

Trafikutskottets betänkande 2023/24:TU1

Utgiftsområde 22 Kommunikationer

Sammanfattning

Utskottet tillstyrker regeringens förslag om anslag för 2024 inom utgiftsområde 22 som uppgår till ca 83 miljarder kronor. Därmed avstyrker utskottet de alternativa budgetförslag som förts fram i motioner. Utskottet tillstyrker också regeringens förslag om bemyndiganden om ekonomiska åtaganden, godkännande av investeringsplaner och övriga bemyndiganden.

I betänkandet finns fyra särskilda yttranden (S, V, C, MP). Ledamöterna i Socialdemokraterna, Vänsterpartiet, Centerpartiet och Miljöpartiet avstår från ställningstagande när det gäller budgetbeslutet och redovisar i stället sina överväganden i särskilda yttranden.

Behandlade förslag

Proposition 2023/24:1 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer.

Sex yrkanden i motioner från allmänna motionstiden 2023/24.

Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut	4
Redogörelse för ärendet	6
Ärendet och dess beredning	6
Budgetprocessen i riksdagen	6
Betänkandets disposition	7
Utskottets överväganden	8
Regeringens resultatredovisning för utgiftsområde 22	8
Regeringens hantering av riksdagens tillkännagivanden	16
Statens budget inom utgiftsområde 22	20
Särskilda yttranden	68
1. Statens budget inom utgiftsområde 22 (S)	68
2. Statens budget inom utgiftsområde 22 (V)	70
3. Statens budget inom utgiftsområde 22 (C)	73
4. Statens budget inom utgiftsområde 22 (MP)	75
<i>Bilaga 1</i>	
Förteckning över behandlade förslag	79
Propositionen	79
Motioner från allmänna motionstiden 2023/24	80
<i>Bilaga 2</i>	
Regeringens och motionärernas anslagsförslag	81
<i>Bilaga 3</i>	
Regeringens förslag till beställningsbemyndiganden	83
<i>Tabeller</i>	
Tabell 1 Budgetförslag för 2024 för utveckling av statens transportinfrastruktur	22
Tabell 2 Anslaget 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur, fördelning på anslagsposter	22
Tabell 3 Investeringsplan för Trafikverket	24
Tabell 4 Beräknad låneskuld 2023–2025 för projekt som med riksdagens godkännande finansieras med lån	26
Tabell 5 Budgetförslag för 2024 för vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	27
Tabell 6 Anslaget 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur, fördelning på anslagsposter	28
Tabell 7 Budgetförslag för 2024 för trafikslagsövergripande frågor	29
Tabell 8 Budgetförslag för 2024 för sjöfartsområdet	31
Tabell 9 Investeringsplan för Sjöfartsverket	33
Tabell 10 Budgetförslag för 2024 för luftfartsområdet	34
Tabell 11 Investeringsplan för Luftfartsverket	37
Tabell 12 Budgetförslag för internationell tågtrafik	38
Tabell 13 Budgetförslag för lån till körkort	38
Tabell 14 Budgetförslag för 2024 för informationssamhället	40
Tabell 15 Socialdemokraternas förslag till ändrade anslag för 2024 för utgiftsområde 22 Kommunikationer	70
Tabell 16 Vänsterpartiets förslag till ändrade anslag för 2024 för utgiftsområde 22 Kommunikationer	72

Tabell 17 Centerpartiets förslag till ändrade anslag för 2024 för utgiftsområde 22 Kommunikationer	74
Tabell 18 Miljöpartiets förslag till ändrade anslag för 2024 för utgiftsområde 22 Kommunikationer	77
Beställningsbemyndiganden för 2024 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer	83

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

Statens budget inom utgiftsområde 22

a) Anslagen för 2024

Riksdagen anvisar anslagen för 2024 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer enligt regeringens förslag.

Därmed bifaller riksdagen proposition 2023/24:1 utgiftsområde 22 punkt 8 och avslår motionerna

2023/24:2326 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V),

2023/24:2625 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 1, 24 och 29,

2023/24:2708 av Daniel Helldén m.fl. (MP) och

2023/24:2724 av Ulrika Heie m.fl. (C).

b) Bemyndiganden om ekonomiska åtaganden

Riksdagen bemyndigar regeringen att

1. för 2024 ta upp lån i Riksgäldskontoret för vissa infrastrukturprojekt som inklusive tidigare upplåning uppgår till högst 71 000 000 000 kronor,

2. för 2024 besluta om en kredit i Riksgäldskontoret för att tillgodose Transportstyrelsens behov av rörelsekapital vid utbetalningar inom ramen för det gemensamma avgiftsutjämnningssystemet för säkerhetskontroll av passagerare och deras bagage samt det internationella systemet för undervägsavgiften som inklusive tidigare utnyttjad kredit uppgår till högst 2 050 000 000 kronor,

3. för 2024 besluta att Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB AB får ta upp lån i Riksgäldskontoret som inklusive tidigare upplåning uppgår till högst 6 400 000 000 kronor,

4. under 2024 ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst de belopp och inom de tidsperioder som regeringen föreslår.

Därmed bifaller riksdagen proposition 2023/24:1 utgiftsområde 22 punkterna 1, 2, 7 och 9.

c) Godkännande av investeringsplaner

Riksdagen godkänner investeringsplanen för Sjöfartsverket för 2024–2026 som en riktlinje för Sjöfartsverkets investeringar och investeringsplanen för Luftfartsverket för 2024–2026 som en riktlinje för Luftfartsverkets investeringar.

Därmed bifaller riksdagen proposition 2023/24:1 utgiftsområde 22 punkterna 4 och 6.

d) Övriga bemyndiganden och godkännande av ekonomiska mål

Riksdagen bemyndigar regeringen att

1. för 2024 ge Sjöfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar samt besluta om utdelning och skattemotsvarighet vad avser Sjöfartsverkets ekonomiska resultat,

2. för 2024 ge Luftfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar samt besluta om utdelning och skattemotsvarighet vad avser Luftfartsverkets ekonomiska resultat.

Därmed bifaller riksdagen proposition 2023/24:1 utgiftsområde 22 punkterna 3 och 5.

Stockholm den 5 december 2023

På trafikutskottets vägnar

Ulrika Heie

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Ulrika Heie (C)*, Thomas Morell (SD), Gunilla Svantorp (S)*, Maria Stockhaus (M), Mattias Ottosson (S)*, Sten Bergheden (M), Kadir Kasirga (S)*, Helena Gellerman (L), Carina Ödebrink (S)*, Ann-Sofie Lifvenhage (M), Linda W Snecker (V)*, Magnus Oscarsson (KD), Oskar Svärd (M), Per Bolund (MP)*, Johanna Rantsi (M), Patrik Jönsson (SD) och Jamal El-Haj (S)*.

* Avstår från ställningstagande, se särskilda yttranden.

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I detta ärende behandlas regeringens budgetproposition 2023/24:1 i de delar som gäller utgiftsområde 22 Kommunikationer och sex motionsyrkanden från allmänna motionstiden 2023/24. Regeringens förslag till riksdagsbeslut och motionsförslagen finns i bilaga 1.

I bilaga 2 och 3 finns en sammanställning av regeringens förslag till anslag för 2024 och beställningsbemyndiganden samt de avvikelser från dessa som Socialdemokraterna, Vänsterpartiet, Centerpartiet och Miljöpartiet föreslår i sina respektive budgetmotioner.

Budgetprocessen i riksdagen

Rambeslutsprocessen

Budgetprocessen innebär bl.a. att riksdagen i ett första steg genom ett beslut fastställer en utgiftsram för varje utgiftsområde. Utgiftsramen anger det belopp som utgiftsområdets anslag högst får uppgå till (11 kap. 18 § tredje stycket riksdagsordningen).

Riksdagen har bestämt utgiftsramen för utgiftsområde 22 Kommunikationer till 82 874 980 000 kronor (prop. 2023/24:1, bet. 2023/24:FiU1, rskr. 2023/24:47). I detta betänkande föreslår trafikutskottet för riksdagen hur anslagen för utgiftsområdet ska fördelas inom utgiftsområdesramen. Riksdagens ställningstagande till anslag för utgiftsområdet ska göras genom ett enda beslut (11 kap. 18 § fjärde stycket riksdagsordningen).

Uppföljning av resultatredovisningen

Enligt 10 kap. 3 § budgetlagen (2011:203) ska regeringen i budgetpropositionen lämna en redovisning av de resultat som har uppnåtts i verksamheten i förhållande till de mål som riksdagen har beslutat om.

I utskottens uppgifter ingår att följa upp och utvärdera riksdagsbeslut (4 kap. 8 § regeringsformen). Som en del i utskottens uppföljning ingår att behandla den resultatinformation som regeringen presenterar. Riksdagen har beslutat om riktlinjer för bl.a. den löpande uppföljningen av regeringens resultatredovisning (framst. 2005/06:RS3, bet. 2005/06:KU21, rskr. 2005/06:333–335).

Utskottet har mot den bakgrunden gått igenom regeringens resultatredovisning för utgiftsområde 22 i budgetpropositionen. Genomgången är ett underlag för utskottets behandling av budgetpropositionen och för den fortsatta mål- och resultatdialogen med regeringen.

Betänkandets disposition

Betänkandet har disponerats så att målet för utgiftsområdet och regeringens resultatredovisning behandlas först. Därefter behandlas regeringens hantering av de tillkännagivanden från riksdagen som redovisas i budgetpropositionen inom utgiftsområde 22. Utskottet behandlar slutligen de förslag i budgetpropositionen och de motionsförslag som gäller statens budget inom utgiftsområde 22.

Utskottets överväganden

Regeringens resultatredovisning för utgiftsområde 22

Bakgrund

Trafikutskottet har under flera år uppmärksammat mål- och resultatfrågor i beredningen av budgetpropositionen. Utskottets arbetsgrupp för uppföljning och forskning har därför i samband med beredningen av budgetpropositionen för 2024 följt upp regeringens resultatredovisning inom utgiftsområde 22 Kommunikationer. Utskottet konstaterar att dialogen med regeringen successivt har resulterat i en tydligare och mer ändamålsenlig redovisning av bl.a. mål, indikatorer och resultat. Uppföljningen har inriktats på att följa upp resultatredovisningens struktur samt arbetet med resultatindikatorer och de resultat som regeringen redovisar inom utgiftsområdet. Syftet med uppföljningen har varit att ta fram ett fördjupat kunskapsunderlag till utskottet inför beredningen av budgetpropositionen och att ge utskottet ett underlag för dialogen med regeringen om den fortsatta utvecklingen av mål- och resultatstyrningen.

Propositionen

Övergripande

Utgiftsområde 22 Kommunikationer omfattar transportpolitik och politiken för informationssamhället. I området transportpolitik ingår infrastruktur- och trafikfrågor inom järnvägs-, väg-, sjöfarts- och luftfartsområdena samt transportforskning. Politiken för informationssamhället omfattar områdena övergripande frågor om digitalisering och informationsteknik (digitaliseringspolitik), inklusive digitalisering och it inom offentlig förvaltning, elektronisk kommunikation, post samt grundläggande betaltjänster.

Mål och redovisning av resultat för transportpolitiken

Övergripande mål för transportpolitiken

Av budgetpropositionen för 2024 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer framgår målen för transportpolitiken enligt nedan.

Transportpolitikens övergripande mål

Riksdagens övergripande mål för transportpolitiken är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Dessutom har riksdagen beslutat om ett funktionsmål om tillgänglighet och ett hänsynsmål om säkerhet, miljö och hälsa.

Funktionsmål

Funktionsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmål

Hänsynsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa.

Utöver detta har regeringen i propositionen Ett klimatpolitiskt ramverk för Sverige fastställt målet att växthusgasutsläppen från inrikes transporter (utom inrikes luftfart som ingår i EU:s system för handel med utsläppsrätter, EU ETS) ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010. Riksdagen fattade beslut om målet i juni 2017. Regeringen beslutade i samband med budgetpropositionen för 2020 att detta mål även skulle vara ett transportpolitiskt etappmål.

De transportpolitiska målen bidrar till genomförandet av Agenda 2030 och de globala målen för hållbar utveckling, bl.a. till att halvera antalet dödsfall och skador i vägtrafikolyckor i världen (delmål 3.6) och skapa hållbara, motståndskraftiga och inkluderande infrastrukturer (delmål 9.1). Regeringen har i skrivelsen Sveriges genomförande av Agenda 2030 (skr. 2021/22:247) lämnat en samlad redovisning av arbetet med Agenda 2030.

I budgetpropositionen för 2022 ändrade regeringen en uppsättning indikatorer med hänvisning till en ökad enhetlighet mellan vad som beskrivs som indikatorer inom olika utgiftsområden. I årets budgetproposition har en indikator tagits bort: andelen personer som använder fysiskt aktiva transporter, som att gå eller cykla. I propositionen motiverar regeringen det med att det är en stor utmaning att hitta en tillförlitlig metod för årliga jämförelser av aktiva transporter. Regeringen pekar på att både Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) och Trafikanalys har arbetat med metodutveckling och genomfört pilotstudier med varierande resultat. I årets budgetproposition är indikatorerna i övrigt oförändrade för transportpolitiken.

Indikatorer för transportpolitikens övergripande mål

- internaliseringsgrad av trafikens externa kostnader
- samhällsekonomisk effektivitet för öppnade statliga infrastrukturobjekt.

Indikatorer för funktionsmålet

- punktlighet för person- respektive godståg
- varaktighet i totalstopp i vägnätet
- tillgänglighet i kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning
- fordonsinnehav respektive körkortsinnehav bland kvinnor respektive män.

Indikatorer för hänsynsmålet

- antalet döda respektive allvarligt skadade i trafiken
- antalet viltolyckor
- växthusgasutsläpp från inrikes transporter exklusive flyg
- överskridanden av miljökvalitetsnormer för kvävedioxider i gaturum.

Resultaten inom transportpolitiken

Regeringen redovisar resultat med utgångspunkt i de övergripande målen och baserat på indikatorer som ska täcka de olika aspekterna av målen.

Regeringen pekar bl.a. på att transportförsörjningen inte fullt ut är samhällsekonomiskt effektiv. Regeringen lyfter samtidigt fram att kalkylerna som ligger bakom bedömningen inte fångar allt som är relevant för att fatta beslut om vilka åtgärder som bör genomföras och därför endast är en del av beslutsunderlaget. Regeringen konstaterar att för transportsystemet som helhet, när det gäller standard och tillförlitlighet, förbyttes den positiva trenden för flera av måtten under pandemiåren till en mer negativ utveckling under 2021 som också fortsatte under 2022. Punktligheten för järnvägstrafiken nådde under 2022 de lägsta nivåer som uppmäts för både person- och godstågen sedan målen antogs. Även när det gäller flyget har punktligheten försämrats, men antalet passagerare har ökat kraftigt.

Kvaliteten och driftsäkerheten i infrastrukturen är oförändrade även om totalstoppen i vägtransportssystemet har ökat något.

I propositionen konstaterar regeringen att användbarheten för olika grupper i stort sett är oförändrad jämfört med tidigare år. Regeringen framför att bortsett från pandemin och dess direkta konsekvenser på användningen av transportsystemet har transportsystemets användbarhet för olika grupper i stort inte utvecklats i någon tydlig riktning sedan målen antogs.

Regeringen lyfter fram att transportbranschen har börjat att återhämta sig efter pandemin även om resandet inte har kommit tillbaka till samma nivå som före pandemin. Det är dock väsentliga skillnader i tillgänglighet mellan olika delar av landet och hur den utvecklas.

När det gäller antalet omkomna och allvarligt skadade i trafiken har dessa minskat sett över alla trafikslag. När det gäller antalet omkomna i vägtrafiken har utvecklingen gått åt fel håll eftersom antalet omkomna har ökat något, medan det har minskat inom fritidssjöfarten, bantrafiken och luftfarten. Regeringen pekar på att antalet viltolyckor fortfarande är på en hög nivå och att de har ökat något jämfört med föregående år.

Regeringen framhåller även att transporterernas växthusgasutsläpp har minskat över tid. Utsläppsminskningen 2022 beror främst på en ökad andel elbilar bland nyregistreringar och höjd reduktionsplikt. Utsläppen från inrikes flyg ökade dock med ca 69 procent mellan 2021 och 2022 enligt preliminär

statistik, men de är fortfarande lägre än före pandemin. Utsläppen från internationell luftfart ökar igen efter pandemin. Regeringen lyfter fram att regeringen har fortsatt att vara aktiv inom EU och internationellt i syfte att minska den internationella luftfartens och sjöfartens klimatpåverkan.

Sammanfattningsvis bedömer regeringen att det övergripande transportpolitiska målet inte har uppnåtts. Måluppfyllelsen har enligt regeringen påverkats av följderna av pandemin, men även av Rysslands fullskaliga invasion av Ukraina och ekonomiskt svårare tider. Regeringen bedömer vidare att funktionsmålet sammantaget har haft en negativ utveckling och konstaterar att det är bekymmersamt. Regeringen konstaterar att hänsynsmålet i sin helhet inte utvecklades i rätt riktning under 2022 trots att utvecklingen går i rätt riktning när det gäller ökad trafiksäkerhet och minskade utsläpp.

Mål för politiken för informationssamhället

Av budgetpropositionen för 2024 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer framgår målen för informationssamhället enligt nedan.

Mål för digitaliseringspolitiken

Målet för digitaliseringspolitiken är att Sverige ska vara bäst i världen på att använda digitaliseringens möjligheter.

Under målet för digitaliseringspolitiken finns följande två delmål:

- Sverige ska ha bredband i världsklass. Alla hushåll och företag bör ha goda möjligheter att använda sig av elektroniska samhällstjänster och service via bredband.
- Elektroniska kommunikationer ska vara effektiva, säkra och robusta samt tillgodose användarnas behov. Elektroniska kommunikationer ska i första hand tillhandahållas genom en väl fungerande marknad, men staten ska ha ett ansvar på områden där allmänna intressen inte kan tillgodoses av enbart marknaden.

Mål för posten

Målet för postsektorn är att det ska finnas en posttjänst av god kvalitet i hela landet som uppfyller de krav som anges i postlagen (2010:1045).

Mål för grundläggande betaltjänster

Målet för politiken för de grundläggande betaltjänsterna är att alla i samhället ska ha tillgång till grundläggande betaltjänster till rimliga priser.

Indikatorer för digitaliseringspolitiken

Resultatindikatorerna för att följa upp digitaliseringspolitiken är bl.a. följande indikatorer från den internationella mätningen och rankningen Digital Economy and Society 2022, vidare DESI (mätningen visar Sverige i relation till övriga länder inom EU):

- Sveriges ranking avseende konnektivitet

- Sveriges ranking avseende humankapital
- Sveriges ranking avseende digitala offentliga tjänster
- Sveriges ranking avseende integrering av digital teknik.

Den ändrade mätmetoden i DESI 2022 för ett antal underindikatorer gör att resultatet i flera delar inte längre är jämförbart med tidigare års resultat.

Mål om digitalisering av offentlig förvaltning

För att följa upp målet om digitaliseringen av den offentliga förvaltningen används indikatorer från Statistiska centralbyrån (SCB) som visar andelen kvinnor och män som använt internet för att

- hämta information från myndigheters webbsidor
- ladda ned blanketter från myndigheters webbsidor
- skicka in ifyllda blanketter (exempelvis använt en digital tjänst).

För att följa upp målet används även andra bedömningsunderlag från Myndigheten för digital förvaltning (Digg) och Europeiska kommissionen.

Indikatorer för delmålet bredband

Delmålet om bredband följs upp med indikatorerna

- Sveriges placering i index för konnektivitet (DESI)
- andel hushåll och företag som har tillgång till bredband och mobila tjänster (Post- och telestyrelsen, PTS).

Indikatorer för delmålet elektronisk kommunikation

För att följa upp delmålet om elektronisk kommunikation är de mest centrala indikatorerna

- prisjämförelser abonnemang (PTS)
- it-incidentrapportering (PTS).

Indikator för postsektorn

Målet för postsektorn följs upp med bl.a. andelen brev som har lämnats in till Postnord AB för övernattbefordran (fr.o.m. 2018 tvådagarsbefordran) och som delats ut inom tidsramen (PTS).

Indikator för grundläggande betaltjänster

Målet för grundläggande betaltjänster följs upp genom bl.a. länsstyrelsernas bedömning av om tillgången till grundläggande betaltjänster är tillfredsställande för privatpersoner (länsstyrelserna och PTS).

Resultaten inom politiken för informationssamhället

Regeringen pekar på att teknikutvecklingen fortfarande är snabb och att användningen av digital teknik och data fortsätter att vara en central drivkraft för ökad produktivitet och ekonomisk tillväxt. Regeringen konstaterar att digitaliseringen av den offentliga förvaltningen går långsammare i Sverige än

i jämförbara länder. Regeringen pekar vidare på att det har skett en viss ökning av användningen av artificiell intelligens (AI) det senaste året.

I propositionen konstaterar regeringen att Sverige inte har lyckats använda digitaliseringens möjligheter fullt ut för att främja ökad konkurrenskraft och sysselsättning samt för ekonomiskt, socialt och miljömässigt hållbar utveckling. Regeringen bedömer att Sverige inte når det övergripande målet med digitaliseringspolitiken. Samtidigt anser regeringen att det finns goda förutsättningar för att i huvudsak uppnå målen i EU:s policyprogram för det digitala decenniet 2030 (beslut (EU) 2022/2481).

I bedömningen av måluppfyllelsen skriver regeringen att utbyggnaden av bredband fortgår i hela landet även om takten minskat jämfört med tidigare år.

Regeringen lyfter fram att ett fortsatt aktivt och förutsättningsskapande arbete inom civilt försvar och informations- och cybersäkerhetsområdet är viktigt för att uppnå målen om säkra och robusta elektroniska kommunikationer.

Regeringens samlade bedömning är att målen för postsektorn i huvudsak uppfylls men att den svenska postmarknaden fortfarande befinner sig under ett stort förändringstryck. Regeringen pekar på att samhällets digitalisering har lett till stora förändringar i användarnas kommunikationsvanor och därmed behovet av posttjänster.

Regeringens bedömning är att målen för politiken för de grundläggande betaltjänsterna har försämrats. Avvecklingen av Kassagirot bedöms ha haft en negativ påverkan på grundläggande betaltjänster och möjligheten att betala med kontanter. Regeringen konstaterar att statens roll i att stödja och komplettera marknaden genom statligt stöd försvåras av att marknadsaktörer successivt upphör med tjänster inom området. Regeringen framför att den bevakar området och i samråd med PTS har tillsatt en grupp som ska genomföra en förstudie för att undersöka förutsättningarna för att ingå avtal med en aktör som kan tillhandahålla dessa tjänster.

Utskottets bedömning

Trafikutskottet har följt upp regeringens resultatredovisning i budgetpropositionen för 2024 för utgiftsområde 22 Kommunikationer. Utskottet vill inleda med att framhålla att dialogen med regeringen successivt har resulterat i en tydligare och mer ändamålsenlig redovisning av bl.a. mål, indikatorer och resultat, vilket utskottet välkomnar. Utskottet anser att utvecklingen av resultatredovisningen stärks av en dialog där regeringen motiverar förändringar utifrån utskottets ställningstaganden.

Transportpolitiken

Resultatredovisningens struktur

Regeringen har även i årets redovisning valt att i rubrikerna ange en översiktlig bedömning av indikatorernas utveckling. Utskottet välkomnar detta eftersom

det ger en snabb överblick över utvecklingen. Utskottet är vidare positivt till att det finns text, tabeller och diagram som i många fall redovisar tidsserier längre än tio år och som därmed ger en bild av den långsiktiga utvecklingen.

Utskottet anser också att det är positivt att regeringen har valt att behålla uppsättningen av indikatorer från föregående år med undantag för indikatorn andelen personer som använder fysiskt aktiva transporter, som att gå eller cykla. Utskottet har tidigare betonat behovet av ett begränsat antal indikatorer och understrukt vikten av att dessa används över flera år samt att om förändringar sker bör regeringen tydligt motivera skälen till förändringen av indikatorer och på vilket sätt de bättre knyter an till målen. Utskottet vill återigen understryka vikten av långsiktighet vid framtagandet av indikatorer för att i möjligaste mån säkerställa att dessa kan följas under en längre tid. Utskottet uppmärksammar att regeringen har motiverat varför den ovan nämnda indikatorn inte har redovisats i årets resultatredovisning och delar regeringens uppfattning att det är viktigt med en tillförlitlig metod för att kunna göra årliga jämförelser. Utskottet har dock i flera sammanhang framhållit betydelsen av fysiskt aktiva transporter såsom cykling och vill understryka betydelsen av att regeringen tar fram en tillförlitlig metod för årliga jämförelser av detta.

Bedömningar av redovisade resultat

Utskottet ser positivt på att regeringen har tillmötesgått flera av de synpunkter som utskottet lämnat på tidigare års resultatredovisningar. Bland annat redovisas fortfarande resultatet i fråga om viltolyckor. Utskottet är vidare positivt till regeringens redovisning av konsekvenser för transportsektorn av covid-19-pandemin. Den finns samlad under en egen rubrik men även i anslutning till resultatredovisningen av vissa indikatorer. Sammantaget ger redovisningen enligt utskottet en god översikt.

I budgetpropositionen för 2021 fanns ett resonemang om förhållandet mellan funktions- och hänsynsmålen, men det saknas även i år. Det skapar en osäkerhet om vad som gäller i frågan och ytterst hur resultatredovisningen ska bedömas. Utskottet lyfte fram att det gärna hade sett en klagörande argumentation om förhållandet mellan funktions- och hänsynsmålen i samband med beredningen av förra årets budgetproposition. Utskottets önskemål i denna del kvarstår även i år.

Den utförliga långsiktiga redovisning av väg- och järnvägsnätets kvalitet som utskottet tidigare efterfrågat saknas även i år. Detta gör det svårare att få en samlad bild av utvecklingen. Utskottet noterar dock samtidigt att det även i år finns redovisningar av transportsystemets standard och tillförlitlighet, t.ex. tågans punktlighet, totalstopp i det statliga vägnätet, standard i infrastrukturen samt antalet döda och allvarligt skadade i trafiken, som alla är viktiga komponenter i väg- och järnvägsnätets kvalitet. Utskottets önskemål om en mer långsiktig och utförlig redovisning av väg- och järnvägsnätets kvalitet kvarstår, inte minst mot bakgrund av att punktligheten för järnvägstrafiken under 2022 nådde de lägsta nivåerna sedan 2009.

