänvisning till detta har vi inte motsatt oss att de nu aktuella motionsförslagen avstyrks av utskottet. Men vi understryker vikten av att framlagda utredningsförslag snabbt leder till proposition. Vi kommer självfallet också att noga granska i vad mån den proposition, som vi förutsätter kommer, verkligen innehåller förslag på alla de punkter där brister i färdtjänsten behöver avhjälpas med lagändringar eller andra statliga beslut.

6. Omdisponering av medel inom IT-infrastruktursatsningen (punkt 43)

av Johnny Gylling (kd).

Kristdemokraterna har tidigare kritiserat regeringens insatser för utbyggnad av bredband i landet. Vi menar att utbyggnaden försenades därför att regeringen utredde ett komplicerat bidragssystem under en längre tid då marknaden hade behövt klara spelregler i stället. Därför har vi avvisat bidragen till kommunerna på detta område. Vi står visserligen fast vid denna uppfattning, men anser inte att vi nu kan behandla och yrka avslag på regeringens förslag, eftersom frågan redan har avgjorts genom förhandlingar med kommunerna.

7. Omdisponering av medel inom IT-infrastruktursatsningen (punkt 43)

av Sven Bergström (c).

Centerpartiet har i flera olika sammanhang betonat att utbyggnaden av riks- och kommuntäckande bredbandsnät är av avgörande betydelse för Sverige som industri-, tjänste- och utbildningsnation men också för den enskilda människans utveckling och möjligheter. Regeringens avsaknad av en medveten och långsiktig IT-politik har lett till att en samlad och optimerad satsning för att på ett effektivt sätt täcka hela landet uteblivit. I stället har en rad olika aktörer agerat på egen hand med påföljd att IT-infrastrukturen i dag bär tydliga drag av suboptimering. Statens otillräckliga satsning på bredbandsutbyggnad och ovilja att lägga fast en otvetydig definition på bredband gör att Sverige riskerar att förlora sin ledande roll i det globala IT-samhället. Därför bör en nationell standard med hög överföringskapacitet utarbetas.

8. Anslag m.m. inom utgiftsområde 22 (punkt 52)

av Elizabeth Nyström (m), Jan-Evert Rådström (m) och Björn Hamilton (m).

Bakgrund

Moderata samlingspartiet har i parti- och kommittémotioner förordat en annan inriktning av den ekonomiska politiken och budgetpolitiken. Ett övergripande mål för den ekonomiska politiken skall vara att möjliggöra ökad tillväxt, att kunna leva på sin lön och stärkt trygghet. Antalet sjukskrivna och förtidspensionerade måste minskas genom att sjukvård och rehabilitering förbättras. Detta kräver bl.a. en målmedveten politik för ett ökat arbetsutbud, rejäla satsningar på kunskap och forskning samt påtagliga förbättringar av klimatet för företagande. För att möjliggöra allt detta krävs en politik som innehåller lägre skatter för både löntagare och företagare, en skärpning av bidragssystemen, avregleringar och ökad konkurrens, en ökad trygghet för och stärkt självkänsla hos medborgarna.

Våra förslag skall vara trygga, väl sammanhållna och syfta till att skapa de bästa förutsättningarna för ett ekonomiskt, kulturellt och socialt växande Sverige. Vi vill satsa på en utbildning som ger alla större möjligheter till ett rikare liv. Genom en större enskild sektor och ett starkare civilt samhälle kan både företag och människor växa. Vi vill att fler, inte färre, kan komma in på den ordinarie arbetsmarknaden. Den sociala tryggheten och självkänslan ökar också genom att hushållen får en större ekonomisk självständighet. Friheten och rättigheten att välja bidrar både till mångfald, en bättre kvalitet och en större trygghet. De enskilda människorna får ett större inflytande över sina liv.

Vi har föreslagit en växling från subventioner och bidrag till omfattande skattesänkningar för alla, främst låg- och medelinkomsttagare. Samtidigt värnar vi de människor som är i störst behov av gemensamma insatser och som har små eller inga möjligheter att påverka sin egen situation. Vi slår också fast att det allmänna skall tillföras resurser för att på ett tryggt sätt kunna genomföra de uppgifter som skall vara gemensamma. Exempelvis tillförs betydande resurser för att bryta den ökade sjukfrånvaron och de ökande förtidspensioneringarna.

Vårt budgetalternativ – med våra förslag till utgiftstak, anslagsfördelning, skatteförändringar samt finanspolitiska ramverk – präglas av ordning och reda och skall ses som en helhet där inte någon eller några delar kan brytas ut och behandlas isolerat från de andra. Eftersom riksdagens majoritet den 19 november 2003 har beslutat om ramar för de olika utgiftsområdena i enlighet med finansutskottets förslag och därmed valt en annan inriktning av politiken, deltar vi inte i det nu aktuella beslutet om anslagsfördelning inom utgiftsområde 22.

I det följande redovisar vi i korthet det moderata alternativet till politik inom utgiftsområde 22. Vår politik finns närmare utvecklad i partimotion 2003/04:Fi239 och i kommittémotionerna 2003/04:T530 och 2003/04:T532.

Utgångspunkter

Vi vill att Sverige skall vara ett bra land att leva i, inte bara i dag, utan också i morgon. Vi vill att infrastrukturen skall stödja, inte motverka, utvecklingen mot ett land som tar till vara alla sina invånares företagsamhet och utvecklingspotential. Vi vill att grunden för infrastrukturpolitiken skall vara utvecklingsoptimism och framåtsträvande, inte tillväxtfientlighet och bakåtsträvande.

Den infrastruktur som i dag finns måste underhållas och utvecklas. Vägnätets förfall måste få ett slut. Investeringar i infrastrukturen skall göras med utgångspunkt i de krav som verkligheten ställer, inte i partipolitiska taktiska överväganden. Varje trafikslag har sina fördelar, och för att de skall kunna utvecklas på bästa möjliga sätt bör de ges rimliga konkurrensvillkor. Bristen på fungerande infrastruktur lägger hinder i vägen för utvecklingen. I storstadsområdena leder det till att tillväxten hämmas. I glesbygden är en otillförlitlig infrastruktur ett skäl till att människor och företag tvingas flytta.

Infrastrukturen påverkar alla människor i såväl arbetsliv som privatliv. De infrastruktursatsningar som inte görs påverkar människor i allra högsta grad. Det krävs handlingskraft och beslutsamhet för att komma till rätta med infrastrukturens brister. Regeringen verkar sakna såväl handlingskraft som idéer om hur problemen skall attackeras.

Väginfrastruktur

För nästa budgetår föreslår vi en höjning av anslaget med 2 miljarder kronor jämfört med regeringens förslag. Med denna anslagsnivå skapas ökade resurser till vägutbyggnad och möjliggörs åtgärder i syfte att minska antalet dödade i trafiken. Dessutom kan statsbidraget till enskilda vägar ökas, vilket ger landsbygdsboende förbättrade kommunikationer och ökad vardagstrygghet.

Vad gäller det statliga vägnätet ser vi en fortsatt utbyggnad av landets motorvägsnät, med inriktning på en komplett motorvägsförbindelse mellan de tre största städerna, samt den nordiska triangeln som särskilt angelägen. Inom storstadsregionerna finns många viktiga projekt som snarast måste komma till utförande. För vissa av dessa bör en alternativ finansieringslösning i form av t.ex. PPP väljas.

De enskilda vägar som är öppna för allmänhet och näringsliv är en mycket viktig del av vår gemensamma infrastruktur. När det offentligas ansvar för infrastrukturen brister blir följderna allvarliga, inte minst när det innebär att kostnaderna för gemensam infrastruktur vältras över på ett fåtal enskilda personer. För att förhindra ytterligare försämringar av de enskilda vägarna vill vi att anslagsposten höjs med ca 180 miljoner kronor per år. Höjningen av medelsramen skall användas för satsningar på höjd bärighet och en höjning av de generella bidragen till de enskilda vägarna. Ansvaret för broar – vilka ofta är kostnadskrävande – på enskilda vägar bör överföras till staten.

Vägverkets administrationsanslag kan enligt vår mening minskas med 60 miljoner kronor för nästa budgetår. Förslaget innebär en markering av att arbetet med administrativa rationaliseringar inom myndigheten bör fullföljas med kraft.

Järnvägsinfrastruktur

Behovet av investeringar på det svenska järnvägsnätet är stort. I konkurrensen om investeringsmedel är det dock viktigt att utvärdera vilka projekt som kommer att vara ekonomiskt lönsamma. Investeringsbesluten måste baseras på gedigna såväl tekniska som miljömässiga och samhällsekonomiska analyser. Underhållet av spåranläggningarna är eftersatt, och tendensen är att det avhjälpande underhållet ökar på bekostnad av det förebyggande.

