Trafikutskottets betänkande

1982/83:5

om tilläggsbudget I (prop. 1982/83:25, bil. 3)

SJÄTTE HUVUDTITELN

1. **Underskottstäckning vid statens järnvägar.** Regeringen har i proposition 1982/83:25 bilaga 3 (kommunikationsdepartementet) under punkt 1 (s. 10–12) föreslagit riksdagen att till Underskottstäckning vid statens järnvägar på tilläggsbudget I till statsbudgeten för budgetåret 1982/83 anvisa ett anslag av 445 400 000 kr.

Utskottet

Riktlinjerna för statens järnvägars verksamhet har lagts fast i 1979 års trafikpolitiska beslut (prop. 1978/79:99, TU 1978/79:18, rskr 1978/79:419) och i 1980 års strukturplan för statens järnvägar (prop. 1980/81:20, TU 1980/81:6, rskr 1980/81:101).

Det ekonomiska målet för SJ innebär att intäkterna från verksamheten inkl. driftersättningen för trafiken på det ersättningsberättigade nätet varje år skall täcka verksamhetens kostnader inkl. avskrivningar på tillgångarnas återanskaffningsvärde och därutöver ge en förräntning som motsvarar räntan på det disponerade statskapitalet.

Under perioden 1972/73–1975/76 hade SJ enligt propositionen en relativt stabil ekonomi, vilket innebar kostnadstäckning och att genomsnittligt ca tre fjärdedelar av förräntningskravet kunde uppfyllas. Därefter har emellertid resultatet försämrats kraftigt, och under de senaste budgetåren har SJ redovisat betydande underskott vilket framgår av den tabell som redovisas i det följande.

SJ:s resultat före bokslutsdispositioner (milj. kr.)

Budgetår	Drift-resultat	Förränt-ningskrav	Totalt resultat
1969/70	52	144	− 92
1970/71	−178	158	−336
1971/72	− 76	121	−197
1972/73	39	127	− 88
1973/74	165	127	+ 38
1974/75	134	136	− 2
1975/76	49	144	− 95
1976/77	− 90	155	−245
1977/78	−260	171	−431
1978/79	−113	191	−304
1979/80[1]	−211	166	−377
1980/81[2]	−437	177	−614
1981/82[3]	−445	229	−675

[1] Efter kostnadsavlastning om 150 milj. kr. i form av minskade avskrivningar och 65 milj. kr. i form av minskat förräntningskrav.
[2] Efter kostnadsavlastning om 160 milj. kr. i form av minskade avskrivningar och 71 milj. kr. i form av minskat förräntningskrav.
[3] Efter kostnadsavlastning om 210 milj. kr. i form av minskade avskrivningar och 115 milj. kr. i form av minskat förräntningskrav.

För att balansera underskotten i järnvägstrafiken har regeringen tidigare medgivit SJ att sätta ned sina avskrivningar. Med stöd av riksdagens beslut har också SJ:s förräntningspliktiga statskapital skrivits ned med motsvarande belopp. Fr. o. m. budgetåret 1981/82 tillämpas en öppnare redovisning av SJ:s underskott genom att riksdagen på regeringens förslag anvisar ett särskilt anslag för täckning av rörelseunderskottet under budgetåret.

Av SJ:s bokslut för budgetåret 1981/82 framgår att driftunderskottet detta budgetår uppgick till 445,4 milj. kr. Tillsammans med förräntningskravet motsvarar detta en total resultatbrist på 675 milj. kr. För att täcka förstnämnda underskott bör enligt föredragande departementschefen medel anvisas över ett särskilt anslag benämnt: Underskottstäckning vid statens järnvägar.

Utskottet har tidigare uttalat sig om vikten av att SJ uppfyller det uppsatta resultatkravet samt att statsmakterna ges förutsättningar härför (TU 1981/82:8, rskr 1981/82:117). Utskottet, som tillstyrker föredragandens förslag till underskottstäckning, förutsätter att regeringen med största uppmärksamhet följer SJ:s resultatutveckling samt att härav föranledda åtgärder vidtas utan dröjsmål.