Utskottet har tidigare år efterlyst en redovisning över tid av utvecklingen av den samhällsekonomiska effektiviteten. Det finns i år liksom föregående år ingen tydlig redovisning av indikatorn internaliseringsgrad av trafikens externa kostnader. Utskottet vidhåller sitt önskemål i denna del.

Politiken för informationssamhället

Resultatredovisningens struktur

Utskottet välkomnar att regeringen har valt att i rubrikerna ange en översiktlig bedömning av indikatorernas utveckling eftersom detta ger en snabb överblick av utvecklingen.

Utskottet konstaterar att resultatindikatorerna för att följa upp digitaliseringspolitiken har ändrats i årets budgetproposition som en följd av att Europeiska kommissionen har ändrat i den internationella mätningen och rankningen Digital Economy and Society Index (DESI). Utskottet noterar även att regeringen följer upp digitaliseringspolitiken mot DESI 2022 även i årets resultatredovisning. Utskottet har dock informerats om att DESI 2023 publicerades efter det att regeringen överlämnade budgetpropositionen för 2024 till riksdagen. Utskottet skulle välkomna en tydligare redovisning och motivering i detta avseende.

Liksom föregående år presenteras de indikatorer som anses vara centrala för resultatuppföljningen i tabeller som visar utvecklingen över tid. Utskottet är positivt till att redovisningen i tabellerna i de flesta fall avser fem år eller mer. Utskottet vill återigen understryka att det är värdefullt om regeringen även i textdelen kommenterar resultaten utifrån en längre tidsperiod än föregående år eller de två senaste åren.

Bedömningar av redovisade resultat

Utskottet noterar regeringens bedömning att Sverige inte når det övergripande målet för digitaliseringspolitiken. Föregående år efterfrågade utskottet en tydligare analys av den bristande måluppfyllelsen. Utskottet välkomnar att regeringen har återkommit med en något utförligare analys. Enligt utskottets uppfattning finns det dock utrymme för att ytterligare tydliggöra varför Sverige inte når det övergripande målet med den svenska digitaliseringspolitiken.

Utskottet noterade föregående år att Sveriges ranking har försämrats på DESI-området offentliga digitala tjänster. I mätningen 2021 rankades Sverige på en femte plats och i mätningen 2022 på en nionde plats. Som tidigare har konstaterats är det DESI 2022 som används även i år. Utskottet skulle välkomna en tydligare analys av förändringen.

Likaså vidhåller utskottet sitt önskemål om en samlad bedömning av måluppfyllelsen för delmålet om elektronisk kommunikation.

Slutligen noterar utskottet att regeringen i redovisningen av resultat i viss utsträckning blandar insatser och resultat med beskrivningar av tillstånd.

Enligt utskottets uppfattning försvårar detta redovisningen av den totala utvecklingen inom området för digitaliseringspolitiken.

Regeringens hantering av riksdagens tillkännagivanden

Bakgrund

Trafikutskottet yttrade sig i april 2023 till konstitutionsutskottet över regeringens skrivelse 2022/23:75 Riksdagens skrivelser till regeringen – åtgärder under 2022 (yttr. 2022/23:TU3y). Konstitutionsutskottet behandlade regeringens skrivelse i betänkande 2022/23:KU21 Behandlingen av riksdagens skrivelser. När det gäller tillkännagivanden inom bl.a. trafikutskottets område hänvisade konstitutionsutskottet till trafikutskottets yttrande. Riksdagen beslutade den 14 juni 2023 att lägga skrivelsen till handlingarna i enlighet med konstitutionsutskottets förslag (rskr. 2022/23:225–226).

Den konstitutionella praxis som har vuxit fram i fråga om tillkännagivanden innebär att utgångspunkten bör vara att regeringen tillgodoser ett tillkännagivande. Tillkännagivanden är dock inte rättsligt bindande, och om regeringen inte delar riksdagens mening i en fråga och inte har för avsikt att tillgodose riksdagens önskemål, bör den underrätta riksdagen om detta inom den eventuella tidsgräns som angetts i tillkännagivandet. Konstitutionsutskottet har i betänkande 2016/17:KU21 framfört bl.a. att det berörda utskottet lämpligen kan redovisa sin syn i samband med att regeringen i t.ex. budgetpropositionen redovisar sin behandling av ett tillkännagivande.

Redovisade tillkännagivanden

I budgetpropositionen för 2024 redovisar regeringen när det gäller utgiftsområde 22 behandlingen av sju tillkännagivanden som har föreslagits av trafikutskottet, varav följande sex anges som slutbehandlade.

I riksdagsskrivelse 2013/14:372 tillkännagav riksdagen för regeringen det som trafikutskottet anförde om att regeringen bör se till att Trafikverket skyndsamt bygger upp kompetens så att myndigheten självständigt kan inspektera både järnvägsanläggningens status och entreprenörernas utförda arbete och se över hur staten kan ta det samlade ansvaret för järnvägsunderhållet på statens järnvägsinfrastruktur i takt med att underhållskontrakten löper ut (bet. 2013/14:TU19 punkt 3). I betänkandet anförde utskottet bl.a. att det svenska järnvägssystemet präglas av oklara avgränsningar, uppsplittring och fragmentisering. I budgetpropositionen pekar regeringen på att frågan har varit föremål för tidigare utredningar och det regeringsuppdrag som Trafikverket redovisade i april 2022 om vilka kostnader myndigheten bedömer uppstår till följd av ett eventuellt genomförande av visst underhåll i egen regi samt vilka konsekvenser det bedöms medföra för övrig verksamhet. Regeringen framför i budgetpropositionen att den anser att den avreglerade

järnvägsmarknaden har bidragit till en positiv utveckling av järnvägsunderhållet. Regeringen pekar vidare på det uppdrag som regeringen gav Trafikverket i augusti 2023 att redogöra för vilka åtgärder myndigheten genomför och avser att genomföra för att utveckla och stärka sin beställarkompetens och förmåga att planera och genomföra järnvägsunderhåll för att öka järnvägens robusthet, tillförlitlighet och punktlighet. I detta uppdrag ingår det även att redovisa vilka åtgärder som vidtas för att förbättra funktionssättet på marknaden för järnvägsunderhåll och därmed främja förutsättningarna för marknadens aktörer att utvecklas. Mot bakgrund av redovisade förhållanden och pågående åtgärder anser regeringen därmed att tillkännagivandet är slutbehandlat.

I riksdagsskrivelse 2020/21:334 tillkännagav riksdagen för regeringen det som trafikutskottet anförde om framtiden för Bromma och Arlanda flygplats (bet. 2020/21:TU14 punkt 2). I betänkandet framhöll utskottet att Bromma flygplats ska fortsätta att vara en modern flygplats, och att ett beslut om framtiden för Bromma flygplats tidigast bör tas när flyget återhämtat sig och tillförlitliga prognoser i fråga om flygets utveckling kan göras. Vidare betonades att regeringen bör få i uppdrag att ta fram en plan för utveckling och utökning av Arlanda flygplats inklusive miljötillstånd för att säkra tillräcklig flygkapacitet i Stockholmsområdet baserat på tillförlitliga prognoser samt att regeringen borde återkomma senast i december 2021 med en plan för Arlandas utveckling. I budgetpropositionen redogör regeringen för de olika utredningsinsatser som har gjorts hittills när det gäller framtiden för Bromma och Arlanda flygplats. Regeringen framför att den inte avser att vidta någon ytterligare åtgärd och att den därmed anser att tillkännagivandet är slutbehandlat.

I riksdagsskrivelse 2017/18:198 tillkännagav riksdagen för regeringen det som trafikutskottet anförde om att regeringen bör prioritera arbetet med ett gemensamt europeiskt luftrum (Single European Sky) för ett effektivare och miljömässigt bättre nyttjande av det europeiska luftrummet (bet. 2017/18:TU10 punkt 6). I betänkandet framhöll utskottet vikten av att Sverige ska fortsätta att vara ledande i utvecklingen av effektiviseringen av luftrummet i samverkan med andra länder och att kapaciteten i luftrummet skulle kunna öka och bränsleförbrukningen minska, vilket också innebär lägre utsläpp och kostnader med ett gemensamt europeiskt luftrum. Regeringen konstaterar att det gemensamma europeiska luftrummet syftar till en effektiv flygtrafikledning inom Europeiska unionen. Vidare pekar regeringen på att leverantörerna av flygtrafikledning leder flygplanen baserat på prestationsplaner som revideras vart femte år i syfte att successivt effektivisera tjänsterna utifrån trafikutvecklingen och utifrån mål om kapacitet, kostnadseffektivitet, flygsäkerhet och minskad påverkan på miljön. Regeringen redovisar att den med stöd av Transportstyrelsen har deltagit aktivt när Europeiska kommissionen tagit fram en genomförandeförordning för framtagande av prestationsplaner för innevarande referensperiod 2020–2024. Transportstyrelsens framtagande av den svenska prestationsplanen innehöll enligt regeringen samråd med

berörda intressenter, som leverantörer av flygtrafikledning, lufttrafikbolag och andra luftrumsanvändare. Regeringen redovisar att kommissionen i december 2022 godkände Sveriges prestationsplan för referensperiod 3. Regeringen anser därmed att tillkännagivandet är slutbehandlat.

I riksdagsskrivelse 2012/13:259 tillkännagav riksdagen för regeringen det som trafikutskottet anförde om att den lokala flygtrafikledningstjänsten på Swedavias flygplatser, de militära flygplatserna och flygplatser som Försvarsmakten har ett stort behov av samt flygplatser inom samfällda terminalområden även fortsättningsvis enbart ska utövas av Luftfartsverket (bet. 2012/13:TU18 punkt 5). Regeringen redovisar i budgetpropositionen att Regeringskansliet analyserade tillkännagivandet på nytt under 2022 och begärde in kompletterande underlag från Transportstyrelsen. Enligt regeringen visar analysen på oklarheter när det gäller dels vilka krav som följer av tillkännagivandet, dels hur eventuella ändringar ska utformas och på vilken nivå samfällda terminalområden bör regleras. Regeringen konstaterar att förutsättningarna för flygtrafiktjänst styrs på EU-nivå och därutöver hanteras inom ramen för luftfartslagen (2010:500) och luftfartsförordningen (2010:770). Transportstyrelsen får enligt 6 kap. 10 § luftfartsförordningen meddela föreskrifter om uppgifter, omfattning och utformning av bl.a. flygledningstjänst, vilket innefattar flygtrafikledningstjänst, och de flygsäkerhetsföreskrifter för verksamheten som behövs. Det innebär enligt regeringen att det finns ett bemyndigande för Transportstyrelsen att vidta vissa åtgärder redan i dag inom befintlig lagstiftning om behovet bedöms finnas. Eventuella åtgärder därutöver skulle enligt regeringens bedömning förutsätta en ändring i luftfartslagen. Med tanke på den tid som gått sedan tillkännagivandet beslutades, utvecklingen inom luftfarten med regelberoenden i EU-rätten och de oklarheter som finns i de kvarvarande delarna av tillkännagivandet finns det enligt regeringens bedömning i nuläget inget underlag som visar på behov av eller inriktning för en sådan ändring. Regeringen anser därmed att tillkännagivandet är slutbehandlat.

I riksdagsskrivelse 2020/21:409 tillkännagav riksdagen för regeringen det som trafikutskottet anförde om utbyggnaden av laddinfrastruktur (bet. 2020/21:TU16 punkt 9). I betänkandet framförde utskottet att regeringen dels snarast bör återkomma till riksdagen med ett finansierat förslag till en satsning på elektrifiering av transportsektorn med en fungerande laddinfrastruktur i hela Sverige, dels bör sätta tydliga mål för 2030 för utbyggnaden av laddinfrastruktur i anslutning till vägar, rastplatser, tankställen, hamnar, företag och bostäder och dels bör arbeta aktivt inom ramen för EU för en harmonisering av elektrifiering av all infrastruktur. Med anledning av tillkännagivandet påminner regeringen bl.a. om att Trafikverket i förslaget till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033 har redogjort för hur planen för elektrifiering av delar av det statliga vägnätet borde genomföras. Regeringen hänvisar vidare till den nationella strategi för elektrifiering som beslutades i februari 2022 och att strategin tydliggör regeringens inriktning för det fortsatta arbetet 2022–2024. Regeringen påminner också om flera uppdrag

som har genomförts respektive kommer att genomföras. Bland annat har Transportstyrelsen genomfört ett uppdrag att föreslå ett avgiftssystem för statliga elvägar, och Statens energimyndighet och Trafikverket ska inom ramen för ett annat uppdrag ta fram ett nationellt handlingsprogram för en snabb, samordnad och samhällsekonomiskt effektiv utbyggnad av ändamålsenlig publik och icke-publik laddinfrastruktur samt tankinfrastruktur för vätgas. Regeringen pekar även på flera statliga resurstillskott som gjorts och även föreslås inom utgiftsområde 21 Energi för 2024 i syfte att främja utbyggnaden av laddinfrastruktur. Regeringen anser därmed att tillkännagivandet är slutbehandlat.

I riksdagsskrivelse 2021/22:229 tillkännagav riksdagen för regeringen det som trafikutskottet anförde om längre och tyngre tåg (bet. 2021/22:TU9 punkt 17). I betänkandet framförde utskottet att regeringen bör se till att det vidtas åtgärder för att, med stöd i de utredningar som har genomförts och de beslut som redan har fattats, säkerställa att längre och tyngre tåg skyndsamt tillåts på ett funktionellt och sammanhållet järnvägsnät i hela Sverige. Regeringen pekar i budgetpropositionen på den nationella trafikslagsövergripande plan för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033 som fastställdes den 7 juni 2022 av den dåvarande regeringen. Regeringen hänvisar vidare till de 2,8 miljarder kronor som finns reserverade i planen för åtgärder som ska möjliggöra trafikering med tåg som är längre, tyngre och större. Regeringen konstaterar att 736 miljoner kronor av detta belopp ska användas till åtgärder på sträckorna Hallsberg–Malmö/Göteborg och att resterande medel ännu inte har preciserats geografiskt. Mot bakgrund av de redovisade förhållandena och pågående åtgärder anser regeringen därmed att tillkännagivandet är slutbehandlat.

Regeringen återrapporerar också följande tillkännagivande som inte anses vara slutbehandlat. I riksdagsskrivelse 2021/22:451 tillkännagav riksdagen för regeringen det som trafikutskottet anförde om behovet av ökad samordning av myndigheternas arbete med kontroll av yrkestrafiken (bet. 2021/22:TU20 punkt 3). I betänkandet framhöll utskottet bl.a. att den nuvarande tillsynsorganisationen måste få möjlighet att arbeta på ett mer effektivt och träffsäkert sätt för att bättre kunna motverka brottsligheten inom transportsektorn. I budgetpropositionen pekar regeringen på att det hölls ett rundabordsamtal med Kustbevakningen, Polismyndigheten, Transportstyrelsen och Tullverket i maj 2023 för att diskutera hur kontrollen av yrkestrafiken på väg kan förbättras. Regeringen uppger att tillkännagivandet inte är slutbehandlat.

Utskottets ställningstagande

Utskottet har inget att invända mot regeringens redovisning av de tillkännagivanden som utskottet har tagit initiativ till och som regeringen redovisat som slutbehandlade i budgetpropositionen för 2024. Utskottet noterar att regeringen avser att återkomma om behovet av ökad samordning av myndigheternas arbete med kontroll av yrkestrafiken, vilket utskottet ser fram emot

med stort intresse. När det gäller regeringens återrapportering av övriga tillkännagivanden gör utskottet ingen annan bedömning än regeringen. Utskottet kommer senare under riksmötet att återkomma till frågor om bl.a. underhållet av statens järnvägsinfrastruktur, längre och tyngre tåg, utbyggnaden av laddinfrastruktur, ett gemensamt europeiskt luftrum och flygtrafikledningstjänst i samband med behandlingen av motioner från den allmänna motionstiden 2023/24.

Statens budget inom utgiftsområde 22

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen anvisar anslagen för 2024 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer enligt regeringens förslag, lämnar de bemyndiganden som regeringen har begärt och godkänner investeringsplaner. Motionärernas alternativa förslag till statens budget för 2024 inom utgiftsområde 22 avslås.

Jämför särskilt yttrande 1 (S), 2 (V), 3 (C) och 4 (MP).

Propositionen

Inledning

Utgiftsområde 22 Kommunikationer omfattar transportpolitik och politiken för informationssamhället. I området transportpolitik ingår infrastruktur- och trafikfrågor inom järnvägs-, väg-, sjöfarts- och luftfartsområdena samt transportforskning. Politiken för informationssamhället omfattar övergripande frågor om digitalisering och informationsteknik (digitaliseringspolitik), inklusive digitalisering och it inom offentlig förvaltning, elektronisk kommunikation, post samt grundläggande betaltjänster.

I budgetpropositionen föreslår regeringen att 82 875 miljoner kronor anvisas till utgiftsområdet för 2024. För 2025 beräknas anslagsnivån till 92 832 miljoner kronor och för 2026 till 99 206 miljoner kronor.

I det följande behandlas regeringens förslag till anslag inom utgiftsområde 22, bemyndiganden om ekonomiska åtaganden samt finansiella befogenheter och investeringsplaner för Luftfartsverket och Sjöfartsverket.

Utveckling av statens transportinfrastruktur

Anslagen

Anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* får användas till utgifter för

- långsiktig infrastrukturplanering för vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart

- investeringar i statliga vägar och järnvägar, stora och strategiska farleder och slussar
- investeringar i isbrytarflottan
- ränta och amortering på upptagna lån för infrastrukturprojekt
- åtgärder i nationalstadsparken
- bidrag till anläggningar i anslutning till det kapillära bannätet i enlighet med tidigare riksdagsbeslut
- statlig medfinansiering till byggande av regionala kollektivtrafik-anläggningar inklusive tillgänglighetsanpassningsbidrag, statlig medfinansiering till cykelvägar, särskild statlig medfinansiering till storstädernas trafiksystem, statlig medfinansiering via länsplanerna till drift och byggande av enskilda vägar samt miljö- och trafiksäkerhetsåtgärder på kommunala vägar, samt åtgärder för ökad samordning av godstransporter och omlastning av gods till transporter med låga utsläpp
- statlig medfinansiering till projektering av tunnelbaneutbyggnaden i Stockholm
- forsknings- och innovationsinsatser inom transportområdet
- informationsinsatser och kunskaphöjande insatser som syftar till uppfyllelse av de transportpolitiska målen
- viss myndighetsutövning inom transportområdet
- ärendehantering i fråga om körkort med villkor om alkoholås
- eventuella böter till följd av försenat genomförande av EU-direktiv
- bidrag till Inlandsbanan enligt avtalet mellan staten och Inlandsbanan AB
- Trafikverkets avgifter enligt avtalet om Öresundsbroförbindelsen
- eventuellt infriande av betalningsutfästelser i fråga om villkorade aktieägartillskott till Svensk-Danska Broförbindelsen Svedab AB
- eventuellt infriande av kapitaltäckningsgarantin till Arlandabanan Infrastructure AB
- åtgärder förknippade med statens miljöansvar inom transportområdet
- inbetalning av aktiekapital till det schweiziska bolaget Eurofima (European Company for the Financing of Railroad Rolling Stock)
- uppdatering av Försvarsmaktens flyghinderdatabas till den del som avser den civila luftfarten
- underlag och stöd kring bilstöd till personer med funktionsnedsättning
- bidrag till hamnar eller andra aktörer för etablering av anläggningar för nykterhetskontroll
- förvaltningskostnader och andra åtgärder för beredskap och civilt försvar inom transportområdet.

Anslaget 1:10 *Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk* får användas till utgifter för bidrag som EU beviljar för finansiering av investeringar i projekt som ingår i det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) genom Fonden för ett sammanlänkat Europa (FSE).

Anslaget 1:11 *Trängselskatt i Stockholm* får användas till utgifter för

- investeringar i vägnätet i Stockholmsregionen som finansieras med överskott från trängselskatten
- statlig medfinansiering till projektering av tunnelbaneutbyggnaden i Stockholmsregionen
- medfinansiering av tunnelbaneutbyggnad i Stockholmsregionen
- investeringskostnader och utbyte av utrustning i betalssystemet
- system- och administrationskostnader för trängselskatten i Stockholm.

Anslaget 1:14 *Trängselskatt i Göteborg* får användas för

- finansiering av investeringar i kollektivtrafik, järnväg och väg i Göteborgsregionen
- investeringskostnader och utbyte av utrustning i betalssystemet
- system- och administrationskostnader för trängselskatten i Göteborg.

Regeringen föreslår att riksdagen anvisar anslagen för 2024 enligt följande tabell.

Tabell 1 Budgetförslag för 2024 för utveckling av statens transportinfrastruktur

Miljoner kronor

	2023	2024
	Anslag	Förslag
1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	34 468	36 867
1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	550	550
1:11 Trängselskatt i Stockholm	1 649	1 521
1:14 Trängselskatt i Göteborg	921	760

Källa: Prop. 2023/24:1 utg.omr. 22.

Regeringens preliminära beräkning av poster för anslaget 1:1 redovisas i tabellen nedan.

Tabell 2 Anslaget 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur, fördelning på anslagsposter

Miljoner kronor

	2023	2024
	Prognos	Förslag
Större investeringar i nationell plan		
Väginvesteringar	4 059	4 596
Järnvägsinvesteringar	16 542	15 990
Sjöfartsinvesteringar	1 160	1 938
Övriga investeringar		
Trimning och effektivisering samt miljöåtgärder	3 990	3 596
Stadsmiljöavtal	1 000	493
Investeringar i regional plan	3 070	3 714
Övrig verksamhet	2 799	2 866
Civilt försvar	391	383

Räntor och återbetalning av lån	1 960	1 911
Kammarkollegiets disposition	2,5	±0
Transportstyrelsens disposition	41	49
Luftfartsverkets disposition	75	97
Sjöfartsverkets disposition	84	1 234
Summa	35 173	36 867

Källa: Prop. 2023/24:1 utg.omr. 22.

Förklaringar av ändringar

Regeringen föreslår att sammanlagt 36 867 miljoner kronor anvisas till anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* för 2024. Utöver pris- och löneomräkning och tidigare beslutade, föreslagna och aviserade reformer föreslår regeringen en minskning med 2,3 miljoner kronor som hittills betalats ut till flygplatser från länsplanerna via detta anslag och att dessa i stället ska omfördelas till anslaget 1:6 *Ersättning avseende icke statliga flygplatser*. Vidare föreslår regeringen att 34,5 miljoner kronor som hittills har betalats ut till flygplatser från länsplanerna via anslaget 1:1 *Utveckling av transportinfrastruktur* i stället ska omfördelas permanent till anslaget 1:6 *Ersättning avseende icke statliga flygplatser*. Regeringen föreslår även att anslaget minskas med 5 miljoner kronor som tidigare har använts av vissa myndigheter för rättegångskostnader och att dessa medel flyttas permanent till andra utgiftsområden. Denna omfördelning föreslås även innebära att den del av anslagets ändamål som avser utbetalning av medel från Kammarkollegiet till andra myndigheter för rättegångskostnader m.m. utgår. Regeringen föreslår att stadsmiljöavtalen fasas ut genom att inga nya ansökningar ska beviljas och att anslaget därför minskas med 50 miljoner kronor för 2024. Regeringen föreslår slutligen att delar av ändamålet som rör ärendehantering i fråga om körkort med villkor om alkoholå ändras genom att delen om försöksverksamhet med villkorlig körkortsåterkallelse utgår. Bakgrunden till detta är att den försöksverksamhet som avses har upphört sedan tidigare.

Investeringar

Trafikverkets samhällsinvesteringar omfattar investeringar och reinvesteringar som ingår i den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033 och i länsplanerna för regional transportinfrastruktur 2022–2033. Trafikverkets och länens årliga investeringsvolym bestäms av anvisade anslag, de lån som Trafikverket tar upp i Riksgäldskontoret och de tillskott som fås via medfinansiering, bl.a. externa bidrag från kommuner och regioner, bidrag från EU genom FSE samt förskotteringar. Förskotteringar påverkar investeringsvolymen ett visst år men inte den totala investeringsvolymen över tid. De trängselskatteinkomster som används för investeringar ingår i anvisade anslag. Trafikverket beräknar att de sammanlagda samhällsinvesteringarna i form av nyanskaffning, utveckling och vidmakthållande kommer att uppgå till 39 089 miljoner kronor under 2024.

Tabell 3 Investeringsplan för Trafikverket*Miljoner kronor*

	2023	2024	2025	2026
	Prognos	Budget	Beräknat	Beräknat
<i>Anskaffning och utveckling av nya investeringar</i>				
Järnväg nationell plan	19 415	17 470	18 840	20 910
Järnväg regional plan	173	128	140	359
Väg nationell plan	12 794	11 445	10 654	11 563
Väg regional plan	2 638	2 701	2 956	3 298
<i>Vidmakthållande av befintliga investeringar</i>				
Reinvesteringar i järnväg	5 451	5 101	5 297	6 468
Reinvesteringar i vägar	2 925	2 245	2 374	2 160
Summa utgifter	43 396	39 089	40 262	44 757
<i>Finansiering av anskaffning och utveckling</i>				
Anslaget 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	25 204	23 633	26 977	29 735
Anslaget 1:10 EU-stöd TEN-T	54			
Anslaget 1:11 Trängselskatt i Stockholm			27	424
Anslaget 1:14 Trängselskatt i Göteborg	363	61	352	642
Låneram för samhällsinvesteringar (lån i Riksgäldskontoret)	8 275	5 902	3 462	3 037
Bidrag/medfinansiering	1 124	2 148	1 773	2 290
<i>Finansiering av vidmakthållande</i>				
Anslaget 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	8 305	7 225	7 653	8 603
Anslaget 1:11 Trängselskatt i Stockholm	25		10	
Anslaget 1:14 Trängselskatt i Göteborg	34	83		2
Bidrag/medfinansiering	12	38	9	23
Summa finansiering	43 396	39 089	40 262	44 757

Källa: Prop. 2023/24:1 utg.omr. 22.