För närvarande täcker staten en stor del av underhållskostnaderna med budgetmedel. Trafikslagets kostnader skall så långt det är möjligt bäras av den egna verksamheten. Därför bör enligt vår uppfattning drift- och underhållskostnaderna på järnvägsområdet huvudsakligen täckas av trafikavgifter. Regeringen bör därför återkomma med förslag om höjda banavgifter.

På samma sätt som genomförs inom Vägverket bör även Banverket effektivisera sin administration. Motsvarande anslag bör räknas ned med 40 miljoner kronor jämfört med regeringens förslag. En effektivisering och besparing bör ske genom att hela Banverkets produktion upphandlas.

Övriga områden

Anslaget för ersättning för fritidsbåtsändamål är, menar vi, egentligen en restpost i Sjöfartsverkets verksamhet med en endast begränsad koppling till fritidsbåtar. Det bör därför för nästa budgetår minskas med 30 miljoner kronor jämfört med regeringens förslag. Sjöfartsverkets kostnader bör generellt kunna minskas genom fortsatt rationalisering och en förändrad organisation, inte minst inom sjöräddningsverksamheten.

Regeringen föreslår att 793 miljoner kronor anvisas till trafikupphandling. Vårt budgetalternativ innebär en besparing om 100 miljoner kronor jämfört med regeringens förslag. Genom en effektiviserad upphandlingsorganisation och ett ökat samarbete med trafikhuvudmännen bör en rimlig trafikstandard kunna upprätthållas även med den lägre anslagsnivå som vi förordar.

Staten har under många år lämnat ersättning till Posten för upprätthållande av grundläggande kassaservice i hela landet. För nästa år föreslår regeringen 400 miljoner kronor. Vi motsätter oss inte att staten bidrar till kassaservice i de fall förutsättningar för kommersiell verksamhet saknas, men då skall verksamheten handlas upp. Kraven på service bör definieras till omfång och innehåll, korrekta anbudshandlingar bör upprättas och upphandlingen bör även i övrigt genomföras med iakttagande av de regler som gäller för offentlig upphandling enligt svensk lag och gemenskapsrätten. Med hänvisning härtill avstyrker vi regeringens förslag till ersättning till Posten AB.

Enligt vår uppfattning bör statligt företagsstöd inte lämnas till svenska rederier. Rederinämnden blir därigenom överflödigt. Vi föreslår därför en minskning av anslaget i förhållande till regeringens budgetproposition med 2,6 miljoner kronor.

9. Anslag m.m. inom utgiftsområde 22 (punkt 52)

av Erling Bager (fp) och Runar Patriksson (fp).

Bakgrund

Folkpartiet liberalernas budgetförslag för år 2004 syftar till att förändra de ekonomiska förutsättningarna så att en högre tillväxt uppnås. Det är nödvändigt att fler arbetar och att statsskulden minskar. Ett viktigt verktyg för att uppnå detta är sänkta skatter på arbete och företagande. Våra utgiftsökningar avser främst bistånd, rättssäkerhet, utbildning, vård och omsorg samt förbättringar för handikappade. Vi uppnår utrymme för detta bl.a. genom åtgärder mot ohälsan och en reformerad arbetsmarknadspolitik.

Vårt förslag till utgiftsram för utgiftsområde 22 har emellertid avstyrkts av finansutskottet i budgetprocessens första steg. Då Folkpartiets budgetförslag är en helhet är det inte meningsfullt att delta i fördelningen på anslag inom utgiftsområdet. I det följande redovisas i sammanfattning innehållet i vårt budgetförslag för utgiftsområde 22.

Utgångspunkter

Fungerande kommunikationer är en förutsättning för att tillväxt skall kunna skapas. För enskilda människors välfärd är goda kommunikationer avgörande. Bra kommunikationer underlättar arbetspendling och därmed möjligheterna att bo och arbeta på olika platser. En väl utformad trafikpolitik är av allra största betydelse även sett ur ett företags- eller regionalpolitiskt perspektiv. Tyvärr finns det dock stora brister i dagens infrastruktur, inte minst i form av undermåliga vägar som effektivt hindrar t.ex. råvarutransporter till industrin. Folkpartiet anser att det främst måste satsas på vägarna den närmaste tiden, och vi har därför för detta ändamål avsatt mer medel än regeringen. Det är vidare enligt vår mening viktigt med alternativa finansieringsformer inom infrastrukturuområdet. Vi är därför beredda att positivt pröva s.k. PPP-finansiering av vägar och järnvägar.

Sverige behöver tillväxt – för arbete och för välfärd. Sverige har inte för mycket tillväxt utan för lite tillväxt. Goda transportmöjligheter för råvaror till industrin och för industrins produkter till export eller till kunderna är en förutsättning för ökad tillväxt. Goda transportmöjligheter för människor att kunna ta sig till och från sin arbetsplats är likaså en förutsättning för ökad tillväxt.

Den traditionella infrastrukturen i vårt land – vägar och järnvägar – har under flera decennier eftersatts vad avser såväl underhåll av befintlig infrastruktur som utbyggnad av ny infrastruktur. Vägar och järnvägar utsätts för daglig förslitning som måste underhållas för att standarden skall kunna upprätthållas. Så har under lång tid skett i alldeles för liten utsträckning, varför underhållsbehoven är mycket, mycket stora. Sveriges växande befolkning och den ständigt ökande person- och godstrafiken – inte minst i tillväxtregionerna – liksom nya trafik- och transportmönster skapar behov av både nya och utbyggda väg- och järnvägssträckningar.

Väg och järnväg

Behoven av underhåll och investeringar är stora i hela Sverige. Vägnätet i glesare befolkade delar av landet – inte minst i skogslänen – har i dag en standard, som särskilt vintertid skapar mycket stora problem såväl för de boende som för godstransporter, och då alldeles särskilt för virkestransporterna till skogsindustrin. Den traditionella basindustrin med skogen och järnet som grund kommer även framöver att ge ett anseeligt bidrag till både tillväxt och exportintäkter av stor betydelse för landets välfärdsutveckling. Underhåll, tjälsäkring och bärighetsförstärkning är därför av största vikt. Trafiksäkerhetsskäl ställer fortsatta krav på att separera trafiken på våra större vägar med mötande trafik.

Folkpartiet liberalerna anser att de nya investeringar i vägar som måste göras främst är av två slag. För det första gäller det att flaskhalsar på vägnätet byggs bort. Detta gäller framför allt i våra storstäder, men det finns flaskhalsar även på andra håll. För det andra gäller det att den s.k. Skandinaviska motorvägstriangeln mellan Köpenhamn, Oslo och Stockholm med fortsättning till Helsingfors och Sankt Petersburg – E 6, E 18 och E 4 – måste färdigställas. Det innebär att motorväg måste byggas på de sträckor där detta inte finns i dag.

De enskilda vägarnas ställning är hotad. Vägverket föreslog för ett år sedan att procentnivån gällande anslag till enskilda vägar skulle sänkas. Folkpartiet är bestämt avvisande till sådana förslag. Gång på gång har den socialdemokratiska regeringen försökt försämra villkoren för de enskilda vägarna. I mitten av 1990-talet krymptes anslagen i budgeten. Det var endast efter en hård kamp i riksdagen med bl.a. Folkpartiet i spetsen som anslaget åter kunde höjas.

Folkpartiet instämmer inte heller i de förslag som diskuterades i bl.a. den s.k. BREV-utredningen, om att lågtrafikerade vägar, som i dag är statliga, skall föras över till det enskilda vägnätet. Det är bara ett sätt för staten att vältra över ansvaret på kommuner och enskilda. Det hindrar inte att man ändå kan hitta lokala lösningar, när det gäller driften av statliga vägar. Vägverket skulle t.ex. kunna prova att lägga ut driften på de mindre trafikerade vägarna på föreningar bestående av de boende och företagare längs den aktuella vägen.

Folkpartiet vill värna om det enskilda vägnätet. Med fog kan man påstå att utan bra enskilda vägar stannar Sverige. De enskilda vägarna är av stor betydelse för näringsliv, människors möjlighet till bosättning, arbete, möjlighet till friluftsliv och rekreation m.m. Minskade resurser till det enskilda vägnätet leder därför snabbt till betydande negativa effekter inte bara för glesbygden utan för landet i dess helhet.

Det behövs ökade medel för att förbättra vägnätet. Därför föreslår vi för budgetåret 2004 att 500 miljoner kronor anslås utöver vad som föreslås i budgetpropositionen. Härutöver innebär vårt budgetalternativ besparingar på Vägverkets och Banverkets administrationsanslag med sammanlagt 175 miljoner kronor.