Utskottet hemställer

att riksdagen till *Underskottstäckning vid statens järnvägar* på tilläggsbudget I till statsbudgeten för budgetåret 1982/83 anvisar ett anslag av 445 400 000 kr.

2. **Stöd till svenska rederier.** Regeringen har under punkt 2 (s. 12–13) föreslagit riksdagen att

1. bemyndiga regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att tidigarelägga utbetalningar av stöd till svenska rederier i enlighet med vad föredragande departementschefen har förordat,

2. till Stöd till svenska rederier på tilläggsbudget I till statsbudgeten för budgetåret 1982/83 anvisa ett förslagsanslag av 250 000 000 kr.

Motionen

I motion 1982/83:132 av Rolf Clarkson m. fl. (m) yrkas att riksdagen avslår regeringens förslag i proposition 1982/83:25 bilaga 3 om stöd till svenska rederier.

Utskottet

Något anslag för stöd till svenska rederier har inte tagits upp på statsbudgeten för budgetåret 1982/83.

Våren 1982 fattade riksdagen emellertid beslut om vissa sjöfartspolitiska frågor (prop. 1981/82:217, TU 1981/82:37, rskr 1981/82:437). Beslutet innebär bl. a. ett tidsbegränsat ekonomiskt stöd till svenska rederier. Enligt beslutet skall stödet – som baseras på vad rederierna levererar in i sjömansskatt för inkomståren 1982–1985 – utbetalas med början under år 1983. Detta innebär att sjömansskatt som inlevererats under år 1982 utgör underlag för beräkning av det första årets stöd.

I den nu föreliggande propositionen hänvisar föredraganden till många mindre rederiers nuvarande prekära situation och förordar en konjunkturanpassning av stödet för kustsjöfartsfartyg såsom de definieras i riksdagsbeslutet. Konsolideringsstöd föreslås kunna utgå till rederier med sådana fartyg för räkenskapsår som börjar år 1981. Till grund för sådant stöd skall då läggas sjömansskatt som inbetalts under år 1981. Rederier som väljer att utnyttja stöd som är hänförligt till sjömansskatteinbetalningar år 1981 skall – betonar föredraganden – inte kunna lägga sjömansskatteinbetalningen för år 1985 till grund för stöd. Den föreslagna anpassningen av stödet beräknas inte påverka statens totala kostnad för detta. Föredraganden beräknar att stödet under budgetåret 1982/83 kommer att uppgå till ca 250 milj. kr.

I motion 1982/83:132 (m) yrkas avslag på regeringens förevarande förslag och hänvisas till motion 1981/82:2564 (m), vari bl. a. yrkades avslag på förslaget i proposition 1981/82:217 om ekonomiskt stöd till sjöfarten. Enligt sistnämnda motion – och en härav föranledd reservation i utskottets betänkande TU 1981/82:37 – sammanhänger problemen inom sjöfartsnäringen med näringslivets problem i övrigt. Subventioneringen av det svenska näringslivet måste enligt motionärerna minska.

Utskottet delar föredragandens uppfattning om behovet av att tidigarelägga stödet till kustsjöfarten. Vad föredraganden i anslutning härtill anfört har inte givit utskottet anledning till erinran. Av detta ställningstagande följer att utskottet avstyrker motion 1982/83:132 (m).

Utskottet hemställer följaktligen

att riksdagen med bifall till regeringens förslag och med avslag på motion 1982/83:132 (m)

a. bemyndigar regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att tidigarelägga utbetalningar av stöd till svenska rederier i enlighet med vad föredragande departementschefen har förordat,

b. till *Stöd till svenska rederier* på tilläggsbudget I till statsbudgeten för budgetåret 1982/83 anvisar ett förslagsanslag av 250 000 000 kr.