Bemyndiganden om ekonomiska åtaganden*Utveckling av statens infrastruktur*

Regeringen pekar på att den verksamhet som Trafikverket bedriver förutsätter att myndigheten ingår avtal med externa parter om ekonomiska åtaganden för flera år framåt i tiden. Regeringen föreslår därför att den bemyndigas att under 2024 för anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 157 000 000 000 kronor 2025–2050.

Regeringen redovisar att det i den nationella trafikslagsövergripande planen för perioden 2022–2033 ingår ett stort antal medelstora och stora byggprojekt, såsom Västlänken i Göteborg, Mäljarbanan i Stockholm och en första etapp av Norrbotniabanen. Avgörande för när ett åtagande uppkommer är enligt gällande redovisningsregler vanligen när respektive kontrakt tecknas. De

exakta tidpunkterna för kontrakts- eller avtalstecknandet i de enskilda fallen kan vara svåra att förutse och det behövs därför en viss flexibilitet i bemyndigandet. Utan detta försämras möjligheterna att genomföra kostnads-effektiva upphandlingar och därmed också ett kostnadseffektivt byggande. Exempelvis kan det då bli nödvändigt att skjuta upp den avslutande delen av en upphandling för att inte överskrida bemyndigandet, vilket försenar och även kan fördröja projektgenomförandet.

Trängselskatt i Stockholm

Överskottet från trängselskatten i Stockholm ska i enlighet med den s.k. Stockholmsöverenskommelsen finansiera Förbifart Stockholm och andra väganknutna projekt i Stockholmsregionen samt utbyggnaden av tunnelbanan. De investeringar i väginfrastrukturen som finansieras från anslaget för trängselskatt i Stockholm förutsätter att Trafikverket ingår avtal med externa parter om ekonomiska åtaganden för flera år framåt i tiden. Regeringen konstaterar att det behövs en viss flexibilitet i bemyndigandet.

Regeringen föreslår att den bemyndigas att under 2024 för anslaget 1:11 *Trängselskatt i Stockholm* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 68 800 000 000 kronor 2025–2060.

Trängselskatt i Göteborg

Överskottet från trängselskatten i Göteborg ska bidra till finansieringen av investeringar i kollektivtrafik, järnväg och väg i Göteborg, bl.a. Västlänken och en ny älvförbindelse för vägtrafik vid Marieholm. De investeringar i väginfrastrukturen som finansieras från anslaget för trängselskatt i Göteborg förutsätter att Trafikverket ingår avtal med externa parter om ekonomiska åtaganden för flera år framåt i tiden. Regeringen konstaterar att det behövs en viss flexibilitet i bemyndigandet.

Regeringen föreslår att den bemyndigas att under 2024 för anslaget 1:14 *Trängselskatt i Göteborg* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 19 400 000 000 kronor 2025–2040.

Låneram

Trafikverket har tagit upp lån för att finansiera anläggningstillgångar, broar som ersätter färjor, vissa prioriterade väg- och järnvägsprojekt, investeringar i el- och teleanläggningar, statens andel av vissa investeringar i Stockholmsområdet i enlighet med avtal från 1983 mellan Statens järnvägar, Region Stockholm och staten samt investeringar i vissa väg- och järnvägsprojekt där kapitalkostnaderna ska finansieras med inkomster från trängselskatt eller infrastrukturavgifter. Sedan 2017 har Trafikverket möjlighet att ansöka om medfinansiering i s.k. blandingutlysningar inom FSE där Trafikverkets projekt som beviljats medfinansiering måste ta upp lån som motsvarar bidragsbeloppen hos Riksgäldskontoret för att medfinansiering ska verkställas.

Trafikverkets investeringskostnader för att bygga upp system för administration av trängselskatt och infrastrukturavgifter belastar också låneramen.

Den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033 samt länsplanen för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2022–2033 innehåller ett antal investeringar som delvis har finansierats eller kommer att finansieras med inkomster från trängselskatt eller infrastrukturavgifter. Det som avses är de objekt som enligt Sverigeförhandlingen, Stockholmsöverenskommelsen och Västsvenska infrastrukturpaketet delvis ska finansieras med inkomster från trängselskatt samt broarna över Sundsvallsfjärden på väg E4 och över Motalaviken på riksväg 50 som delvis finansieras av inkomster från infrastrukturavgifter.

Regeringen föreslår därmed att den bemyndigas att för 2024 ta upp lån i Riksgäldskontoret för vissa infrastrukturprojekt som inklusive tidigare upplåning uppgår till högst 71 000 000 000 kronor.

Tabell 4 Beräknad låneskuld 2023–2025 för projekt som med riksdagens godkännande finansieras med lån

Miljoner kronor

Objekt	2023	2024	2025
Broinvesteringar	13	11	10
El- och teleanläggningar	4 536	4 350	4 164
Prioriterade vägprojekt	2 683	2 443	2 203
Prioriterade järnvägsprojekt	10 308	9 691	9 074
Botniabanan	11 092	10 663	10 234
ERTMS-utrustning för Öresundsbron och Öresundsbanan	0	15	20
Delsumma investeringar som lånefinansierats	28 632	27 173	25 705
E4 Sundsvall	891	846	800
Rv 50 Motala–Mjölby	328	312	297
Delsumma investeringar vars kapitalkostnader täcks av avgifter	1 219	1 158	1 097
Västsvenska infrastrukturpaketet bana	7 733	7 383	6 743
Skurubron	834	822	792
Investeringar i Stockholmsregionen	20 693	25 244	28 706
Delsumma investeringar vars kapitalkostnader täcks av avgifter eller trängselskatt	29 260	33 449	36 241
Summa	59 111	61 780	63 043

Källa: Prop. 2023/24:1 utg.omr. 22.

Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur

Anslaget

Anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* får användas för utgifter för

- trafikledning, drift, underhåll och bärighetsåtgärder på statliga vägar och järnvägar

- bidrag till anläggningar i anslutning till det kapillära bannätet i enlighet med tidigare riksdagsbeslut
- statsbidrag till drift av enskilda vägar
- ersättning för eftersök av vilt som varit inblandat i sammanstötning med motorfordon eller spårbundna fordon liksom Polismyndighetens administrations- och fakturahanteringsutgifter för detta
- kommunikationer till Holmön
- eventuella böter till följd av försenat genomförande av EU-direktiv
- betalning av kvalitetsavgifter till följd av avvikelser från i tågplan och trafikeringsavtal fastställt användande av infrastrukturen som orsakats av Trafikverket
- kompensation för godstransporter på järnväg för att minska godstrafikens totala externa kostnader
- forsknings- och innovationsinsatser inom transportområdet
- räntor och amorteringar på upptagna lån för byggande av broar som ersätter färjor på statens vägnät
- drift och underhåll av anläggningar för nykterhetskontroll i hamnar
- ersättning som betalas ut av Trafikverket i egenskap av infrastrukturförvaltare med stöd av gällande lagstiftning för järnvägstrafik.

Regeringen föreslår att riksdagen anvisar anslaget för 2024 enligt tabellen nedan.

Tabell 5 Budgetförslag för 2024 för vidmakthållande av statens transportinfrastruktur

Miljoner kronor

	2023	2024
	Anslag	Förslag
1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	30 951	33 974

Källa: Prop. 2023/24:1 utg.omr. 22.

Regeringens preliminära beräkning av anslagets fördelning på poster redovisas i följande tabell.

Tabell 6 Anslaget 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur, fördelning på anslagsposter*Miljoner kronor*

	2023	2024
	Prognos	Förslag
Vidmakthållande av väg	17 217	18 276
Drift och underhåll	14 094	14 805
Bärlighet och tjälsäkring	1 713	1 858
Bidrag för drift av enskild väg	1 410	1 613
Vidmakthållande av järnväg	15 288	15 698
Drift, underhåll och trafikledning	15 000	15 698
Drift, underhåll och trafikledning RRF	281	0
FOI inom vidmakthållande	7,5	0
Summa	32 505	33 974

Källa: Prop. 2023/24:1 utg.omr. 22.

Förklaringar av ändringar

Regeringen föreslår att anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* anvisas 33 974 miljoner kronor för 2024. Detta innebär en ökning av anslaget som utöver pris- och löneomräkning och tidigare beslutade, föreslagna och aviserade reformer även innehåller en satsning på 300 miljoner kronor till vägunderhållet i det statliga vägnätet och en satsning på 100 miljoner kronor till förstärkt underhåll av enskilda vägar.

Bemyndiganden om ekonomiska åtaganden

I propositionen föreslår regeringen att den bemyndigas att under 2024 för anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 36 500 000 000 kronor 2025–2038. Regeringen anger att den verksamhet som Trafikverket bedriver förutsätter att myndigheten ingår avtal med externa parter om ekonomiska åtaganden för flera år framåt i tiden. Regeringen konstaterar samtidigt att det behövs en viss flexibilitet i bemyndigandet. Utan detta försämras möjligheterna att genomföra kostnadseffektiva upphandlingar och därmed också ett kostnadseffektivt genomförande av åtgärder.

*Övriga trafikslagsövergripande frågor***Anslagen**

Anslaget 1:3 *Trafikverket* får användas för Trafikverkets förvaltningsutgifter. Från anslaget finansieras utgifter för ledning, ekonomiadministration, personaladministration, planering och uppföljning av verksamheten, övrigt verksamhetsstöd och intern utveckling till den del dessa aktiviteter inte är direkt hänförliga till kärnverksamhetens produkter och tjänster eller prestationer. Vidare får anslaget användas för åtgärder som syftar till att avhjälpa

brister i den långsiktiga kompetensförsörjningen inom infrastruktur- och transportsektorn, administration av statens miljöansvar inom det transportpolitiska området, modellutveckling och analys inom transportområdet, administration av trafikavtal samt uppföljning av särskilda överenskommelser om transportinfrastrukturinvesteringar.

Anslaget 1:7 *Trafikavtal* får användas för statens trafikavtal när det gäller transportpolitiskt motiverad interregional kollektivtrafik. Anslaget får även användas för tillfällig juridisk, ekonomisk eller annan expertis vid ingående av nya avtal, förvaltningsutgifter som är direkt hänförliga till trafikavtal samt statligt tonnage för färjetrafiken till och från Gotland.

Anslaget 1:8 *Viss internationell verksamhet* får användas för Sveriges förpliktelser som värdland för Världssjöfartsuniversitetet (World Maritime University, WMU). Anslaget får även användas för utgifter som omfattar avgifter till internationella organisationer inom transportområdet.

Anslaget 1:9 *Statens väg- och transportforskningsinstitut* får användas för utgifter för utredningsverksamhet, kompetensutveckling, lokaler, särskild utrustning, administration och det nationella transportforskningsbiblioteket BIC. Anslaget får vidare användas för forskning och medfinansiering som följer av VTI:s deltagande i EU-projekt. Anslaget får även användas för driften av ett nationellt kompetenscentrum om cykling.

Anslaget 1:12 *Transportstyrelsen* får användas för Transportstyrelsens förvaltningsutgifter samt för att betala svenskt medlemskap i internationella organisationer inom transportområdet. Anslaget får även användas för system- och administrationsutgifter förknippade med Transportstyrelsens uppbörd av andra skatter än trängselskatt samt för utbetalning av statsbidrag till vårdgivare för inrapportering av uppgifter till Transportstyrelsens olycksdatabas Strada.

Anslaget 1:13 *Trafikanalys* får användas till Trafikanalys förvaltningsutgifter vilket omfattar statistik-, utvärderings- och analysverksamhet inom transportområdet. Anslaget får även användas för statistik-, utvärderings- och analysverksamhet i fråga om maritima näringar.

Regeringen föreslår att riksdagen anvisar anslagen för 2024 i enlighet med sammanställningen i tabellen nedan.

Tabell 7 Budgetförslag för 2024 för trafikslagsövergripande frågor

Miljoner kronor

		2023	2024
		Anslag	Förslag
1:3	Trafikverket	1 455	1 488
1:7	Trafikavtal	1 131	958
1:8	Viss internationell verksamhet	31	31
1:9	Statens väg- och transportforskningsinstitut	83	87
1:12	Transportstyrelsen	2 407	2 536
1:13	Trafikanalys	71	73

Källa: Prop. 2023/24:1 utg.omr. 22.

Förklaringar av ändringar

Regeringen föreslår att anslaget 1:3 *Trafikverket* anvisas 1 488 miljoner kronor för 2024. Utöver medel för pris- och löneomräkning och beslutade, föreslagna och aviserade reformer tillförs anslaget 5 miljoner kronor med anledning av att Trafikverket tilldelas det operativa ansvaret för att under alla tider på dygnet vara kontaktpunkt för att koordinera öppnandet av beredskapsflygplatser samt ge service och aktuell information om samtliga beredskapsflygplatser till utförare av samhällsviktig luftfart. Samtidigt föreslås minskningar av anslaget med 3,2 miljoner kronor med anledning av en justering till följd av slopad avgift för årlig revision samt 15 miljoner kronor med anledning av en generell besparing i statsförvaltningen.

Regeringen föreslår att anslaget 1:7 *Trafikavtal* anvisas 958 miljoner kronor för 2024, vilket innebär en minskning med 140 miljoner kronor till följd av tidigare beslutade, föreslagna och aviserade reformer.

Regeringen föreslår att anslaget 1:9 *Statens väg- och transportforskningsinstitut* anvisas 87 miljoner kronor för 2024. Utöver medel för pris- och löneomräkning föreslås minskningar av anslaget med 307 000 kronor med anledning av en justering till följd av slopad avgift för årlig revision samt 880 000 kronor med anledning av en generell besparing i statsförvaltningen.

Regeringen föreslår att anslaget 1:12 *Transportstyrelsen* anvisas 2 536 miljoner kronor för 2024. För att stärka Transportstyrelsens verksamhet på regelutvecklingsområdet tillförs 10 miljoner kronor. Vidare tillförs 4 miljoner kronor för att stärka tillsynen på transportområdet enligt den reglering som finns om säkerhetsskydd och den s.k. NIS-regleringen. Eftersom ärendevolymer inom Transportstyrelsens arbete med körkortsingripanden har ökat markant de senaste åren på grund av en ökad hantering hos de rättsvårdande myndigheterna tillförs 16 miljoner kronor, och för att ge Transportstyrelsen bättre möjligheter att säkerställa utvecklingen av ett nytt vägtrafikregister tillförs 30 miljoner kronor. Vidare tillförs 9,9 miljoner kronor med anledning av förslaget om ändrade vägavgifter inom Eurovinjettsarbetet eftersom de förändrade avgifterna leder till ökade kostnader för Transportstyrelsen. Med anledning av att genomförandet även leder till ökade kostnader för Transportstyrelsen i fråga om ändrade regler för infrastrukturavgifter och införandet av bestämmelser om avgifter för externa kostnader och indelning av tunga fordon i koldioxidutsläppsklasser tillförs även 5 miljoner kronor för detta ändamål. Därutöver görs minskningar av anslaget med 2 055 000 kronor med anledning av en justering till följd av slopad avgift för årlig revision samt 24 879 000 kronor med anledning av en generell besparing i statsförvaltningen.

Regeringen föreslår att anslaget 1:13 *Trafikanalys* anvisas 73 miljoner kronor för 2024. Utöver pris- och löneomräkning görs minskningar av anslaget med 107 000 kronor med anledning av en justering till följd av slopad avgift för årlig revision samt 737 000 kronor med anledning av en generell besparing i statsförvaltningen.

Bemyndiganden om ekonomiska åtaganden

Regeringen föreslår i propositionen att den bemyndigas att under 2024 för anslaget 1:7 *Trafikavtal* ingå ekonomiska åtaganden i samband med tjänstekoncessioner, avtal om trafiktjänst baserat på allmän trafikplikt, samverkansavtal och upphandling av transportpolitiskt motiverad trafik som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 8 800 000 000 kronor 2025–2035. Regeringen pekar på att bemyndigandet föreslås vara något högre än beräknade utestående åtaganden för att ge utrymme för den variation och osäkerhet som förekommer inom detta område. Vidare pekar regeringen på att bemyndigandet föreslås vara högre jämfört med 2023 till följd av att ett nytt avtal för färjetrafik till och från Gotland beräknas tecknas under 2024.

Sjöfart

Anslagen

Anslaget 1:4 *Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål* får användas för utgifter inom Sjöfartsverkets ansvarsområde som inte finansieras via handelssjöfarten, såsom flyg- och sjöräddning, isbrytning, fritidsbåtsinfrastruktur, merkostnader för omställning till fossilfri båt- och fartygsflotta samt reducering av farledsavgifter genom s.k. klimatkompensation.

Anslaget 1:5 *Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur* får användas för utgifter för statsbidrag för att täcka drift och administration av Trollhätte kanal och slussar, Säffle kanal och övrig kanalverksamhet samt byggnadsminnen.

Anslaget 1:15 *Sjöfartsstöd* får användas för utgifter för sjöfartsstöd som lämnas till fysiska och juridiska personer samt till partrederier som har eller har haft sjömän anställda för arbete ombord på fartyg som är registrerade i ett nationellt fartygsregister i en stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

Regeringen föreslår att riksdagen anvisar anslagen för 2024 i enlighet med sammanställningen i tabellen nedan.

Tabell 8 Budgetförslag för 2024 för sjöfartsområdet

Miljoner kronor

		2023	2024
		Anslag	Förslag
1:4	Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål	533	533
1:5	Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur	62	62
1:15	Sjöfartsstöd	1 600	1 500

Källa: Prop. 2023/24:1 utg.omr. 22.

Förklaringar av ändringar

Med hänvisning till minskade volymer föreslår regeringen att anslaget 1:5 *Sjöfartsstöd* anvisas 1 500 miljoner kronor för 2024, vilket innebär en minskning med 100 miljoner kronor jämfört med föregående år.

Sjöfartsverkets ekonomiska mål

Regeringen föreslår att den bemyndigas att besluta om utdelning och skattemotsvarighet när det gäller Sjöfartsverkets ekonomiska resultat.

Sjöfartsverket ska verka för att de transportpolitiska målen uppnås. Detta ska ske på ett företagsekonomiskt sätt och inom ramen för en samhälls-ekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning. I Sjöfartsverkets uppdrag ingår bl.a. att planera och tillhandahålla infrastruktur och tjänster för sjöfarten i form av farleder, isbrytning, lotsning och sjögeografisk information samt att ansvara för sjö- och flygräddningstjänst. Verksamheten finansieras genom avgifter som betalas av handelsjöfarten i form av farledsavgifter och lotsavgifter, anslaget samt övriga externa intäkter.

Riksdagen beslutade efter förslag från regeringen i budgetpropositionen för 2023 att de ekonomiska målen för Sjöfartsverket inte ska gälla under perioden 2022–2024 (prop. 2022/23:1 utg.omr. 22, bet. 2022/23:TU1, rskr. 2022/23:86). Regeringen anger att den avser att återkomma när det gäller ekonomiska mål för 2025 och framåt.

Sjöfartsverkets rörelseintäkter för 2022 uppgick till 2 888 miljoner kronor jämfört med 2 408 miljoner kronor 2021, medan rörelsekostnaderna uppgick till 2 589 miljoner kronor 2022 jämfört med 2 490 miljoner kronor 2021. Rörelseresultatet uppgick 2022 till 299 miljoner kronor jämfört med –82 miljoner kronor 2021. Det redovisade resultatet för räkenskapsåret 2022 uppgår till 19 miljoner kronor jämfört med 0 kronor 2021.

Sjöfartsverkets avgiftsintäkter ökade under 2022 jämfört med 2021. Fartygstrafiken fortsatte att öka under 2022 jämfört med 2021. Även relativt stora höjningar av avgiftstaxorna under året bidrog till de ökade intäkterna. Under 2022 fick Sjöfartsverket ett engångstillskott på 220 miljoner kronor och ytterligare ett tillskott över tre år på 45 miljoner kronor per år för att finansiera påbörjandet av omställningen till en fossilfri båt- och fartygsflotta. De totala intäkterna ökade med 480 miljoner kronor jämfört med året före. Under 2022 ökade kostnaderna med 100 miljoner kronor, vilket främst förklaras av ökad inflation och ökade utgifter inom vissa delar av den anslagsfinansierade verksamheten.

Vid utgången av 2022 uppgick det egna kapitalet till 715 miljoner kronor jämfört med 367 miljoner kronor 2021, en ökning med 348 miljoner kronor. Skälet till ökningen är framför allt det positiva resultatet som bidragit till en stor ökning av resultatutjämningsfonden. De redovisningsprinciper för beräkning av pensionsskulden som gäller för Sjöfartsverket och övriga affärsverk innebär att de tillämpar den ränta för skuldberäkning som Statens tjänstepensionsverk fastställer. Pensionsskulden uppgick vid årets slut till

3 388 miljoner kronor. Diskonteringsräntan för pensionsskulden har sänkts med en tiondels procentenhet till –1,5 procent 2022 jämfört med 2021.

Sjöfartsverkets finansiella befogenheter

Regeringen föreslår att den bemyndigas att under 2024 låta Sjöfartsverket ta upp lån i och utanför Riksgäldskontoret som inklusive tidigare upplåning uppgår till högst 100 000 000 kronor. Regeringen föreslår vidare att den bemyndigas att för 2024 låta Sjöfartsverket placera likvida medel på räntebärande konton i och utanför Riksgäldskontoret.

Regeringen anger att inriktningen är att Sjöfartsverket ska finansiera investeringar med egna likvida medel och med lån och att det är med anledning av detta som regeringen föreslår att Sjöfartsverkets låneram fastställs till 100 miljoner kronor.

Regeringen anger även att det är i enlighet med nu gällande ordning som regeringen lämnar förslaget om att Sjöfartsverket ska ges möjlighet att sätta in kassamässigt överskott på ett räntebärande konto i Riksgäldskontoret eller en affärsbank.

Investeringsplan

Regeringen föreslår att investeringsplanen för Sjöfartsverket för 2024–2026 (se tabell 9) godkänns som en riktlinje för Sjöfartsverkets investeringar.

Regeringen konstaterar att Sjöfartsverkets investeringsplan för perioden 2024–2026 uppgår till totalt 10 579 000 000 kronor, och att anskaffning och utveckling av nya investeringar utgör ca 94 procent, medan vidmakthållande av befintliga investeringar utgör ca 6 procent. Regeringen pekar på att den största förändringen i investeringsplanen mot föregående år främst avser ökade investeringar i farleder. Därutöver avser man att investera i lotsbåtar, arbetsfartyg och uppdatering av radar- och navigationsutrustning i befintliga fartyg. Regeringen uttalar att den delar Sjöfartsverkets bedömning när det gäller vilka investeringar som bör göras de närmaste åren.

Tabell 9 Investeringsplan för Sjöfartsverket

Miljoner kronor

	2023	2024	2025	2026
	Prognos	Budget	Beräknat	Beräknat
<i>Anskaffning och utveckling av nya investeringar</i>				
Farleder	1 085	1 537	2 702	2 488
Isbrytning	344	1 037	1 376	688
Sjötrafikservice	19	13	14	3
Sjögeografisk information	15	20	16	10
Lotsning	10	24	13	33
Sjö- och flygräddning	5	1	2	2
Gemensamma funktioner	75			
<i>Vidmakthållande av befintliga investeringar</i>				
Farleder	112	132	100	162

Isbrytning	1	4	4	
Sjötrafikservice	26	37	28	13
Sjögeografisk information	2	11	28	5
Lotsning	19	11	15	15
Sjö- och flygräddning	24	4	1	
Gemensamma funktioner	83	9	10	10
Summa utgifter	1 820	2 840	4 309	3 430
<i>Finansiering av anskaffning och utveckling</i>				
Anslaget 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	344	1 032	1 376	688
Egna medel	124	89	185	286
Övrig finansiering	1 085	1 512	2 562	2 250
<i>Finansiering av vidmakthållande</i>				
Egna medel	267	207	186	206
Summa finansiering	1 820	2 840	4 309	3 430

Källa: Prop. 2023/24:1 ut.omr. 22.

Luffart

Anslagen

Anslaget 1:6 *Ersättning avseende icke statliga flygplatser* får användas för utgifter för att finansiera delar av driftunderskott vid kommunala och privata flygplatser som trafikeras av flyglinjer som upphandlas av staten eller vid kommunala och privata flygplatser som ingår i ett statligt nät av beredskapsflygplatser eller vid de ytterligare kommunala och privata flygplatser där det bedrivs reguljär inrikes linjetrafik av betydande omfattning. Anslaget får vidare användas för utgifter för att upprätthålla beredskap för samhällsviktiga transporter på vissa flygplatser. Därutöver får anslaget användas för ersättning till utförare av flygtrafiktjänst för flygningar där avgift inte får tas ut.

Anslaget 1:17 *Infrastruktur för flygtrafiktjänst* får användas för kapitalkostnader för investeringar samt övriga utgifter, drift och underhåll när det gäller statliga åtaganden för flygtrafiktjänst.

Anslaget 1:19 *Obemannad luftfart* får användas för utgifter för Luftfartsverkets arbete med obemannad luftfart.

Regeringen föreslår att riksdagen anvisar anslagen för 2024 i enlighet med sammanställningen i tabellen nedan.

Tabell 10 Budgetförslag för 2024 för luftfartsområdet

Miljoner kronor

		2023	2024
		Anslag	Förslag
1:6	Ersättning avseende icke statliga flygplatser	155	298
1:17	Infrastruktur för flygtrafiktjänst	351	332
1:19	Obemannad luftfart	30	30

Källa: Prop. 2023/24:1 utg.omr. 22.