Luffart

På många håll spelar de regionala flygplatserna en stor roll för kontakten med övriga Sverige. Folkpartiet anser att dessa mindre flygplatser också i framtiden kommer att ha stor betydelse. De måste därför ges ett visst statligt stöd för att kunna överleva. Det är inte minst viktigt i glesbygdsområden. Folkpartiet föreslår en ökning av driftbidraget med 5 miljoner kronor till de regionala flygplatserna i avvaktan på ett nytt system för stödet.

IT-infrastruktur

Vi anser att kostnaderna för det regionala transportnätet inte borde belasta staten. Kostnadsansvaret för denna utbyggnad bör i första hand ligga på näringslivet. Därför avvisar vi det av regeringen föreslagna anslaget på 450 miljoner kronor.

10. Anslag m.m. inom utgiftsområde 22 (punkt 52)

av Johnny Gylling (kd).

Bakgrund

En riksdagsmajoritet bestående av socialdemokrater, vänsterpartister och miljöpartister har den 19 november beslutat om ekonomiska ramar för de olika utgiftsområdena i den statliga budgeten för år 2004. För utgiftsområde 22 Kommunikationer innebär beslutet att ramen fastställts till 28 535 miljoner kronor. Den av Kristdemokraterna föreslagna ramen var större, 29 119 miljoner kronor. Vi deltar därmed inte i det nu aktuella beslutet om anslagsfördelning inom utgiftsområde 22.

I det följande redovisar vi i sammanfattning våra uppfattningar och förslag rörande kommunikationspolitiken, främst i de delar som rör anslagsberäkningen för år 2004. Vår politik har närmare utvecklats i partimotion 2003/04:Fi241 samt i kommittémotion 2003/04:T560.

Utgångspunkter

Kristdemokraternas syn på kommunikationer har två utgångspunkter – välbefinnande och miljöhänsyn. Bra kommunikationer är en förutsättning för att vårt land skall kunna utveckla välbefinnandet och öka sysselsättningen och tillväxten. För ett land som Sverige har transporterna särskilt stor betydelse. Transporterna belastar dock miljön och därför måste ytterligare insatser göras för att minska de skadliga utsläppen. Den långsiktiga hållbarheten förutsätter att de mest miljövänliga alternativen utvecklas. Järnvägens och sjöfartens ställning behöver stärkas samtidigt som fossila bränslen successivt fasas ut ur framför allt vägtrafiken.

Kristdemokraterna anser att investeringarna skall tidigareläggas och effektiviseras genom att projekt genomförs i partnerskap med den privata sektorn (PPP). Regeringen har som en eftergift till Vänsterpartiet helt förbigått denna möjlighet.

Åtgärder i trafikens infrastruktur

För att utvecklingen skall gå i riktning mot de transportpolitiska delmålen krävs att en rad nya grepp tas i infrastrukturplaneringen för perioden 2004–2015, både vad gäller inriktning och finansiering. Ett utbyggt och bättre fungerande transportsystem är i alla delar av Sverige en förutsättning för ekonomisk och social tillväxt. Men satsningar på infrastruktur handlar inte bara om tillväxt, utan i lika hög grad om miljö och säkerhet. Miljöhänsynen förutsätter omfattande investeringar i spårkapacitet och i sjöfartens infrastruktur. Nollvisionen kräver investeringar i vägnätet.

För att utveckla sjöfarten genom en förbättrad infrastruktur anser Kristdemokraterna att statliga anslagsmedel under perioden 2004–2015 bör avsättas för Sjöfartsverkets annars avgiftsbetalda investeringar i farleder. För flyget är den mest angelägna statliga åtgärden att trygga flygplatskapaciteten i Stockholmsregionen.

Regeringen har, till följd av politiska prioriteringar, under de senaste åren inte uppfyllt sina långsiktiga infrastrukturåtaganden i de årliga budgetarna. Det är väsentligt att nu ge planeringsprocessen en stadigare grund att stå på genom att finansieringsproblematiken reds ut. Grundläggande för detta är att de årliga anslagen höjs. I Kristdemokraternas budgetalternativ anslås därför 2,65 miljarder kronor mer än i regeringens budget till väg- och banhållning för perioden 2004–2006.

Väginvesteringarna är den del av transportpolitiken som lidit mest av de senaste årens rödgröna regeringssamarbete. Uppenbarligen har det blivit ett alltför svårt företag för regeringen att sammanbinda ens de största svenska städerna med acceptabla vägar. Fortfarande, och i många år till, tvingas tung trafik att på våra främsta transportstråk samsas med cyklar och traktorer i hastighetsbegränsningar på 50 km/h.

Trafiksäkerhetsarbetet förutsätter på vissa sträckor en utbyggnad till motorvägsstandard. Likaså måste trafikproblemen i storstäderna till stor del byggas bort genom nyinvesteringar på vägsidan.

Ambitionsnivån vad gäller väginvesteringar behöver höjas både på kort och lång sikt. Kristdemokraterna föreslog i behandlingen av infrastrukturpropositionen en höjd planeringsram till 77 miljarder kronor för väginvesteringar 2004–2015. För åren 2004–2006 föreslår Kristdemokraterna att anslagen till väginvesteringar skall höjas med 1,45 miljarder jämfört med de föreslagna nivåerna i budgetpropositionen för 2004.

På kort sikt behövs de höjda anslag som Kristdemokraterna föreslår främst för att sätta i gång färdigplanerade projekt som bara väntar på finansiering. Detta gäller såväl vägavsnitt som omfattas av den nationella planen som de som ingår i länstransportplanerna.

De extra investeringsanslag som Kristdemokraterna föreslår på 200 miljoner kronor år 2004, 500 miljoner kronor år 2005 och 550 miljoner kronor år 2006 skulle t.ex. kunna sätta i gång projekt, vilka är mycket angelägna för att förbättra såväl trafiksäkerheten som den ekonomiska tillväxten.

Trafiken på de statliga vägarna ökar kraftigt, inte minst den tunga trafiken. Resultatet är ett accelererande slitage, då anslagen till drift och underhåll av vägar ligger på en nivå som inte ens medger att dagens standard på det statliga vägnätet upprätthålls. Vägverket rapporterar kontinuerligt om hur eftersläpningen i vägunderhållet ökar. År 2002 uppgick eftersläpningen till 17 miljarder kronor.

För att nuvarande standard skall upprätthållas uppgår resursbehovet för drift och underhåll enligt Vägverket till 7,6 miljarder kronor per år, jämfört med de 6,6 miljarder regeringen avsatt för 2004. För att inom en åttaårsperiod kunna bevara och återställa vägnätet har Vägverket angett att ett anslag på 9 miljarder kronor per år krävs.

För att möta detta problem reserveras i Kristdemokraternas budgetalternativ 650 miljoner kronor mer än i budgetpropositionen för vägunderhållet under år 2004.

Det finns effektiviseringsvinster att göra genom en mer lokalt anpassad drift, och det behöver utvecklas former för detta. Men det skall ske utan att staten släpper det ekonomiska ansvaret. Grundläggande är att vägunderhållet förbättras genom höjda anslag genom såväl ökade bidrag till enskilda väghållare som ökade resurser till Vägverket.

I Vägverkets budgetunderlag för 2004–2006 föreslås att 760 miljoner kronor anvisas till bidrag till drift och underhåll av enskilda vägar. Det skall ställas mot nu anvisade 657 miljoner kronor för 2004.

För att möta Vägverkets ökade bidragskostnader anser Kristdemokraterna att anslagsposten *Drift och byggande av enskilda vägar* bör öka med 10 %, 65 miljoner kronor, och 2004 uppgå till 722 miljoner kronor.

Utbyggnaden av järnvägsnätet 2004–2015 är omgärdad av mycket stora osäkerheter. Med bara drygt tre månader kvar till den nya planperioden, lämnar regeringen i budgetpropositionen för 2004 inga som helst besked om vilka resurser som kommer att finnas till hands för Banverket från 2005 och framåt.

I förhållande till de planeringsantaganden som regeringens budgetnedskärningar lett till, finns ett stort behov av att tidigarelägga den satsning på 100 miljarder kronor till järnvägsinvesteringar som riksdagen beslutat om. Den planering Banverket genomfört bör tas som utgångspunkt för en tidigareläggning av de projekt som är mest angelägna för att uppnå de trafikpolitiska målen och som bäst lämpar sig för alternativa genomförande- och finansieringsformer.

Ett antal investeringar bör så snart som det är praktiskt möjligt under planperioden göras till pilotprojekt för alternativ finansiering genom partnerskap med det privata näringslivet (PPP). Kristdemokraterna föreslår att riksdagen begär att regeringen snarast återkommer med ett förslag till program för PPP-finansierade järnvägsprojekt.