3. **Undantagen från förbudet att ta ut någon särskild avgift för omhändertagande av oljeavfall från fartygs maskinrum, m. m.** Regeringen har under punkt 3 (s. 13–15) föreslagit riksdagen att

1. anta inom kommunikationsdepartementet upprättat förslag till lag om ändring i lagen (1980:424) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg,

2. bemyndiga regeringen eller myndighet regeringen beslutar att utnyttja inkomsttiteln Fyravgifter, farledsvaruavgifter för sådan bidragsgivning till hamnar som föredragande departementschefen har förordat.

Lagförslaget återfinns i underbilaga 3.1 till propositionen.

Motionen

I motion 1982/83:91 av Birger Rosqvist (s) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om avgifter för och reglering av hamnars mottagande av oljeavfall från fartyg.

Utskottet

Enligt 3 kap. 5 § lagen (1980:424) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg gäller förbud mot att ta ut särskild avgift för omhändertagande av bl. a. oljeavfall från fartygs maskinrum o. d. och av vissa rester av kemikalier som transporteras på fartyg. Kostnaderna för omhändertagandet får däremot – enligt samma stadgande – täckas genom hamnavgifter eller motsvarande generella avgifter.

Med stöd av 10 kap. 2 § i lagen har i förordningen (1980:789) om åtgärder

mot vattenförorening från fartyg gjorts undantag från nämnda avgiftsförbud.

I sitt betänkande TU 1980/81:31 (rskr 1980/81:442) om miljösäkrare sjötransporter (prop. 1980/81:119 bil. 2) fann utskottet att skäl talar för att upphäva undantagen. Därigenom skulle – framhöll utskottet bl. a. – önskemålet att göra det olönsamt att släppa ut olja till sjöss tillgodoses i högre grad än vad gällande bestämmelser medger.

Föredraganden förordar att undantagen upphävs fr. o. m. den 1 mars 1983. Samtidigt bör hamnarna garanteras ett högkostnadsskydd i form av statsbidrag från inkomsttiteln Fyravgifter, farledsvaruavgifter. Statsbidraget skall finansieras med en höjning av dessa avgifter. Det bör utgå om en hamn har kostnader för omhändertagande av ifrågavarande slag av avfall som väsentligt överstiger hamnens intäkter av hamnverksamhet och om kostnaderna beror på att hamnens mottagningsanordningar har utnyttjats i större omfattning än som är rimligt med hänsyn till hamnens godsomsättning. Bidraget bör utgå i efterhand med skillnaden mellan faktisk kostnad och en kostnad som uppgår till 3 % av hamnens samlade intäkter av hamnverksamhet. Sjöfartsverket bör svara för bidragsgivningen.

I motion 1982/83:91 (s) framhålls vikten av att kostnaderna för mottagning av avfall från fartyg hålls nere. Så bör t. ex. fartyg som önskar bli av med avfall åläggas att i god tid före ankomst till hamn lämna meddelande härom. Vidare bör avlämnande utan särskild avgift endast ske under den i hamnen normala arbetstiden. Extrakostnader i samband med destruktion av avfallet bör också regleras. Inför utarbetandet av tillämpningsföreskrifter i anslutning till de nya reglerna bör hamnägarna vara företrädda så att deras och motionärens önskemål kan beaktas.

Utskottet förutsätter att så sker. Motionen synes därför inte behöva föranleda någon riksdagens åtgärd och avstyrks följaktligen.

Utskottet har ingen erinran mot vad föredraganden förordat. Detsamma gäller lagförslaget. Detta innebär att nu gällande förbud mot att vid reparationsvarv ta ut särskild avgift för mottagning eller behandling av oljehaltigt barlast- eller tankspolvatten i sin helhet upphävs.