Förklaringar av ändringar

Regeringen anför att de regionala flygplatserna är betydelsefulla för att hela Sverige ska fungera och pekar på att de har en viktig roll för tillgängligheten för medborgarna, näringslivet och det samhällsviktiga flygets behov. Regeringen bedömer att det statliga bidraget för driftsstödet till de regionala icke statliga flygplatserna behöver stärkas för att långsiktigt säkerställa att viktig infrastruktur och samhällsviktig verksamhet fungerar. Regeringen föreslår därför att anslaget 1:6 *Ersättning avseende icke statliga flygplatser* anvisas 298 miljoner kronor för 2024. I detta ingår utöver beslutade, föreslagna och aviserade reformer 141,5 miljoner kronor, varav 34,5 miljoner kronor är en omfördelning som hittills har betalats ut till flygplatser från länsplanerna via anslaget 1:1 *Utveckling av transportinfrastruktur*. Genom denna ändring behöver även ändamålet för anslaget 1:6 *Ersättning för icke statliga flygplatser* ändras för att statligt bidrag också ska få användas för utgifter för att finansiera driftunderskott vid kommunala eller privata flygplatser som ingår i ett statligt nät av beredskapsflygplatser eller vid de ytterligare kommunala eller privata flygplatser där det bedrivs reguljär inrikes linjetrafik av betydande omfattning. Regeringen föreslår vidare att 2,3 miljoner kronor som hittills betalats ut till flygplatser från länsplanerna via anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* omfördelas till anslaget 1:6 *Ersättning avseende icke statliga flygplatser* fr.o.m. 2024. Utförare av flygtrafiktjänst finansieras genom avgifter från dem som nyttjar tjänsterna. Vissa av dessa flygningar är dock undantagna från sådana avgifter, och under 2023 har antalet flygningar där avgifter inte får tas ut ökat till följd av det rådande omvärldsläget. För att hantera såväl en avgiftshöjning som det ökade antalet undantagna flygningar föreslås därför att anslaget 1:6 *Ersättning avseende icke statliga flygplatser* ökas med 6 miljoner kronor fr.o.m. 2024.

Regeringen föreslår att anslaget 1:17 *Infrastruktur för flygtrafiktjänst* anvisas 332 miljoner kronor för 2024. Regeringen konstaterar att framdriften av verksamheten har påverkats negativt av bl.a. de restriktioner som gällde under covid-19-pandemin och att det därför bör göras en omfördelning av anslagsmedel. Regeringen föreslår därför att anslaget minskas med 47 miljoner kronor för 2024 samtidigt som det ökas med samma belopp för 2026.

Luftfartsverkets ekonomiska mål

Regeringen föreslår att den bemyndigas att besluta om utdelning och skattemotsvarighet i fråga om Luftfartsverkets ekonomiska resultat. Regeringen pekar på att Luftfartsverkets huvuduppgift är att tillhandahålla en säker, effektiv och miljöanpassad flygtrafiktjänst för civil och militär luftfart. Luftfartsverket ska verka för att de transportpolitiska målen uppnås. Luftfartsverket bedriver följande tjänster: civil och militär flygtrafikledning en route och för flygplats, lufttrumstjänster, tekniska tjänster och informationstjänster nationellt och internationellt. Verksamheten finansieras genom avgifter, främst i form av den s.k. undervägsavgiften som tas ut av den civila luftfarten.

Undervägsavgiften och terminalavgifterna på Arlanda flygplats, som utgör mer än 70 procent av intäkterna, omfattas av de mål för flygtrafiktjänst och förutsättningar för uttag av avgifter som sätts i det gemensamma europeiska regelverket för ett prestations- och avgiftssystem i det gemensamma europeiska luftrummet.

I november 2020 beslutades kommissionens genomförandeförordning (EU) 2020/1627 om undantagsåtgärder för den tredje referensperioden (2020–2024) av prestations- och avgiftssystemet i det gemensamma europeiska luftrummet med anledning av covid-19-pandemin, som reglerar ersättningen under 2020 och 2021. Enligt förordningen förs intäkterna för 2020 och 2021 upp som intäkter, men betalas först under 2022–2026 efter att en prestationsplan för referensperioden godkänts och beslutats. För 2022 till 2024 avses ordinarie regler gälla. Den svenska prestationsplanen för 2020–2024 fastställdes under slutet av 2022. Riksdagen beslutade efter förslag från regeringen i budgetpropositionen för 2022 att de ekonomiska målen för Luftfartsverket inte ska gälla under perioden 2022–2024 (prop. 2021/22:1 utg.omr. 22, bet. 2021/22:TU1, rskr. 2021/22:98).

Luftfartsverkets finansiella befogenheter

Regeringens inriktning är att Luftfartsverket ska finansiera investeringar med egna likvida medel och med lån. Regeringen föreslår att riksdagen bemyndigar regeringen att

- under 2024 låta Luftfartsverket ta upp lån i och utanför Riksgäldskontoret som inklusive tidigare upplåning uppgår till högst 1 500 000 000 kronor
- för 2024 låta Luftfartsverket placera likvida medel på räntebärande konto i och utanför Riksgäldskontoret
- låta Luftfartsverket använda derivatinstrument för att skydda sig mot ränte- och valutaväxlingar i enlighet med av verket fastställd finanspolicy och härvid att låta Luftfartsverket lämna likvid säkerhet vid utställandet av derivatinstrument inom en total ram på 2 000 000 000 kronor
- låta Luftfartsverket teckna borgensförbindelser för krediter till förmån för LFV Holding AB inom en ram om högst 400 000 000 kronor
- låta Luftfartsverket teckna aktier eller ge aktieägartillskott till LFV Holding AB inom en ram om högst 650 000 000 kronor
- låta Luftfartsverket förvärva aktier eller andelar i eller bilda företag eller andelar i eller bilda företag samt sälja aktier eller andelar i eller avveckla företag inom ramen för den egna verksamheten.

Luftfartsverkets investeringsplan

Luftfartsverkets investeringar har till övervägande del finansierats med egna medel, men sedan några år tillbaka finansieras investeringar inom ramen för uppdraget att bygga upp en robust flygtrafiktjänst inom ramen för anslaget 1:17 *Infrastruktur för flygtrafiktjänst* samt anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* i fråga om civilt försvar. Luftfartsverkets investeringsplan för perioden 2024–2026 uppgår till totalt 1 504 miljoner kronor, varav

anskaffning och utveckling av nya investeringar utgör ca 83 procent och vidmakthållande av befintliga investeringar utgör ca 17 procent. Luftfartsverket fortsätter att göra omfattande investeringar i tekniska system, arbetsmetodik och tekniska anläggningar för den operativa driften. Prioriteringarna styrs av de krav på systemutveckling som ställs genom EU och behovet av att successivt utveckla och förnya infrastrukturen samt öka robustheten i kontrollcentraler och den tekniska infrastrukturen för flygtrafiktjänsten. De större investeringsposterna utgörs av investeringar i flygtrafiktjänstutrustning, radarutrustning och radioutrustning. Regeringen delar Luftfartsverkets bedömning när det gäller vilka investeringar som bör göras de närmaste åren. Regeringen föreslår därför att investeringsplanen för Luftfartsverket (se tabell 11) godkänns som en riktlinje för myndighetens investeringar.

Tabell 11 Investeringsplan för Luftfartsverket

Miljoner kronor

	2023	2024	2025	2026
	Prognos	Budget	Beräknat	Beräknat
<i>Anskaffning och utveckling av nya investeringar</i>				
ATM-utrustning	134	108	144	139
Radarutrustning	65	36	38	35
Kommunikationsutrustning	39	34	59	59
Radioutrustning	135	125	32	32
It	20	16	13	13
Byggnader	27	21	21	15
Beredskapstillgångar	2	2	0	0
Övrigt	39	44	64	188
<i>Vidmakthållande av befintliga investeringar</i>				
ATM-utrustning	30	31	35	21
Radarutrustning	8	7	25	3
Kommunikationsutrustning	16	16	16	15
Radioutrustning	15	15	16	16
Byggnader	18	12	21	17
Summa utgifter	548	467	485	553
<i>Finansiering av anskaffning och utveckling</i>				
Egna medel	438	360	331	444
Anslagsmedel	23	26	40	36
<i>Finansiering av vidmakthållande</i>				
Egna medel	87	81	113	72
Summa finansiering	548	467	485	553

Källa: Prop. 2023/24:1 utg.omr. 22.

Internationell tågtrafik

Anslaget

Anslaget 1:16 *Internationell tågtrafik* får användas för utgifter för statligt upphandlad tågtrafik från Sverige till destinationer i andra länder. Anslaget får även användas för utgifter för förberedande utredningar inför upphandling, för utgifter för tillfällig juridisk, ekonomisk eller annan expertis vid ingående av nya avtal samt för förvaltningsutgifter som är direkt hänförliga till sådana avtal.

Regeringen föreslår att riksdagen anvisar anslaget för 2024 i enlighet med nedanstående tabell.

Tabell 12 Budgetförslag för internationell tågtrafik

Miljoner kronor

	2023	2024
	Anslag	Förslag
1:16 Internationell tågtrafik	95	95

Källa: Prop. 2023/24:1 utg.omr. 22.

Lån till körkort

Anslaget

Anslaget 1:18 *Lån till körkort* får användas för utgifter för lån till körkort för vissa personer.

Regeringen föreslår att riksdagen anvisar anslaget för 2024 i enlighet med nedanstående tabell.

Tabell 13 Budgetförslag för lån till körkort

Miljoner kronor

	2023	2024
	Anslag	Förslag
1:18 Lån till körkort	151	51

Källa: Prop. 2023/24:1 utg.omr. 22.

Förklaringar av ändringar

Enligt regeringen har det körkortslån som infördes 2018 med inriktning på vissa arbetssökande och som 2021 utvidgades till ungdomar med avslutad gymnasieutbildning inte fungerat som ett effektivt instrument för att öka anställbarheten hos målgrupperna. Regeringen pekar även på att intresset för lånet har sjunkit successivt sedan det infördes, vilket betyder att anslaget varit kraftigt underutnyttjat. Regeringen föreslår därför att möjligheten till nya lån till körkort upphör den 1 januari 2024 och att anslaget 1:18 *Lån till körkort* därmed ska minska med 100 miljoner kronor. Medel för att täcka kvarvarande ekonomiska åtaganden föreslås kvarstå på anslaget.

Svensk-Danska Broförbindelsen Svedab AB

Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

Öresundsbrokonsortiet (konsortiet) äger och driver Öresundsförbindelsen och är en självständig juridisk person men inget skattesubjekt. Konsortiet ägs till hälften av svenska staten genom Svedab och till hälften av den danska staten genom A/S Öresund. Det är de båda ägarbolagen till konsortiet som beskattas för konsortiets resultat. För att finansiera skattebetalningarna behöver Svedab göra kontanta uttag ur konsortiet, vilket de båda ägarbolagen i förekommande fall behöver vara eniga om. För att säkerställa Svedabs förmåga att göra nödvändiga skattebetalningar omfattar det befintliga bemyndigandet sedan 2021 även att ta upp lån i Riksgäldskontoret för betalningar av inkomstskatt. Den nya låneramen omfattar betalningar av inkomstskatt.

Riksdagen beslutade 1997 om ett bemyndigande till regeringen att låta Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB AB (Svedab) ta upp lån i Riksgäldskontoret för planering, projektering och byggande av de svenska landanslutningarna till Öresundsbron (prop. 1996/97:16, bet. 1997/98:TU6, rskr. 1997/98:32). Bemyndigandet i fråga om låneramen uttrycktes tidigare i fastpris, vilket avvek från övriga låneramar på statsbudgeten som uttrycks i löpande priser och beslutas av riksdagen årligen. Genom riksdagens beslut med anledning av budgetpropositionen för 2023 ersattes den tidigare hanteringen med att en ny låneram beslutades som anges i löpande pris och fastställs årligen (prop. 2022/23:1 utg.omr. 22, bet. 2022/23:TU1, rskr. 2022/23:86).

Mot denna bakgrund föreslår regeringen att den bemyndigas att för 2024 besluta att Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB AB får ta upp lån i Riksgäldskontoret som inklusive tidigare upplåning uppgår till högst 6 400 000 000 kronor.

Informationssamhället

Anslagen

Anslaget 2:1 *Post- och telestyrelsen* får användas för PTS förvaltningsutgifter i den mån dessa inte finansieras med avgifter.

Anslaget 2:2 *Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning* får användas för utgifter för ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning och personer med speciella behov och för att trygga behovet av effektiva elektroniska kommunikationer och posttjänster. Anslaget får användas för utgifter för utvecklingsprojekt med inriktning på elektronisk kommunikation och it-användning för personer med funktionsnedsättning och personer med speciella behov, t.ex. när det gäller tillgänglighet till kommunikation, utbildning och medier.

Anslaget 2:3 *Grundläggande betaltjänster* får användas för utgifter för tillhandahållandet av grundläggande betaltjänster på de orter och den landsbygd där behovet av tjänsterna inte tillgodoses av marknaden. Anslaget får

användas för utgifter för tillhandahållande av grundläggande betaltjänster för äldre personer och personer med funktionsnedsättning boende i landsbygd. Detta inbegriper upphandling av dessa tjänster. Anslaget får även användas för utgifter för regionala stöd- och utvecklingsinsatser och post.

Anslaget 2:4 *Informationsteknik och telekommunikation* får användas för utgifter för insatser som bidrar till att förverkliga målet för digitaliseringspolitiken, liksom uppföljningar och utvärderingar av politiken. Anslaget får även användas för utgifter för bidrag och avgifter till internationella organisationer inom digitalisering.

Anslaget 2:5 *Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation* får användas för utgifter för åtgärder samt samordningsinsatser för driftssäkra och tillgängliga elektroniska kommunikationer. Detta inbegriper stöd till utbyggnad av elektroniska kommunikationer i områden där utbyggnad inte genomförs på marknadsmässig grund. Anslaget får användas för utgifter för åtgärder för driftssäkra och robusta elektroniska kommunikationer för att skydda dessa mot allvarliga hot och påfrestningar i fredstid och vid höjd beredskap samt för samhällsomfattande tjänster inom området elektronisk kommunikation. Anslaget får användas för åtgärder kopplade till civilt försvar inom områdena elektroniska kommunikationer och post. Anslaget får användas för utgifter för administration av åtgärderna.

Anslaget 2:6 *Myndigheten för digital förvaltning* får användas för Myndigheten för digital förvaltnings förvaltningsutgifter.

Anslaget 2:7 *Digital förvaltning* får användas för utgifter för styrning, samordning och uppföljning av digitaliseringen av den offentliga förvaltningen samt för den förvaltningsgemensamma digitala infrastrukturen och andra förvaltningsgemensamma tjänster och funktioner.

Regeringen föreslår att riksdagen anvisar anslagen för 2024 i enlighet med sammanställningen i tabellen nedan.

Tabell 14 Budgetförslag för 2024 för informationssamhället

Miljoner kronor

Anslag		2023	2024
		Anslag	Förslag
2:1	Post- och telestyrelsen	119	153
2:2	Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning	131	131
2:3	Grundläggande betaltjänster	25	25
2:4	Informationsteknik och telekommunikation	91	68
2:5	Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation	1 549	365
2:6	Myndigheten för digital förvaltning	162	172
2:7	Digital förvaltning	216	214

Källa: Prop. 2023/24:1 utg.omr. 22.

Förklaringar av ändringar

Regeringen föreslår att anslaget 2:1 *Post- och telestyrelsen* anvisas 153 miljoner kronor för 2024. Utöver medel för pris- och löneomräkning och tidigare beslutade, föreslagna och aviserade reformer tillförs anslaget 4 miljoner kronor för genomförandet av EU:s dataförvaltningsförordning. Samtidigt görs minskningar av anslaget med 587 000 kronor med anledning av en justering till följd av slopad avgift för årlig revision samt 1 508 000 kronor med anledning av en generell besparing i statsförvaltningen.

Regeringen föreslår att anslaget 2:4 *Informationsteknik och telekommunikation* anvisas 68 miljoner kronor för 2024. Anslaget minskas därmed med 23 miljoner kronor fr.o.m. 2024 till följd av en indragning av digitaliseringsmedel. Detta innebär bl.a. att stödet till de regionala digitaliseringskoordinatorerna avvecklas.

Med anledning av en övergång till efterskottsbetalning av bredbandsstödet föreslår regeringen att anslaget 2:5 *Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation* minskas med 1 180,6 miljoner kronor utöver tidigare beslutade, föreslagna och aviserade reformer och anvisas sammantaget 365 miljoner kronor för 2024.

Regeringen föreslår att anslaget 2:6 *Myndigheten för digital förvaltning* anvisas 172 miljoner kronor för 2024. Utöver pris- och löneomräkning och tidigare beslutade, föreslagna och aviserade reformer ingår en ökning av anslaget med 5 miljoner kronor fr.o.m. 2024 för genomförandet av EU:s dataförvaltningsförordning. Samtidigt görs minskningar av anslaget med 167 000 kronor med anledning av en justering till följd av slopad avgift för årlig revision samt 1 686 000 kronor med anledning av en generell besparing i statsförvaltningen.

Regeringen föreslår till sist att anslaget 2:7 *Digital förvaltning* anvisas 214 miljoner kronor för 2024. Utöver tidigare beslutade, föreslagna och aviserade reformer föreslår regeringen att anslaget tillförs 20 miljoner kronor för etablering av ett tekniskt bevissystem enligt EU:s SDG-förordning (Single digital gateway) och kommissionens genomförandeförordning, samt 40 miljoner kronor för en statlig e-legitimation.

Bemyndiganden om ekonomiska åtaganden

Regeringen föreslår att den bemyndigas att under 2024 för anslaget 2:2 *Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 250 000 000 kronor 2025–2028. Regeringen pekar på att bemyndigandet behövs för att möjliggöra att det för verksamheten kan göras ekonomiska åtaganden som främst avser flerårigt avtalstecknande vid upphandling.

Vidare föreslår regeringen av samma skäl att den bemyndigas att under 2024 för anslaget 2:3 *Grundläggande betaltjänster* ingå ekonomiska

åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 40 000 000 kronor 2025–2028.

Regeringen föreslår slutligen att den bemyndigas att under 2024 för anslaget 2:5 *Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 1 302 000 000 kronor 2025–2034. Regeringen pekar på att bemyndigandet behövs för att möjliggöra att det för verksamheten kan göras ekonomiska åtaganden som främst avser flerårigt avtalstecknande vid upphandling.

Motionerna

Socialdemokraterna, Vänsterpartiet, Centerpartiet och Miljöpartiet har var för sig presenterat alternativa anslagsförslag för 2024. Förslagen innebär såväl andra anslagsnivåer som förslag till nya anslag. I det följande sammanfattas partiernas förslag inom utgiftsområde 22. En sammanställning som visar hur motionsförslagen avviker från regeringens förslag finns i bilaga 2.

Socialdemokraterna

Gunilla Svantorp m.fl. (S) framhåller i kommittémotion 2023/24:2625 att takten i klimatomställningen måste öka och att Sverige måste byggas ihop för att dels, via ett väl fungerande och starkt transportsystem, knyta alla delar av vårt avlånga land närmare varandra, dels förstora arbetsmarknadsregionerna så som tanken var med utbyggnaden av nya stambanor. I yrkande 1 föreslår motionärerna anslagsanvisning för 2024.

Motionärerna pekar på att Sverige sedan decennier har underinvesterat i vägar och järnvägar, men även i underhållet av dessa. Enligt motionärerna märks detta nu genom bl.a. urspårningar, förseningar och försämrad framkomlighet. Motionärerna konstaterar också att detta utgör ett långsiktigt hot mot den gröna industriella utvecklingen, tillväxten och uppfyllandet av våra klimatmål, Sveriges ställning i den globala konkurrensen och att hela Sverige ska leva och utvecklas. Motionärerna föreslår därför i yrkande 24 att anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* ökas med 500 miljoner kronor jämfört med regeringens förslag och att detta ska gå till järnvägsunderhåll för att möjliggöra mer av förebyggande underhåll.

Motionärerna framhåller vidare att möjligheten till CSN-lån för att ta körkort är ett viktigt verktyg både för kompetensförsörjningen i transportsektorn och för den enskildes möjlighet och väg till arbete. Motionärerna föreslår därför i yrkande 29 att 50 miljoner kronor mer ska avsättas till detta ändamål för 2024 jämfört med regeringens förslag.

För 2024 föreslår motionärerna sammantaget en ökning av anslagen inom utgiftsområde 22 med 550 miljoner kronor jämfört med regeringens förslag.

Vänsterpartiet

I partimotion 2023/245:2326 avvisar Nooshi Dadgostar m.fl. (V) generella besparingar i statsförvaltningen. Motionärerna pekar på att en effektiv statsförvaltning är en förutsättning för medborgarnas förtroende och att regeringens förslag om generella besparingar genomförs helt utan plan och hänsyn till myndigheternas särskilda behov och förutsättningar. Enligt motionärerna kommer den generella effektivisering som regeringen nu försöker sig på att få konsekvenser för kärnverksamheten och ge sämre förutsättningar för de statsanställda att utföra sitt uppdrag, vilket i sin tur innebär att servicen till medborgarna kommer att bli lidande.

Motionärerna anser vidare att investeringar i ny infrastruktur måste riktas till klimatvänliga transportslag och föreslår därför en ökning av anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* med totalt 4 050 miljoner kronor för 2024 jämfört med regeringens förslag. I anslagsökningen ingår 4 miljarder kronor till ett statligt investeringsstöd för en utbyggnad av kollektivtrafiken och en omställning till fossilfria fordon. I förslaget till anslagsökning ingår även 50 miljoner kronor som tillförs med utgångspunkt från att motionärerna avvisar regeringens förslag om att utveckla stadsmiljöavtalen. Motionärerna anser att stadsmiljöavtalen är ett viktigt styrmedel för att uppnå Sveriges klimatmål.

Motionärerna föreslår vidare en total ökning av anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* med 6 miljarder kronor för 2024 jämfört med regeringens förslag. Motionärerna pekar på att järnvägsinfrastrukturen måste fungera i hela landet för att klara av klimatomställningen. Eftersom underhållet av järnvägsinfrastrukturen är eftersatt och förorsakar trafikstörningar som påverkar både person- och godstransporter är det enligt motionärerna nödvändigt att återställa allmänhetens och näringslivets förtroende för järnvägstrafiken. Enligt motionärerna är en viktig del i detta att åtgärda brister och öka robustheten i järnvägsinfrastrukturen. För att komma upp till en nivå som åtgärdar underhållsskulden på både stambanorna och de regionala banorna föreslår motionärerna att 5 500 miljoner kronor anvisas för ändamålet. Motionärerna framför vidare att underhållet av vägnätet är mycket eftersatt i vissa delar av Sverige och att det behövs ökade medel för att säkerställa tillgången till körbara och trafiksäkra vägar i hela landet. För att hela landet ska utvecklas föreslår motionärerna därför en särskild riktad satsning på 500 miljoner kronor till vidmakthållande av vägnätet på landsbygden.

Motionärerna avvisar regeringens förslag till höjning av anslaget 1:6 *Ersättning avseende icke statliga flygplatser* och föreslår i stället en minskning med totalt 107 miljoner kronor för 2024 jämfört med regeringens förslag. Motionärerna uttalar att de inte vill främja och subventionera kommersiell drift av flygplatser och t.ex. flygpendling till Stockholm med skattepengar.

Motionärerna pekar på att samtidigt som det krävs körkort för många jobb är kostnaden för att ta körkort oöverkomlig för många. Motionärerna vill att

det via CSN även fortsättningsvis ska gå att låna till ett personbilskörkort vid godkända trafikskolor. Motionärerna avvisar därför regeringens förslag om att avveckla lånemöjligheten till körkort och föreslår i stället att anslaget 1:18 *Lån till körkort* ska tillföras 100 miljoner kronor för 2024 jämfört med regeringens förslag.

Motionärerna föreslår vidare fyra nya anslag.

Motionärerna föreslår att ett nytt anslag, *Sverigebiljett*, införs och ska tillföras totalt 5 miljarder kronor för 2024. Motionärerna vill införa en gemensam Sverigebiljett för all regional kollektivtrafik i hela Sverige som skulle fungera likadant i hela landet och ersätta de många olika regionala system som finns i dag. Ett sådant kort skulle enligt motionärerna fungera likadant i hela landet och kosta 450 kronor. Motionärerna menar att prisutvecklingen inom kollektivtrafiken har varit oproportionerlig under lång tid med kraftigt ökade biljettpriser samtidigt som kollektivtrafiken är en avgörande faktor för klimatomställningen och viktig för hushållens ekonomi.

Motionärerna föreslår även att ett nytt anslag, *Utbildningssatsning järnväg och sjöfart*, ska tillföras totalt 120 miljoner kronor för 2024. Motionärerna påtalar att det finns ett stort behov av att rusta upp och bygga ut järnvägen men att det samtidigt råder brist på personal som kan göra detta. Motionärerna pekar på att det råder stor arbetskraftsbrist även inom sjöfarten och att det behövs en stor utbildningssatsning för att få fler att söka sig till yrken inom järnväg och sjöfart. Enligt motionärerna behöver det också finnas möjlighet till vidareutbildning och kompetensutveckling.

Motionärerna föreslår även att ett nytt anslag, *Klimatomställningspaket för personbilar*, införs och ska anvisas 250 miljoner kronor för 2024. Syftet med ett klimatomställningsstöd är enligt motionärerna att påskynda omställningen från fossildrivna bilar till elbilar i personbilsflottan. Satsningen omfattar ett omställningsstöd för elbilar som innehåller en skrotningssatsning samt ett stöd för konvertering från bensin- och dieselbil till drift med förnybara bränslen.

Motionärerna föreslår slutligen att ett nytt anslag, *Gotlandstrafiken*, ska anvisas 200 miljoner kronor för 2024. Gotland måste enligt motionärerna få lika bra förutsättningar som alla andra regioner i Sverige. Motionärerna pekar på att frakt- och biljettpriserna har ökat kraftigt för färjetrafiken till och från Gotland och att det behövs förutsättningar att begränsa eller undvika ytterligare prishöjningar för färjeresenärerna.

För 2024 föreslår motionärerna sammantaget en ökning av anslagen inom utgiftsområde 22 med 15 613 miljoner kronor jämfört med regeringens förslag.

Centerpartiet

Ulrika Heie m.fl. (C) framhåller i kommittémotion 2023/24:2724 att en väl fungerande transport- och it-infrastruktur är en förutsättning för att det ska gå att bo, leva och arbeta i hela landet samtidigt som det är viktigt att näringslivets godstransporter fungerar för att möjliggöra företagsamhet. Motionärerna

framhåller att teknikutveckling, effektivisering, digitalisering, regelförenklingar och en omställning till elektrifierade transporter och en ökad andel förnybara drivmedel bidrar till att fortsatt goda kommunikationer i hela landet kan ske utan att miljö- och klimatpåverkan ökar. I motionen föreslår motionärerna anslagsanvisning för 2024.