Effektivisering av myndigheter och IT-infrastruktur

Det ansträngda ekonomiska läget i Sverige i dag innebär att vissa nedprioriteringar behöver göras i förhållande till regeringens budget, vilken står på en

osäker finansiell grund. Kristdemokraterna har noggrant prövat möjligheterna att genom en effektivisering av verksamheten spara på administrationsanslagen. Enligt vår bedömning är det för budgetåret 2004 möjligt att uppnå en besparing med sammanlagt 58 miljoner kronor. Minskningen bör fördelas på anslagen till Vägverket, Banverket, Rikstrafiken, SIKA, Post- och telestyrelsen samt på anslagen för VTI och informationsteknik.

Enligt vår mening bör vidare inget anslag utgå till IT-infrastruktur genom bidrag till regionala transportnät. Utbyggnaden av IT-infrastruktur bör i stället i största möjliga utsträckning ske på marknadsmässiga grunder och skötas av näringslivet. Därmed möjliggörs en anslagsbesparing med 450 miljoner kronor.

11. Anslag m.m. inom utgiftsområde 22 (punkt 52)

av Sven Bergström (c).

Bakgrund

En riksdagsmajoritet bestående av socialdemokrater, vänsterpartister och miljöpartister har den 19 november beslutat om ekonomiska ramar för de olika utgiftsområdena i den statliga budgeten för år 2004. För utgiftsområde 22 Kommunikationer innebär beslutet att ramen fastställts till 28 535 miljoner kronor. Den av Centerpartiet föreslagna ramen var större med 29 035 miljoner kronor. Vi deltar därmed inte i det nu aktuella beslutet om anslagsfördelning inom utgiftsområde 22.

Centerpartiet har i partimotion 2003/04:Fi242 och i kommittémotionerna 2003/04:T510 och 2003/04:T564 redovisat sin syn på de kommunikationspolitiska frågorna. I våra motioner lägger vi fram ett antal förslag som, om de genomfördes, skulle ge hela Sverige bättre kommunikationer. I det följande sammanfattar jag vårt alternativ till kommunikationspolitik, i de delar som rör beräkningen av anslag inom utgiftsområdet. Våra anslagsyrkanden återfinns i motion 2003/04:T510.

Utgångspunkter

Centerpartiets vision om framtidens transportsystem bygger på att transportsystemet skall bidra till att skapa goda förutsättningar för utveckling i hela landet. Transportsystemet skall medverka till tillväxt och företagande samtidigt som det inte får omöjliggöra kommande generationers möjlighet till att förverkliga sina livsprojekt. Trafikens negativa miljöpåverkan måste hanteras på ett grundläggande och omfattande sätt. Vi måste ställa om till ett grönt transportsystem. Centerpartiet vill se ett väl utvecklat transportsystem med säkra, miljövänliga och tillgängliga transporter där det övergripande målet skall vara att säkerställa en samhällsekonomisk effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet.

Centerpartiet leder debatten i att forma ett Sverige och ett Europa som byggs underifrån. Detta gäller också transportsystemet eftersom detta system har stor påverkan på regionernas utveckling. Det är därför rimligt att plane-

ringen av trafiksystemen i större utsträckning sker i samverkan med den regionala nivån, samtidigt som staten har ett ansvar för helheten, för att fastställa mål och avsätta resurser. Centerpartiet anser att en belysning av infrastrukturen med ett underifrånperspektiv är viktigt av demokratiska skäl.

Med dåliga kommunikationer uteblir investeringar och nyetableringar. Det är en förödande utveckling om privata satsningar och företagande går om intet på grund av ett bristfälligt transportsystem, där drifts- och underhållsåtgärder är eftersatta. I dag har vi en situation som innebär just detta. Därutöver finns ett flertal s.k. flaskhalsar inom både väg och järnväg, med sträckor som är i akut behov av upprustning eller nybyggnationer. För att kunna genomföra önskvärda, samhällsekonomiskt riktiga och strategiskt viktiga investeringar i vägar och järnvägar, föreslår Centerpartiet en ny modell för alternativ finansiering. Ett särskilt infrastrukturbolag bör ges till uppgift att finansiera sådana investeringar med normala avskrivningstider och annuitetsbetalning via statsbudgeten över en längre period. Därmed kan också ökade resurser frigöras för att förbättra underhållet.

I vår vision ingår åtgärder på alla olika trafikområden: väg, järnväg, sjöfart och luftfart. Några av de viktigaste innehåller konkurrens på likvärdiga villkor mellan olika operatörer på våra järnvägsspår, ett enklare kollektivt resande med god tillgänglighet även i glesbygd, ett ökat utnyttjande av kombitrafik för godstransporter, ökad satsning på nyinvesteringar och på drift och underhåll av väg och järnväg och en ökad anpassning till ett internationellt transportnät.

Centerpartiet anser att goda kommunikationsmöjligheter, både reella och digitala, är en grundförutsättning för att människor och företag skall kunna verka i hela landet. Utan en god infrastruktur förlamas utvecklingsmöjligheterna i landets regioner. Risken är uppenbar att investeringar och nyetableringar uteblir i områden med dåliga kommunikationer. För att människor och företag skall våga investera i alla delar av landet krävs att de vet att infrastrukturen garanteras och säkras på såväl kort som lång sikt. En väl utvecklad infrastruktur, reell och digital, är därför en förutsättning för tillväxt, ökad sysselsättning och bibehållen välfärd.

Väg och järnväg

Dåliga vägar kostar årligen människor och företag stora summor. Fordon körs sönder, gods kommer inte fram i tid, vägar stängs av och trafiksäkerheten försämras. Det behövs mer medel till drift och underhåll, bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion men också resurser till byggande av vägar och järnvägar för att få bort flaskhalsar och skapa en säkrare och mer funktionell infrastruktur. Centerpartiet anser att väghållningsanslaget för år 2004 bör räknas upp med 500 miljoner kronor för att Vägverket skall kunna börja ta igen det eftersläpande underhållet.

För att kunna genomföra önskvärda samhällsekonomiskt riktiga och strategiskt viktiga investeringar föreslår Centerpartiet en ny modell för alternativ finansiering. Ett särskilt infrastrukturbolag bör ges till uppgift att finansiera

sådana investeringar med normala avskrivningstider och annuitetsbetalning via statsbudgeten över en längre period. På detta sätt skulle offensiva och tillväxtfrämjande projekt kunna sjösättas, en satsning vi anser befogad och lämplig att använda under rådande finansiella omständigheter.

Erfarenheter av s.k. PPP-modeller (private public partnership) finns från bl.a. England och Finland. I Sverige är Arlandabanan ett exempel på en PPP-lösning. Vi menar att det nu är hög tid att ta ett helhetsgrepp på detta område och introducera ett infrastrukturbolag med enda uppgift att finansiera stora och angelägna projekt inom ramen för de prioriteringar som görs av Banverket och Vägverket. Därmed skulle redan försenade projekt av typ E 6 genom Bohuslän, E 20 genom Västra Götaland, E 4 längs Norrlandskusten, E 22 i sydöstra Sverige, Citybanan i Stockholm liksom flera angelägna förbättringar och ombyggnader av våra riksvägar kunna genomföras i närtid.

En utförsäljning av statlig egendom skulle ge en bottenplatta för ett sådant här projekt. Genom att utnyttja anslag 37:1 *IT-infrastruktur: Regionala transportnät m.m.* täcks ränte- och amorteringskostnaderna. På detta sätt skulle offensiva och tillväxtfrämjande projekt kunna sjösättas, en satsning vi anser är starkt befogad och lämplig att använda under rådande finansiella omständigheter. Det förutsätter givetvis noggranna uppföljningar av varje enskilt projekt för att inte spräcka kalkylerna. I Centerpartiets budgetmotion räknar vi konsekvent med 30 års avskrivningstid och en kalkylränta motsvarande den tioåriga statsobligationsräntan. För att inte riskera att överdriva de positiva effekterna använder vi oss av dessa, försiktiga, antaganden. De infrastruktur-satsningar vi gör belastar utgiftsområde 22 efter annuitetsprincipen.

Enligt vår uppfattning bör vidare såväl Vägverket som Banverket kunna effektivisera sin administration ytterligare. Mot den bakgrunden bör verkens administrationsanslag räknas ned för nästa budgetår med 70 miljoner kronor respektive 35 miljoner kronor.

Kollektivtrafik

Minskade statsbidrag i kombination med att staten samtidigt kraftigt har höjt diesel- och fordonsskatterna samt att kostnaderna för upphandling av trafiken ökar dramatiskt är på väg att leda till en drastisk neddragning av kollektivtrafiken. De ekonomiskt ansträngda kommunerna och landstingen har inga möjligheter att satsa de nödvändiga resurser som krävs när staten drar sig tillbaka. I många län har Länstrafiken redan tvingats dra ned på sin verksamhet; turtätheten minskar och en del linjer läggs ned helt. Denna utveckling måste förhindras. Centerpartiet avsätter därför 100 miljoner kronor till stöd för kollektivtrafiken i glesbygd.