Utskottet hemställer

1. att riksdagen bemyndigar regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att utnyttja inkomsttiteln Fyravgifter, farledsvaruavgifter för sådan bidragsgivning till hamnar som föredragande departementschefen har förordat,
2. att riksdagen antar förslaget till lag om ändring i lagen (1980:424) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg,
3. beträffande *vissa tillämpningsföreskrifter om mottagning av oljeavfall m. m. från fartyg*
   att riksdagen avslår motion 1982/83:91 (s).

4. **Utbyggnad av Visby hamn.** Regeringen har under punkt 4 (s. 15–17) föreslagit riksdagen att godkänna att regeringen utnyttjar finansfullmakten för hela den kostnad som med den hittills tillämpade kostnadsfördelningen faller på staten vid den beslutade utbyggnaden av Visby hamn.

Utskottet

Riksdagen beslutade i maj 1980 i anledning av proposition 1979/80:125 (TU 1979/80:23, rskr 1979/80:342) om riktlinjer för statligt stöd till utbyggnaden av Visby hamn. I samband härmed anvisade riksdagen 102 milj. kr. i statsbidrag för utbyggnaden. Riksdagsbeslutet grundades på ett mellan staten och Gotlands kommun upprättat avtal. I avtalet regleras hur kostnaderna för de olika delprojekten i hamnutbyggnaden skall fördelas mellan staten och Gotlands kommun.

Med stöd av regeringens bemyndigande den 31 januari 1980 tillkallades en sakkunnig med uppgift att för statens räkning utöva teknisk och ekonomisk kontroll av upphandlingen och av byggnadsarbetenas utförande i Visby hamn.

På grundval av uppgifter om kostnadsökningar som den sakkunnige lämnade i september 1981 föreslog regeringen i proposition 1981/82:25 en ytterligare medelsanvisning om 16,5 milj. kr. Riksdagen biföll förslaget (TU 1981/82:8, rskr 1981/82:117). Riksdagen har sålunda för utbyggnaden av Visby hamn totalt anvisat 118,5 milj. kr.

Den sakkunnige har i en skrivelse till regeringen den 22 september 1982 meddelat att statens slutliga andel av totalkostnaderna för hittills beslutad utbyggnad av hamnen kan beräknas till 118,2 milj. kr. Utbyggnaden har fortskridit planenligt och utan förseningar. Vissa väderleksförhållanden har emellertid medfört oförutsedda svårigheter som lett till skador på både fartyg vid kaj och själva kajen. Åtgärder måste därför – framhåller den sakkunnige – vidtas för att komma till rätta med förhållandena. Den totala kostnaden för dessa åtgärder beräknas till 29 milj. kr. Härav kommer statens andel – med den kostnadsfördelning som tidigare tillämpats – att uppgå till 23,5 milj. kr.

Enligt föredraganden har regeringen med hänsyn till rådande sysselsättningsläge bedömt de åtgärder som den sakkunnige förordat som lämpliga att genomföra utan dröjsmål. Regeringen har därför med stöd av finansfullmakten anvisat 23,5 milj. kr. för byggnadsarbeten i Visby hamn. Regeringen får dock – enligt de regler som riksdagen fastställt – inte utnyttja finansfullmakten för större statsbidrag till kommunala objekt än vad som svarar mot 75 % av byggnadskostnaden. Riksdagen föreslås därför nu godkänna att finansfullmakten utnyttjas för hela den kostnad som faller på staten med iakttagande av den hittills tillämpade och av riksdagen godkända kostnads-

fördelningen mellan staten och Gotlands kommun.

Utskottet lämnar vad föredraganden sålunda anfört utan erinran och hemställer

att riksdagen godkänner att regeringen utnyttjar finansfullmakten för hela den kostnad som med den hittills tillämpade kostnadsfördelningen faller på staten vid den beslutade utbyggnaden av Visby hamn.