Motionärerna föreslår ytterligare medel till underhåll av vägar och en ökning av anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* med 250 miljoner kronor jämfört med regeringens förslag.

Motionärerna föreslår även en ökning av anslaget 1:7 *Trafikavtal* med 100 miljoner kronor för färjetrafik till Gotland.

Motionärerna ser fördelar med regeringens förslag om en övergång till efterskottsbetalningar av bredbandsstödet, men framhåller samtidigt att behovet av fortsatt bredbandsutbyggnad på landsbygden är stort. Motionärerna uppmärksammar vidare brister i mobiluppkoppling på de trafikerade järnvägssträckorna. Motionärerna föreslår därför en ökning av anslaget 2:5 *Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation* med 300 miljoner kronor jämfört med regeringens förslag.

Motionärerna föreslår slutligen en sänkning av pris- och löneomräkningen som innebär att anslagen 1:3 *Trafikverket* minskas med 6 900 000 kronor, 1:9 *Statens väg- och transportforskningsinstitut* minskas med 700 000 kronor, 1:12 *Transportstyrelsen* minskas med 16 miljoner kronor, 1:13 *Trafikanalys* minskas med 500 000 kronor, 2:1 *Post- och telestyrelsen* minskas med 400 000 kronor och 2:6 *Myndigheten för digital förvaltning* minskas med 1 200 000 kronor.

För 2024 föreslår motionärerna sammantaget en ökning av anslagen inom utgiftsområde 22 med 624,3 miljoner kronor jämfört med regeringens förslag.

Miljöpartiet

Daniel Helldén m.fl. (MP) framhåller i kommittémotion 2023/24:2708 behovet av att säkerställa att både vi själva, våra barn och våra barnbarn kan resa på ett hållbart och fossilfritt sätt. Motionärerna vill därför se stora investeringar i infrastruktur för framtidens hållbara transporter.

Motionärerna pekar på att samhället är helt beroende av att transportera varor och människor och betonar samtidigt vikten av att vi inte ska vara beroende av fossila bränslen. Motionärerna framhåller behovet av att rusta och bygga ut järnvägen i hela landet och pekar på att mer transporter behöver ske på tåg och till sjöss i stället för på väg. Motionärerna vill även se nationella planer för utbyggnad av laddinfrastruktur, biogas och vätgas. Enligt motionärerna behöver framtidens järnvägsinfrastruktur som nya stambanor i södra Sverige, dubbelspår på nya Ostkustbanan, utbyggnad av Norrbotnia-banan samt Oslo–Stockholm finansieras. Motionärerna anser även att befintliga och kommande medel för väg inom anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* i ökad grad bör flyttas över till åtgärder för ökad

trafiksäkerhet samt till anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* för väg och spår. I ett transporteffektivt samhälle är det enligt motionärerna av största vikt att befintlig infrastruktur för såväl väg som spår håller en hög standard och god trafiksäkerhet i hela landet. Motionärerna vill därför att Trafikverket får i uppdrag att föreslå omfördelningar av medel inom anslaget 1:1 till anslaget 1:2 inom Nationell plan för transportsystemet. Motionärerna anser även att staten ska kunna medfinansiera fyrstegsprincipens steg 1- och steg 2-åtgärder via nationell plan genom anslaget 1:1. Motionärerna föreslår därmed sammantaget att anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* ökas med 14 637 miljoner kronor jämfört med regeringen förslag.

Motionärerna föreslår även att anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* ökas med 5 miljarder kronor då man anser att det behövs mer pengar till underhåll av järnväg. Enligt motionärerna behövs medel både i närtid och över en längre tidshorisont för att komma i kapp järnvägsunderhållet och öka tillförlitligheten för järnvägen.

För att järnvägsunderhållet ska bli effektivt och avsatta medel ska nå ut till underhållet av järnvägen behöver järnvägsunderhållet enligt motionärerna delvis tas tillbaka i egen regi hos Trafikverket. Motionärerna vill även ge ett särskilt uppdrag till Trafikverket och andra berörda myndigheter att arbeta för ett mer transportsnålt samhälle samt att ta fram en plan för ökad transporteffektivitet. Motionärerna föreslår därför att anslaget 1:3 *Trafikverket* ökas med 15 008 000 kronor jämfört med regeringens förslag.

För att minska flygets klimatpåverkan krävs det enligt motionärerna en kombination av minskat resande och omställning till förnybara bränslen och elektrobränslen för de flygresor som inte kan ersättas på annat sätt. Motionärerna anser att flygresorna behöver minska och att flyget bör avvecklas på de sträckor där det finns bra järnväg. Motionärerna föreslår därför en minskning av anslaget 1:6 *Ersättning avseende icke statliga flygplatser* med 210 miljoner kronor jämfört med regeringens förslag.

Motionärerna föreslår en ökning av anslaget 1:9 *Statens väg- och transportforskningsinstitut* med 5 880 000 kronor för fortsatta medel till det cykelcentrum som ligger hos VTI.

Motionärerna föreslår vidare att anslaget 1:12 *Transportstyrelsen* ska öka med 24 879 000 kronor, att anslaget 1:13 *Trafikanalys* ska öka med 737 000 kronor och att anslaget 2:1 *Post- och telestyrelsen* ska öka med 1 508 000 kronor jämfört med regeringens förslag.

Motionärerna föreslår att anslaget 2:3 *Grundläggande betaltjänster* ska öka med 5 miljoner kronor mer än enligt regeringens förslag för 2024. Motionärerna pekar på att enligt 15 av 21 länsstyrelser har grundläggande betaltjänster försämrats. Motionärerna ser därför ett starkt behov av att stärka arbetet för att förbättra situationen på framför allt landsbygden.

Motionärerna föreslår att anslaget 2:6 *Myndigheten för digital förvaltning* ska öka med 1 686 000 kronor jämfört med regeringens förslag.

Motionärerna föreslår vidare två nya anslag.

Motionärerna föreslår att ett nytt anslag, *Bidrag för upprätthållande av kollektivtrafik*, ska anvisas 5 miljarder kronor. Bidraget till upprätthållande av kollektivtrafiken ska enligt motionärerna permanentas och höjas. Enligt motionärerna är detta nödvändigt för att stärka kollektivtrafikhuvudmännen i deras arbete.

Motionärerna föreslår även att ett nytt anslag, *Sverigekort*, ska anvisas 10 410 miljoner kronor. Motionärerna anser att det ska vara billigare att ta sig till jobbet med kollektivtrafik än bil och konstaterar att priserna i kollektivtrafiken ökat mer än bränslepriserna de senaste åren. Motionärernas förslag innebär att ett Sverigekort ska införas som ger möjlighet till resor med lokal och regional kollektivtrafik i hela landet för 499 kronor per månad för vuxna och 250 kronor per månad för ungdomar, studenter och pensionärer.

För 2024 föreslår motionärerna sammantaget en ökning av anslagen inom utgiftsområde 22 med 34 891 698 000 kronor jämfört med regeringens förslag.

Utskottets ställningstagande

Inledande kommentarer

Regeringens förslag till anslag för 2024 för utgiftsområde 22 Kommunikationer innebär att sammanlagt ca 82 875 miljoner kronor anvisas för utgiftsområde 22, varav 81 747 miljoner kronor till transportpolitiken och 1 128 miljoner kronor till politiken för informationssamhället.

Genom ett yttrande till finansutskottet den 26 oktober 2023 ställde trafikutskottet sig bakom regeringens förslag till ram för utgiftsområde 22 Kommunikationer (ytr. 2023/24:TU1y). Avvikande meningar lämnades av Socialdemokraterna, Vänsterpartiet, Centerpartiet och Miljöpartiet.

I det följande redovisas utskottets ställningstagande till regeringens förslag till medelsfördelning och till de frågor som har förts fram i motioner i samband med lämnade förslag till alternativa medelsanvisningar.

Utveckling av statens transportinfrastruktur

Utskottet vill inledningsvis framhålla att ett väl fungerande, långsiktigt hållbart och tillförlitligt transportsystem där alla trafikslag utvecklas och bidrar till de transportpolitiska målen är en förutsättning för att hela Sverige ska fungera. Detta skapar tillgänglighet för människor i hela landet, bidrar till stärkt konkurrenskraft, ökat bostadsbyggande, minskad miljöpåverkan och har en avgörande roll för Sveriges klimatomställning. Utskottet anser vidare i likhet med regeringen att villkoren för att kunna bo, leva och verka i hela landet behöver förbättras och att möjligheten att skapa sig ett gott liv, driva ett företag och i trygghet bilda familj ska finnas oavsett om man bor i en storstad eller småstad eller på landsbygden. En förutsättning för det är att förbättra transportinfrastrukturens tillstånd och funktion.

När det gäller utökade resurser till utveckling av det statliga transportsystemet påminner utskottet om att riksdagen tidigare har bifallit det förslag

till ny långsiktig ekonomisk ram om 799 miljarder kronor för perioden 2022–2033 som lämnades i propositionen Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige (prop. 2020/21:151, bet. 2020/21:TU16, rskr. 2020/21:409). Beslutet innebär att 437 miljarder kronor av den totala planeringsramen ska användas till utveckling av transportsystemet, 165 miljarder kronor ska avsättas till drift, underhåll och reinvesteringar av statliga järnvägar och 197 miljarder kronor till drift, underhåll och reinvesteringar av statliga vägar inklusive bärighet och tjälsäkring samt statlig medfinansiering till enskilda vägar. Som framgår av skrivelse 2021/22:261 Nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033 tillkommer utöver de medel som riksdagen har anslagit för planperioden ytterligare medel från banavgifter, trängselskatter, infrastrukturavgifter och medfinansiering. Intäkterna från banavgifter beräknas uppgå till 26,9 miljarder kronor under planperioden och används för att finansiera vidmakthållande av de statliga järnvägarna. För utveckling av transportsystemet tillkommer medel genom trängselskatt med 39,6 miljarder kronor, infrastrukturavgifter med 0,290 miljarder kronor samt medfinansiering från kommuner och andra externa aktörer med 15,2 miljarder kronor. Totalt beräknas ca 82 miljarder kronor tillföras på detta sätt. Med tillkommande finansiering från banavgifter, trängselskatter, infrastrukturavgifter och medfinansiering uppgår således det totala beloppet för infrastruktursatsningar till 881 miljarder kronor.

Utskottet välkomnar att regeringen nyligen har påbörjat arbetet med en ny nationell plan för transportinfrastrukturen för planperioden 2026–2037 och att den som ett första steg i detta arbete har gett Trafikverket i uppdrag att ta fram ett inriktningsunderlag inför den långsiktiga infrastrukturplaneringen (LI2023/02737). Utgångspunkten för uppdraget är att den statliga transportinfrastrukturen i hela landet ska utvecklas och förvaltas så att det övergripande transportpolitiska målet och de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen och deras etappmål nås. Trafikverket ska redovisa inriktningsunderlaget till Landsbyggs- och infrastrukturdepartementet senast den 15 januari 2024. Utskottet ser fram emot detta med stort intresse. Utskottet ser vidare positivt på att regeringen har för avsikt att under 2024 lämna en infrastrukturproposition med ekonomiska ramar för planperioden och att regeringen parallellt med detta avser att fortsätta det strategiska arbetet med att utveckla förutsättningarna för godstransporterna.

Utskottet står bakom regeringens förslag att anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* ska anvisas 36 867 072 000 kronor för 2024. Detta innebär att utöver pris- och löneomräkning och tidigare beslutade, föreslagna och aviserade reformer ska anslagsminskningar göras i fråga om omfördelning av driftsstöd, flytt av medel för rättegångskostnader, avveckling av stadsmiljöavtal och ersättning till icke-statliga flygplatser.

Satsningar på kollektivtrafik, cykeltrafik och godstransporter genom stadsmiljöavtal

Sedan 2015 har det funnits ett stöd till åtgärder för kollektiv- och cykeltrafik som genomförs av kommuner och regioner – de s.k. stadsmiljöavtalen. För att främja hållbara stadsmiljöer får Trafikverket enligt förordningen (2015:579) om stöd för att främja hållbara stadsmiljöer ge stöd till kommuner och regioner för sådana åtgärder i städer som leder till ökad andel persontransporter med kollektivtrafik eller cykeltrafik, eller till hållbara godstransportlösningar. Åtgärderna ska bidra och leda till energieffektiva lösningar med låga utsläpp av växthusgaser och bidra till att miljö kvalitetsmålet God bebyggd miljö nås. Stödet bör särskilt främja innovativa, kapacitetsstarka och resurseffektiva lösningar för kollektivtrafik, cykeltrafik eller godstransporter. Trafikverket ska som redovisas i skrivelse 2021/22:261 fördela upp till 6 miljarder kronor under perioden 2022–2027 för att främja hållbara stadsmiljöer. Vidare bör Trafikverket i enlighet med skrivelsen eftersträva att medel från stadsmiljöavtalen fördelas mer jämnt och kommer hela landet till del. Under 2022 beviljades det via stadsmiljöavtalen närmare 2,4 miljarder kronor i stöd, varav ca 17 miljoner kronor avsåg kollektivtrafikåtgärder, 225 miljoner kronor cykelåtgärder och drygt 2,1 miljarder kronor kombinerade kollektiv- och cykeltrafikåtgärder. Stöden betalas ut över flera års tid och under förutsättning att åtgärder genomförs i enlighet med avtalen. Under 2022 uppgick det utbetalade stödet till ca 654 miljoner kronor, varav 111 miljoner kronor var hänförliga till den tillfälliga cykelsatsningen.

Utskottet noterar att regeringen i budgetpropositionens utgiftsområde 18 konstaterar att en minskning av personbilstrafiken kunnat påvisas som en följd av de vidtagna åtgärderna i merparten av de projekt som hittills slutredovisats och utvärderats med anledning av genomförda stadsmiljöavtal. För de stadsmiljöavtal som beslutades 2022 uppskattas minskningen av utsläppen av växthusgaser från trafiken uppgå till omkring 3 640 ton per år. För de stödåtgärder som slutrapporterades under 2022 beräknas minskningen av utsläppen av växthusgaser från biltrafiken till 4 500 ton per år. Enligt regeringen bidrar minskad personbilstrafik till bättre luftkvalitet genom framför allt färre slitagepartiklar.

Regeringen gav i juni 2023 Trafikverket i uppdrag att ta fram inriktningsunderlag inför den långsiktiga infrastrukturplaneringen för planperioden 2026–2037. Utskottet välkomnar att det som en del i uppdraget till Trafikverket ingår att redovisa en utvärdering av de satsningar som gjorts hittills genom stadsmiljöavtalen.

Utskottet noterar att regeringen avser att fasa ut stadsmiljöavtalen genom att inga nya ansökningar beviljas och välkomnar att syftet med detta är att finansiera andra satsningar. Utskottet har därför inget att invända mot regeringens förslag om en minskning av anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* med 50 miljoner kronor för 2024.

Elektrifiering inom transportsystemet och satsningar på laddinfrastruktur

Utskottet vill i likhet med regeringen framhålla att en väl fungerande transportinfrastruktur är en förutsättning för jobb och ekonomisk utveckling och att näringslivet för att vara konkurrenskraftigt i framtiden behöver ges förutsättningar att snabbt ställa om transporter till fossilfrihet. Utöver att elektrifiering är centralt för att minska utsläppen i transportsektorn vill utskottet peka på att satsningar på elektrifiering och effektivare transporter skapar möjligheter till fler jobb och en starkare ekonomi i hela landet.

Utskottet konstaterar att Europaparlamentets och rådets förordning som beslutades i juli 2023 om utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen och om upphävande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU bl.a. innebär att medlemsstaterna ska säkerställa att publik laddinfrastruktur för vägfordon byggs ut i både omfattning och kapacitet till 2025, 2027 och 2030. I förordningen finns också fastställda mål för utbyggnad av landström i hamnar och elförsörjning på flygplatser till parkerade flygplan samt bestämmelser om gemensamma tekniska specifikationer, bl.a. för laddinfrastruktur för att säkerställa driftskompatibilitet.

Utskottet vill i sammanhanget påminna om det uppdrag som Statens energimyndighet och Trafikverket fick i juli 2022 att i enlighet med den nationella strategin för elektrifiering ta fram ett nationellt handlingsprogram för en snabb, samordnad och samhällsekonomiskt effektiv utbyggnad av ändamålsenlig publik och icke-publik laddinfrastruktur samt tankinfrastruktur för vätgas för lätta och tunga fordon. I februari 2023 delredovisades uppdraget med fokus på hinder som identifierats för fortsatt utbyggnad och det lämnades även preliminära förslag till olika åtgärder. Uppdraget slutredovisades i en rapport till Regeringskansliet den 1 november 2023 (ER2023:23). I det handlingsprogram som med anledning av uppdraget presenteras i rapporten finns 55 åtgärder på en rad områden som bedöms vara angelägna för att underlätta och öka takten i utvecklingen av laddinfrastruktur och tankinfrastruktur för vätgas. I rapporten betonas bl.a. att utöver behovet av samordning är tillgången till elnätet en kritisk faktor där de stora utmaningarna är långa ledtider för anslutning och brist på kapacitet. De förslag som lämnas i rapporten handlar om allt från hemmaladdning till publik laddning av tunga och lätta fordon, markåtkomst, säkerhetsfrågor kring vätgastankstationer, statistik och uppföljning. Rapporten bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

Utskottet välkomnar i sammanhanget även regeringens beslut i juni 2023 att ge en särskild utredare i uppdrag att analysera och föreslå vissa åtgärder för att påskynda elektrifieringen av transportsektorn som bidrar till att villkoren för att leva, bo och verka i hela Sverige stärks (dir. 2023:80). Enligt direktiven ska utredaren ha ett framåtblickande perspektiv och utgå från att vägtransporterna på längre sikt i huvudsak kommer att elektrifieras. I direktiven konstateras att det även inom övriga trafikslag pågår ett aktivt arbete med elektrifiering och att detta medför att regelverken behöver vara ändamålsenligt utformade för att inte skapa hinder eller höga transaktionskostnader. I

uppdraget till utredaren ingår bl.a. att analysera utökade möjligheter för kommuner att göra undantag för elektrifierade transporter samt vid behov lämna förslag som underlättar för samfälligheter att bygga laddpunkter för elfordon. Utredaren ska även ta fram kunskapsunderlag om nätanslutning av laddinfrastruktur, vid behov lämna förslag på ytterligare åtgärder för att undanröja hinder för elektrifieringen av transportsektorn och lämna nödvändiga författningsförslag. Utskottet ser fram emot redovisningen av uppdraget som ska ske senast den 31 december 2024.

Utskottet ser vidare positivt på att regeringen även har beslutat om flera uppdrag till bl.a. Trafikanalys och Transportstyrelsen som handlar om att skapa förutsättningar för en snabb elektrifiering. Detta gäller bl.a. det uppdrag som Transportstyrelsen fick i juni 2023 att göra en översyn av de regelverk som är relevanta för laddning av uppställda fordon på allmän platsmark. Syftet med översynen är att förenkla regelverken för att påskynda elektrifieringen av vägtransporter. Uppdraget ska redovisas senast den 5 april 2024. Vidare fick Trafikanalys i mars 2023 i uppdrag att utveckla statistiken på transportområdet när det gäller elektrifiering. Utskottet noterar att delar av uppdraget ska redovisas senast den 15 januari 2024 och att slutredovisning ska ske i årsredovisningen för 2026. Regeringen anger att den kommer att följa utredningens och myndigheternas arbete noga och föreslår samtidigt en förstärkning av Transportstyrelsens regelutvecklingsverksamheter för att myndigheten ska få förutsättningar att hantera en ökad mängd uppgifter mot bakgrund av bl.a. EU-reglering, elektrifiering, omvärldsläget och den snabba teknikutvecklingen. Utskottet välkomnar detta.

Utskottet anser att en väl fungerande transportinfrastruktur har en avgörande betydelse för framtiden och att transporterna behöver ställas om snabbt till fossilfrihet med hjälp av bl.a. satsningar på elektrifiering. Utskottet ser därför med tillfredsställelse på de betydelsefulla satsningar som regeringen presenterar inom flera olika utgiftsområden i budgetpropositionen för 2024 med syftet att uppnå kostnadseffektiva utsläppsminskningar och stimulera investeringar i grön teknik. Utskottet vill här peka på vad regeringen föreslår om bl.a. en förstärkning av det generella klimatinvesteringsstödet Klimatklivet inom utgiftsområde 20 Klimat, miljö och natur. Utskottet ser även positivt på att regeringen föreslår ytterligare åtgärder för att öka elektrifieringen av transportsektorn inom utgiftsområde 21 Energi. Bland annat föreslås medel för utveckling av laddinfrastruktur och att det görs förlängda och förstärkta satsningar på laddinfrastruktur för både lätta och tunga fordon.

Transportsystemets krisberedskap

Att transportinfrastruktur och transporter fungerar i väsentliga delar har enligt utskottet en avgörande betydelse för det civila försvaret och Försvarmaktens verksamhet samt för att andra samhällsviktiga funktioner ska kunna upprätthållas vid olika händelser och situationer i fredstid samt inför och vid höjd beredskap och då ytterst i krig.

I propositionen Totalförsvaret 2021–2025 (prop. 2020/21:30) understryks att det behövs en ökad motståndskraft och redundans samt förstärkt säkerhetsskydd, informationssäkerhet och säkra kommunikationssystem inom transportområdet. Mot bakgrund av förslagen i propositionen har regeringen fördelat anslagsmedel för att myndigheterna inom beredskapssektorn transporter successivt ska kunna utveckla det civila försvaret ytterligare. Utskottet ser mycket positivt på detta.

Med anledning av bl.a. det rådande omvärldsläget välkomnar utskottet även att regeringen beslutat om ett antal uppdrag som på olika sätt syftar till att se över och stärka transportsystemets krisberedskap. Utskottet vill här peka på att regeringen i juni 2023 beslutade att av beredskapsskäl ge Trafikverket i uppdrag att analysera förutsättningarna för reservhamnskapacitet på Gotland. Uppdraget redovisades den 30 november 2023.

Vidare gav regeringen i juli 2023 Trafikverket i uppdrag att föreslå åtgärder för att stärka krisberedskap och civilt försvar samt höja förmågan vid höjd beredskap och ytterst i krig för myndigheterna inom beredskapssektorn för transporter (LI2023/02842). Uppdraget ska redovisas till Landsbyggs- och infrastrukturdepartementet senast den 15 januari 2024.

Utskottet välkomnar slutligen att regeringen i augusti 2023 gav Trafikverket och Transportstyrelsen i uppdrag att gemensamt utreda behovet av att stärka det svenska järnvägs- och kollektivtrafikskyddet (LI2023/03011). Detta uppdrag hör samman med det uppdrag som regeringen gav 15 myndigheter i juli 2023 att utveckla och intensifiera arbetet mot terrorism för att stärka Sveriges säkerhet. Vid genomförandet av uppdraget ska samråd ske med Nationella rådet för järnvägs- och kollektivtrafikskydd, Samverkansrådet mot terrorism och andra berörda myndigheter och aktörer. Utskottet ser fram emot att Trafikverket och Transportstyrelsen senast den 31 januari 2024 lämnar en gemensam redovisning av uppdraget till Landsbyggs- och infrastrukturdepartementet.

Vidmakthållande av statlig transportinfrastruktur

Utskottet vill framhålla vikten av att upprätthålla god tillgänglighet och framkomlighet i transportsystemet och konstaterar samtidigt att behovet av underhåll av transportinfrastrukturen är stort.

Utskottet välkomnar vad regeringen framhåller i budgetpropositionen om att den kommer att prioritera att fortsätta att förbättra den befintliga infrastrukturen, reparera där det behövs och förvalta de gemensamma resurserna på bästa sätt. Åtgärder i järnvägsnätet bör i första hand underlätta för arbetspendling och godstrafik då detta stärker jobb och tillväxt i hela landet. Liksom regeringen vill utskottet även framhålla att Sverige är beroende av en väl fungerande infrastruktur med ett tillförlitligt transportsystem och att behovet av underhåll av transportinfrastrukturen är stort. Utskottet står därmed bakom regeringens förslag om att anvisa totalt 33 974 215 000 kronor till anslaget

1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* för 2024. I det följande framför utskottet sina ställningstaganden till olika delar i detta.

Vidmakthållande av statens järnvägsinfrastruktur

För att vidmakthålla den statliga järnvägsanläggningen behöver det genomföras nödvändiga drifts- och underhållsåtgärder i de anläggningar som är i drift. Syftet är att hålla de statliga järnvägarna framkomliga och bevara dem så att den avsedda funktionen kan upprätthållas under hela livstiden och därmed bidra till att nå de transportpolitiska målen. Utskottet delar regeringens uppfattning att underhållsåtgärder endast är kostnadseffektiva till en viss punkt i nedbrytningsprocessen och att det därefter krävs en reinvestering av de delar av anläggningen som uppnått sin tekniska livslängd. Underhållet ska bidra till att anläggningen är robust samt kan erbjuda en hög kapacitet och användbarhet och en god punktlighet. Utskottet noterar i likhet med regeringen den påverkan som omvärldsläget hade på underhållet under 2022 och att detta framför allt medförde kraftiga prisökningar på bränsle och insatsvaror samt vissa brister i materielförsörjningen.

Av budgetpropositionen framgår att järnvägsunderhållet ligger på fortsatt höga nivåer. Utskottet ser positivt på de åtgärder som genomförs för att underhålla bl.a. spår, spårväxlar, broar, tunnlar och kontaktledningar för att hålla järnvägsnätet tillgängligt och säkert för användarna. Regeringen pekar på att anslagsnivån för järnvägsunderhåll ökade under 2022 och ligger på en fortsatt hög nivå. Enligt regeringen har detta medfört att många angelägna underhållsåtgärder har kunnat genomföras och att Trafikverket under 2022 kunde genomföra fler planerade arbeten i järnvägsanläggningen än något tidigare år. Vidare ökade andelen förebyggande åtgärder under året såsom reinvesteringar, komponentbyten och ett förstärkt underhåll. Utskottet välkomnar detta.