Bredbandsutbyggnad och Post- och telestyrelsen

Centerpartiet avvisar regeringens medelsförslag om 450 miljoner kronor för utbyggnaden av regionala transportnät. Enligt vår mening bör ett helt annat upplägg väljas för att ge alla medborgare möjlighet till en bredbandsuppkoppling genom ett finmaskigt bredbandsnät. Utbyggnaden av detta nät bör ske i

ett statligt bolag som uppbär avgifter från de operatörer som tillhandahåller själva transporttjänsten – transmissionen. Det tål att påpekas att det på nätet skall råda fri konkurrens mellan operatörerna för att på så sätt stimulera framväxten av tjänster. Utbyggnaden kan beräknas kosta ca 60 miljarder kronor exklusive aktiva komponenter enligt de underlagsberäkningar som gjordes till IT-infrastrukturutredningen.

Den i dag mest tilltalande modellen för att finansiera denna bredbandsutbyggnad är att använda 10 miljarder från statliga utförsäljningar till eget kapital i det statliga nätbolaget. Nätbolaget får sedan låna upp medel för en utbyggnad. Lånen bör avbetalas på 30 år, och bolaget bör åläggas att betala in vinstmedel motsvarande avkastningen på det egna kapitalet. Beroende på vilka intäkter man räknar med att bolaget får samt vad räntorna kommer att vara kan utslaget variera, men vi menar att det är fullt möjligt att efter 30 år ha betalat av lånen och efter de åren ha ett i stort sett oförändrat eget kapital.

Slutligen när det gäller Post- och telestyrelsen motsätter vi oss den av regeringen föreslagna besparingen. Post- och telestyrelsen fyller enligt vår mening en viktig uppgift såväl för utvecklingen av elektroniska kommunikationer som för effektiva och samhällsomfattande post- och kassatjänster. Vi har därför i vår anslagsberäkning föreslagit att anslaget återställs genom en höjning med 5 miljoner kronor.

BILAGA 1

Förteckning över behandlade förslag

Proposition 2003/04:1 utgiftsområde 22

Kommunikationer

Regeringen (Näringsdepartementet) föreslår i budgetpropositionen för 2004 (prop. 2003/04:1 utg.omr. 22)

1. att riksdagen godkänner att regeringen för 2004 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret på högst 1 410 000 000 kronor för genomförande av prioriterade vägprojekt.
2. att riksdagen godkänner att de återstående amorteringarna som skulle ha betalats 2004 och 2005 avseende de lånefinansierade vägprojekten väg E 18/20 delen Örebro–Arboga, väg E 4 delen Stora Åby–Väderstad, väg E 22 delen Söderåkra–Hossmo samt väg E 4 trafikplats Hallunda inte betalas under 2004 och 2005 utan senareläggs till 2005 och 2006.
3. att riksdagen bemyndigar regeringen att under 2004 för ramanslaget 36:2 *Väghållning och statsbidrag* ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför utgifter på högst 37 600 000 000 kronor efter 2004.
4. att riksdagen godkänner att regeringen för 2004 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 11 900 000 000 kronor för Banverket för investeringar i eldrifts- och teleanläggningar, telenätsutrustning, projekteringslager, rörelsekapital samt för vissa investeringar i Stockholmsområdet 1983, enligt avtal mellan staten och Stockholms läns landsting.
5. att riksdagen godkänner att regeringen för 2004 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 1 591 000 000 kronor för genomförande av prioriterade järnvägsprojekt.
6. att riksdagen godkänner att regeringen för 2004 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 15 000 000 000 kronor för Botniabanan AB för den första, den andra och den tredje utbyggnadsetappen av Botniabanan mellan Nyland och Umeå.
7. att riksdagen bemyndigar regeringen att under 2004 för ramanslaget 36:4 *Banverket: Banhållning och sektorsutgifter* ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför utgifter på högst 14 500 000 000 kronor efter 2004.
8. att riksdagen bemyndigar regeringen att under 2004 för Botniabanan ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför utgifter på högst 25 000 000 000 kronor efter år 2004.

9. att riksdagen bemyndigar regeringen att ge Statens järnvägar, samt de verksamheter som numera bedrivs i aktiebolag, finansiella befogenheter 2004 i enlighet med vad regeringen förordar.
10. att riksdagen godkänner de ekonomiska målen för Sjöfartsverket och bemyndigar regeringen att fastställa utdelning och skattemotsvarighet för Sjöfartsverket i enlighet med vad regeringen förordar.
11. att riksdagen bemyndigar regeringen att för 2004 ge Sjöfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar.
12. att riksdagen godkänner förslaget till investeringsplan för Sjöfartsverket för 2004–2006.
13. att riksdagen godkänner att 19 500 000 kronor av inflytande farledsavgifter 2004 får lämnas i bidrag till Handelsflottans kultur- och fritidsråd.
14. att riksdagen godkänner de ekonomiska målen för Luftfartsverket och bemyndigar regeringen att fastställa utdelning och skattemotsvarighet för Luftfartsverket i enlighet med vad regeringen förordar.
15. att riksdagen bemyndigar regeringen att för 2004 ge Luftfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar.
16. att riksdagen godkänner förslaget till investeringsplan för Luftfartsverket för 2004–2006.
17. att riksdagen godkänner att en uppdelning av Luftfartsverket sker och bemyndigar regeringen att genomföra ombildningen i enlighet med vad regeringen förordar.
18. att riksdagen bemyndigar regeringen att under 2004 för ramanslaget 36:12 *Rikstrafiken: Trafikupphandling* ingå ekonomiska förpliktelser under 2005–2010 som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför utgifter på högst 3 950 000 000 kronor.
19. att riksdagen godkänner vad regeringen förordar om Statens haverikommission.
20. att riksdagen bemyndigar regeringen att under 2004 för ramanslaget 37:2 *Upphandling av samhällsåtaganden* ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför utgifter på högst 210 000 000 kronor under 2005–2008.
21. att riksdagen godkänner förslaget till investeringsplan för ett gemensamt radiokommunikationssystem för 2004–2009.
22. att riksdagen bemyndigar regeringen att under 2004 för ramanslaget 37:6 *Gemensam radiokommunikation* ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför utgifter på högst 2 126 000 000 kronor under åren 2005–2009.
23. att riksdagen för budgetåret 2004 anvisar anslagen under utgiftsområde 22 Kommunikationer enligt regeringens förslag i bilaga 3.

Motioner från allmänna motionstiden hösten 2002

2002/03:T206 av Nils Fredrik Aurelius (m):

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av statsbidrag till enskilda vägar.

2002/03:T237 av Anders G Högmark och Elizabeth Nyström (båda m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om generösare skyltningsregler vid allmänna vägar.

2002/03:T267 av Birgitta Carlsson och Lena Ek (båda c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om generösare bedömning av skyltningsregler vid allmänna vägar.

2002/03:T445 av Roger Karlsson (c):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att se över regelverket för skyltning längs allmänna vägar för att få en mer nyanserad och tidsanpassad avvägning mellan trafiksäkerhet, landskapsbild och skyltintressen.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av en ändring i vägmärkesförordningen med innebörd att länsstyrelsen blir sista instans i skyltärenden.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om att ge länsstyrelsen i uppdrag att samråda med lokala utvecklingsgrupper i skyltärenden.

2002/03:T497 av Hans Stenberg och Susanne Eberstein (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en provanläggning för produktion av syntetisk diesel ur biomassa i Sundsvall.

2002/03:N347 av Sven Gunnar Persson (kd):

4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att ge Stockholmsberedningen tilläggsdirektiv som avser utformning och finansiering av taxesystem i Mälardalen.

Motioner från allmänna motionstiden hösten 2003

2003/04:T208 av Jörgen Johansson (c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av en snabb ombyggnad av slussen i Södertälje för att behålla och utveckla Mälarsjöfarten.

2003/04:T210 av Carl-Axel Johansson (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att göra Skåne län till ett enhetligt riktnummerområde för den fasta telefonin.

2003/04:T211 av Carl-Axel Johansson (m):

Riksdagen begär att regeringen snarast låter utreda en privatisering av Sturups flygplats i enlighet med vad som anförs i motionen.

2003/04:T213 av Carl-Axel Johansson (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om fördelning av *slot*-tider för flyget.

2003/04:T215 av Tobias Billström (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om bibehållande av Bromma flygplats.

2003/04:T218 av Lars-Ivar Ericson (c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om enklare regler för skyltning.

2003/04:T220 av Viviann Gerdin och Kenneth Johansson (båda c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om generösare bedömning av skyltningsregler vid allmänna vägar.