5. **Flygplatser m. m.** Regeringen har under punkt 5 (s. 17–19) föreslagit riksdagen att

1. godkänna finansieringen av Arlandas nya inrikesterminal och en ny terminal på Norrköpings flygplats,

2. till Flygplatser m. m. på tilläggsbudget I till statsbudgeten för budgetåret 1982/83 anvisa ett reservationsanslag av 16 000 000 kr.

Utskottet

I statsbudgeten för innevarande budgetår har under denna anslagsrubrik anvisats 73,2 milj. kr. (prop. 1981/82:100 bil. 9 och prop. 1981/82:98, TU 1981/82:28, rskr 1981/82:339). Genom regeringsbeslut den 9 september 1982 om vissa sysselsättningsfrämjande åtgärder har anslaget höjts med 15 milj. kr. till 88,2 milj. kr.

Luftfartsverket har i en framställning den 7 oktober 1982 hemställt om tilläggsanslag motsvarande en ökad medelsförbrukning på 82,7 milj. kr. Samtidigt har verket hemställt om regeringens godkännande av vissa nya investeringsobjekt på flygplatserna i Norrköping och Stockholm/Arlanda.

Det ökade medelsbehov som luftfartsverket anmält förklaras enligt föredraganden till stor del av att investeringar som regering och riksdag tidigare godkänt senarelagts av olika skäl. Detta gäller bl. a. investeringar i flygtrafiktjänst en route och vissa byggnader på sammanlagt 19,1 milj. kr. Det ökade medelsbehovet budgetåret 1982/83 motsvaras således delvis av en minskad förbrukning budgetåret 1981/82 och därigenom en ökning av reserverade medel från detta budgetår. Föredraganden förordar att medelsförbrukningen av dessa skäl får höjas budgetåret 1982/83.

Vad föredraganden sålunda har anfört har inte givit utskottet anledning till erinran.

Av propositionen framgår att avtal nu har slutits mellan LIN, SAS och luftfartsverket om finansieringen av den nya inrikesterminalen på Arlanda. Avtalet innebär att LIN finansierar det belopp som, utöver 150 milj. kr. i prisläge januari 1981, behövs för investeringen. Avtal har också träffats med Stockholms läns landsting om det landstingskommunala bidraget. I löpande priser beräknas nu terminalen kosta totalt 290 milj. kr., varav 118,7 milj. kr.

finansieras över statsbudgeten medan 71,3 milj. kr. och 100 milj. kr. finansieras av AB Stockholmsregionens flygplatsinvesteringar resp. LIN.

Med hänsyn till hur den statliga andelen av kostnaderna för terminalen nu beräknas förfalla till betalning beräknar luftfartsverket ett med 27,4 milj. kr. ökat statligt medelsbehov innevarande budgetår. Någon *reell* ökning av den statligt finansierade andelen av bygget är det inte fråga om betonar föredraganden, som i anslutning härtill också förordar erforderlig ökning av medelsförbrukningen innevarande budgetår.

Av propositionen framgår vidare att vissa tidigare beslutade investeringar på Arlanda har uppskjutits i avvaktan på att avtal skulle träffas mellan Stockholms läns landsting och luftfartsverket om finansieringen. Luftfartsverket har nu begärt sammanlagt ytterligare 3,8 milj. kr. budgetåret 1982/83 för dessa investeringar som utgörs av instrumentlandningssystem, en landningsfyr, en värmekulvert och en byvindsskrivare.

Utskottet lämnar förslagen utan erinran.