Regeringen pekar på att en viktig faktor för ett effektivt underhåll av järnvägar är att marknaden för järnvägsunderhåll fungerar och att marknadsaktörer arbetar med utveckling, innovation och investeringar i verksamheten. En tät samverkan mellan Trafikverket, transportföretag, transportköpare och underhållsföretag är nödvändig för att möjliggöra en sådan utveckling. Utskottet ser därför mycket positivt på regeringens uttalande om att den har för avsikt att under 2024 noga följa Trafikverkets arbete med att stärka sin beställarkompetens och förmåga att planera och genomföra järnvägsunderhåll för att öka robustheten, tillförlitligheten och punktligheten i järnvägstrafiken.

Utskottet välkomnar vidare att regeringen i augusti 2023 gav Trafikverket i uppdrag att redovisa åtgärder för att stärka järnvägsunderhållets genomförande och järnvägstrafikens robusthet, tillförlitlighet och punktlighet (dnr LI2023/03037). I uppdraget ingår bl.a. att redogöra för vilka åtgärder myndigheten genomför och avser att genomföra för att utveckla och stärka sin beställarkompetens och förmåga att planera och genomföra järnvägsunderhåll för att öka robustheten, tillförlitligheten och punktligheten i järnvägstrafiken. Redovisningen ska även omfatta vilka åtgärder som genomförs för att förbättra

funktionssättet på marknaden för järnvägsunderhåll och därmed främja förutsättningarna för marknads aktörer att utvecklas. Uppdraget ska redovisas till Landsbygds- och infrastrukturdepartementet senast den 12 februari 2024. Trafikverket ska även lämna uppföljande rapporter om genomförandet av redovisade åtgärder och eventuella tillkommande åtgärder senast den 24 juni och den 21 oktober 2024. Utskottet ser fram emot att ta del av de resultat som framkommer med anledning av uppdraget.

Vidmakthållande av vägar

Regeringen pekar i budgetpropositionen på att verksamhetsvolymen för vägunderhåll ökade under 2022 jämfört med föregående år och att Trafikverket under året fortsatte att genomföra åtgärder till följd av tidigare satsningar på förbättrat vägunderhåll, med fokus på bl.a. det finmaskiga vägnätet på landsbygden, som har särskild betydelse för god tillgänglighet. Åtgärderna utfördes över hela landet och enligt regeringen inriktades stora delar av satsningen mot åtgärder inom beläggnings-, belysnings-, avvattnings- och brounderhåll. Regeringen pekar även på att det har förekommit störningar i materieförsörjning och prisökningar som har medfört ökade kostnader för verksamheten.

Regeringen konstaterar vidare att stora delar av det statliga svenska vägnätet är byggda före 1970 och har en teknisk livslängd på mellan 40 och 60 år. Därmed finns det en underhållsskuld i det svenska vägnätet som innebär att underhållsbehoven är stora samtidigt som samhällsekonomiskt effektiva och långsiktigt hållbara transportmöjligheter behöver säkerställas för medborgare och näringsliv i hela landet.

Utskottet välkomnar därför att regeringen föreslår att anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* ökas med 400 miljoner kronor för 2024 för att minska det eftersatta vägunderhållet. Detta innefattar en extra satsning om 300 miljoner kronor på underhåll av det statliga vägnätet som syftar till att minska det eftersatta underhållet och bidra till att upprätthålla framkomligheten i hela landet och trygga en tillförlitlig infrastruktur. Trafikverket kommer enligt regeringen att få disponera medlen i sin verksamhet och prioritera de åtgärder som ska genomföras. Det kan t.ex. handla om beläggningsunderhåll, linjemålning och broreparationer.

Utskottet vill liksom regeringen peka på att vägnätet i många delar av landet är avgörande för tillgängligheten. Utskottet välkomnar därför regeringens föreslagna satsning på 100 miljoner kronor under 2024 på förstärkt underhåll av enskilda vägar, som finns såväl i städer och tätorter som på landsbygden och som ska bidra till möjligheterna att bo, leva och verka i hela landet. Enligt regeringen har den senaste tidens kraftiga oväder visat att det finns stora behov av åtgärder i det svenska vägnätet för att säkerställa robustheten. Den föreslagna satsningen innebär att även enskilda väghållare som får bidrag för sin väghållning ska kunna söka ersättning för särskilda driftsåtgärder. Exempelvis kommer vägföreningar som drabbats av skador på grund av

oväder att kunna söka bidrag för åtgärder som inte ingår i det årliga drifts-bidraget. Sådana åtgärder är t.ex. trafiksäkerhetsåtgärder, broreparationer, vägförstärkningar och byte av vägtrummor.

Utskottet vill i sammanhanget också uppmärksamma att regeringen i september 2023 gav en utredare i uppdrag att se över reglerna för statsbidrag till enskild väghållning. Bakgrunden till detta är att regeringen anser att de nuvarande reglerna om stöd till enskilda vägar är gamla och därför behöver ses över för att säkerställa att stödet är kostnadseffektivt och bidrar till en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning i hela landet. Utskottet noterar att det i uppdraget bl.a. ingår att göra en översyn av förordningen om statsbidrag till enskild väghållning i sin helhet, att analysera förordningens tillämpningsområde och Trafikverkets roll i den enskilda väghållningen och att lämna nödvändiga förslag till förändringar. Utskottet ser fram emot att ta del av resultatet av detta uppdrag, som ska redovisas till Landsbygds- och infrastrukturdepartementet senast den 30 juni 2024.

Kollektivtrafik

I enlighet med kollektivtrafiklagen (2010:1065) är det regionen och kommunerna inom ett län som gemensamt ansvarar för den regionala kollektivtrafiken. I ansvaret ligger att fastställa behov och mål för den regionala kollektivtrafikförsörjningen liksom att besluta om trafikering och prissättning.

Utskottet noterar att branschorganisationen Svensk Kollektivtrafik i oktober 2022 presenterade rapporten Kompletterande finansieringskällor för kollektivtrafiken, som bl.a. visar att den svenska kollektivtrafiken i dagsläget finansieras till ungefär hälften med skattemedel medan resterande del finansieras med biljettintäkter. Den exakta fördelningen skiljer sig något åt mellan olika regioner och i viss utsträckning finns det komplement från bl.a. kommuner, staten och övriga affärsintäkter som reklam och kommersiella inslag. I rapporten identifierades och analyserades även ett antal kompletterande källor till finansiering av kollektivtrafiken utifrån ekonomisk potential, möjlighet till genomförande, ekonomisk stabilitet, politisk stabilitet, lämplighet att finansiera drift respektive investeringar i kollektivtrafik samt effekter på kollektivtrafiken och kollektivtrafikresandet.

Utskottet påminner om att det även tidigare har behandlat förslag om nya anslag för att på olika sätt göra kollektivtrafiken billigare och mer tillgänglig för resenärerna på såväl regional som nationell nivå. När sådana förslag behandlades i samband med budgetberedningen 2022 avstyrkes dessa bl.a. med hänvisning till att det finns andra områden inom statsbudgeten som staten behöver prioritera resurser till (bet. 2022/23:TU1). Utskottet är fortfarande av samma uppfattning i denna fråga.

Utskottet finner heller inte anledning att anvisa ett särskilt bidrag för upprätthållande av kollektivtrafik på det sätt som skedde med anledning av covid-19-pandemin. Utskottet hänvisar i stället till de generella statsbidrag

som betalas ut till regioner och kommuner via utjämningsystemet för att förbättra de ekonomiska förutsättningarna. Utskottet vill i sammanhanget peka på att regeringen i höständringsbudgeten för 2023 föreslår att de generella statsbidragen förstärks med 10 miljarder kronor fr.o.m. 2024 för att stötta regioner och kommuner i spåren av den höga inflationen. Utskottet noterar också att regeringen utöver de generella statsbidragen även föreslår nära 6 miljarder kronor i riktade statsbidrag till kommunsektorn för 2024.

Vidare påminner utskottet om att frågan om ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik har varit föremål för utredning (SOU 2020:25). Den dåvarande regeringen gav därefter i april 2022 i uppdrag till Trafikverket att analysera och föreslå hur ett ekonomiskt stöd för att utveckla och integrera regionala biljettsystem för ökad nationell tillgång till kollektivtrafikens biljetter ska utformas, och detta uppdrag redovisades i juni samma år. I december 2022 aviserade den nuvarande regeringen att den inte avser att fullfölja det uppdrag som getts till Trafikverket om nationell tillgång till kollektivtrafikens biljetter. Regeringen motiverade detta med behovet av omprioriteringar av medel till en satsning på civilt försvar och att bl.a. medel som tidigare avsatts för att genomföra ett nationellt biljettsystem för kollektivtrafik i stället skulle överföras till detta ändamål. Utskottet delar regeringens uttalade ståndpunkt i fråga om ett nationellt biljettsystem och finner därmed inte anledning att föreslå att medel anvisas för ett sådant ändamål i form av s.k. Sverigebiljetter eller Sverigekort.

Cykelcentrum vid VTI

VTI har till huvuduppgift att bedriva forskning och utveckling som avser infrastruktur, trafik och transporter. Utskottet noterar att VTI sedan årsskiftet 2017/18 har i uppdrag att vara administrativ värd för ett nationellt kunskapscentrum för forskning och utbildning om cykling (Cykelcentrum) som har haft till uppgift att arbeta för att öka det tvärvetenskapliga samarbetet och knyta forskningen närmare till de problem som olika aktörer har när det gäller att göra det enklare och säkrare att cykla. I uppgifterna ingår även att säkra en långsiktig kunskapsuppbyggnad inom cykelområdet, t.ex. genom att etablera doktorandprogram, verka för att kunskapen förmedlas på universitets- och högskoleutbildningar samt anordna utbildningar för verksamma i branschen. Under femårsperioden 2018–2023 har satsningen uppgått till 5 miljoner kronor per år. Regeringen föreslår i budgetpropositionen för 2024 att anslaget 1:9 *Statens väg- och transportforskningsinstitut* ska anvisas totalt 86,8 miljoner kronor och utskottet konstaterar att anslaget bl.a. får användas för driften av ett nationellt kompetenscentrum om cykling. Utskottet har inga invändningar mot detta.

Om åtgärder för omställning från fossildrivna fordon

EU har beslutat att alla nya bilar som säljs fr.o.m. 2035 ska vara utsläppsfria och inte kunna släppa ut någon koldioxid. Syftet med detta är en koldioxid-neutral transportsektor 2050.

Utskottet noterar att nyregistreringen av laddbara personbilar har fortsatt att stiga i Sverige och att elbilar och laddhybrider totalt utgjorde drygt 32 respektive 22 procent av personbilsförsäljningen under 2022. Därmed stod de laddbara personbilarna för knappt 9 procent av den totala personbilflottan i slutet av 2022, vilket kan jämföras med drygt 6 procent i slutet av 2021. Utskottet ser positivt på denna utveckling.

Mot bakgrund av motionsförslaget om ett klimatomställningspaket för personbilar vill utskottet peka på att regeringen föreslår flera åtgärder i budgetpropositionen för 2024 som ska främja en omställning från fossilfria fordon. Inom utgiftsområde 20 Klimat, miljö och natur föreslår regeringen en förstärkt och förlängd klimatpremie, vilket är ett marknadsintroduktionsstöd för bl.a. eldrivna och andra typer av miljövänliga fordon och arbetsmaskiner. Utskottet ser vidare positivt på att regeringen aviserar att den kommer att se över de stödberättigade fordonstyperna till klimatpremierna samt att den föreslår en ny satsning på en klimatpremie för lätta eldrivna lastbilar inom samma utgiftsområde.

Utskottet vill vidare peka på att regeringen för att fasa ut äldre bensin- och dieseldrivna bilar och ytterligare påskynda omställningen av fordonsflottan föreslår att det införs en tillfällig skrotningspremie för den som skrotar en äldre bil med förbränningsmotor och köper eller leasar en elbil. Utskottet ser positivt på detta förslag som presenteras i budgetpropositionen inom utgiftsområde 20 Klimat, miljö och natur. Utskottet ser även positivt på vad regeringen framför om att den avser att genomföra en bred översyn av skattevillkoren för lågutsläppsbilar liksom att den kommer att återkomma till riksdagen med en klimatpolitisk handlingsplan där inriktningen för arbetet med transportsektorns omställning utvecklas.

Lån till körkort

Med anledning av motionsförslagen om lån till körkort vill utskottet inledningsvis påminna om att körkortslånet infördes den 1 september 2018 och är ett statligt lån för körkortsutbildning som ursprungligen riktade sig till vissa arbetslösa i åldern 18–47 år. Syftet med lånet är att öka möjligheterna för unga och arbetslösa att komma in på arbetsmarknaden. För att kunna få körkortslån måste den sökande ha varit anmäld som arbetssökande hos Arbetsförmedlingen under minst sex sammanhängande månader närmast före den dag då ansökan kom in till CSN. Under samma tid ska personen ha varit arbetslös eller ha deltagit i ett arbetsmarknadspolitiskt program alternativt ha haft en etableringsplan. Den 1 december 2021 fick en ny målgrupp rätt till körkortslån, vilka sedan dess också kan beviljas till den som fyllt 19 men inte 21 år och som har en gymnasieexamen eller motsvarande. Körkortslån får endast

användas för att ta svenskt körkort med körkortsbehörighet B. Det högsta lånebeloppet är 15 000 kronor och lånet betalas ut i delbelopp om 5 000 kronor. Ungefär 18 200 personer har använt möjligheten till körkortsån sedan lånet infördes.

CSN fick i regleringsbrevet för 2022 i uppdrag att följa upp i vilken omfattning körkortslånet leder till körkort och att redovisa övriga effekter av körkortslånet som myndigheten bedömer relevanta. Uppdraget finns redovisat i rapporten Leder körkortsån till körkort? (rapport 2023:4).

Regeringen konstaterar i budgetpropositionen att det körkortsån som införts inte har fungerat som ett effektivt instrument för att öka anställbarheten hos målgrupperna och att intresset för lånet har sjunkit successivt sedan det infördes. Regeringen pekar även på att anslaget har varit kraftigt underutnyttjat och föreslår mot denna bakgrund att möjligheten till nya lån till körkort upphör den 1 januari 2024, men medel för att täcka kvarvarande ekonomiska åtaganden föreslås kvarstå på anslaget. Regeringen föreslår därmed en minskning av anslaget för körkortsån med 100 miljoner kronor för 2024. Utskottet finner ingen anledning att invända mot regeringens förslag.

Sjöfart

Utskottet vill framhålla betydelsen av en väl fungerande sjöfart för handel och näringsliv liksom behovet av överflyttning av godstransporter till sjöfart. Utskottet anser att sjöfarten har stor potential att bidra till hållbar utveckling, med ökat välstånd och handel, minskad negativ påverkan på miljö och klimat och ett fördjupat arbete med de sociala frågorna.

Utskottet ser därför mycket positivt på att regeringen i juni 2023 tillsatte en utredning med uppdrag att ta fram förslag för att öka den svenska sjöfartens konkurrenskraft och samtidigt stärka beredskapen. Uppdraget ska redovisas till Landsbygds- och infrastrukturdepartementet senast den 29 december 2023.

Utskottet påminner även om att regeringen i juni 2023 gav Trafikverket i uppdrag att ta fram ett inriktningsunderlag inför den långsiktiga infrastrukturplaneringen för planperioden 2026–2037 med utgångspunkt i ett trafikslagsövergripande perspektiv för vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart. Utskottet välkomnar regeringens bedömning att det behövs en mer utvecklad och samordnad långsiktig infrastrukturplanering där även sjöfart ingår, vilket innebär att det behövs en samlad bedömning av måluppfyllelse även på sjöfartsområdet. Enligt regeringen är den snabba tekniska utvecklingen exempel på sådant som på olika sätt berör sjöfartens förutsättningar. Sjöfartsverket ska i enlighet med uppdraget bistå Trafikverket med fakta och bedömningar för att Trafikverket ska kunna ta fram inriktningsunderlaget.

Utskottet vill framhålla att sjöfarten är en både viktig och nödvändig transportmöjlighet och att merparten av den svenska exporten och importen någon gång transporteras på vatten. För att tillvarata sjöfartens fulla potential krävs enligt utskottet en fortsatt omställning och utveckling i en hållbar riktning. Regeringen pekar i budgetpropositionen på att den inom EU nyligen

antagna rättsakten ReFuelEU Maritime kommer att stimulera användningen av hållbara bränslen och utsläppsfri teknik inom sjöfarten genom att ställa krav på att minska växthusgasintensiteten från den energi som används av fartyg med 80 procent till 2050 jämfört med 2020. Regeringen påminner även om att det vid den internationella sjöfartsorganisationens (IMO) miljökommittémöte i juli 2023 antogs en skärpt strategi för att minska den internationella sjöfartens klimatpåverkan som innebär att de totala utsläppen av växthusgaser från internationell sjöfart ska vara netto noll omkring 2050 med en stegvis minskning till 2030 och 2040. Inom ramen för EU:s stora lagstiftningspaket inom klimatområdet, Fit for 55, har det beslutats att utsläppen från sjötransporter ska inkluderas i EU:s utsläppshandelssystem. Utskottet ser positivt på detta.

När det gäller färjetrafik till och från Gotland påminner utskottet om att staten upphandlar sådan för att säkerställa tillgången till väl fungerande kommunikationer och att det nuvarande trafikeringsavtalet är tecknat med Destination Gotland för perioden 2017–2027. En upphandling har nu inletts för nästkommande period som är planerad att gälla från den 1 februari 2027 till den sista januari 2035, med option på ytterligare två år. Trafikverket presenterade i augusti 2023 hur underlaget är utformat för denna upphandling och då bl.a. med sikte på områdena nationellt säkerhetsperspektiv, klimatperspektiv, biljettpriser och överfartstider. Utskottet noterar i sammanhanget också att regeringen i höständringsbudgeten för 2023 pekar på att frakt- och biljettpriserna för färjetrafiken till och från Gotland har stigit och att regeringen därför avser att under 2023 införa ett ekonomiskt stöd i syfte att ge förutsättningar för att begränsa eller undvika ytterligare prisökningar i färjetrafiken till och från Gotland. Förslaget innebär en ökning av anslaget 1:7 *Trafikavtal* med 33 miljoner kronor för 2023 och ska ske med stöd av Europeiska kommissionens tillfälliga kris- och omställningsram för statliga stödåtgärder till stöd för ekonomin till följd av Rysslands angrepp mot Ukraina (2023/C 101/03). Enligt regeringens förslag i höständringsbudgeten bör anslagets ändamål utvidgas till att även få användas för utgifter för bidrag till färjetrafiken till och från Gotland enligt ovanstående. Utskottet ser positivt på detta. Regeringens förslag om ett ekonomiskt stöd till färjetrafiken till och från Gotland förutsätter ett snabbt godkännande enligt EU:s bestämmelser om statligt stöd.

Luftfart

Utskottet vill understryka att Sveriges stora avstånd gör att ett väl fungerande inrikesflyg är nödvändigt. Flyget är för många det mest effektiva sättet att resa kollektivt och detta gäller speciellt på de orter i Sverige som har dåligt med andra alternativ. Utskottet vill även framhålla att Försvarmaktens beredskap, sjuktransporter och insatser vid naturkatastrofer också är beroende av ett

fungerande flyg och lättillgängliga flygplatser. En väl fungerande flygplatsinfrastruktur har även stor betydelse för att kunna fortsätta utvecklingen i en riktning där Sverige kan bli ledande inom EU i att elektrifiera inrikesflyget.

Utskottet ser därför positivt på vad regeringen uttalar i budgetpropositionen om att den avser att fortsätta det strategiska arbetet i fråga om flygets konkurrenskraft. Enligt regeringen är de regionala flygplatserna betydelsefulla för att hela Sverige ska fungera och de har en viktig roll för tillgängligheten för medborgarna, näringslivet och det samhällsviktiga flygets behov. För att långsiktigt säkerställa att viktig infrastruktur och samhällsviktig verksamhet fungerar bedömer regeringen att det statliga bidraget för driftsstöd till de regionala icke-statliga flygplatserna behöver stärkas. Utskottet välkomnar att regeringen föreslår att ytterligare medel avsätts för bidrag till ägare, som t.ex. kommuner och regioner, för driftsstöd till de regionala icke-statliga flygplatserna. Inriktningen är att det statliga bidraget för driftsstödet kommer att villkoras och att flygplatserna behöver uppfylla villkoren för att få del av stödet. Enligt regeringen bör anslaget 1:6 *Ersättning avseende icke statliga flygplatser* ökas med 141,5 miljoner kronor för 2024. Som del av finansieringen av denna satsning omfördelas de 34,5 miljoner kronor som hittills har betalats ut till flygplatser från länsplanerna via anslaget 1:1 *Utveckling av transportinfrastruktur* till anslaget 1:6 *Ersättning avseende icke statliga flygplatser*.

Utförare av flygtrafiktjänst finansieras genom avgifter från de som nyttjar tjänsterna, men vissa flygningar är undantagna från sådana avgifter. Antalet flygningar där avgifter inte får tas ut har under 2023 ökat till följd av det rådande världspolitiska läget. Utskottet välkomnar därför regeringens förslag att tillföra anslaget 1:6 *Ersättning avseende icke statliga flygplatser* ytterligare 6 miljoner kronor fr.o.m. 2024.

Regeringen föreslår vidare att Trafikverket tilldelas det operativa ansvaret för att under alla tider på dygnet vara kontaktpunkt för att koordinera öppnandet av beredskapsflygplatser samt ge service och aktuell information om samtliga beredskapsflygplatser till utförare av samhällsviktig luftfart. Utskottet välkomnar detta liksom regeringens förslag om en permanent ökning av anslaget 1:5 *Trafikverket* med 5 miljoner kronor fr.o.m. 2024.

Regeringen pekar i budgetpropositionen på att preliminära beräkningar från Naturvårdsverket visar att utsläppen från den internationella luftfarten ökade mellan 2021 och 2022 men att utsläppen fortfarande var lägre än under 2019. Utskottet ser positivt på att Sverige agerar aktivt inom EU och internationellt för att minska den internationella luftfartens klimatpåverkan. Utskottet konstaterar i sammanhanget att världens länder vid den internationella civila luftfartsorganisationens (ICAO) generalförsamling hösten 2022 beslutade att kollektivt verka för att den internationella luftfartens utsläpp av koldioxid ska vara netto noll 2050. Inom ramen för EU:s stora lagstiftningspaket inom klimatområdet, Fit for 55, har det beslutats om skärpta krav på luftfarten i EU:s system för utsläppshandel.

När det gäller den framtida inriktningen för luftfarten i Sverige vill utskottet slutligen påminna om regeringens uppdrag till Trafikverket i juni 2023 att ta fram ett inriktningsunderlag inför den långsiktiga infrastrukturplaneringen för planperioden 2026–2037 med utgångspunkt i ett trafikslagsövergripande perspektiv för vägtrafik, järnvägstrafik, luftfart och sjöfart. Utskottet delar den bedömning som regeringen uttalat att det behövs en mer utvecklad och samordnad långsiktig infrastrukturplanering där även luftfart ingår, vilket innebär att det behövs en samlad bedömning av måluppfyllelse även på luftfartsområdet. Den snabba tekniska utvecklingen och behovet av att modernisera luftrummet är enligt regeringen exempel på frågor som på olika sätt berör luftfartens förutsättningar. Luftfartsverket ska därför bistå Trafikverket med fakta och bedömningar för att Trafikverket ska kunna ta fram inriktningsunderlaget. Utskottet ser positivt på detta.

Om utbildningsinsatser inom transportområdet

Utbildningsinsatser inom järnväg

I den nationella godstransportstrategi som lanserades i juni 2018 understryks att behovet av kompetens inom järnvägsområdet är stort på alla utbildningsnivåer och områden. Samtidigt konstateras att branschen kommer att behöva anställa fler personer med delvis nya kompetenser framöver eftersom det görs stora satsningar på en modern järnväg.

Av utredningsbetänkandet Framtidens järnvägsunderhåll (SOU 2020:18) framgår att initiativ pågår för att förbättra förutsättningarna för en adekvat kompetensförsörjning på kort och lång sikt. I betänkandet anges t.ex. att branschorganisationen Sveriges Byggindustrier har gjort en genomgång av dels vilka utbildningar som finns, dels vilka yrken som finns i järnvägsbranschen. Järnvägsbranschens samverkansforum (JBS) har skapat en gemensam digital plattform för ändamålet. Utskottet välkomnar detta.

När det gäller behovet av åtgärder påminner utskottet vidare om att Trafikverket har fått i uppdrag att avhjälpa brister i den långsiktiga kompetensförsörjningen inom järnvägsbranschen. Inom ramen för uppdraget ingick att under perioden 2021–2022 leda ett antal prioriterade åtgärder i samverkan med branschens aktörer. Trafikverket redovisar i sin årsredovisning för 2022 att myndighetens samordningsansvar för kompetensförsörjningen i järnvägsbranschen blir allt tydligare och att Trafikverkets styrelse under 2022 beslutade att etablera Järnvägscollege, en ny organisation med syftet att samordna och kvalitetssäkra utbildningar inom järnvägsbranschen. Trafikverket konstaterar att branschen har tagit emot initiativet positivt och att Järnvägscollege ska bidra till en effektiv samverkan mellan bransch, utbildnings-samordnare, myndigheter och övriga intressenter i syfte att etablera nya strukturer och kvalitetskriterier för järnvägsrelaterade utbildningar.

Utskottet noterar vidare att Trafikverket i enlighet med regleringsbrevet för 2023 ska redovisa hur myndigheten arbetat för att förbättra den långsiktiga kompetensförsörjningen av kritiska personalkategorier, med särskilt fokus på

järnvägssektorn. Trafikverket ska även redovisa vilka övriga åtgärder som vidtagits för att se över och vid behov verka för t.ex. att järnvägstekniska övningsanläggningar möter utbildningsbehoven och andra utbildnings-samarbeten i branschen.