2003/04:T221 av Sten Tolgfors (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om att ansvaret för pumpanläggning vid enskilda vägar bör flyttas från enskilda väghållare till Banverket respektive Vägverket .

2003/04:T224 av Nils Fredrik Aurelius (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om färjetrafik till och från Öland.

2003/04:T225 av Nils Fredrik Aurelius (m):

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av statsbidrag till enskilda vägar.

2003/04:T233 av Tobias Billström och Carl-Axel Roslund (båda m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att man från svensk sida kraftfullt skall agera för att åstadkomma en sänkning av priset för överfart på Öresundsbron – till fromma för en ökad integration i Öresundsområdet.

2003/04:T235 av Torsten Lindström (kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att göra Stockholm-Västerås flygplats till ett regionalt och nationellt nav i flygtrafiken.

2003/04:T243 av Maria Öberg och Kristina Zakrisson (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om mobiltelefoni i fjällen.

2003/04:T249 av Ola Sundell (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om tillgång till mobil-trådlös-kommunikation i hela Sverige.

2003/04:T251 av Tobias Krantz och Gunnar Nordmark (båda fp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om Postens ansvar för en rimlig servicenivå och infrastrukturen i hela landet och framtiden för postterminalerna i Nässjö och Alvesta.

2003/04:T252 av Tobias Krantz (fp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om förändringar i regler och lagar som gör det möjligt för färjetrafiken mellan Gränna och Visingsö att klassas som allmän färjeförbindelse och därmed kunna övergå från kommunalt till statligt huvudmannaskap.

2003/04:T253 av Tobias Krantz (fp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om framtiden för Jönköpings flygplats och den svenska flygtrafiken sett i ett transportpolitiskt perspektiv.

2003/04:T259 av Lennart Fremling (fp):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om införande av ett nationellt förbud mot tomgångskörning.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ökade möjligheter att beivra överträdelser av tomgångsförbudet.

2003/04:T260 av Anna Grönlund (fp):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om tillsättandet av en utredning som ser över hur kontinuitet i upphandlingen av Norrlandstrafiken skall kunna uppnås.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att ge utredningen i uppgift att se över om Rikstrafiken är rätt huvudman för att utföra denna upphandling.

2003/04:T266 av Rigmor Stenmark (c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att se över möjligheterna att på olika sätt stimulera användandet av bilpooler.

2003/04:T271 av Helena Bargholtz (fp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att återinföra den tidigare modellen för nordiskt porto.

2003/04:T275 av Cristina Husmark Pehrsson (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ursprungliga avtal för att garantera likvärdig konkurrens mellan bro och färja över Öresund.

2003/04:T281 av Tuve Skånberg (kd):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om försöksverksamhet med biodrivmedel.

2003/04:T283 av Lars-Ivar Ericson (c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om mobil kommunikation på landsbygden.

2003/04:T285 av Cecilia Magnusson och Anita Sidén (båda m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om farledsavgifter.

2003/04:T288 av Per Bill och Gunnar Axén (båda m):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en uppdelning och försäljning av Posten AB.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att inte tillåta Posten AB att höja portot.

2003/04:T291 av Sinikka Bohlin och Ann-Kristine Johansson (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om fullgoda alternativ till de mobila tjänsterna i glesbygden.

2003/04:T297 av Nils Oskar Nilsson (m):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att småflyget skall inbegripas i behovet av förbättrad infrastruktur i Stockholmsregionen.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att bankapacitet för småflyget skall finnas kvar på Tullinge/Rikstensområdet.

2003/04:T299 av Annelie Enochson (kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om farledsavgiften och dess betydelse för rättvisa och konkurrensneutralitet.

2003/04:T300 av Gunilla Tjernberg (kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om nödvändigheten av ett skyndsamt klarläggande av vem som skall vara huvudman för trafikförbindelsen mellan Holmön och fastlandet.

2003/04:T307 av Agneta Lundberg och Göran Norlander (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om kommunikationsmöjligheter med mobiltelefon från inlandet och glesbygden.

2003/04:T309 av Tuve Skånberg (kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att stimulera bilsamåkning.

2003/04:T310 av Johan Linander och Lars-Ivar Ericson (båda c):

5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ett starkare samarbete mellan Malmö-Sturup flygplats och Kastrop i Köpenhamn.

2003/04:T313 av Birgitta Sellén och Margareta Andersson (båda c):

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att se över alla de begränsande regler som finns inom färdtjänsten.

2003/04:T316 av Jörgen Johansson (c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att höja anslaget till enskilda vägar.

2003/04:T317 av Jörgen Johansson (c):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om utarbetandet av ett nationellt program i syfte att minimera användandet av salt i vägnätets skötsel.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att inventera förekomsten av salt i grundvatten och ålägga Vägverket kostnadsansvar för sanering av saltförorenade grundvattentäkter där det klart kan påvisas samband mellan vägsaltning och förorening.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att omlokalisera vägar som är belägna på grusåsar som utgör framträdande grundvattentäkter.

2003/04:T321 av Catherine Persson (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av förtydligande av färdtjänstlagen.

2003/04:T322 av Catherine Persson (s):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att en förändring bör göras av Sjöfartsverkets konstruktion av farledsavgifter i syfte att leda till avgifter som är konkurrensneutrala.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att överväga en annan finansiering av Sjöfartsverket.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en översyn av sjöfartens totala konkurrenssituation i förhållande till andra transportslag.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av att regeringen tillsammans med övriga länder i Europa verkar för konkurrensneutrala regler gällande för europeisk sjöfart.

2003/04:T333 av Kerstin Lundgren (c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en avveckling av Bromma flygplats.

2003/04:T340 av Jan-Olof Larsson (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att införa ett båtregister.

2003/04:T343 av Holger Gustafsson (kd):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Vänern skall erhålla EU-status som inre vattenväg.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att skapa ekonomisk konkurrensneutralitet mellan sjöfart, landsväg och järnväg.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att de energieffektiva och trafiksäkerhetsmässiga fördelarna med sjöfart på Vänern beaktas.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen har ett samordningsansvar för godstrafikens framtid på Vänern.

2003/04:T365 av Jeppe Johnsson och Ulla Löfgren (båda m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av en tydligare färdtjänstlag som tar hänsyn till funktionshindrades berättigade behov av flexibilitet.

2003/04:T366 av Joe Frans (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om förslaget (Ds 2003:41) om att inte ta ut farledsavgifter från kryssningstrafiken.

2003/04:T372 av Ingegerd Saarinen m.fl. (mp):

Riksdagen begär att regeringen låter utreda en lagändring för att öka möjligheterna till samdistribution av tidningar och post i glesbygd.

2003/04:T377 av Stefan Hagfeldt (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om lotsavgifterna.

2003/04:T386 av Marita Aronson (fp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att ändra sjömanslagen och införa karensdag för personal i sjöfart i inrikes fart.

2003/04:T387 av Lennart Kollmats (fp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att införa ett riktnummerområde för Halland.

2003/04:T391 av Anne Marie Brodén (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om samverkansorgan för kollektivtrafikansvariga.

2003/04:T392 av Helena Bargholtz (fp):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om vikten av att prioritera en lösning av Gotlandstrafikens problem.

2003/04:T397 av Peter Jonsson m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om en långsiktig tillväxtstrategi för Vänersjöfarten.

2003/04:T402 av Marie Engström (v):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om människors säkerhet i samband med flyguppvisningar.

2003/04:T404 av Gustav Fridolin (mp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av en tydligare färdtjänstlag som tar hänsyn till synskadade ungdomars speciella behov av flexibilitet.

2003/04:T407 av Håkan Larsson och Viviann Gerdin (båda c):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om statens ansvar för kollektivtrafik i glesbygd.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ett särskilt permanent driftstöd för att upprätthålla en rimlig nivå på kollektivtrafiken även i skogslänen.

2003/04:T408 av Claes Västerteg och Jan Andersson (båda c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ändring i lagen om överlastavgift, SFS 1972:435.

2003/04:T416 av Viviann Gerdin och Håkan Larsson (båda c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att statsbidragen för drift och underhåll av enskilda vägar räknas upp i takt med kostnadsutvecklingen, dvs. för år 2004 till 760 miljoner kronor.

2003/04:T423 av Birgitta Carlsson (c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att låta alla kommunerna inom Skaraborg tillhöra ett enhetligt riktnummerområde för den fasta telefonin.

2003/04:T425 av Barbro Feltzing (mp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en utredning om att införa ett för Sverige heltäckande riksresekort.

2003/04:T427 av Eva Flyborg (fp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om färjeleden i Göteborgs södra skärgård.

2003/04:T429 av Gunnar Andrén (fp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om den svenska sjöfartsnäringens konkurrenskraft.

2003/04:T436 av Carina Ohlsson (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om Vänersjöfartens utveckling.