Enligt propositionen har luftfartsverket träffat en preliminär överenskommelse med Norrköpings kommun om finansiering av en ny passagerarterminal på Norrköpings flygplats. Totalkostnaden för terminalen beräknas till 20,7 milj. kr. i genomförandepris. Därav förväntas AMS bidra med 4,5 milj. kr. och kommunen med 8,1 milj. kr. Den del av investeringen som tas upp under detta anslag blir således – framhåller föredraganden – 8,1 milj. kr. totalt, varav 1 milj. kr. beräknas gå åt budgetåret 1982/83. Den av kommunen finansierade andelen skall till 50 % vara ränte- och amorteringsfri under viss tid. Överenskommelsen med kommunen innebär också ett samarbete i fråga om brand- och räddningstjänsten som medför besparingar för luftfartsverket. Därutöver skall ett markområde för 2 milj. kr. överlåtas till kommunen. Luftfartsverket bedömer att kommunens engagemang i flygplatsfrågan innebär att den föreslagna investeringen i passagerarterminalen inte kommer att ge någon ökad ekonomisk belastning på verket. Därvid har verket beräknat ökade intäkter till följd av ökat antal passagerare, hyror och reklam.

Föredraganden anser att ett sådant samarbete mellan luftfartsverket och en kommun som kommit till stånd i fråga om Norrköpings flygplats är konstruktivt och stämmer väl överens med 1982 års luftfartspolitiska beslut. Utskottet ansluter sig till denna uppfattning och lämnar vad föredraganden sålunda anfört utan erinran.

Med hänsyn till ökningen av den beräknade ingående balansen på anslaget Flygplatser m. m. förordar föredraganden att ett tilläggsanslag om 16 milj. kr. anvisas för innevarande budgetår. Utskottet tillstyrker förslaget.

Utskottet hemställer

1. att riksdagen godkänner den i propositionen angivna finansieringen av Arlandas nya inrikesterminal och av en ny terminal på Norrköpings flygplats,

2. att riksdagen till *Flygplatser m. m.* på tilläggsbudget I till statsbudgeten för budgetåret 1982/83 anvisar ett reservationsanslag av 16 000 000 kr.

Stockholm den 7 december 1982

På trafikutskottets vägnar
BERTIL ZACHRISSON

Närvarande: Bertil Zachrisson (s), Rolf Clarkson (m), Kurt Hugosson (s), Claes Elmstedt (c), Birger Rosqvist (s), Wiggo Komstedt (m), Olle Östrand (s), Sven-Gösta Signell (s), Per Stenmarck (m), Rune Torwald (c), Rune Johansson (s), Margit Sandéhn (s), Görel Bohlin (m) och Olle Grahn (fp).

Reservation

vid **punkt 2 Stöd till svenska rederier**

Rolf Clarkson, Wiggo Komstedt, Per Stenmarck och Görel Bohlin (alla m) anser

dels att det stycke av utskottets yttrande på s. 4 som börjar med "Utskottet delar" och slutar med "avstyrker motion 1982/83:132 (m)." bort ha följande lydelse:

Även enligt utskottets mening finns det ett samband mellan sjöfartens och det övriga näringslivets problem. 1970-talet var ett krisdecennium för svenskt näringsliv. Olönsamma näringar subventionerades, något som har lett till att produktionsresurser låsts fast i krisindustrier som varvs-, järn- och stålindustrin. Subventionerna har också krävt en finansiering i form av skattehöjningar som medfört att andra branscher, t. ex. sjöfartsnäringen, fått ett svårare konkurrensläge. Skattetrycket har nått en nivå som innebär att vår ekonomi förlorat sin tillväxtförmåga. Näringspolitiken måste nu bedrivas med generella i stället för selektiva medel. Subventioneringen av stora delar av vårt näringsliv måste minska. En samhällsekonomi i balans utgör den bästa grunden för en god utveckling också inom sjöfartsnäringen. Huvudskälet till att den svenska sjöfartsnäringen har svårigheter torde vara det höga kostnadsläget i Sverige.

Under hänvisning till det anförda avstyrker utskottet regeringens förslag och tillstyrker motion 1982/83:132 (m).

dels att utskottets hemställan bort ha följande lydelse:

att riksdagen med bifall till motion 1982/83:132 (m) avslår regeringens förslag om stöd till svenska rederier.