Utbildningsinsatser inom sjöfart

I Sverige finns flera sjöfartsgymnasier som erbjuder sjöfartsutbildningar, och vid Chalmers tekniska högskola och Linnéuniversitetet i Kalmar erbjuds utbildningar till sjöbefäl. Utskottet konstaterar att sjöfartskompetens krävs för att säkerställa handeln till och från Sverige, för nödvändig lotsning liksom för att upprätthålla landets försörjningsberedskap. Sjöfartens olika organisationer – Föreningen Svensk Sjöfart, Transportföretagen och Sjöfartens Utbildningsinstitut (SUI) – har under lång tid arbetat för att säkerställa tillgången till praktikplatser och därmed skapa möjligheter att uppfylla kravet på en godkänd praktik enligt det svenska utbildningssystemet. Utskottet välkomnar att dessa organisationer för att utbilda fler till yrket och öka antalet praktikplatser i november 2022 presenterade en gemensam handlingsplan och policy för att långsiktigt säkerställa tillgången till praktikplatser och att berörda aktörer och organisationer ska bidra till att säkra den långsiktiga kompetensförsörjningen för branschen som helhet. Inriktningen är att de som medverkar ska ställa praktikplatser till förfogande ombord på sina fartyg eller i andra delar av verksamheten för att säkerställa kvalitativa utbildningar på såväl gymnasial nivå som högskolenivå.

Utskottet ser slutligen positivt på vad regeringen meddelade i juni 2023 om att den tillsätter en utredning om att öka svensk sjöfarts konkurrenskraft liksom att regeringen samtidigt aviserade att den har för avsikt att titta närmare på åtgärder för att stötta kompetensförsörjningen i sjöfartsbranschen för att säkra framtida rekryteringsbehov.

Digitaliseringens möjligheter

Målet för digitaliseringspolitiken är att Sverige ska vara bäst i världen på att använda digitaliseringens möjligheter. Utskottet anser i likhet med regeringen att den digitala omställningen av samhället är avgörande för Sveriges konkurrenskraft, välfärd och hållbarhet. Digitaliseringspolitikens roll i denna omställning är att skapa förutsättningar för privatpersoner, företag, forskare och offentlig förvaltning att nyttja digitaliseringens möjligheter, och samtidigt måste politiken säkerställa att negativa effekter motverkas och att ingen lämnas utanför. Utskottet ser positivt på att ett digitaliseringsråd har tillsatts i syfte att stärka regeringens möjligheter att förankra strategiska policyförslag (Fi2023/01773). Digitalisering spänner över många politikområden med varierande behov av åtgärder, och utskottet välkomnar därför vad regeringen aviserar om att ta fram en digitaliseringsstrategi som ska utveckla politiken inom exempelvis offentlig förvaltning och konnektivitet (anslutbarhet).

Utskottet ser i sammanhanget positivt på de uppgifter som Eurostat har presenterat och som visar att internetanvändningen i Sverige uppgick till

96 procent under 2022, vilket kan jämföras med EU-genomsnittet som var 89 procent. Vidare är den digitala delaktigheten i Sverige fortfarande hög, fler svenskar än någonsin använder digitala tjänster i sin vardag och de förändringar av användarmönster som skedde under pandemin finns kvar.

Tillgång till elektroniska kommunikationer

Utskottet vill framhålla betydelsen av en väl utbyggd digital infrastruktur som ger tillgång till digitala tjänster och lägger grunden för den digitala omställningen i hela Sverige. Utskottet anser liksom regeringen att utgångspunkten för bredbandsutbyggnaden är att marknadsaktörernas investeringar kompletteras med offentliga insatser. Det krävs därmed fortsatta investeringar i utbyggnad av näten för att möta behov hos konsumenterna, näringslivet och offentlig verksamhet.

Regeringen pekar i budgetpropositionen på att utbyggnaden av bredband fortgår i hela landet även om takten minskar jämfört med tidigare år. Enligt regeringens bedömning har stödet för bredbandsutbyggnad och andra åtgärder som främjar denna utbyggnad varit viktigt och bidrar till möjligheten att nå målet för tillgång till bredband. Tilldelat bredbandsstöd per byggnad ökar i förhållande till föregående år, vilket enligt regeringen indikerar att återstående byggnader blir allt dyrare att ansluta. Regeringen konstaterar samtidigt att skillnaderna i tillgång till bredband mellan tätorter/småorter och landsbygd fortsätter att minska och att det finns goda förutsättningar att nå målet om att alla hushåll och företag bör ha goda möjligheter att använda sig av elektroniska kommunikationstjänster, inte minst bredband. Enligt regeringen beror detta till stor del på att tillgången till marknadsmässiga lösningar för telefoni och internetanslutningar som medför minst 10 Mbit/s är mycket god. Utskottet välkomnar detta.

Utskottet ser positivt på att stöd för utbyggnad av bredband även har ingått i landsbygdsprogrammet och i regionalfondsprogrammen för norra Mellansverige, mellersta Norrland och övre Norrland. Utskottet välkomnar vidare att Bredbandsforums kansli i samverkan med berörda organisationer har tagit fram en handlingsplan för Bredbandsforums verksamhet 2022–2025. Handlingsplanen består av fokusområden som behandlar olika ämnen för att öka användningen av bredband.

Utskottet konstaterar att bredbandsstöd hittills har betalats ut i förskott. Regeringen pekar i budgetpropositionen på att den för att effektivisera användningen av avsatta medel övergår till en efterskottsmodell för utbetalningar av det bredbandsstöd som PTS ansvarar för. Enligt regeringen förväntas därmed återkrav av utbetalda stöd minska, vilket skapar förutsättningar för ökad effekt av tilldelat stöd i form av fler utbyggda bredbandsanslutningar. Utskottet ser positivt på detta.

Regeringen konstaterar att det finns stor tillgång till bredbandsinfrastruktur och att 98 procent av alla hushåll och arbetsställen beräknas komma att ha tillgång till uppkoppling om 1 Gbit/s under 2025. Det finns samtidigt en stor

utmaning när det kommer till att de sista 2 procenten ska få tillgång till uppkoppling. Mot denna bakgrund ser utskottet med stort intresse på att regeringen låtit PTS utreda möjligheten att påskynda bredbandsutbyggnaden i glesbefolkade områden genom att komplettera befintligt bredbandsstöd med möjlighet till trådlösa tekniker. PTS redovisade med anledning av detta en rapport i september 2023 (PTS-ER-2023:22).

När det gäller behovet av förbättrad mobiltäckning på tåg påminner utskottet om att det inletts och pågår åtgärder inom området. Den dåvarande regeringen beslutade hösten 2021 om förordningen (2021:975) om statligt stöd för bättre mobil uppkoppling för resenärer i fjärrtågstrafik, som trädde i kraft den 1 januari 2022. I enlighet med förordningen utsågs PTS till ansvarig myndighet och tilldelades medel att dela ut till stödåtgärder. Med stöd av förordningen beviljade PTS under 2022 sammanlagt 22,5 miljoner kronor för åtgärder som förbättrar täckningen i vissa tunnlar. Utskottet noterar att den stödfinansierade infrastrukturen kommer att vara operatörsgemensam och att arbetet som stödfinansierats beräknas vara klart under 2023.

Utskottet vill även uppmärksamma att PTS har fått i uppdrag att utvärdera de stöd som beviljades under 2022 och att analysera behovet av eventuella åtgärder som på längre sikt kan bidra till att möjliggöra förbättrad uppkoppling för tågresenärer (I2022/00842). PTS delredovisade i februari 2022 täckningsläget längs Sveriges järnvägsnät samt ett antal åtgärdsförslag och slutredovisade uppdraget i september 2023.

Utskottet vill vidare peka på att PTS avser att under hösten 2023 genomföra en auktion för tilldelningen av nationella blocktillstånd i 900 MHz-, 2,1 GHz- och 2,6 GHz-banden. Utskottet ser positivt på att det bland de villkor som kommer att ställas på tillståndshavare finns villkor om täckning och utbyggnad för att förbättra möjligheten till uppkoppling för tågresenärer. Budgetgivare som i auktionen vinner en frekvensmängd om minst 40 MHz i 2,1 GHz- och/eller 2,6 GHz-banden får således sina tillstånd förenade med villkor om täckning och utbyggnad utefter högtrafikerad järnväg; tillståndshavaren ska åstadkomma täckning för mobila tjänster längs sammanlagt 97 procent av särskilt utpekade järnvägssträckor. Utskottet anser i likhet med motionärerna att det ska vara attraktivt att ta tåget och välkomnar därmed de förbättrande åtgärder som har initierats.

Utskottet står bakom regeringens förslag att för 2024 anvisa 365 414 000 kronor till anslaget 2:5 *Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation* och att anslaget 2:6 *Myndigheten för digital förvaltning* anvisas 171 784 000 kronor.

Om posttjänster

Regeringen pekar i budgetpropositionen på att postmarknaden fortsätter att förändras med ett minskat antal brevfrändelser medan paketbrev ökar i volym. Utskottet ser mot denna bakgrund positivt på att en särskild utredare i oktober 2020 fick i uppdrag att utreda möjliga finansieringsmodeller för den

samhällsomsfattande posttjänsten (dir. 2020:101). Utredningen, som har fått namnet Postfinansieringsutredningen, har som syfte att klargöra hur den samhällsomsfattande posttjänsten ska finansieras när den inte längre kan vara fullt ut självfinansierad. I januari 2023 redovisades utredningen Posttjänst för hela slanten – Finansieringsmodeller för framtidens samhällsomsfattande posttjänst (SOU 2023:4). Utskottet noterar att utredaren även fått ett tilläggsuppdrag som innefattar att bl.a. utreda förutsättningarna för att införa en skyldighet för privatpersoner, enskilda näringsidkare och juridiska personer att ansluta sig till en digital brevlåda för att kunna ta emot säkra elektroniska försändelser från myndigheter (dir. 2023:7). Tilläggsuppdraget innebär att utredningstiden förlängs och att de nya delarna av uppdraget ska redovisas till Regeringskansliet senast den 14 juni 2024. Utskottet ser fram emot detta med stort intresse.

Om grundläggande betaltjänster

Målet för grundläggande betaltjänster är att alla i samhället ska ha tillgång till grundläggande betaltjänster till rimliga priser och att det i första hand är marknaden som bör tillhandahålla de grundläggande betaltjänsterna. På de orter och den landsbygd där marknaden inte tillgodoser behovet av grundläggande betaltjänster finns det möjlighet för staten att gå in med stödjande insatser eller ekonomiska bidrag. Behovet av insatser bedöms av länsstyrelserna.

I takt med att allt fler har valt andra betallosningar som t.ex. kortbetalningar, betalningar via internetbanken och betalappar i telefonen har användandet av kontanter minskat. Utskottet noterar att denna utveckling samtidigt har inneburit att tillgången till kontantbaserade och manuella betaltjänster har förändrats och att vissa grupper av användare som av olika skäl är beroende av manuell betjäning får problem att utföra sina betalningar. Det kan också uppstå svårigheter för föreningar och företag att göra insättningar.

Utskottet ser därför positivt på vad regeringen framför om att den bevakar de grundläggande betaltjänsterna och utvecklingen inom området. Utskottet står också bakom regeringens förslag att anslaget 2:3 *Grundläggande betaltjänster* anvisas 25 000 000 kronor för 2024. Utskottet välkomnar vidare att PTS i samråd med regeringen har tillsatt en grupp som ska genomföra en förstudie för att undersöka förutsättningarna för att genomföra en offentlig upphandling av grundläggande betaltjänster och ingå avtal med en aktör som kan tillhandahålla dessa tjänster.

Utskottet påminner i sammanhanget om att en särskild utredare i december 2020 fick i uppdrag av den dåvarande regeringen att göra en bred kartläggning av betalningsmarknadens utveckling och analysera hur statens framtida roll bör se ut. Utredningen redovisade sitt uppdrag den 31 mars 2023 i betänkandet Staten och betalningarna (SOU 2023:16). I betänkandet föreslås bl.a. att det riksdagsbeslutade målet om tillgång till grundläggande betaltjänster till rimliga priser ska ersättas av ett mål om att alla i Sverige ska ha möjlighet att

göra betalningar till rimliga kostnader, oavsett betalningssätt. Utredningens förslag bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

Om pris- och löneomräkning och generella besparingskrav

Med anledning av motionsförslagen om pris- och löneomräkning av anslagen 1:3, 1:9, 1:12, 1:13, 2:1 och 2:6 vill utskottet inledningsvis påminna om att statliga myndigheters verksamhet huvudsakligen finansieras med ett årligt förvaltningsanslag från statsbudgeten, som beslutas av riksdagen. Anslaget storlek baseras bl.a. på den s.k. pris- och löneomräkning som infördes i början av 1990-talet och som ska kompensera myndigheterna för höjda kostnader för bl.a. löner och lokaler. Modellens konstruktion gör dock att myndigheterna inte fullt ut kompenseras för ökade lönekostnader, vilket i praktiken innebär att myndigheterna ständigt måste effektivisera sin verksamhet för att få pengarna att räcka till. Syftet med pris- och löneomräkningen är att förstärka myndigheternas incitament att effektivisera, följa upp och hålla nere kostnaderna i verksamheten.

Utskottet vill i sammanhanget uppmärksamma att Riksrevisionen i februari 2022 presenterade en granskning av modellen med pris- och löneomräkning (RiR 2022:2). Syftet med granskningen var att ge svar på om pris- och löneomräkningen är en ändamålsenlig metod för att skapa incitament till förbättrad effektivitet och att belysa eventuella oönskade bieffekter som kan påverka myndigheternas förmåga att planera och fullgöra sina uppdrag. Utskottet noterar vad granskningen visade om att det inbyggda kravet på produktivitet minskade myndigheternas köpkraft under 2010-talet och att det har fungerat som en styrsignal för effektivisering och bidragit till ökat budgetutrymme för staten. Enligt Riksrevisionens bedömning har produktivitetskravet inte hindrat myndigheterna från att utföra sina uppdrag. Riksrevisionen menade samtidigt att pris- och löneomräkningen kan bli mer transparent och att större kunskap om modellen i sig kan stärka styrningen mot effektivare resurshantering. Riksrevisionen konstaterade även att granskningen pekar på att det inte finns något motsvarande omvandlingstryck i statlig verksamhet som finansieras med avgifter. Riksrevisionen rekommenderade regeringen att förtydliga sina förväntningar på myndigheterna, förbättra transparensen i redovisningen till riksdagen och utreda förutsättningarna för att införa ett produktivitetskrav i avgiftsfinansierad verksamhet.

Utskottet har inget att invända mot det förslag till pris- och löneomräkning som regeringen lämnar för anslagen i budgetpropositionen för 2024.

Utskottet anser vidare i likhet med regeringen att statens verksamhet behöver vara effektiv för att det ska finnas resurser till statens kärnverksamheter. Utskottet har därmed inget att invända mot regeringens förslag i budgetpropositionen för 2024 om att minska statens utgifter med en generell besparing i statsförvaltningen som motsvarar en neddragning om 1 procent på förvaltningsanslag och andra anslag av förvaltningskaraktär i syfte att stimulera effektivisering och bidra till finansieringen av nya reformer.

Sammanfattande bedömning

Sammantaget innebär det som anförts ovan att utskottet tillstyrker regeringens förslag till anslagsfördelning och regeringens förslag till bemyndiganden, investeringsplaner och ekonomiska mål inom utgiftsområde 22 Kommunikationer. Följaktligen avstyrker utskottet de förslag till alternativa anslagsfördelningar som föreslås i motionerna 2023/24:2326 (V), 2023/24:2625 (S) yrkandena 1, 24 och 29, 2023/24:2708 (MP) och 2023/24:2724 (C).

Särskilda yttranden

1. Statens budget inom utgiftsområde 22 (S)

Gunilla Svantorp (S), Mattias Ottosson (S), Kadir Kasirga (S), Carina Ödebrink (S) och Jamal El-Haj (S) anför:

Riksdagen har genom sitt beslut den 29 november 2023 fastställt att de samlade utgifterna för utgiftsområde 22 inte får överstiga 82 874 980 000 kronor 2024 (bet. 2023/24:FiU1). Eftersom Socialdemokraternas förslag till anslag inom utgiftsområdet ligger över den nivån kan vi inte reservera oss till förmån för detta förslag. Socialdemokraternas budgetalternativ bör ses som en helhet. Därför väljer vi att avstå från ställningstagande och lägger i stället fram ett särskilt yttrande om Socialdemokraternas politik inom utgiftsområde 22.

Socialdemokraternas förslag när det gäller statens budget finns i partimotion 2023/24:2654. Motionen behandlas i betänkande 2023/24:FiU1, och vårt samlade förslag framgår av reservation 1 i det betänkandet. Socialdemokraternas budgetalternativ när det gäller utgiftsområde 22 läggs fram i kommittémotion 2023/24:2625. Vi vill i enlighet med denna se följande inriktning av politiken inom utgiftsområdet.

När Sverige går mot tuffare ekonomiska tider är det centralt att investeringstakten i infrastrukturen hålls uppe. Vi menar att en ökad överflyttning av godstrafik till sjöfart och järnväg också är viktigt för att Sverige ska nå klimatmålen. För att detta ska lyckas behöver trafikslagen samspela bättre för att få till sömlösa intermodala transporter. Förbättras transportmöjligheterna för industrin ger detta möjligheter att både behålla, utveckla och nyetablera kvalificerad industriproduktion i Sverige.

Vi kan konstatera att Sverige sedan decennier har underinvesterat i vägar och järnvägar och underhållet av dessa. Det märks nu genom bl.a. urspårningar, förseningar och försämrad framkomlighet, vilket i sin tur utgör långsiktiga hot mot den gröna industriella utvecklingen, tillväxten, uppfyllandet av våra klimatmål och Sveriges ställning i den globala konkurrensen. Det utgör även ett hot mot alla ambitioner om att hela Sverige ska leva och utvecklas och om att hålla ihop Sverige liksom mot trafiksäkerheten i våra trafiksystem. Sverige behöver därför både orka satsa på ny kapacitet genom anläggandet av nya stambanor och förstärka resurserna till väg- och järnvägsunderhåll. Vikten av satsningar på järnvägsunderhåll förstärks av vetskapen om att förebyggande underhåll är så mycket billigare än det avhjälpande underhåll som krävs när en olycka väl har inträffat. Vi väljer därför att anvisa 500 miljoner kronor mer än regeringen till ökat underhåll av järnvägen för 2024.

Vi vill framhålla att takten i klimatomställningen måste öka. Vidare anser vi att Sverige måste byggas ihop för att via ett både väl fungerande och starkt

transportsystem knyta alla delar av vårt avlånga land närmare varandra, men även för att förstora arbetsmarknadsregionerna så som var tanken med utbyggnaden av nya stambanor. Vi menar att utbyggnaden av järnvägskapaciteten tillsammans med underhållet av prioriterade järnvägslinjer och vägar i hela landet måste vara en del i ett större infrastruktur- och klimatpaket där lånefinansiering skulle kunna vara en möjlig väg att snabba på nödvändiga stora infrastrukturprojekt av avgörande betydelse för vårt lands tillväxt och jobbskapande.

Det finns områden i olika verksamheter i vårt land som har avreglerats och bolagiserats. Vi har dessvärre kunnat se att detta har lett till ett annat syfte än att verka för det gemensammas bästa. Vi behöver därför ta tillbaka kontrollen över det som vi menar är samhällsviktiga funktioner, och dit hör i allra högsta grad transportinfrastrukturen. Självklart är samarbete mellan staten, regionerna, kommunerna och privata aktörer en förutsättning för att infrastrukturens olika delar ska fungera, men det får aldrig ske utan att det är samhällets bästa som står i fokus. Därför finns det inom detta område ett antal verksamheter som behöver utvärderas och ses över.

Vi vill även peka på problemet med att det råder personalbrist inom merparten av alla yrkesgrupper som arbetar inom infrastrukturen. Vi anser att regeringen behöver ta krafttag och satsa på snabba och flexibla yrkesutbildningar för att råda bot på detta.

Vi påminner om att det sedan 2018 har varit möjligt för ungdomar mellan 19 och 20 år med gymnasieexamen samt arbetslösa mellan 18 och 47 år att ta CSN-lån för att kunna skaffa körkort. Denna viktiga frihetsreform har varit möjlig tack vare initiativ från den dåvarande socialdemokratiskt ledda regeringen och har medfört att över 18 000 individer har kunnat skaffa körkort via detta lån och därmed fått en viktig väg till arbete och egen försörjning. Sedan körkortslånets införande fram till nu har dessvärre bara 43 procent av samtliga körkortslåntagare hunnit ta körkort. Av CSN-rapporten Leder körkortslån till körkort? (rapport 2023:4) framgår att en klar majoritet av de låntagare som inte tagit körkort anger att kostnaden är anledningen till att de inte tagit körkortet. Vi vill peka på att rapporten tydligt visar att möjligheten till körkortslån är en viktig reform som behöver fortsätta att utvecklas så att fler individer kan få möjlighet att ta körkort. Dessvärre har regeringen genom sitt budgetförslag valt att ta bort denna viktiga möjlighet i stället för att utveckla den. Vi menar att regeringens politik leder i helt fel riktning i den rådande situationen med stor arbetskraftsbrist inom transportområdet. Vi anser att den reform som den socialdemokratiskt ledda regeringen initierade är ett viktigt verktyg för att få fler i arbete och satsar därför i vår budget 50 miljoner kronor mer än regeringen för att behålla möjligheten till lån för körkort.

Sammantaget föreslår vi en ökning av anslagen inom utgiftsområde 22 med totalt 550 000 000 kronor för 2024 jämfört med regeringens förslag.

I den följande tabellen redovisas sammanfattningsvis Socialdemokraternas förslag till anslagsändringar 2024 jämfört med regeringens förslag.

Tabell 15 Socialdemokraternas förslag till ändrade anslag för 2024 för utgiftsområde 22 Kommunikationer

Tusental kronor

Anslag		Regeringens förslag	Avvikelse från regeringen
1:2	Vidmakthållande av transportinfrastruktur	33 974 215	+500 000
1:18	Lån till körkort	51 466	+50 000
Summa			+550 000

2. Statens budget inom utgiftsområde 22 (V)

Linda W Snecker (V) anför:

Riksdagen har genom sitt beslut den 29 november 2023 fastställt att de samlade utgifterna för utgiftsområde 22 inte får överstiga 82 874 980 000 kronor 2024 (bet. 2023/24:FiU1). Eftersom Vänsterpartiets förslag till anslag inom utgiftsområdet ligger över den nivån kan jag inte reservera mig till förmån för detta förslag. Vänsterpartiets budgetalternativ bör ses som en helhet. Därför väljer jag att avstå från ställningstagande och lägger i stället fram ett särskilt yttrande om Vänsterpartiets politik inom utgiftsområde 22.

Vänsterpartiets förslag när det gäller statens budget finns i partimotion 2023/24:2385. Motionen behandlas i betänkande 2023/24:FiU1, och vårt samlade förslag framgår av reservation 2 i det betänkandet. Vänsterpartiets budgetalternativ när det gäller utgiftsområde 22 läggs fram i partimotion 2023/24:2326. Vi vill i enlighet med denna se följande inriktning av politiken inom utgiftsområdet.

När det gäller utveckling av statens transportinfrastruktur vill vi framhålla att investeringar i ny infrastruktur måste riktas till klimatvänliga transportslag. Vi vill därför bygga ut kollektivtrafiken genom att införa ett statligt investeringsstöd om totalt 5 miljarder kronor. Syftet med detta är att säkerställa att nyinvesteringar genomförs för en utbyggnad av kollektivtrafiken och en omställning till fossilfria fordon. Vi anser därför att anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* ska ökas med 4 miljarder kronor 2024 jämfört med regeringens förslag. Till detta kommer att vi även föreslår att inom utgiftsområde 20 anvisa 1 miljard kronor till en elbusspremie. Vi vill vidare peka på att kommuner och regioner kan söka stöd genom s.k. stadsmiljöavtal för att främja hållbara stadsmiljöer. I den nationella planen för transportsystemet 2022–2033 har 1 miljard kronor per år öronmärkts för detta ändamål mellan 2022 och 2027. Dessvärre vill regeringen på sikt avveckla stadsmiljöavtalen och denna miljard. Med tanke på hur betydelsefulla stadsmiljöavtalen är som styrmedel för att uppnå Sveriges klimatmål motsätter vi oss detta och föreslår i stället att anslaget 1:1 ökas med 50 miljoner kronor 2024 jämfört med regeringens förslag.

Vi vill vidare understryka betydelsen av att järnvägsinfrastrukturen fungerar i hela landet för att vi ska klara klimatomställningen. I nuläget är dock underhållet av järnvägsinfrastrukturen mycket eftersatt. Detta är något som förorsakar störningar i trafiken, vilket i sin tur påverkar både person- och godstransporter negativt. Vi anser att det är nödvändigt att återställa allmänhetens och näringslivets förtroende för järnvägstrafiken och att en viktig del av detta är att åtgärda brister och öka järnvägsinfrastrukturens robusthet. Vi vill komma upp till en nivå som innebär att underhållsskulden kan åtgärdas både på stambanorna och på de regionala banorna. För detta ändamål vill vi därför anvisa 5,5 miljarder kronor mer än regeringen till anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* för 2024. Underhållet är också mycket eftersatt i vissa delar av det svenska vägnätet och ökade medel behövs för att säkerställa tillgången till körbara, trafiksäkra vägar i hela landet. Vi vill därför rikta en särskild satsning på vidmakthållande av vägnätet på landsbygden eftersom det är en viktig jämlikhetsfråga och en förutsättning för att hela landet ska utvecklas. Därmed vill vi anvisa 500 miljoner kronor mer än regeringen för detta ändamål.

När det kommer till luftfart förstår vi behovet av beredskapsflygplatser. Samtidigt vill vi inte främja och subventionera kommersiell drift av flygplatser eller t.ex. flygpendling till Stockholm med skattepengar. Därför avvisar vi regeringens föreslagna höjning av ersättningen till icke-statliga flygplatser.

Vi vill vidare peka på att det för många är alltför dyrt att ta körkort samtidigt som körkort är ett krav för många jobb. Vi vill därför att det även i fortsättningen ska gå att via CSN låna till ett personbilskörkort vid godkända trafikskolor. Därmed avvisar vi regeringens föreslagna avveckling av lån till körkort.