2003/04:T438 av Gunilla Wahlén m.fl. (v):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av ett ökat ansvar för en bättre samordning av utbudet av transporter till gagn för konsumenten.

2003/04:T441 av Johnny Gylling m.fl. (kd):

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att sjöfartens avgiftssystem bör ses över av Godstransportdelegationen.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att i EU-sammanhang aktualisera frågan om finansiering av isbrytning med EU-medel.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en långsiktig planeringsram och statliga anslagsmedel för sjöfartens infrastruktur.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ett handlingsprogram för kustsjöfarten.

2003/04:T447 av Ulf Nilsson m.fl. (fp):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att utreda de samhällsekonomiska fördelarna med nolltaxa respektive halverade avgifter på Öresundsbron.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att utreda möjligheterna till skattefinansiering av Öresundsbron.

2003/04:T449 av Ulf Nilsson m.fl. (fp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att sänka Öresundsstudenternas resekostnader.

2003/04:T453 av Peter Danielsson m.fl. (m):

4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att sjöfartens avgifter skall vara konkurrensneutrala jämfört med andra transportslag.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att en privatisering av Sturups flygplats bör utredas.

2003/04:T455 av Maria Öberg m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om flygtrafikens betydelse för inlandet.

2003/04:T456 av Carin Lundberg och Karl Gustav Abramsson (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om mobiltelenäten.

2003/04:T461 av Stefan Attefall m.fl. (kd):

5. Riksdagen begär att regeringen ger Luftfartsverket i uppdrag att planera för en fjärde bana samtidigt som förutsättningarna för en ny flygplats undersöks vidare.

2003/04:T467 av Karin Svensson Smith m.fl. (v):

1. Riksdagen begär att regeringen utreder frågan om att införa ett fritidsbåtsregister och att till detta koppla en obligatorisk ansvarsförsäkring.

2003/04:T475 av Christer Winbäck (fp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om vägsalt.

2003/04:T482 av Agne Hansson (c):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om statligt stöd till kollektivtrafik i glesbygd i Kalmar län.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om det allmänna ansvaret för enskild väghållning.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ökade resurser till det enskilda vägnätet i Kalmar län.

2003/04:T483 av Maria Larsson (kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att utreda ett ”rikskupongssystem” för kollektivtrafikanvändning.

2003/04:T484 av Maria Larsson (kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en politik för alternativa fordonsbränslen.

2003/04:T490 av Ingegerd Saarinen m.fl. (mp):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om samordnad forskning om och utveckling av alternativa drivmedel och miljövänligare fordon.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om en översyn och samordning av stöd till miljöfordon.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om en dialog om introduktionshinder för nya lösningar.

2003/04:T492 av Kerstin-Maria Stalin och Gustav Fridolin (båda mp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att utreda förutsättningarna för ett friare resande för de rullstolsburna.

2003/04:T493 av Claes Roxbergh och Ingegerd Saarinen (båda mp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om underlättande av svenskflaggning av mindre fartyg.

2003/04:T495 av Jörgen Johansson och Birgitta Carlsson (båda c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om slopande av farledsavgiftens godsrelaterade del för insjösjöfarten på Mälaren och på Vänern.

2003/04:T497 av Ulla Hoffmann m.fl. (v):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om att regeringen tydliggör vad man anser ingår i postens samhällsuppdrag och utreder förutsättningarna för att ge full kostnadstäckning för detta.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om att i den kommande utvärderingen av Posten AB även utreda förutsättningarna för återinförande av monopol för distribution av brev.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om att man i den kommande utvärderingen av Posten AB även utreder förutsättningarna för lika konkurrensvillkor gällande distribution av brev och paket.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om den rikstäckande kassaservicen.

2003/04:T499 av Kerstin Engle (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om samhällsvinsten med att fler åker kollektivt.

2003/04:T501 av Berit Högman (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att större och kostsamma underhållsobjekt som större broar och färjor skall finansieras i enlighet med den s.k. BREV-utredningens förslag.

2003/04:T505 av Ann-Kristine Johansson m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en översyn av gällande lagstiftning om tillståndsprövning av vägskyltning.

2003/04:T510 av Sven Bergström m.fl. (c):

Riksdagen anvisar med följande ändringar i förhållande till regeringens förslag anslagen under utgiftsområde 22 Kommunikationer enligt vad som anförs i motionen.

2003/04:T511 av Anders Karlsson (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att införa ett båtregister.

2003/04:T512 av Lars Lindblad (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om prissättningen på Öresundsbron.

2003/04:T523 av Göran Norlander och Agneta Lundberg (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om enskilda vägar.

2003/04:T524 av Agneta Lundberg och Susanne Eberstein (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om bidrag till enskilda vägar.

2003/04:T530 av Elizabeth Nyström m.fl. (m):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om fördelningen av medel mellan väg- och järnvägsinvesteringar (delvis).
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av funktionella omlastningsstationer för sjöfarten (delvis).
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om inventering av standarden på det enskilda vägnätet.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en upphandling av Banverkets produktion.
13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om sjöfartsstöd.
14. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om stuveriverksamheten.
16. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om angelägenheten av en fortsatt rationalisering inom Sjöfartsverket.
17. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att utreda kostnadsansvaret för isbrytarflottan.
18. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om HKF.
19. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om påskyndandet av liberaliseringen av luftfarten.
20. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om privatisering av Arlanda, Landvetter och Sturup.
21. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om Bromma och allmänflyget i Stockholmsområdet.
22. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en förändring av Luftfartsverket.

2003/04:T531 av Anna Lilliehöök (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att behålla Bromma flygplats.

2003/04:T532 av Elizabeth Nyström m.fl. (m):

1. Riksdagen anvisar till utgiftsområde 22 Kommunikationer för budgetåret 2004 29 902 413 000 kr.
2. Riksdagen anvisar till utgiftsområde 22 politikområde 36:1 Vägverket: Administration för budgetåret 2004 970 202 000 kr.
3. Riksdagen anvisar till utgiftsområde 22 politikområde 36:2 Väghållning och statsbidrag för budgetåret 2004 2 000 000 000 kr utöver vad regeringen föreslår, således 17 564 276 000 kr.
4. Riksdagen anvisar till utgiftsområde 22 politikområde 36:3 Banverket: Administration för budgetåret 2004 733 146 000 kr.
5. Riksdagen anvisar till utgiftsområde 22 politikområde 36:6 Ersättning till fritidsbåtsändamål för budgetåret 2004 41 000 000 kr.
6. Riksdagen anvisar till utgiftsområde 22 politikområde 36:9 Rederinämnden: Administration för budgetåret 2004 0 kr.
7. Riksdagen anvisar till utgiftsområde 22 politikområde 36:12 Rikstrafiken: Trafikupphandling för budgetåret 2004 693 000 000 kr.
8. Riksdagen anvisar till utgiftsområde 22 politikområde 37:3 Ersättning till Posten AB för grundläggande kassaservice för budgetåret 2004 0 kr.

2003/04:T543 av Reynoldh Furustrand m.fl. (s):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om gemensamt taxesystem i Mälardalen.

2003/04:T544 av Billy Gustafsson och Louise Malmström (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av en översyn av gällande regler för lotsavgifter.

2003/04:T549 av Agneta Lundberg m.fl. (s):

11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att staten bör verka för att teletaxorna så långt möjligt görs avståndsberoende.
12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att staten även fortsättningsvis måste ta ansvar för att upprätthålla en god postservice med en väl fungerande betalnings- och kassaservice i hela landet.
13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att staten måste ta ansvar för att hitta ett system som innebär att trafiken kan upprätthållas på olönsamma linjer som är viktiga från regionalpolitisk synpunkt.

14. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om fortsatt statligt stöd till interregional kollektivtrafik med buss och tåg.

2003/04:T555 av Sylvia Lindgren och Anders Ygeman (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att flygplatsavgifterna skall användas till att täcka flygplatsernas kostnader och att flygplatser inte får bidra till diskriminerande villkor i samband med uttag av flygplatsavgifter.

2003/04:T556 av Sylvia Lindgren m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av att skyndsamt förbereda en avveckling av flygverksamheten vid Bromma flygplats.

2003/04:T558 av Marie Nordén m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om porrfri post.

2003/04:T559 av Kerstin Heinemann m.fl. (fp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om inriktning och former för fortsatt översyn av lagstiftningen om färdtjänst.

2003/04:T560 av Johnny Gylling m.fl. (kd):

6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en ökning av anslaget till drift och byggande av enskilda vägar.
13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att staten bör se över sitt ägande i SAS.
14. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att trygga flygplatskapaciteten i Stockholmsområdet.
18. Riksdagen anvisar med följande ändringar i förhållande till regeringens förslag för budgetåret 2004 anslagen under utgiftsområde 22 Kommunikationer enligt uppställning i motionen.