Kollektivtrafiken är en avgörande faktor för klimatomställningen men är även viktig för hushållens ekonomi. Prisutvecklingen inom kollektivtrafiken har dock varit oproportionerligt hög under lång tid. Biljettpriserna har skenat och är i dag långt över priset på drivmedel eller konsumentprisindex. I stället för att som i dag ha en mängd olika regionala system med olika taxor, appar och zonindelningar skulle vi behöva ett kort som fungerar likadant i hela landet. Vi vill därför införa en gemensam Sverigebiljett för all regional kollektivtrafik i hela Sverige som skulle kosta 450 kronor. För detta ändamål föreslår vi att det ska införas ett nytt anslag, *Sverigebiljett*, och att detta anvisas totalt 5 miljarder kronor för 2024.

Vi vill även peka på att det samtidigt som det finns ett stort behov av att rusta upp och bygga ut järnvägen råder brist på personal som kan göra detta. Även inom sjöfarten råder det stor arbetskraftsbrist. Det behövs därför en stor utbildningssatsning för att få fler att söka sig till yrken inom järnväg och sjöfart och det behövs också bättre möjligheter till vidareutbildning och kompetensutveckling. För detta ändamål föreslår vi att det ska införas ett nytt anslag, *Utbildningssatsning järnväg och sjöfart*, och att detta anvisas 120 miljoner kronor för 2024.

I syfte att nå Sveriges klimatmål för transportsektorn och påskynda omställningen från fossildrivna bilar till elbilar i personbilsflottan vill vi vidare införa ett klimatomställningsstöd för personbilar. Satsningen omfattar ett omställningsstöd för elbilar som innehåller en skrotningspremie samt ett stöd till konvertering från bensin- och diesebil till drift med förnybara bränslen. För detta ändamål föreslår vi att det ska införas ett nytt anslag, *Klimatomställningspaket för personbilar*, och att detta anvisas 250 miljoner kronor för 2024.

Frakt- och biljettpriserna för färjetrafiken till och från Gotland har ökat mycket kraftigt och vi anser därför att det behövs åtgärder för att begränsa eller undvika ytterligare prishöjningar för de färjeresenärer som reser till och från Gotland. Vi anser att Gotland måste få lika bra förutsättningar som alla andra regioner i Sverige och vill därför anvisa 200 miljoner kronor till ett nytt anslag, *Gotlandstrafiken*, för 2024. Detta ligger i nivå med Region Gotlands bedömning av behovet av stöd det kommande året.

Vi kan slutligen konstatera att regeringen utöver den årliga besparing som redan finns även föreslår en generell besparing på 1 procent i statsförvaltningen. Detta gör regeringen helt utan plan och hänsyn till myndigheternas särskilda behov och förutsättningar. Att statsförvaltningen är effektiv är en förutsättning för medborgarnas förtroende, men den generella effektivisering som regeringen nu försöker sig på kommer att få negativa konsekvenser för kärnverksamheten. När de statsanställda ges sämre förutsättningar att utföra sitt uppdrag innebär det i sin tur att servicen till medborgarna kommer att bli lidande, och därför vill vi avvisa denna generella besparing.

Sammantaget föreslår vi en ökning av anslagen inom utgiftsområde 22 med totalt 15 613 000 000 kronor för 2024 jämfört med regeringens förslag.

I nedanstående tabell redovisas sammanfattningsvis Vänsterpartiets förslag till anslagsändringar 2024 jämfört med regeringens förslag.

Tabell 16 Vänsterpartiets förslag till ändrade anslag för 2024 för utgiftsområde 22 Kommunikationer

Tusental kronor

Anslag	Regeringens förslag	Avvikelse från regeringen
1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	36 867 072	+4 050 000
1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	33 974 215	+6 000 000
1:6 Ersättning avseende icke statliga flygplatser	298 313	-107 000
1:18 Lån till körkort	51 466	+100 000
99:1 Sverigebiljett		+5 000 000
99:2 Utbildningssatsning järnväg och sjöfart		+120 000
99:3 Klimatomställningspaket för personbilar		+250 000
99:4 Gotlandstrafiken		+200 000
Summa		+15 613 000

3. Statens budget inom utgiftsområde 22 (C)

Ulrika Heie (C) anför:

Riksdagen har genom sitt beslut den 29 november 2023 fastställt att de samlade utgifterna för utgiftsområde 22 inte får överstiga 82 874 980 000 kronor 2024 (bet. 2023/24:FiU1). Eftersom Centerpartiets förslag till anslag inom utgiftsområdet ligger över den nivån kan jag inte reservera mig till förmån för detta förslag. Centerpartiets budgetalternativ bör ses som en helhet. Därför väljer jag att avstå från ställningstagande och lägger i stället fram ett särskilt yttrande om Centerpartiets politik inom utgiftsområde 22.

Centerpartiets förslag när det gäller statens budget finns i partimotion 2023/24:2733. Motionen behandlas i betänkande 2023/24:FiU1, och vårt samlade förslag framgår av reservation 3 i det betänkandet. Centerpartiets budgetalternativ när det gäller utgiftsområde 22 läggs fram i kommittémotion 2023/24:2724. Vi vill i enlighet med denna se följande inriktning av politiken inom utgiftsområdet.

Den svenska ekonomin och det svenska samhället möter nu multipla allvarliga kriser. Klimatkrisen blir allt tydligare och dessvärre präglas även den ekonomiska politiken alltmer av oordning och av en Tidöregering som inte förmår att hantera de pågående kriserna. För en krisbekämpning på riktigt presenterar Centerpartiet därför en budget som tar itu med de utmaningar som Sverige står inför. När det gäller utgiftsområde 22 Kommunikationer vill vi framhålla att en väl fungerande transport- och it-infrastruktur är en förutsättning för att det ska gå att bo, leva och arbeta i hela landet. Det är även viktigt att näringslivets godstransporter fungerar för att möjliggöra företagssamhet och arbete i hela landet. Teknikutveckling, effektivisering, digitalisering, regelförenklingar och en omställning till elektrifierade transporter liksom en ökad andel förnybara drivmedel bidrar till fortsatt goda kommunikationer i hela landet utan att miljö- och klimatpåverkan ökar. Inom Centerpartiet driver vi på för att Sverige ska nå målet om en fossiloberoende fordonsflotta och utsläppsminskningar från de inrikes transporterna med 70 procent till 2030. I det arbetet har de statliga infrastrukturinvesteringarna en viktig roll att spela. Vi prioriterar att öka underhållet och utbyggnaden av järnvägen och vill även satsa på alternativa finansieringslösningar, göra satsningar på elektrifiering, förnybar energi och mer kollektivtrafik samt ytterligare investeringar i it- och bredbandsutbyggnad och förbättrad mobiltäckning. Vi menar att det är de fem transportslagen tillsammans som skapar förutsättningar för transporteffektivitet och en smart omställning till klimatnytta. Eftersom vi värnar hela landets utveckling är det också av största vikt att de resurser som satsas på infrastruktur fördelas över hela landet. Vi vill därför att ytterligare medel satsas på underhåll av vägar och att anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* anvisas 250 miljoner kronor mer än enligt regeringens förslag för 2024.

Biljett- och fraktpriserna i färjetrafiken till och från Gotland har höjts dramatiskt. Dessvärre drabbar detta både resenärer och fordonstrafik och är något som i sin tur hotar företagens konkurrenskraft och öns attraktionskraft. Det är rimligt att staten lindrar effekterna för Gotland, dess befolkning och dess företag och vi föreslår därför att anslaget 1:7 *Trafikavtal* ökas med 100 miljoner kronor mer än enligt regeringens förslag för att säkra färjetrafiken till Gotland.

Det finns fördelar med regeringens förslag om en övergång till efterskotts-betalningar av bredbandsstödet, men vi vill samtidigt framhålla att behovet av fortsatt bredbandsutbyggnad på landsbygden är stort. Globaliseringen och digitaliseringen av samhället för människor närmare varandra och den digitala infrastrukturen är nödvändig för att människor ska kunna arbeta och bo i hela landet. För att de internetbaserade tjänsterna ska kunna användas överallt behövs både ökad täckning och högre överföringshastighet. Vi vill även påtala de brister i mobiluppkoppling som finns på de trafikerade järnvägssträckorna och som leder till sämre möjlighet att utnyttja restiden. Dessvärre medför detta också att många väljer bort tågen till förmån för andra transportmedel som flyg eller bil. Det behövs fler åtgärder för ökad mobiltäckning i hela landet, för klimatets, jobbens och hela Sveriges bästa, och vi föreslår därför en ökning av anslaget 2:5 *Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation* med 300 miljoner kronor jämfört med regeringens förslag för 2024.

Med utgångspunkt från pris- och löneomräkningen för statliga myndigheter anser vi vidare att anslagen 1:3 *Trafikverket* bör minska med 6 900 000 kronor, 1:9 *Statens väg- och transportforskningsinstitut* bör minska med 700 000 kronor, 1:12 *Transportstyrelsen* bör minska med 16 000 000 kronor, 1:13 *Trafikanalys* bör minska med 500 000 kronor, 2:1 *Post- och telestyrelsen* bör minska med 400 000 kronor och 2:6 *Myndigheten för digital förvaltning* bör minska med 1 200 000 kronor.

Sammantaget föreslår vi en ökning av anslagen inom utgiftsområde 22 med totalt 624 300 000 kronor för 2024 jämfört med regeringens förslag.

I nedanstående tabell redovisas sammanfattningsvis Centerpartiets förslag till anslagsändringar 2024 jämfört med regeringens förslag.

Tabell 17 Centerpartiets förslag till ändrade anslag för 2024 för utgiftsområde 22 Kommunikationer

Tusental kronor

Anslag	Regeringens förslag	Avvikelse från regeringen
1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	33 974 215	+250 000
1:3 Trafikverket	1 487 566	-6 900
1:7 Trafikavtal	958 000	+100 000
1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut	86 797	-700
1:12 Transportstyrelsen	2 535 914	-16 000
1:13 Trafikanalys	72 828	-500

2:1	Post- och telestyrelsen	152 689	-400
2:5	Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation	365 414	+300 000
2:6	Myndigheten för digital förvaltning	171 784	-1 200
Summa			+624 300

4. Statens budget inom utgiftsområde 22 (MP)

Per Bolund (MP) anför:

Riksdagen har genom sitt beslut den 29 november 2023 fastställt att de samlade utgifterna för utgiftsområde 22 inte får överstiga 82 874 980 000 kronor 2024 (bet. 2023/24:FiU1). Eftersom Miljöpartiets förslag till anslag inom utgiftsområdet ligger över den nivån kan jag inte reservera mig till förmån för detta förslag. Miljöpartiets budgetalternativ har en högre ambition och annan inriktning än regeringens och bör ses som en helhet. Därför väljer jag att avstå från ställningstagande och lägger i stället fram ett särskilt yttrande om Miljöpartiets politik inom utgiftsområde 22.

Miljöpartiets förslag när det gäller statens budget finns i partimotion 2023/24:2689. Motionen behandlas i betänkande 2023/24:FiU1, och vårt samlade förslag framgår av reservation 4 i det betänkandet. Miljöpartiets budgetalternativ när det gäller utgiftsområde 22 läggs fram i kommittémotion 2023/24:2708. Vi vill i enlighet med denna se följande inriktning av politiken inom utgiftsområdet.

Klimatförändringarna innebär att vi befinner oss i en tid med stora samhällsutmaningar. Samtidigt befinner sig Sverige i ett svårt läge i en orolig omvärld. Vi vill framhålla att det är en tid som kräver en kraftfull ekonomisk politik och ett tydligt klimatpolitiskt ledarskap. Dessvärre kan vi se att regeringen backar in i framtiden med en alltför kortsiktig och otillräcklig politik i stället för att satsa för att möta de utmaningar vi står inför. När det gäller utgiftsområde 22 Kommunikationer vill vi framhålla att vi behöver säkerställa att både vi själva, våra barn och våra barnbarn kan resa på ett hållbart och fossilfritt sätt. Därför vill vi inom Miljöpartiet göra stora investeringar i infrastruktur för framtidens hållbara transporter. I dag orsakar vägtransporterna ungefär en tredjedel av utsläppen av koldioxid i Sverige och detta försämrar luftkvaliteten bl.a. i städer och längs trafikleder. För att minska utsläppen från dessa transporter behöver vi framför allt arbeta med tre områden. Det handlar om att byta drivmedel från fossilt till i första hand el och under en övergångsperiod biodrivmedel. Vidare behöver vi effektivisera transporterna och minska behovet av vägtransporter samt stimulera övergången till andra färdmedel. Genom att planera samhället smartare kan vi minska behovet av transporter och förändra valet av färdmedel. Detta kan ske genom fysisk planering och styrmedel som främjar ett hållbart transportsystem. Vi välkomnar nya tekniska innovationer som kan minska utsläppen

och förändra beteendemönster och vi vill även att lagstiftningen ska anpassas till morgondagens transportsystem.

Samhället är helt beroende av att transportera varor och människor och vi vill därför betona behovet av att rusta upp och bygga ut järnvägen i hela landet. Mer av transportererna behöver ske på tåg och till sjöss i stället för som i dag på väg. Vi vill även se nationella planer för utbyggnad av laddinfrastruktur, biogas och vätgas. Framtidens järnvägsinfrastruktur som exempelvis nya stambanor i södra Sverige, dubbelspår på nya Ostkustbanan, utbyggnad av Norrbotniabanen samt Oslo–Stockholm behöver finansieras och vi anser därför att befintliga och kommande medel för väg inom anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* i ökad grad bör flyttas över till åtgärder för ökad trafiksäkerhet och till anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* för väg och spår. I ett transporteffektivt samhälle är det enligt vår mening av största vikt att befintlig infrastruktur för såväl väg som spår håller en hög standard och god trafiksäkerhet i hela landet. Vi vill därför att Trafikverket får i uppdrag att föreslå omfördelningar av medel inom anslaget 1:1 till anslaget 1:2 inom den nationella planen för transportsystemet. Vi anser även att staten ska kunna medfinansiera fyrstegsprincipens steg 1- och steg 2-åtgärder via nationell plan genom anslaget 1:1. Vi vill också att stadsmiljöavtalen ska behållas och förstärkas för mer och bättre infrastruktur för kollektivtrafik samt effektiva varutransporter. Vi vill i sammanhanget understryka att vi med moderna och säkra cykelbanor och tät och pålitlig kollektivtrafik ger möjlighet för fler att avstå från att använda bil. Vi föreslår därmed sammantaget att anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* ska anvisas 14 637 miljoner kronor mer än vad regeringen föreslår för 2024.

Vi föreslår även att anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* ska öka med 5 miljarder kronor då vi anser att det är angeläget med mer pengar till underhåll av järnväg. För att komma i kapp de brister som finns i järnvägsunderhållet och öka tillförlitligheten för järnvägen behövs medel både i närtid och över en längre tidshorisont.

För att järnvägsunderhållet ska bli effektivt och avsatta medel ska nå ut till underhållet av järnvägen anser vi vidare att järnvägsunderhållet delvis behöver tas tillbaka i egen regi hos Trafikverket. Vi vill även ge ett särskilt uppdrag till Trafikverket och andra berörda myndigheter att arbeta för ett mer transportsnålt samhälle samt att ta fram en plan för ökad transporteffektivitet. För detta ändamål vill vi att anslaget 1:3 *Trafikverket* anvisas 15 008 000 kronor mer än vad regeringen föreslår för 2024.

För att minska flygets klimatpåverkan krävs det en kombination av minskat resande och omställning till förnybara bränslen och elektrobränslen för de flygresor som inte kan ersättas på annat sätt. Vi anser att flygresorna behöver minska och att flyget bör avvecklas på de sträckor där det finns bra järnväg. Vi föreslår därför att anslaget 1:6 *Ersättning avseende icke statliga flygplatser* anvisas 210 miljoner kronor mindre än enligt regeringens förslag för 2024.

Vi kan konstatera att cykel är ett billigt, miljövänligt och många gånger mycket effektivt transportmedel som är bra för hälsan och leder till förbättrad tillgänglighet i samhället. Vi föreslår därför en ökning av anslaget 1:9 *Statens väg- och transportforskningsinstitut* med 5 880 000 kronor för fortsatta medel till det cykelcentrum som ligger hos VTI.

Vi anser att bidraget till upprätthållande av kollektivtrafiken ska permanentas och höjas och att detta är nödvändigt för att stärka kollektivtrafikhuvudmännen i deras arbete. För detta ändamål föreslår vi att det ska införas ett nytt anslag, *Bidrag för upprätthållande av kollektivtrafik*, och att detta ska anvisas 5 miljarder kronor för 2024.

Vi anser även att det ska vara billigare att ta sig till jobbet med kollektivtrafik än med bil, men konstaterar samtidigt att priserna i kollektivtrafiken dessvärre har ökat mer än bränslepriserna de senaste åren. Vi vill därför att ett Sverigekort ska införas som ger möjlighet till resor med lokal och regional kollektivtrafik i hela landet för 499 kronor per månad för vuxna och 250 kronor per månad för ungdomar, studenter och pensionärer. För detta ändamål föreslår vi att det ska införas ett nytt anslag, *Sverigekort*, och att detta anvisas 10 410 miljoner kronor för 2024.

Vi kan dessvärre konstatera att tillgången till grundläggande betaltjänster har försämrats och att detta är något som 15 av 21 länsstyrelser har påtalat. Vi ser därför ett starkt behov av att stärka arbetet för att förbättra situationen på framför allt landsbygden och föreslår att anslaget 2:3 *Grundläggande betaltjänster* ska anvisas 5 miljoner kronor mer än enligt regeringens förslag för 2024.

Vi föreslår vidare att anslaget 1:12 *Transportstyrelsen* ska öka med 24 879 000 kronor, att anslaget 1:13 *Trafikanalys* ska öka med 737 000 kronor, att anslaget 2:1 *Post- och telestyrelsen* ska öka med 1 508 000 kronor och att anslaget 2:6 *Myndigheten för digital förvaltning* ska öka med 1 686 000 kronor jämfört med regeringens förslag.

Sammantaget föreslår vi en ökning av anslagen inom utgiftsområde 22 med totalt 34 891 698 000 kronor för 2024 jämfört med regeringens förslag.

I nedanstående tabell redovisas sammanfattningsvis Miljöpartiets förslag till anslagsändringar 2024 jämfört med regeringens förslag.

Tabell 18 Miljöpartiets förslag till ändrade anslag för 2024 för utgiftsområde 22 Kommunikationer

Tusental kronor

Anslag		Regeringens förslag	Avvikelse från regeringen
1:1	Utveckling av statens transportinfrastruktur	36 867 072	+14 637 000
1:2	Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	33 974 215	+5 000 000
1:3	Trafikverket	1 487 566	+15 008
1:6	Ersättning avseende icke statliga flygplatser	298 313	-210 000
1:9	Statens väg- och transportforskningsinstitut	86 797	+5 880

1:12	Transportstyrelsen	2 535 914	+24 879
1:13	Trafikanalys	72 828	+737
2:1	Post- och telestyrelsen	152 689	+1 508
2:3	Grundläggande betaltjänster	25 037	+5 000
2:6	Myndigheten för digital förvaltning	171 784	+1 686
99:5	Bidrag för upprätthållande av kollektivtrafik		+5 000 000
99:6	Sverigekort		+10 410 000
Summa			+34 891 698

BILAGA 1

Förteckning över behandlade förslag

Propositionen

Proposition 2023/24:1 Budgetpropositionen för 2024 utgiftsområde 22:

1. Riksdagen bemyndigar regeringen att för 2024 ta upp lån i Riksgäldskontoret för vissa infrastrukturprojekt som inklusive tidigare upplåning uppgår till högst 71 000 000 000 kronor (avsnitt 3.5.1).
2. Riksdagen bemyndigar regeringen att för 2024 besluta om en kredit i Riksgäldskontoret för att tillgodose Transportstyrelsens behov av rörelsekapital vid utbetalningar inom ramen för det gemensamma avgiftsutjämningsystemet för säkerhetskontroll av passagerare och deras bagage samt det internationella systemet för undervägsavgiften som inklusive tidigare utnyttjad kredit uppgår till högst 2 050 000 000 kronor (avsnitt 3.5.12).
3. Riksdagen bemyndigar regeringen att för 2024 ge Sjöfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar samt besluta om utdelning och skattemotsvarighet vad avser Sjöfartsverkets ekonomiska resultat (avsnitt 3.5.20).
4. Riksdagen godkänner investeringsplanen för Sjöfartsverket för 2024–2026 som en riktlinje för Sjöfartsverkets investeringar (avsnitt 3.5.20).
5. Riksdagen bemyndigar regeringen att för 2024 ge Luftfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar samt besluta om utdelning och skattemotsvarighet vad avser Luftfartsverkets ekonomiska resultat (avsnitt 3.5.21).
6. Riksdagen godkänner investeringsplanen för Luftfartsverket för 2024–2026 som en riktlinje för Luftfartsverkets investeringar (avsnitt 3.5.21).
7. Riksdagen bemyndigar regeringen att för 2024 besluta att Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB AB får ta upp lån i Riksgäldskontoret som inklusive tidigare upplåning uppgår till högst 6 400 000 000 kronor (avsnitt 3.5.22).
8. Riksdagen anvisar anslagen för budgetåret 2024 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer enligt tabell 1.1.
9. Riksdagen bemyndigar regeringen att under 2024 ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst de belopp och inom de tidsperioder som anges i tabell 1.2.

Motioner från allmänna motionstiden 2023/24

2023/24:2326 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V):

Riksdagen anvisar anslagen för 2024 inom utgiftsområde 22
Kommunikationer enligt förslaget i tabell 1 i motionen.

2023/24:2625 av Gunilla Svantorp m.fl. (S):

1. Riksdagen anvisar anslagen för 2024 inom utgiftsområde 22
Kommunikationer enligt förslaget i tabell 1 i motionen.
24. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att öka
anslaget till järnvägsunderhåll med 500 miljoner kronor för att
möjliggöra mer av förebyggande underhåll och tillkännager detta för
regeringen.
29. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att
möjligheten till CSN-lån för att ta körkort är ett viktigt verktyg för både
kompetensförsörjningen i transportsektorn och den enskildes
möjlighet och väg till arbete, och att 50 miljoner kronor därför ska
avsättas till detta ändamål, och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:2708 av Daniel Helldén m.fl. (MP):

Riksdagen anvisar anslagen för 2024 inom utgiftsområde 22
Kommunikationer enligt förslaget i tabell A i motionen.

2023/24:2724 av Ulrika Heie m.fl. (C):

Riksdagen anvisar anslagen för 2024 inom utgiftsområde 22
Kommunikationer enligt förslaget i tabellen i motionen.

BILAGA 2

Regeringens och motionärernas anslagsförslag

Anslag för 2024 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer

Tusental kronor

Anslag	Regeringens förslag	Avvikelse från regeringen			
		S	V	C	MP
1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	36 867 072	±0	4 050 000	±0	14 637 000
1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	33 974 215	500 000	6 000 000	250 000	5 000 000
1:3 Trafikverket	1 487 566	±0	±0	-6 900	15 008
1:4 Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål	533 308	±0	±0	±0	±0
1:5 Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur	62 284	±0	±0	±0	±0
1:6 Ersättning avseende icke statliga flygplatser	298 313	±0	-107 000	±0	-210 000
1:7 Trafikavtal	958 000	±0	±0	100 000	±0
1:8 Viss internationell verksamhet	30 557	±0	±0	±0	±0
1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut	86 797	±0	±0	-700	5 880
1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	550 000	±0	±0	±0	±0
1:11 Trängselskatt i Stockholm	1 521 285	±0	±0	±0	±0
1:12 Transportstyrelsen	2 535 914	±0	±0	-16 000	24 879
1:13 Trafikanalys	72 828	±0	±0	-500	737
1:14 Trängselskatt i Göteborg	760 435	±0	±0	±0	±0
1:15 Sjöfartsstöd	1 500 000	±0	±0	±0	±0
1:16 Internationell tågtrafik	95 000	±0	±0	±0	±0
1:17 Infrastruktur för flygtrafiktjänst	332 000	±0	±0	±0	±0
1:18 Lån till körkort	51 466	50 000	100 000	±0	±0
1:19 Obemannad luftfart	30 000	±0	±0	±0	±0
2:1 Post- och telestyrelsen	152 689	±0	±0	-400	1 508
2:2 Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning	131 278	±0	±0	±0	±0
2:3 Grundläggande betaltjänster	25 037	±0	±0	±0	5 000
2:4 Informationsteknik och telekommunikation	67 844	±0	±0	±0	±0
2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation	365 414	±0	±0	300 000	±0

2:6	Myndigheten för digital förvaltning	171 784	±0	±0	-1 200	1 686
2:7	Digital förvaltning	213 894	±0	±0	±0	±0
<i>Förslag till anslag utöver regeringens förslag</i>						
99:1	Sverigebiljett	±0	±0	5 000 000	±0	±0
99:2	Utbildningssatsning järnväg och sjöfart	±0	±0	120 000	±0	±0
99:3	Klimatomställningspaket för personbilar	±0	±0	250 000	±0	±0
99:4	Gotlandstrafiken	±0	±0	200 000	±0	±0
99:5	Bidrag för upprätthållande av kollektivtrafik	±0	±0	±0	±0	5 000 000
99:6	Sverigekort	±0	±0	±0	±0	10 410 000
Summa för utgiftsområdet		82 874 980	550 000	15 613 000	624 300	34 891 698

BILAGA 3

Regeringens förslag till beställningsbemyndiganden

Det har inte väckts några motioner med anledning av regeringens förslag till beställningsbemyndiganden.

Beställningsbemyndiganden för 2024 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer

Tusental kronor

Anslag	Regeringens förslag	Tidsperiod
1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	157 000 000	2025–2050
1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	36 500 000	2025–2038
1:7 Trafikavtal	8 800 000	2025–2035
1:11 Trängselskatt i Stockholm	68 800 000	2025–2060
1:14 Trängselskatt i Göteborg	19 400 000	2025–2040
2:2 Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning	250 000	2025–2028
2:3 Grundläggande betaltjänster	40 000	2025–2028
2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation	1 302 000	2025–2034
Summa	292 092 000	