2003/04:T562 av Erling Bager m.fl. (fp):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om målen för trafikpolitiken.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om insjö- och kustsjöfarten.
12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om de enskilda vägarna.
16. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om sjöfarten.

17. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om konkurrensen i hamnarna.
19. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om luftfarten.
20. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om handel med s.k. *slots*.
21. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om de regionala flygplatserna.
22. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en delförsäljning av Luftfartsverket.
23. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en utvärdering av Posten AB:s omorganisation.
28. Riksdagen anvisar med följande ändringar i förhållande till regeringens förslag anslagen under utgiftsområde 22 Kommunikationer enligt uppställning i motionen.

2003/04:T563 av Lars Gustafsson m.fl. (kd):

4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om att regeringen bör öka informationsinsatserna för att stimulera till miljövänligare bilkörning.

2003/04:T564 av Maud Olofsson m.fl. (c):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om framtidens transportsystem.
16. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att avsätta 170 miljoner kronor mer per år än vad regeringen har föreslagit till anslaget drift och byggande av enskilda vägar.
17. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att inrätta en nationell fond för oförutsedda händelser i det enskilda vägnätet.
24. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att skyltning av tankningsställen för alternativa bränslen skall ske på huvudleder i anslutning till samhällen/städer.
32. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken.
33. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att investeringsstödet för spårfordon bör utökas till att även omfatta bussar i kollektivtrafik som drivs med alternativa drivmedel.
34. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om vikten av en bättre helhetssyn på kollektivtrafiken.
35. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om statens ansvar för en fungerande kollektivtrafik i glesbygd.

36. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att staten måste ta ansvar för ett nätverk av flygplatser, framför allt i de regioner som har litet befolkningsunderlag.
37. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om beredskap för ökad flygplatskapacitet i Stockholms- och Mälardalsområdet.
38. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att delprivatisera Arlanda, Landvetter och Sturup.
39. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att staten bör, när konjunkturen så tillåter, sälja ut sina ägarandelar i SAS.
42. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om vikten av goda villkor för Väner- och Mälarsjöfarten.

2003/04:Bo262 av Lotta N Hedström (mp):

9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att omedelbart inleda ett moratorium för utbyggnad av tredje generationens mobiltelfoninät i Sverige, i avvaktan på att ovanstående åtgärder vidtagits.

2003/04:Fi240 av Lars Leijonborg m.fl. (fp):

27. Riksdagen anvisar för 2004 anslagen under utgiftsområde 22 Kommunikationer enligt uppställning i motionen.

2003/04:Fö268 av Else-Marie Lindgren m.fl. (kd):

6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringens plan för upphandling och implementering av ett nytt radiokommunikationssystem inte är acceptabel.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av ett modernt och gemensamt kommunikationssystem som kan hantera både text och bild i digital form.

2003/04:MJ406 av Birgitta Carlsson (c):

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att höja anslaget till enskilda vägar.

2003/04:MJ408 av Sven Gunnar Persson m.fl. (kd):

5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om bekvämlighetsflagg.

2003/04:N289 av Margareta Andersson och Birgitta Carlsson (c):

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Posten AB i högre utsträckning tar ansvar för handikapptillgängligheten vid sina serviceställen.

2003/04:N328 av Maud Olofsson m.fl. (c):

15. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om 3 G-utbyggnaden samt möjlighet till s.k. roaming.
23. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om betydelsen för skogsindustrin av framkomliga och säkra vägar samt god mobiltelefonförsörjning (delvis).

2003/04:N341 av Marietta de Pourbaix-Lundin m.fl. (m):

4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om flygplatskapaciteten i Stockholmsregionen.

2003/04:N344 av Catharina Elmsäter-Svärd m.fl. (m):

6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om bättre villkor för enskilda vägar.

2003/04:So642 av Chatrine Pålsson m.fl. (kd):

12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att färdtjänsten skall vara ett likvärdigt alternativ till kollektivtrafiken.
13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om inrättande av instans för överklaganden av färdtjänstärenden.
14. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en ändring i 1 § färdtjänstlagen (1997:736).

2003/04:Ub397 av Hans Backman m.fl. (fp):

6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om stöd till regionala flygplatser och en rimlig upphandling av flygtrafiken till och från Norrland.

BILAGA 2

Utskottets förslag till beslut om anslag för år 2004 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer

Utskottets förslag överensstämmer med regeringens förslag till anslagsfördelning. Moderata samlingspartiet, Folkpartiet liberalerna, Kristdemokraterna och Centerpartiet redovisar sina ställningstaganden i särskilda yttranden som fogats till betänkandet.

Belopp i 1 000-tal kronor

Politikområde	Utskottets förslag
Anslag	
36 Transportpolitik	
36:1 Vägverket: Administration	1 030 202
36:2 Väghållning och statsbidrag	15 564 276
36:3 Banverket: Administration	773 146
36:4 Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter	8 484 123
36:5 Från EG-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	200 000
36:6 Ersättning för fritidsbåtsändamål m.m.	71 000
36:7 Ersättning till viss kanaltrafik m.m.	62 660
36:8 Sjöfartsregistret	4 524
36:9 Rederinämnden: Administration	2 599
36:10 Driftbidrag till kommunala flygplatser	81 100
36:11 Rikstrafiken: Administration	19 435
36:12 Rikstrafiken: Trafikupphandling	793 000
36:13 Viss internationell verksamhet	2 500
36:14 Statens väg- och transportforskningsinstitut	34 276
36:15 Statens institut för kommunikationsanalys	52 727
37 IT, elektroniska kommunikationer och post	
37:1 Post- och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter	6 710
37:2 Upphandling av samhällsåtaganden	153 484
37:3 Ersättning till Posten AB (publ) för grundläggande kassaservice	400 000
37:4 Ersättning till SOS Alarm Sverige AB för alarmeringstjänst enligt avtal	144 000
37:5 Informationsteknik: Telekommunikation m.m.	13 250
37:6 Gemensam radiokommunikation för skydd och säkerhet	192 000
37:7 IT-infrastruktur: Regionala transportnät m.m.	450 000
Summa	28 535 012

BILAGA 3Regeringens och oppositionspartiernas förslag till anslag för år 2004 inom utgiftsområde
22 Kommunikationer

Belopp i 1 000-tal kronor

Anslag	Anslags- typ	Regeringens förslag	(m)	(fp)	(kd)	(c)
36:1 Vägverket: Administration	(ram)	1 030 202	-60 000	-100 000	-30 000	-70 000
36:2 Väghållning och statsbidrag	(ram)	15 564 276	+2 000 000	+500 000	+850 000	+500 000
36:3 Banverket: Administration	(ram)	773 146	-40 000	-75 000	-20 000	-35 000
36:4 Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter	(ram)	8 484 123				
36:5 Från EG-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	(ram)	200 000				
36:6 Ersättning för fritidsbåtsändamål m.m.	(obet.)	71 000	-30 000			
36:7 Ersättning till viss kanaltrafik m.m.	(obet.)	62 660				
36:8 Sjöfartsregistret	(ram)	4 524				
36:9 Rederinämden: Administration	(ram)	2 599	-2 599			
36:10 Driftbidrag till kommunala flygplatser	(obet.)	81 100		+5 000		
36:11 Rikstrafiken: Administration	(ram)	19 435			-1 000	
36:12 Rikstrafiken: Trafikupphandling	(ram)	793 000	-100 000			
36:13 Viss internationell verksamhet	(ram)	2 500				
36:14 Statens väg- och transportforskningsinstitut	(ram)	34 276			-1 000	
36:15 Statens institut för kommunikationsanalys	(ram)	52 727			-2 000	

Anslag	Anslags- typ	Regeringens förslag	(m)	(fp)	(kd)	(c)
36:16 Nytt anslag: Infrastrukturbolag, räntekostnader	(ram)					+450 000
36:17 Nytt anslag: Rikstrafiken, trafikupphandling av kollektivtrafik i glesbygd	(ram)					+100 000
37:1 Post- och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter	(ram)	6 710			-1 000	+5 000
37:2 Upphandling av samhällsåtaganden	(ram)	153 484				
37:3 Ersättning till Posten AB (publ) för grundläggande kassaservice	(ram)	400 000	-400 000			
37:4 Ersättning till SOS Alarm Sverige AB för alarmeringstjänst enligt avtal	(ram)	144 000				
37:5 Informationsteknik: Telekommunikation m.m.	(ram)	13 250			-3 000	
37:6 Gemensam radiokommunikation för skydd och säkerhet	(ram)	192 000				
37:7 IT-infrastruktur: Regionala transportnät m.m.	(ram)	450 000		-450 000	-450 000	-450 000
Summa		28 535 012	+1 367 401	-120 000	+342 000	+500 000